Bilan qualitatif de la phase expérimentale de Coloc'Auto
(2023-2025)

Pierre Servain et Jérôme Sawtschuk,

Labers, Laboratoire d'études et de recherche en sociologie

Université de Brest,

Pour le compte de Mobicoop, référente Adeline Visine

Projet soutenu par l'ADEME

Version 2 avril 2025

Contacts : pierre.servain@univ-brest.fr, jerome.sawtschuk@univ-brest.fr, adeline.visine@mobicoop.org

Plan

Synthèse du rapport — p 3

Introduction : un bilan qualitatif de la phase expérimentale de Coloc'Auto (2023-2025) — p 6

Coloc'Auto : une offre d'accompagnement pour des communautés d'autopartage — p 8

- Positionnement de Mobicoop par rapport à d'autres offres de mobilité et d'autopartage
- Historique de Coloc'Auto

Retours d'expériences par type d'utilisateurs — p 14

- Des relais territoriaux
- Des autopartageurs

Analyse thématique des retours d'expériences — p 37

- Motivations et engagements des utilisateurs
- Une démarche de facilitateurs auprès de communautés d'autopartage
- Les services Coloc'Auto

Conclusion : du sens et des problèmes liés à la visée de proposer à moindre coût de la facilitation à la mise en partage de voitures — p 54

Bibliographie — p 56

Synthèse du Bilan qualitatif de la phase expérimentale de Coloc'Auto

Ce bilan qualitatif de la phase expérimentale de Coloc'Auto (2023-2025) se base sur des entretiens semi-directifs menés en janvier et février 2025, auprès des 2 salariés de Mobicoop en charge de la mise en place de Coloc'Auto, 4 représentants de structures relais et de 17 entretiens auprès de particuliers concernant 13 groupes sur les 14 qui se sont inscrits dans la phase expérimentale de Coloc'Auto. Cette étude est réalisée par le Laboratoire de sociologie du LABERS de l'Université de Brest par Pierre Servain, Ingénieur de recherche sous la supervision de Jérôme Sawtschuk, Maître de conférences.

Motivations et engagements des utilisateurs

Démotorisation (registre écologique)
On dénombre une réduction effective de 6 voitures par non remplacement ou non achat dans un parc automobile pour 23 voitures partagées par 60 personnes. La perspective de partage peut aussi avoir pour effet de conforter un projet d'achat d'un véhicule particulier (camion aménagé). Passer à l'autopartage n'est que rarement une raison jugée suffisante pour se débarrasser d'une voiture tant que celle-ci peut encore rouler. La réduction de l'utilisation de la voiture ne passe pas seulement par l'augmentation nette de l'autopartage : les autopartageurs combinent leurs pratiques d'autopartage avec d'autres modes de mobilité (notamment le vélo) qui s'accroissent en compensation de l'absence de voiture personnelle avec aussi une réflexion sur un choix de lieu de résidence adapté à une mobilité sans voiture pour éviter que « la voiture personnelle ne relève de l'évidence ».

Accès à la mobilité en voiture (registre économique et social)
Cet objectif se retrouve pour 5 personnes dans le corpus (9 sur les 17 du corpus ne disposent pas de voiture personnelle) avec notamment deux parents monoparentaux qui ont besoin d'une voiture pour transporter leurs enfants sans en avoir les moyens économiques mais aussi des jeunes travailleurs qui ont besoin de voiture pour se rendre à leur emploi. L'autopartage permet d'avoir accès à une diversité de type de véhicules (7 places, utilitaires, des thermiques ou électriques). Ce principe relève de l'économie à l'échelle d'un groupe, en termes d'optimisation d'un bien par sa mise en partage.

Lien social, engagement et renforcement de la capacité d'agir (registre citoyen)
Cela se perçoit d'abord dans la pratique volontariste de l'autopartage qui est «un challenge ! », «une démarche militante ». « Le but c'est de rendre service, ce n'est pas de s'enrichir » ; la démarche est présentée en termes de « gestes citoyens », d'« écologie », de « solidarité », de « l'expression d'un partage », « des communs » et de la « propriété d'usage » en tant qu'alternatives à la propriété classique. Le statut de coopérative de MOBICOOP est plébiscité. plusieurs autopartageurs valorisent les réunions et autres temps de réflexion collective : c'est l'occasion de mieux comprendre les tenants et aboutissements des modes de mobilité, de participer à un projet collectif avec ce que cela signifie en termes de lien social et de sentiment d'utilité sociale. Les autopartageurs ne visent pas seulement à organiser leurs propres mobilités et leur propre groupe, mais aussi à rendre visible et plus accessible la démarche de l'autopartage.

Une démarche de facilitation auprès de communautés d'autopartage

Coloc'Auto se situe entre l'autopartage strictement interpersonnel et l'autopartage organisé par un service tiers. Cet entre-deux se retrouve dans les expériences des groupes interrogés : ceux-ci se positionnent et se déplacent sur un continuum entre ces différentes modalités d'organisation.

Certains groupes mobilisent Coloc'Auto pour accéder à un autopartage plus encadrée et plus contractualisée. Cela permet de rassurer les parties prenantes, aussi bien les prêteurs que les emprunteurs : le prêteur estime important que l'emprunteur s'engage à participer aux frais de l'usage de la voiture au-delà du seul carburant avec des comptes « clairs et garantis » qui permettent à l'emprunteur de se sentir plus autorisée à utiliser la voiture. Les règles convenues ne portent pas seulement sur les répartitions des frais mais aussi sur les repartions du travail (entretien des voitures). Les groupes font un pas supplémentaire vers la médiation par un service tiers quand ils mobilisent Mobicoop comme un tiers de confiance, certains autopartageurs se disent « rassurés » ce qui permet de « rallier d'autres personnes » de « changer d'échelle » et d'inclure « des gens qu'on ne connaît pas ». Cette médiation par un service tiers ne gomme pas l'aspect interpersonnel de la relation entre autopartageurs : le choix de la voiture ne relève pas seulement des caractéristiques de la voiture elle-même mais aussi, en partie, du choix du propriétaire avec qui on préfère avoir à faire. Certains autopartageurs du corpus préfèrent rester ou revenir à modalités interpersonnelles plus simple sans mobiliser les services de Coloc'Auto (carnets et crayons dans les voitures, coups de fil). Coloc'Auto ne se présente pas comme un service de mise en lien entre personnes qui ne se connaissent pas mais comme un facilitateur auprès de « communautés d'autopartage » déjà existante. Dans l'étude il s'agit de 5 habitats participatifs, une colocation, trois structurés par une association et une coopérative de production. Un seul groupe est un arrangement entre deux personnes qui ne se connaissaient pas. Certains groupes visent à s'agrandir et d'autres ne le souhaite pas pour ne pas perdre la « taille humaine ».

Les services Coloc'Auto

Coloc'Auto propose plusieurs services : agenda partagé de réservation des voitures, tableurs de calculs des répartitions des frais, assurance, accompagnement. La forme numérique soulève des observations contrastées. La plupart des utilisateurs se disent satisfaits par cette forme, mais le numérique relève d'une barrière pour d'autres (mauvaise couverture du territoire en réseau internet, fracture numérique). Plusieurs groupes de personnes préfèrent utiliser des crayons et des carnets dans les voitures, et se contacter par téléphone ou par mails. L'outil numérique paraît plus adapté pour des autopartageurs éloignés, aussi bien d'un point de vue physique que social. Certains ont essayé d'utiliser l'application et ont finalement renoncé, d'autres en sont tout à fait satisfaits en l'état. La plupart demandent ou proposent des « améliorations ».

Une question paraît transversale : comment répartir les coûts financiers et pratiques de la voiture et de sa mise en partage entre les prêteurs et les emprunteurs : les uns pensent que ce sont les propriétaires qui sont à ménager, puisque ce sont eux qui rendent service aux autres en mettant leur voiture à disposition, les autres pensent que ce sont plutôt les emprunteurs qu'il faut soutenir dans leur effort, profitable pour tous, de réduire le nombre de voiture dans le parc automobile. Le propriétaire doit-il lui aussi réserver sa propre voiture et noter les kilomètres parcourus? Certains préfèrent minimiser le tarif pour inciter l'emprunt, et d'autres à maximiser le tarif pour mieux visibiliser les « coûts réels » ce qui revient à reporter les coûts fixes (et globalement invisibles) sur le prêteur ou sur l'emprunteur. Si les applications numériques ne permettent pas de répondre à toutes les demandes au cas par cas, au moins peut-on penser qu'elles invitent à mieux poser ces questions de répartition.

La recherche de « simplification du système » ressort également plusieurs autopartageurs et l'ensemble des relais territoriaux valorisent le fait de pouvoir s'appuyer sur des outils déjà pré-calibrés. Pour les emprunteurs, l'économie effectuée est assez claire : le système leur permet d'avoir accès à des voitures pour un coût nettement inférieur que s'ils étaient propriétaires de leur voiture. Mais cela suppose un coût pratique en organisation, en anticipation des déplacements, de la communication avec les propriétaires, du travail de notification et de suivi des dépenses. Ce travail ne se justifie que dans le cadre d'une utilisation assez régulière. L'automatisation et la simplification par l'outil risque de réduire l'un des intérêts de la démarche : saisir l'autopartage comme occasion

de se poser des questions sur les mobilités, aussi bien de manière individuelle que collective. À cet égard, un outil réussi ne serait pas tant celui qui propose des solutions clé en main mais plutôt celui qui permettrait de se poser des bonnes questions sur la nécessité d'utiliser ou non la voiture.

Le nœud de l'assurance

Il est difficile de savoir dans quelle mesure l'assurance pose un réel problème dans le cas de l'autopartage entre particuliers, ou bien s'il s'agit d'un sentiment exagéré. Que ce soit à tort ou de manière exagérée, la question de l'assurance est perçue comme un problème particulièrement aigu. Cela crée un réel inconfort et une réelle incertitude. Certains groupes font des recherches par eux-mêmes, laborieuses » et souvent infructueuse. Sans doute que Mobicoop doit continuer à « sensibiliser les assurances » et se montrer pédagogique en expliquant pourquoi il n'existe pas vraiment d'autre solution, mais aussi que les assurances classiques déjà existantes ne paraissent pas si inadaptées que cela à l'autopartage (à conditions de bien anticiper la répartition des surcoûts liés aux malus et à la franchise).

Les services d'accompagnement

Ce service est sans doute celui qui distingue le plus le service de Mobicoop d'autres services d'autopartage aux particuliers. L'accompagnement renvoie directement au point de départ de la démarche Coloc'Auto : inciter et faciliter les groupes dans leurs pratiques de l'autopartage. L'offre d'accompagnement est devenue corrélée à celle de l'application numérique et de l'option assurantielle. Cela pose une limite pragmatique : l'accompagnement ne se poursuit pas dans les cas où les groupes décident de ne pas utiliser ces outils-là.

L'idée de Mobicoop est d'identifier des administrateurs qui se chargent eux-mêmes d'organiser leur(s) groupe(s). Ce peut être des relais territoriaux, mais ce sont aussi quelquefois des particuliers. Les autopartageurs qui ne sont pas administrateurs n'ont pas de rapports directs avec Mobicoop, si ce n'est au cours de la présentation publique de la démarche. L'idée de s'adresser ainsi à des administrateurs locaux permet de démultiplier les capacités de développement. Mais les rôles ne sont pas toujours clairs, en particulier dans le cas de la mobilisation de relais territoriaux : qui est en contact avec Mobicoop, qui a les droits d'administration sur l'application ?

La diversité des fonctionnements des groupes mène à une diversité des demandes d'accompagnement. Le service d'accompagnement doit-il rester simple et se limiter à des formes définies de fonctionnement de groupes ou aussi aider les groupes à se poser des questions pour eux-mêmes sur leur fonctionnement et sur les mobilités alternatives. La recherche de simplification génère un risque en termes de qualité de l'accompagnement : amener Mobicoop à devenir un prestataire d'un service conçu clé en main. Le service d'accompagnement risquerait alors de devenir une forme de service après-vente.

<u>Conclusion</u>

La démarche Coloc'Auto est porteuse de sens. Le modèle économique de l'offre proposée par Mobicoop ne repose pas sur les outils partagés en toute gratuité ou sur la mise en lien des utilisateurs puisque Coloc'Auto s'adresse à des groupes constitués. Reste le service d'accompagnement, mais les groupes décident pour l'essentiel de s'organiser par leurs propres moyens. Les utilisateurs ne sont pas disposés à consacrer beaucoup d'argent à la mise en commun des voitures et semblent peu enclins à rémunérer des formations et autres accompagnements. Les relais territoriaux sont quant à eux plus disposés à financer les accompagnements, mais pas dans durée. L'intérêt de Coloc'Auto ne se comprend pas seulement en nombre de voitures mises en partage , mais aussi en tant qu'un projet permettant de développer, de visibiliser, de légitimer, de mettre en débat et d'institutionnaliser une pratique vertueuse aussi bien d'un point de vue écologique que socio-économique et citoyen.

Introduction : un bilan qualitatif de la phase expérimentale de Coloc'Auto (2023-2025)

En 2021, l'Ademe publie un Appel à Commun intitulé « Résilience des territoires ». Mobicoop, coopérative spécialisée dans le covoiturage (www.mobicoop.fr), figure parmi les lauréats. Le projet qu'elle présente, qui s'appellera plus tard Coloc'Auto (www.colocauto.org), vise à développer des communautés d'autopartage en accompagnant et en proposant des outils facilitant le partage de voitures entre particuliers en milieu rural.

S'en suit une phase de constitution de l'outil Coloc'Auto, puis une *« phase d'expérimentation »* auprès de groupes volontaires. Voici comment celle-ci se présente dans le document « Tout comprendre sur Coloc'Auto » (Mobicoop, 2023) : *« Notre objectif est d'accompagner au printemps 2023 une quinzaine de groupes dans le cadre de l'expérimentation de Coloc'Auto. Cette phase expérimentale se déroule d'avril à septembre 2023. Elle doit permettre d'évaluer si le format de partage en groupe que nous proposons offre une réponse adaptée aux enjeux de mobilité en milieu rural »*. De fait, cette phase expérimentale se prolonge courant 2024. En 2025, Mobicoop vise à passer à une nouvelle étape de sa démarche, celle de sa *« pérennisation »* (réunion « Copil Coloc'Auto Saison 2 », par visio, 03/02/25). Dans cette optique, à son attention mais aussi à celle de ses financeurs et partenaires, la coopérative entend dresser le bilan de ladite phase expérimentale.

Participant à ce bilan, le présent texte s'alimente des données qualitatives récoltées auprès des utilisateurs qui se sont engagés dans l'expérimentation. Pour ce faire, Mobicoop nous missionne, Pierre Servain et Jérôme Sawtschuk, membres du Labers, laboratoire de sociologie de l'université de Brest, en tant que co-auteurs d'articles à propos de l'autopartage entre particuliers (2022 ; à paraître en 2025), parmi lesquels un article co-écrit avec les deux premiers salariés de Mobicoop en charge de Coloc'Auto (2024).

Ce rapport se base essentiellement sur des entretiens semi-directifs menés en janvier et février 2025, par visio ou par téléphone. En plus des deux premiers salariés de Mobicoop en charge de la mise en place de Coloc'Auto, nous avons sollicité l'ensemble des contact enregistrés dans la liste des utilisateurs de Coloc'Auto, aussi bien les représentants de structures relais (nommés *« administrateurs »* dans la liste) que les particuliers autopartageurs. 4 représentants de structures relais ont répondu sur les 7 inscrits, à savoir un·e représentant·e pour chacune des 4 structures concernées. 17 entretiens ont été menés auprès de particuliers, dont deux avec respectivement 2 et 3 personnes (les 15 autres sont des entretiens individuels), sur 73 contacts, à savoir au moins une personne pour 13 groupes sur les 14 qui se sont inscrits dans la phase expérimentale de Coloc'Auto. L'un des groupes a décliné la demande puisque son administratice n'est nulle autre que la salariée de Mobicoop alors en charge de Coloc'Auto, et que celle-ci craignait de manquer d'objectivité. Au final, nous pouvons estimer que le corpus est satisfaisant, aussi bien en termes de quantité que de diversité des groupes concernés. À cela, il paraît nécessaire de faire état de deux types de filtres de la constitution du corpus. Premièrement, le carnet d'adresse que nous avons sollicité n'est en rien représentatif de l'ensemble de la population rurale, ni de la population susceptible d'être intéressée par l'autopartage : c'est dans ses différents réseaux que Mobicoop a sollicité des groupes pour expérimenter l'outil Coloc'Auto. Deuxièmement, la demande d'entretien se fait par volontariat, et

ce sont sans doute les personnes les plus motivées à rendre leur démarche visible et à contribuer au développement de l'autopartage tel que le propose Coloc'Auto qui ont répondu – à ceci près que nous avons relancé les groupes qui n'avaient pas répondu au premier appel, dans le souci d'avoir au moins une personne par groupe concerné.

Coloc'Auto : une offre d'accompagnement pour des communautés d'autopartage

Cette partie vise à situer l'offre particulière que propose Coloc'Auto, d'abord en la situant parmi l'offre de l'alter-mobilité et de l'autopartage, ensuite en présentant l'historique de Coloc'Auto.

Positionnement de Mobicoop par rapport à d'autres offres de mobilité et d'autopartage

Précisons tout d'abord que Coloc'Auto est une offre d'*autopartage*, ce qui est une démarche visant à réduire l'utilisation de la voiture, en même temps qu'elle vise à donner des solutions de mobilité pour des populations et pour des territoires qui en sont peu pourvus (Ademe et 6t, 2022). L'offre de Coloc'Auto s'inscrit ainsi dans un ensemble de solutions de mobilités qui sont distinctes autant qu'elles sont liées : transports en commun, vélo, vélo électrique, voiture électrique, covoiturage… Ces différents modes de mobilité se retrouvent de manière récurrente dans les récits des interrogés, aussi bien des particuliers que des structures relais, à commencer par Mobicoop, dont l'activité principale et historique se centre autour du covoiturage. Elle se retrouve aussi dans les demandes des utilisateurs : plusieurs d'entre eux demandent d'ajouter à l'application centrée sur le partage de voiture la possibilité de mettre en partage des vélos et autres véhicules intermédiaires. Cela va dans le sens de ce que note Bruno Cordier (2020) : la pratique de l'autopartage s'inscrit dans une pratique de mobilité à forte dimension multimodale. C'est autant en complémentarité qu'en compétition avec ces modes de mobilité que s'inscrit l'autopartage. L'autopartage apparaît comme *« un mode de mobilité parmi une mallette des possibles »*, comme le dit un des membres de structure relai interrogé.

L'autopartage est une pratique encore assez peu répandue et assez peu connue, du moins en France et dans ses formes institutionnalisées. La démarche consiste à mettre en partage des voitures entre plusieurs utilisateurs. Elle se distingue du covoiturage dans le sens où les utilisateurs ne partagent pas le trajet en voiture, ils en partagent tour à tour l'utilisation (la conduite). Elle se distingue de simples prêts et emprunts dans le sens où le fonctionnement est convenu de manière pérenne, explicitant les questions d'accessibilité et de réservation de la voiture, du partage des frais et de l'assurance. Elle se distingue d'autre part de la location, qui relève d'un service rémunéré (la participation aux frais étant à distinguer de la rémunération). Mais à vrai dire, ces frontières peuvent se montrer parfois poreuses et discutables, et elles sont de fait souvent discutées. Cela, d'autant plus que la démarche de l'autopartage relève elle-même d'une variété de formes. Celles-ci se montrent aussi bien complémentaires qu'en compétition, en particulier dans un contexte où se dessine une attention accrue de la part des acteurs de la mobilité durable et des politiques publiques pour l'autopartage. En 2024 s'est constitué un « Groupe de Travail national de l'Autopartage » (GTA), impulsé par la DGITM (Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités) en partenariat avec l'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) et quatre autres organisations, auquel participe entre autres Mobicoop. Un atelier de ce groupe de travail en visio le 20/01/25 a par exemple était l'occasion de travailler une typologie (provisoire) des différents modes d'autopartage : s'y distingueraient *« des plateformes de location intermédiées »* (par exemple

Getaroud, Turo...), *« du partage de flotte de voitures captives »* (par exemple la mise à disposition de voitures d'une entreprise pour d'autres publics), *« de l'autopartage de flotte d'opérateurs »* (par exemple Citiz, Clem'...), de la *« location libre service »* (par exemple Virtuo, Hertz…), et *« de l'autopartage entre particuliers »*. L'offre Coloc'Auto concerne le dernier type d'autopartage cité. Les voitures mises en partage sont celles de particuliers, et non celle d'une plateforme gérée par une collectivité territoriale ou une entreprise tierce. Coloc'Auto propose des outils pour réguler et simplifier les échanges entre particuliers, qu'ils soient « prêteurs » et/ou « emprunteurs » de voitures. Précisons que l'autopartage *entre particuliers* relève d'une place singulière au sein du milieu de l'autopartage : dans son rapport datant de 2009, Bruno Cordier estime entre 35 000 et 70 000 autopartageurs entre particuliers en France, mais elle reste assez marginale en termes de prise en compte officielle. Elle n'apparaît qu'entre les lignes dans les textes de loi régulant l'autopartage (Loi Grenelle II de 2010, Loi de Transition Énergétique pour la Croissance verte de 2015, et Loi d'orientation des mobilités de 2019), et se résume à quelques lignes dans le *Guide de l'autopartage* publié en 2021 par l'Association des Acteurs de l'Autopartage (AAA). Cela se comprend aisément : par définition, l'autopartage entre particuliers est une modalité moins visibilisée que les autres du point de vue des institutions, de la même manière que ne l'est le covoiturage entre particuliers (Shulz, 2024 ; Forum vies mobiles, 2022). Cela n'empêche pas que des projets d'autopartage entre particuliers trouvent leur voie pour s'institutionnaliser, de manière expérimentale (Cordier, 2020).

Au sein de la catégorie de l'autopartage entre particuliers, la démarche de Coloc'Auto montre encore une particularité : elle vise des *« communautés de partage »* (www.colocauto.org). Ces dites *« communautés »* peuvent être déjà constituées (par exemple des habitats participatifs), à consolider (à l'exemple de réseaux de connaissance entre voisins) ou à former (en sollicitant des nouveaux utilisateurs), mais il s'agit en tout cas de se baser sur des groupes pérennes d'utilisateurs qui sont, dans le même temps, co-organisateurs de leurs propre fonctionnement. Cette démarche se distingue ainsi des services de mise en relation entre prêteurs et emprunteurs individuels de véhicules, ou d'utilisation d'une flotte de voiture mise à disposition par une plateforme, une entreprise ou une collectivité territoriale. Elle se distingue tout autant des démarches dites *« informelles »* d'autopartage entre particuliers. Ainsi, nous pouvons situer la démarche Coloc'Auto au sein de la typologie d'*autopartage entre particuliers* que nous avons proposée pour notre part (Servain, Hains-Ferland, Sawtschuk, Dargentas, Grasset et Roux, à paraître en 2025). Celle-ci distingue des modalités de gestion mobilisant de la *« médiation par des services tiers »*, de l'*« arrangement interpersonnel »*, et des échanges dans le cadre du *« familier »* (cette dernière catégorie concernant les échanges quotidiens sans que l'autopartage ne soit considéré comme un échange à réguler de manière spécifique, comme c'est le cas en particulier au sein des ménages ; ce cas courant d'autopartage n'est que très rarement nommé comme tel par les utilisateurs). En tant que structure distincte des prêteurs et emprunteurs de voitures, Coloc'Auto (ainsi que ses structures relais) relève du principe de la *« médiation par des service tiers »*. Mais les outils proposés sont au service d'une démarche visant à autonomiser les utilisateurs dans leurs *« arrangements interpersonnels »* : Coloc'Auto propose des services, mais laisse la possibilité aux utilisateurs de les mobiliser ou non, en partie ou en totalité, de se les approprier et éventuellement de les amender, ceci dans une logique de logiciels libres, contrairement à l'utilisation réglementée d'une voiture mise à disposition par une plateforme marchande ou d'une plateforme gérée par une collectivité territoriale. Ainsi, Coloc'Auto *« ne propose pas un service clé en main »* (Fondateur Coloc'auto Mobicoop 1 , entretien) : il

propose une démarche et des outils pour que des prêteurs et emprunteurs de voitures s'auto-organisent de manière collective et pérenne dans leur partage de voitures. C'est un incitateur à la co-construction autant qu'un facilitateur.

		Coloc'Auto	
Modalité du familier	Modalité de l'arrangement interpersonnel	Modalité de la médiation par des services tiers, accompagnement des autopartageurs dans leurs arrangements interpersonnels	Modalité de la médiation par des services tiers, dont la gestion est extérieure aux autopartageurs

Comme l'annonce son site Internet, la démarche vise à mettre des *« voitures en commun entre voisin·e.s »* (www.colocauto.org). En effet, la démarche proposée par Coloc'Auto rejoint la définition des *« communs »* que donne Elinor Ostrom : une *« communauté »* (en l'occurrence de partageurs de voitures) qui gère des *« biens »* (en l'occurrence des voitures) selon les *« modes de gouvernance »* partagés, cela dans le but de gérer les dits-biens de manière collective et durable (Ostrom, 2010 ; Servain, Sawtschuk, Dargentas, Roux et Noûs, 2022). Coloc'Auto reproduit ainsi pour l'autopartage ce que Mobicoop a déjà mi en place à l'endroit du covoiturage : un système d'incitation, de soutien et d'accompagnement des particuliers à s'organiser collectivement au-delà de leurs seuls réseaux interpersonnels pour agir de manière vertueuse sur leurs mobilités, cela en dehors d'une part des logiques régies centralement par le profit financier d'autre part de la gestion directe de la part de collectivités publiques. Le fonctionnement de Mobicoop relève ainsi du principe de l'*utilité sociale*, compris comme la forme de politique publique qui mobilise et organise des acteurs de la *« société civile »*, cela selon des principes non marchands, sans en faire porter à la puissance publique l'intégralité de la responsabilité (Engels, Hély, Peyrin, Trouvé, 2006).

Il paraît utile ici de reprendre la typologie que propose Sébastien Shulz (2024) à propos des plateformes de covoiturage en termes de plateformes *« capitalistes »*, *« coopératives »* et *« d'utilité sociale »* pour l'adapter aux plateformes d'autopartage. Notons que cet auteur distingue quant à lui le modèle de l'*« utilité sociale »* de celui de la *« coopérative »*, contrairement à ce que nous avons écrit plus haut : c'est qu'il réduit la notion, contrairement à nous, à un fonctionnement qui relève de la sous-traitance privée au service exclusif d'une politique publique (il donne l'exemple d'Ecov à propos du covoiturage). Nous préférons pour notre part nommer cela de la *« sous-traitance de service public »*, et nous pensons pour notre part que le modèle coopératif relève lui aussi du principe de l'utilité sociale tel que nous l'avons défini plus haut, mais nous pensons pertinent de garder la distinction entre les deux modèles : en effet, elle se situe au seuil de l'hésitation de Mobicoop à savoir si elle doit ou non se concentrer sur l'adresse aux collectivités territoriales ou bien viser plus directement l'accompagnement à l'auto-organisation des collectifs de particuliers.

Modèle de plateforme	*Objectif écologique*	*Modèle économique*	*Dispositif socio-technique*
Capitaliste	Augmenter le nombre d'autopartageurs	Entreprise privée à capitaux avec une importante activité financière (levée de fonds, rachats, subventions publiques). Vente de service et de licence logiciel aux collectivités et aux entreprises, prélèvement de commission.	Site et application sous licence exclusive. Compte sécurisé. Importante analyse des données.
Coopératif	Réduire le nombre de voitures dans le parc automobile	Entreprise coopérative à faible activité financière. Vente de service et développement logiciel aux collectivité et aux entreprises.	Site et application sous licence libre. Sans obligation d'inscription. Données ouvertes.
Sous-traitance de service public	Augmenter l'intermodalité	Entreprise d'utilité publique avec une certaine activité financière (levée de fonds). Vente de service aux collectivités.	Site et application sous licence transmissible aux collectivités.

Historique de Coloc'Auto

Connaître l'historique de Coloc'Auto permet de mieux situer la démarche. L'initiative en revient à Clara Beaumont et Milan Guérin. Tous deux travaillent en 2019 pour Solon, à Montréal. Voici comment Solon présente son approche sur son site Internet (solon-collectif.org) : « *Solon, organisation montréalaise fondée en 2015, a pour mission d'accompagner les groupes citoyens et les organisations dans la construction d'une ville plus écologique, solidaire et résiliente, quartier par quartier. Nous croyons fermement que la transition socio-écologique ne pourra se faire que par un engagement collectif et inclusif de chacun-e.* » La mobilité figure parmi ses axes d'intervention : s'y trouvent des projets autour du vélo, mais aussi de l'autopartage. Solon ajoute en 2018 un projet d'autopartage, nommé LocoMotion (qui devient autonome de Solon en 2024). Il s'agit d'inciter les voisins d'un même quartier à mettre leur voiture en partage. Clara et Milan découvrent une démarche qu'ils ne connaissent pas en France, et qu'ils souhaitent importer à l'occasion de leur retour en France.

Dans cette optique, des membres de Solon les mettent en lien avec Mobicoop. Au cours des échanges avec la coopérative française, Clara et Milan découvrent que l'autopartage existe déjà en France, et qu'une forme de concurrence existe déjà entre différents opérateurs. L'apparition d'un

nouvel acteur dans un marché de niche n'est pas nécessairement la bienvenue pour tout le monde. Mais Mobicoop s'attache à l'intérêt de proposer une offre particulière. Premier point, ils notent qu'il existe des plateformes de mise en relation d'autopartageurs et des flottes de voitures fonctionnant sur des principes proches de ceux de la location (Citiz, Clem'…), mais pas, à leur connaissance, de structures incitant et facilitant des voisins à se constituer en groupes pérennes d'autopartage entre particuliers. La démarche n'est pas tout à fait la même. Deuxième point, l'autopartage se développe surtout en milieu urbain, pour des raisons de rentabilité ou du moins de viabilité économique (Cordier, 2020). Mobicoop se positionne dès lors sur le milieu rural (ce qui n'était pas le cas du modèle montréalais). En plus de ménager des opérateurs d'autopartage déjà en place dans ce qui relève déjà d'un marché concurrentiel, le positionnement particulier prend sens en termes politiques, aussi bien à propos des valeurs coopératives (démarche collective et coconstruite, à but non lucratif) que de focalisation sur les territoires ruraux aux problématiques spécifiques en matière de mobilité (besoin particulièrement élevé de voiture par défaut de transport en commun et de concentration spatiale des activités).

Clara et Milan mettent en place leur projet à partir de juin 2021 au sein de Mobicoop, de manière auto-entreprenariale et bénévole. C'est l'attribution du financement de l'Ademe en tant que projet lauréat de l'Appel à Commun de 2021 qui lance concrètement le projet, qui prend le nom « Coloc'Auto ». Clara et Milan deviennent salariés de Mobicoop, à temps partiel du 20 septembre au 31 décembre 2021, puis à plein temps à partir de 2022, en charge d'y mener à bien leur projet. Après avoir constitué un réseaux de partenaires et une application numérique, ils lancent un appel pour constituer un corpus d'une quinzaine de groupes d'utilisateurs volontaires pour expérimenter leur démarche. Ils sollicitent pour cela plusieurs réseaux : ceux de Mobicoop, mais aussi des habitats participatifs, Oasis, Licoorne, Enercoop et autres coopératives citoyennes d'énergie partagées, ainsi que des réseaux personnels. *« En tout cas des personnes tournées vers la transition écologique »*, précise le fondateur Coloc'auto 1. Précisons tout de suite que le statut de coopérative et les valeurs qui y sont affiliées sont souvent citées par les utilisateurs interrogés, aussi bien les particuliers que les relais territoriaux. Parmi les structures relais répondant à l'appel, ce sont des associations œuvrant auprès de collectivités territoriales sur les questions d'aménagement et d'animation du territoire rural, parmi lesquelles les questions de mobilité, avec des orientations écologiques et/ou sociales.

La *« phase expérimentale »* est prévue d'avril à septembre 2023, et se prolonge de fait jusque 2025. Cette phase relève de l'expérimentation aussi bien pour les groupes d'utilisateurs que pour l'ensemble du système Coloc'Auto. Le présent bilan ponctue cette phase. Alors que le fondateur Coloc'auto 2 (début 2024) puis le fondateur Coloc'auto 1 (début 2025) s'en vont vers d'autres projets professionnels et que d'autres salariés, en particulier à Adeline Visine, prennent le relai, et alors que le milieu de l'autopartage continue de se structurer aussi bien sur des principes concurrentiels que de complémentarité, la coopérative se trouve confrontée à des choix stratégiques, parmi lesquels : comment consolider un modèle économique viable et durable ? Faut-il privilégier les efforts de développement auprès de collectivités territoriales et autres structures relais plutôt que directement vers des groupes d'autopartage ? Faut-il maintenir une version *« communautaire »* du projet, comprise sous le principe des communs, permettant d'impliquer les utilisateurs·ices dans la gestion des ressources issues de Coloc'Auto ? Faut-il proposer un service moins cher pour faire face à la concurrence, ou bien valoriser les spécificités de l'offre d'accompagnement ? Faut-il distinguer

des services gratuits de services payants ? Faut-il proposer une assurance spécifique, et si oui sous quelle forme et avec quels partenaires ? Sans prétendre ni viser à en donner des réponses claires et définitives, le présent rapport est animé par ces questions, aussi bien au moment de l'enquête menée auprès des utilisateurs qu'au moment de la rédaction.

Retours d'expériences par types d'utilisateurs

Avant de proposer des retours d'expérience par thèmes, cette partie rend compte de manière descriptive des expériences des utilisateurs. Deux types d'utilisateurs sont distingués : les relais territoriaux et les autopartageurs.

Des relais territoriaux

Les relais territoriaux sont dénommés *« administrateurs »* dans la liste de contact de Coloc'Auto. En effet, ils ont les droits d'administration des applications pour les groupes de leur territoire. Ce sont des institutions qui font le relai entre Mobicoop et les autopartageurs, cela sur leurs territoires respectifs. Cela ne concerne pas tous les groupes d'autopartage de Coloc'Auto : certains sont directement accompagnés par Mobicoop. Mais de tels administrateurs intermédiaires sont mobilisés dans l'idée de démultiplier les capacités d'accompagnement de Mobicoop. Ainsi, Mobicoop se donne comme principe de former des intermédiaires qui vont gérer à leur tour des groupes sur leurs territoires. Notons que, dans les cas recensés, ce sont les structures relais qui sollicitent Mobicoop pour mener à bien leurs propres projets, pour la plupart lauréats de financement pour des projets d'altermobilité en milieu rural.

Cinq relais territoriaux sont recensés sur la liste des contacts, auxquels nous pouvons ajouter un sixième : l'Agence Locale de l'Énergie et du Climat de l'Ardèche (Alec 07), Dromolib, A tout vent, La Trame, et Figeac Écomobilité, auxquels nous pouvons ajouter BusCitoyens. Ces institutions sont toutes engagées dans le partenariat avec des collectivités territoriales en milieu rural sur les questions de mobilité, parfois parmi d'autres objets. L'offre de Mobicoop leur apparaît comme l'une des traductions de leur politique globale, non seulement parce qu'elle répond à une question de mobilité en milieu rural, mais aussi parce qu'elle le fait sur le registre des coopératives, selon des principes des communs et en partenariat avec des collectivités territoriales.

Agence Locale de l'Énergie et du Climat de l'Ardèche (Alec 07)

L'Alec 07 intègre en 2024 l'offre Coloc'Auto dans sa *« plateforme mobilité »*. Cette plateforme à l'échelle du département de l'Ardèche vise à conjuguer les demandes de mobilité en termes d'accès à la mobilité pour des publics empêchés (handicap, précarité…) avec des enjeux environnementaux. L'association hésite entre plusieurs termes : *« écomobilité »*, *« mobilité solidaire »*, avant d'opter, au moment de l'entretien, pour *« mobilité durable et inclusive »*. L'offre de Mobicoop n'est pas la première expérience de l'Alec 07 en matière d'autopartage. L'agence a déjà accompagné en 2017 une commune du département dans sa mise en disposition d'un minibus électrique. Dans l'idée de développer la démarche, l'agence *« fait le constat [qu'ils doivent] se former pour être plus compétents »*. Le dispositif d'autopartage de 2024 est financé en tant que lauréat de l'appel à manifestation d'intérêt général Territoire Innovant Mobilité Solidaire (TIMS). Le choix de l'agence se porte sur Mobicoop par similitude des pratiques et des valeurs entre les deux structures : *« on promeut une utilisation d'outils qui sont gratuits, issus de coopérative, en open source. On ne voulait pas d'une application marchande. […] Et on n'est pas une collectivité, donc on ne cherche pas à gérer une flotte de voitures, comme Citiz par exemple »*. Le contact entre l'Alec 07 et Mobicoop s'est noué via Dromolib, association équivalente dans le département voisin de la Drôme (voir plus bas). L'intervention de Mobicoop consiste dans un premier temps à une formation en

juillet 2024, couplée avec Dromolib (l'interrogée dit d'ailleurs avec du recul qu'elle regrette de ne pas avoir impliqué dans le même temps également des Espaces de Vie Sociale du territoire). La formation porte aussi bien sur l'approche des groupes d'autopartageurs que sur la maîtrise des questions réglementaires portant sur l'autopartage et des questions techniques portant sur l'application Coloc'Auto. En septembre 2024, l'agence reprend contact avec des groupes d'autopartage entre particuliers qu'elle avait déjà identifiés via des Espaces de Vie Sociale : *« aujourd'hui on peut vous accompagner à créer ou consolider votre groupe d'autopartage »*, annoncent-elle. Parmi ces groupes (l'interrogée en compte quatre), la plupart déclinent l'offre d'accompagnement, malgré sa gratuité. « *Ils préfèrent se débrouiller entre eux. Ils ont trouvé leur fonctionnement depuis longtemps déjà, et ils ne cherchent pas particulièrement à ouvrir leur groupe. […] On n'a pas eu l'opportunité de leur présenter l'outil Coloc'Auto »*. Comme le dit la personne interrogée, cela ne doit pas être considéré comme un échec : l'autopartage peut très bien se former sans recours à des services tiers. Mais l'un des groupes, dénommé *« Vals-Buzet »* du nom des communes concernées, est demandeur (voir sa présentation plus bas). S'ensuivent des réunions de formation de l'agence envers le groupe Vals-Buzet, entrecoupées de presque autant de réunions de formation des salariées de l'Alec 07 et de Dromolib et Mobicoop. Les deux salariés des relais territoriaux participent par ailleurs aux rencontres nationales du Groupe de Travail national sur l'autopartage, et échangent avec une association en Nord-Ardèche qui se fait prêter un véhicule intermédiaire.

Ainsi, seul le groupe Vals-Buzet figure au moment de l'enquête parmi les groupes accompagnés par Alec 07 dans le cadre de l'autopartage via Coloc'Auto. L'accompagnement est d'abord d'ordre technique, de prise en main de l'application proposée par Mobicoop, et de conseil, en termes d'écriture de règles d'utilisation entre particuliers. Mais la salariée de l'Alec 07 se donne aussi un rôle plus tacite : celui de l'évaluation des compétences avant de confier des responsabilités. *« Notre rôle, c'est surtout de valider les pré-recquis qui sont demandés. C'est vérifier que tout est fait dans les règles de l'art. […] C'est proposer un accompagnement global, humain, pour cette pratique-là, cet usage-là, en plus de l'outil numérique »*. La question se pose en particulier au moment où le groupe Vals-Buzet voudrait obtenir les droits d'administration pour ouvrir leur groupe à des nouveaux autopartageurs (ajouter ou retirer des utilisateurs, des voitures, des groupes...). Au moment de l'enquête, cela n'est possible qu'en passant par Mobicoop ou par Alec 07, qui se sont gardé les droits d'administration. Les membres du groupe d'autopartageurs s'en satisfaisaient tant qu'elles voulaient rester entre elles, mais elles souhaitent désormais, comme c'était convenu dès le départ, se donner la possibilité d'accueillir de nouveaux membres. Or, deux problèmes se posent. Le premier est d'ordre technique : il n'existe pas de niveau intermédiaire d'administration entre celui des relais territoriaux, en l'occurrence d'Alec 07, et celui de chaque groupe. Ainsi, donner les droits d'administration au groupe Vals-Buzet reviendrait à leur donner les droits pour tous les groupes existants et potentiels du portefeuille d'Alec 07, ce que ces derniers ne jugent pas souhaitable, pour des questions de risques d'erreur autant que de confidentialité. Alec 07 a remonté cette demande auprès de Mobicoop, et se dit *« en attente »* sur la question. Le deuxième problème est d'un autre ordre. L'une des membres du groupe s'est renseignée de son côté à propos des assurances, et les réponses qu'on lui a donnée l'ont profondément inquiétée, en particulier parce que les interlocuteurs ne connaissaient pas les propositions que les assurances peuvent faire en matière d'autopartage. Du point de vue de l'agent d'Alec 07, cette expérience *« a provoqué beaucoup d'émotion »* chez le groupe, *« ils se sont demandé si on [Alec 07] n'essayait pas de leur proposer des solutions qui*

n'existaient pas », « on avait peur qu'ils s'arrêtent à cause de cette expérience ». Du point de vue de l'agent de l'Alec 07, cette expérience a montré à quel point *« c'est compliqué d'avoir à la fois la casquette d'utilisateur et celle d'administrateur »* chargé de s'ouvrir vers d'autres utilisateurs voire d'autres groupes. Par ricochet, cela a révélé que le *« rôle d'accompagnateur va au-delà de ce qu'on pensait jusqu'alors »*, et que cela ne peut pas être confié à la légère.

Ainsi, Alec 07 attend d'avoir la possibilité technique de confier au groupe Vals-Buzet l'administration de leur groupe sans pouvoir dans le même temps administrer d'autres groupes du territoire. Par ailleurs, l'agence entame une nouvelle campagne de communication pour inciter de nouveaux groupes à se former, auxquels seront cette fois directement présentés les outils Coloc'Auto.

Dromolib

Dromolib est une association qui se donne comme objet le conseil auprès de collectivités territoriales en matière d'écomobilité dans la vallée de la Drôme. L'autopartage figure parmi l'offre de l'association depuis une première expérience en partenariat avec la commune de Crest et la plateforme Clem' (« Crest autopartage »). À l'initiative de la démarche, Dromolib s'en est depuis retiré, la collectivité et la plateforme étant devenu les gestionnaires exclusifs. Depuis, l'association recherche des modèles d'autopartage plus participatifs et moins coûteux pour les collectivités, dans une perspective qui se veut innovante et adaptée aux territoires ruraux dans lesquels des plateformes telles que Clem' ne s'engagent que peu, tant ces territoires ne leur semblent pas rentables. Ainsi, l'association devient propriétaire de quatre voitures électriques pour le projet dénommé « Libelul ». L'idée n'est pas de garder les véhicules mais de les revendre à des groupes d'autopartage entre particuliers (habitants, entreprises, associations, touristes) après expérimentation de la démarche, et de constituer à terme une forme de fédération des groupes locaux d'autopartage entre particuliers, en prenant les Coopérative d'Utilisation de Matériel Agricole (CUMA) en référence. L'association se reconnaît ainsi dans la forme coopérative de Mobicoop. Par ailleurs, Dromolib participe activement au Groupe de Travail national sur l'autopartage.

Porté par le même financement TIMS qu'Alec 07 (voir plus haut), Dromolib contacte Mobicoop dans l'idée d'échanger sur les expériences et de développer l'autopartage entre particuliers dans la vallée de la Drôme. Les parties conviennent bientôt d'une formation à l'outil Coloc'Auto en juillet 2024, avec Alec 07. Dromolib propose alors l'outil aux groupes d'autopartage déjà constitués sur le territoire. Deux groupes déclinent l'offre, les premiers car ils préfèrent se baser sur leurs propres répartitions des charges, les seconds car *« ils ne veulent pas s'embêter avec un nouvel outil numérique, ils préfèrent s'arranger directement entre eux »*. Un groupe cependant répond à l'appel de l'expérimentation lancé par Mobicoop : l'habitat participatif Chateau-Pergot (voir plus bas). L'association a recensé d'autres contacts d'utilisateurs intéressés par la démarche, mais sans que cela ne se soit traduit en accompagnement au moment de l'enquête.

Concernant les outils proposés par Coloc'Auto, la personne interrogée estime que si les services sont globalement très utiles et très bien ordonnés, il reste plusieurs points d'amélioration. Le premier est l'offre en assurance, qui est *« trop chère »*. L'autre point concerne la répartition des charges : l'application permet de comptabiliser les dettes, mais ne permet pas d'effectuer directement les paiements. Enfin, les modes de tarification ne permettent pas de distinguer des types d'utilisateurs, en particulier des personnes physiques ou morales.

Atout Vent

Atout Vent est une association dans le Maine-et-Loire spécialisée dans les énergies citoyennes. Son premier objet, à sa création en 2011, est le développement du parc éolien sur le territoire. Puis l'association utilise les rentrées financières de ce parc (l'association est encore en 2025 financé à 90 % par ce moyen) pour monter de nouveaux projets écologiques et citoyens sur le territoire, parmi lesquels l'achat d'une voiture électrique en 2017 et sa mise à disposition aux actionnaires dans l'idée d'en permettre l'expérimentation. L'autopartage devient un nouvel objet de l'association en 2023. L'initiative débute autour de l'élargissement de la mise à disposition de la voiture électrique de l'association à d'autres autopartageurs, mais aussi de l'insertion dans la boucle de deux autres voitures. Dans cette perspective, Atout Vent se tourne vers Mobicoop en tant que coopérative, en plus du fait qu'il se trouve être l'un des seuls interlocuteurs proposant des solutions d'autopartage en milieu rural.

La salariée d'Atout Vent interrogée apprécie l'offre de Coloc'Auto en tant que service qui propose une alternative à l'option de mettre à disposition une flotte de véhicules. Par ailleurs, l'outil est jugé *« utile et pratique, directement utilisable »*, tout en valorisant le caractère contributeur qui en découle : elle apprécie le *« bon accompagnement »* des salariés de Mobicoop, qui est *« très encadrant et rassurant pour le groupe »*, tout en évitant de proposer un outil sur lequel *« on n'aurait pas la main, par exemple sur les coûts d'utilisation, ou pour la rédaction des règles d'utilisation »*.

Au moment de l'enquête, Atout Vent ne gère que son propre groupe, dénommé « Atout Vent – Quartier de la gare » dans la liste de Mobicoop (voir plus bas), dans lequel les salariés et les bénévoles sont les utilisateurs principaux. L'association projette à terme d'inciter à la création de nouveaux groupes et à animer une dynamique d'échange entre eux. Deux personnes sont déjà identifiées : elles pratiquent déjà l'autopartage de manière *« informelle »* (de manière *« interpersonnelle »*, préférons-nous dire pour notre part). Un autre projet renvoie à celui d'une commune d'investir dans un minibus électrique entre deux clubs de basket, pour mutualiser les déplacements. L'idée d'Atout Vent est de leur proposer les outils Coloc'Auto *« en espérant que ça fasse des petits auprès des particuliers »*.

La Trame

La Trame (acronyme pour Transition avec le Réseau Audois de la Mobilité Écologique) est une association créée en 2019 sur la question de l'écomobilité dans la Haute-Vallée de l'Aude et du Limouxin. Les premiers services de l'association relèvent du covoiturage et du vélo. L'association envisage actuellement, en collaboration avec Malakoff Humanis, la mise en place d'un service de transport de personnes âgées par des particuliers encadré par des collectivités territoriales. L'autopartage s'ajoute à la « *mallette des possibles* » de l'association suite à l'obtention d'un financement par appel à projet à propos de la mobilité innovante. La Trame contacte dans cette optique Mobicoop après avoir pris connaissance de l'offre Coloc'Auto en faisant des recherches sur Internet, *« peut-être par le wébinaire »* du Groupe de Travail sur l'autopartage auquel l'association participe aussi. L'offre Coloc'Auto leur paraît une solution *« plus cohérente que de monter notre outil en interne »*, dit la personne interrogée.

L'autopartage relève de deux projets distincts à La Trame. Premièrement, l'association achète une voiture électrique et la met en partage *via* Coloc'Auto. L'idée est double : permettre au public d'expérimenter la conduite d'une voiture électrique d'une part, et leur permettre de se familiariser avec la pratique d'une voiture partagée d'autre part. Deuxièmement, l'association met en lien des prêteurs et des emprunteurs potentiels de voitures, en leur expliquant les démarches à suivre pour utiliser les services Coloc'Auto. La personne interrogée insiste sur le rôle de son association en tant que tiers garant de la confiance entre particuliers interposés. Pour le moment, cinq propriétaires de voiture se sont manifestés, et aucun emprunteur potentiel, mais la personne interrogée estime que *« les groupes vont rapidement se constituer »*.

Elle fait état d'une demande particulière : un propriétaire propose la mise à disposition de sa voiture en échange de la participation au travail de sa remise en état, ce qui revient à une forme d'échange de service sur le modèle des Services d'Échanges Locaux (SEL), ce qui serait un mode de rétribution non prévu par l'application Coloc'Auto. La Trame est en attente d'autres ajustements de l'offre proposée par Coloc'Auto. Premièrement, le projet de l'association était de mettre en partage des voitures mais aussi des vélos électriques. Or, l'application Coloc'Auto n'est pas configurée pour le partage de vélo. L'ajout, qui n'était pas initialement prévu dans l'offre Coloc'Auto, est *« en cours de discussion »* du côté de Mobicoop, dit la personne interrogée. En attendant, La Trame inclut des vélos dans le système de réservation de l'application Coloc'Auto, sans utiliser le service de calcul de répartition des charges, prévu pour les voitures. Deuxièmement, l'association projette de conditionner le service d'autopartage à son couplage avec le covoiturage : un trajet en voiture partagée ne serait possible que dans le cas de covoiturage, *« dans l'idée de réduire l'utilisation de la voiture »*. L'association n'est pas certaine de maintenir cette clause dans le temps si cela ne correspond pas aux demandes des utilisateurs, mais la question se pose pour le moment à savoir si Coloc'Auto peut l'inclure dans son application, ou bien si c'est à l'association de la configurer de son côté. L'association *« attend que l'outil soit prêt »* sur ce point avant de lancer véritablement le projet d'autopartage : *« on pourrait commencer sans, mais c'est mieux de prendre les bonnes habitudes dès le début. J'ai acquis l'expérience qu'il ne faut pas lancer quelque chose quand l'outil n'est pas encore prêt, parce que le gens se fixent sur l'idée que ça ne marche pas, et ils n'y reviennent pas après »*. *« On m'a dit que l'informaticien de Mobicoop travaille sur le coup »*, dit la personne interrogée, *« mais ça prend du retard, et je ne sais pas où ça en est. Du coup notre projet est en attente »*. Troisièmement, l'association est en attente d'une solution viable en ce qui concerne les assurances. La personne interrogée précise qu'elle retrouve les mêmes problèmes à propos de son projet de service de transport entre particuliers : *« les assurances tiquent dès qu'il y a des formes d'échanges économiques, ils ne font pas la différence entre participation aux frais et rémunération. C'est une question de vocabulaire, ça passerait si on parlait de location, mais ce n'est pas ça l'idée »*. Quatrièmement, l'association s'interroge sur la poursuite du modèle économique de Coloc'Auto. « *Je comprendrais qu'ils fassent payer les intermédiaires comme nous, il faut bien qu'ils trouvent leur équilibre. Mais pour nous ça risque d'être un stop direct si c'est trop cher, on n'aura pas les reins pour ça. J'espère que l'offre nous permettra de continuer à utiliser le commun numérique. Mais s'ils n'arrivent pas à équilibrer leur modèle, que deviennent ces outils ? »*.

Précisons enfin que la personne interrogée dit discuter avec des partenaires de la répartition du travail entre Mobicoop, leur association, et les groupes d'autopartage. La Trame souhaite que tous

les autopartageurs soient adhérents de leur association, et que l'association reste l'administrateur du groupe (ce qui se distingue d'associations qui veulent que les groupes s'autonomisent dans leur gestion). D'un autre côté, La Trame est demandeuse d'un travail de mise en rencontre entre différents administrateurs (ce que nous avons nommé pour notre part des *« relais territoriaux »*), pour mettre en commun des ressources et des témoignages d'expérience.

Figeac Écomobilité

Selon son site internet (figeac-ecomobilite.org/), *« Figeac Ecomobilité est une association loi 1901 créée en 2022 par un groupe de citoyens avec l'appui de la ville de Figeac pour développer des alternatives à l'autosolisme »*. L'association, dans le département du Lot, propose des services de location de vélo électrique et de véhicules légers électriques, du covoiturage, et mène des actions de sensibilisation au grand public et du travail de conseil et de promotion auprès des collectivités territoriales locales. L'autopartage intègre l'offre de l'association à partir de septembre 2024 en tant que groupe expérimentateur de Coloc'Auto. Le groupe est animé par deux membres qui prennent des rôles distincts. Le premier, gérant de la Bicycletterie, magasin affilié à l'association, prend le rôle du partenariat avec Mobicoop, du conseil et de lobby auprès des collectivités territoriales, du lancement public du projet et de son guichet public à partir de son magasin. Il joue le rôle de ce que le sociologue Howard Becker nomme des *« entrepreneurs de morale »* : il cherche à monter des projets et des réseaux pour changer les mentalités. Le deuxième, qui participe par ailleurs au Groupe de Travail national sur l'autopartage, joue le rôle plus technique d'administrateur des outils Coloc'Auto. Du point de vue de l'une des autopartageuse interrogée, *« c'est lui qui gère les données sur l'appli, qui gère le site, qui fait les calculs. C'est lui l'expert »*. Les réunions (trois ou quatre depuis septembre, selon les personnes interrogées) se tiennent dans la *« bicycletterie »*, magasin affilié à l'association. Selon le site internet de l'association, *« A partir de janvier 2025, le petit groupe décidera d'arrêter ou de poursuivre la démarche. En cas de succès, l'association Figeac Ecomobilité accompagnera la constitution d'autres groupes d'autopartageurs, à Figeac et dans les villages alentours »*. De fait, au moment de l'enquête, le groupe met la question des moyens de son ouverture lors de la prochaine réunion : faut-il agrandir le groupe ou bien créer de nouveaux groupes ?

BusCitoyens

BusCitoyens, à Marcelcave, dans la Somme, est un relai territorial à part dans le réseau de Coloc'Auto. Il n'est pas mentionné comme *« administrateur »* dans la liste de contacts fournie par Mobicoop. Il en joue cependant la fonction. BusCitoyen est porté par une personne qui vise à créer son activité économique de manière auto-entreprenariale autour des enjeux d'écomobilité, ceci en tant que prestataire de service pour des collectivités territoriales locales. Ainsi, BusCitoyens est une structure privée qui cherche à répondre à des marchés publics dans un esprit de service public. L'activité principale de BusCitoyen est de gérer des services aux particuliers au sein d'un café associatif à Marcelcave : recyclage, atelier de réparation de vélo, repair café (atelier de réparation de petits engins domestiques), amap (système de vente de paniers de légumes en soutien à des producteurs locaux) et, en ce qui concerne les mobilités, pedibus scolaire, transport à la demande pour personnes âgées, covoiturage. Le modèle de développement de BusCitoyen est de créer un

maillage de *« mobilieux »* équivalents sur le territoire : des lieux identifiés *« où se regroupent les services à la mobilité »*.

L'autopartage s'ajoute à la panoplie de BusCitoyens quand il prend connaissance, en tant que membre de Mobicoop depuis 2018 pour son activité de covoiturage, du lancement de Coloc'Auto. Précisons que le gérant de BusCitoyen avait alors déjà connaissance de l'autopartage, et avait déjà consulté le rapport de l'Adetec (Cordier, 2020) et le guide de l'Association des Acteurs de l'Autopartage (AAA, 2021). Depuis 2022, il met à titre personnel sa voiture à disposition à deux autres personnes de son entourage qui disent avoir ponctuellement besoin d'une deuxième voiture au sein de leur couple (l'une des dames utilise la voiture environ une fois par mois, l'autre le fait environ deux fois par an). Il emprunte pour sa part une voiture à l'un de ses voisins (environ deux fois par mois, n'ayant qu'une voiture dans le couple). C'est dans ce contexte qu'il propose de participer à la phase expérimentale de Coloc'Auto. Pourtant, il n'utilise finalement pas les services de Coloc'Auto dans le cadre de son usage personnel : *« on n'est pas allé très loin »*, *« on préfère gérer de manière directe, entre nous »*, *« on rédige des contrats à la main »*. Il explique cette non-utilisation par le fait que *« on se connaît bien, on se fait confiance »* et que par conséquent *« on n'a pas besoin de Coloc'Auto »*, sans oublier que l'une des utilisatrices *« est réticente au numérique, elle est trop âgée pour ça »*.

Si le gérant de BusCitoyens n'utilise pas les services Coloc'Auto pour sa pratique personnelle de l'autopartage, il estime en revanche en avoir *« besoin »* quand il endosse le rôle de *« développeur de mobilités »*, ce qui renvoie dans notre contexte au statut de relai territorial. *« Là, c'est important de faire les choses comme il se doit »*, dit-il. Le projet est d'acheter une voiture utilitaire électrique, financée par un *« budget participatif »*, pour la mettre à disposition d'une groupe d'une quinzaine d'adhérents. *« 45 personnes se sont dit intéressées pour avoir des infos, on trouvera bien les 15 personnes ! »*, dit-il. Dans ce cadre, le gérant envisage d'utiliser non seulement l'agenda partagé et le logiciel de calcul des participations aux frais, mais aussi de signer un contrat spécifique pour assurer la voiture, tel que le préconise Mobicoop. Il est à noter par ailleurs que le gérant ne sollicite pas particulièrement les services d'accompagnement proposés par Coloc'Auto : il préfère rémunérer un ingénieur de son côté pour adapter le service selon ses volontés. En plus de la conception d'une boîte à clé, il cherche ainsi à intégrer une puce dans la voiture qui enregistre automatiquement les kilomètres parcourus, ce qui évite les autopartageurs de les noter eux-mêmes. Il estime que cette automatisation des relevés peut participer à réduire le frein du rapport au numérique.

Des autopartageurs

L'un des objectifs affichés de Mobicoop en 2023 était de réunir *« une quinzaine de groupes dans le cadre de l'expérimentation de Coloc'Auto […] d'avril à septembre 2023 »* (Mobicoop, 2023). 14 noms de groupes apparaissent ainsi dans la liste de contacts de Mobicoop. Mais tous ne sont pas à mettre au même niveau. L'un des groupes, « Le Haut Verneuil », est géré par l'une des salariées de Mobicoop en charge de la mise en place de Coloc'Auto, et celle-ci n'a pas souhaité participer à l'enquête par crainte de la biaiser : il ne compte donc pas dans la présente enquête. Deux autres groupes notifiés, « Marcelcave DD » et « Libelul », renvoient davantage à des relais territoriaux, à savoir respectivement BusCitoyen et Dromolib, qu'à des groupes d'autopartageurs. Plus exactement, les deux ont inscrits ces groupes à la phase expérimentale, mais n'ont finalement pas utilisé les services Coloc'Auto pour ces groupes-là : c'est à destination d'autres groupes qu'ils l'utilisent ou projettent de le faire.

En définitive, ce sont 11 groupes dont nous pouvons retracer ici l'expérience. Trois ensembles peuvent être distingués. Le premier rassemble les groupes qui sont liés avec des relais territoriaux : « Vals – Buzet », « Château Pergaud – Allex », « Atout Vent – Quartier de la gare » et « Figeac Écomobilité ». Un deuxième ensemble regroupe l'« Éco-hameau du Plessis – Oasis coop », « Mordelles – Ille-et-Vilaine » et « Le Terroir – Plésilly ». Un troisième ensemble concerne les groupes qui n'utilisent finalement pas ou peu les services tels que les proposent Coloc'Auto : « La Pesse », « Hameau Légers – St André-des-Eaux », « Lâche ta caisse – Monestier de Clermont » et « Ti lenn ». Les noms des groupes sont repris de la liste fournie par Coloc'Auto, ils indiquent le nom de l'administrateur quand il s'agit d'une personne morale et/ou la localité des groupes. Nous reprenons les termes *« prêteur »* et *« emprunteur »* du vocabulaire de Mobicoop et de la plupart des personnes interrogées.

Vals-Buzet – en lien avec Alec 07

3 autopartageuses (3 foyers), 2 voitures en partage 1 entretien collectif avec les 3 autopartageuses - Gisèle : 2 voitures personnelles – prêteuse - Myriam : 1 voiture personnelle – emprunteuse - Ingrid : pas de voiture personnelle – emprunteuse

Les trois membres du groupe Vals-Buzet se connaissent par l'Espace de Vie Social (EVS) « Maison Vallée » de Burzet : Gisèle y est salariée, et les deux autres y sont bénévoles. En particulier, elles se connaissent par le service de covoiturage qui y est organisé depuis 2019, géré par Gisèle, et qui réunit une soixantaine de personnes. Elles précisent que le territoire se prêtent très facilement au covoiturage : il s'agit d'une vallée mal desservie par les transports en commun et dans laquelle il y a peu d'option de trajet pour aller d'une commune à l'autre. Myriam et Ingrid n'habitent quant à elles pas à Buzet mais à Vals. Myriam connaît l'autopartage de par son expérience quand elle habitait à Marseille, avec Citiz. Ingrid connaît quant à elle la démarche de par sa participation à Mobicoop, au départ pour le volet covoiturage. Elles participent en février 2024 à l'organisation d'une réunion publique à l'EVS à propos de l'autopartage, qui a réuni une dizaine de personnes. Suite à cette réunion, elles font appel aux services de Mobicoop pour leur offre Coloc'Auto. Elles disent préférer utiliser ce système-là plutôt que de s'organiser de manière interpersonnelle *« pour simplifier »*, pour disposer *« d'un outil simple de prêt de voitures »*. Elles ajoutent : *« ce que Coloc'Auto nous a*

permis, c'est d'aller au-delà des gens qu'on connaît bien, dans ce cas-là on a envie de clarifier les choses, de sortir de l'interpersonnel, ça dépersonnalise les véhicules et la relation. Ça rend l'objet ce qu'il est, c'est-à-dire un objet, un objet roulant, un peu fragile et cher, et dont on doit faire bon usage », « ça permet de cadrer, d'être au clair avec tout le monde, et d'être équitable ». Cette citation prend sens dans le projet du groupe de s'ouvrir à d'autres autopartageurs à l'issue de la dite *« phase expérimentale »*.

Mobicoop répond à la demande du groupe en les renvoyant vers Alec 07 qui se positionne comme relais territorial dans ce département (voir plus haut). Ainsi, la formation du groupe dans son appropriation de Coloc'Auto ne passe pas directement par Mobicoop mais par l'intermédiaire d'Alec 07. À tort ou à raison, cette situation explique aux yeux des membres du groupe pourquoi les choses ne vont pas aussi vite qu'elles le voudraient. Ce n'est finalement qu'en décembre 2024 qu'elles disposent des codes pour utiliser l'application, et encore, pas de façon complète : Alec 07 se garde les droits d'administration pour intégrer de nouvelles personnes et de nouvelles voitures (voir plus haut). La situation génère de la frustration dans le groupe dans son projet de s'agrandir et de créer de nouveaux groupes avec des personnes identifiées dans deux communes différentes : *« on est dans une situation où on a initié une dynamique qui est en train de s'essouffler »*. La situation est d'autant plus frustrante, disent les trois personnes interrogées, que du point de vue des habitants de la vallée, c'est l'EVS Maison Vallée qui y organise le projet d'autopartage, qui en est l'interlocuteur direct, sans avoir à passer par ses partenaires logistiques que sont Alec 07 et Mobicoop. De fait, l'EVS Maison Vallée aimerait endosser lui-même un rôle de relai territorial à l'échelle de la vallée de la Bourge, c'est-à-dire dans un territoire plus restreint que celui du département dont la gestion est attribué à Alec 07, et pour lequel il a obtenu un financement en tant qu'accompagnateur en 2024. Du point de vue des personnes interrogées, la situation est perçue comme une *« situation qui tarde à se débloquer »*. Mais, tout en précisant qu'elles ont *« des bons rapports avec l'Alec 07 »*, elles s'en tiennent à l'idée que l'agence départementale leur donnera ces droits d'administration au moment de leur prochaine réunion publique convenue à Burzet pour créer de nouveaux groupes dans la vallée.

En attendant, le groupe tourne avec 3 personnes. Pour Ingrid, qui n'a pas de voiture, le système lui permet de faire usage d'une voiture sans faire appel à des systèmes de location de véhicule de particulier à particulier, ce qu'elle faisait jusque là. Elle covoiture quand elle est seule, prend le train, le bus ou le vélo, et utilise la voiture partagée *« quatre à cinq jours par mois depuis décembre »* quand elle se déplace avec sa famille. Myriam a relativement peu de besoin de mobilité, même si cela pourrait changer en cas d'évolution de sa situation professionnelle. En attendant, elle utilise peu le système d'autopartage, d'autant qu'elle utilise le système local de covoiturage et qu'elle dispose déjà d'une voiture personnelle. Elle ne met pas celle-ci en partage car elle *« n'est pas fiable, elle est vieillissante »*. Les deux voitures mises en partage sont celles de Gisèle : une citadine électrique et un camion aménagé. Notons que l'autopartage n'a pas amené le groupe a réduire son nombre de véhicules. C'est même suite à son inscription dans la démarche que Gisèle s'est sentie autorisée à acheter le camion aménagé dont elle projetait l'achat depuis longtemps : la possibilité de le mettre en autopartage la justifie dans son idée de disposer de deux types de véhicule aux usages différents. Cette idée de diversifier l'accès à des véhicules distincts a en effet mi en avant lors de la réunion publique inaugurale. Nous pouvons remarquer par ailleurs que le système permet à Ingrid de rester sans voiture, mais cela relève d'un transfert fonctionnel de la

location entre particuliers à l'autopartage. Les personnes interrogées précisent par ailleurs qu'elles ont connaissance de deux foyers qui envisageaient de ne pas acheter de nouvelle voiture en utilisant le service d'autopartage, mais que ceux-ci ont finalement procédé à un achat en voyant que le projet prenait du retard.

Les personnes interrogées relèvent plusieurs pistes d'amélioration de l'application Coloc'Auto. Premièrement, elles aimeraient pouvoir changer la tarification en fonction non seulement des véhicules mais aussi des personnes, pour proposer des tarifs différents selon les revenus des emprunteurs, *« dans un principe de solidarité »*. Deuxièmement, elles se disent *« dans le flou »* à propos des offres d'assurance, d'autant que leurs propres contacts auprès d'agences d'assurance leur ont montré à quel point l'autopartage y apparaissait peu parmi la gamme des possibles (voir la partie sur Alec 07 pour voir les répercussions que cela a eu dans les rapports entre les deux parties). Troisièmement, en guise de réponse concrète au flou posé par la question des assurances, elles aimeraient ajouter *« une forme de cagnotte solidaire en cas d'accident, pour payer le malus, ou autre »*. Quatrièmement, elles aimeraient disposer d'un moyen pour savoir si la réservation de la voiture est bien effective, c'est-à-dire si le propriétaire de la voiture n'en a pas besoin à ce moment : *« il n'y a rien qui me dit si c'est ok, sauf à appeler la proprio »*. À notre remarque selon laquelle l'une des solutions techniques pour résoudre ce problème serait que les propriétaires indiquent eux aussi les réservations de leur voiture, Gisèle répond que *« c'est fastidieux de réserver sa propre voiture » ;* elle ne se dit pas contre le principe, mais voudrait que cela puisse se faire *« simplement »*. Cinquièmement, elles voudraient un moyen de prendre en compte le covoiturage dans les partages de frais des trajets : elles croisent en effet régulièrement les deux usages. Sixièmement, enfin, elles aimeraient que tous les utilisateurs puissent accéder directement sur l'application à la charte et autres règlements des groupes.

Château Pergaud – Allex – en lien avec Dromolib

8 autopartageurs, 3 voitures en partage 1 entretien individuel - Marlène : pas de voiture personnelle – emprunteuse

Château Pergaud est un *« écolieu avec un collectif d'habitants »* dans la commune d'Allex, dans la Drôme. L'autopartage y figure parmi les pratiques de partage entre habitants parmi d'autres formes de mise en commun. C'est donc forte d'une certaine expérience de l'autopartage que Marlène, habitante de Château Pergaud, assiste en 2022 à la présentation publique à propos de la nouvelle offre que propose Dromolib (voir présentation plus haut) dans un café associatif de la commune. Marlène y voit l'opportunité de *« mieux organiser »* la démarche qui lui paraît *« assez désordonnée »* dans son habitat : *« c'était pas un sujet qui prenait trop chez nous, contrairement à d'autres thèmes écolo »*. Dans cette optique, elle inscrit son groupe parmi le corpus des participants à la phase expérimentale mise en place par Mobicoop en 2024.

Marlène peine à dire combien de personnes (*« entre 10 et 30 »*) et combien de voitures (*« environ 3 »*) étaient concernées par le système au sein de l'habitat tant, justement, l'organisation y était assez informelle. De fait, c'est surtout une voiture en particulier qui était mise en partage : le collectif d'habitant a eu *« l'occasion d'acheter une voiture à pas cher »*, et *« elle a beaucoup tourné, en partie pour nous, et pour d'autres personnes »*. Les autres voitures étaient celles

d'habitants personnes physiques, mais elles n'étaient disponibles que par périodes fluctuantes. Dans le fonctionnement propre à l'association, deux comptes existaient, distinguant les habitants permanents des habitants temporaires. Les habitants permanents intégraient leurs frais dans la comptabilité de l'association, et les autres défrayaient à l'association ce qui est considéré comme une *« utilisation privée »*. Marlène estime que le caractère *« dépersonnalisé »* de la voiture, affiliée à l'association et non à une personne physique (contrairement aux autres voitures du groupe), facilite grandement son usage, à commencer par le sentiment d'autorisation.

Pour Marlène, le groupe avait à gagner à adopter le système d'autopartage proposé par Mobicoop : *« notre gestion, c'était beaucoup de travail, j'en avais marre. Coloc'Auto, c'est plus simple, il y a moins de charge mentale »*, *« quand j'ai appris qu'il y avait un outil pour organiser tout ça, j'ai dit oui ! Ça va nous permettre de clarifier les choses, et de rallier d'autres personnes »*. L'idée ne fait cependant pas consensus au sein du collectif d'habitants : en particulier, le passage à une application numérique ne plaît pas à tout le monde. Cela dit, remarque Marlène, cet aspect ne dérange pas ceux qui ont une pratique régulière de la voiture partagée. La démarche est donc lancée *« avec une dizaine d'utilisateurs »* (11, selon les données de Mobicoop). Elle ne dure cependant pas, pour une raison qui ne relève pas de Coloc'Auto : le collectif habitant entre peu après dans une crise interne profonde, et est sur le point de s'auto-dissoudre.

« On ne peut pas dire que le test a été mené à bout, mais on a quand même utilisé l'outil », dit Marlène. Elle indique ainsi plusieurs retours d'expérience, en pistes d'améliorations. Premièrement, faciliter les retours en arrière quand l'utilisateur s'est trompé dans ses saisies d'information sur l'application. Deuxièmement, trouver un moyen d'indiquer l'utilisation ponctuelle par une personne non inscrite. Par ailleurs, elle estime avoir avancé sur les questions d'assurance avec Dromolib, mais en conclure surtout que *« ce n'est pas un sujet pour nous »* : la voiture de l'association est assurée sans malus avec la Macif (de fait, le montant équivalent aux éventuels malus est lissé sur le tarif rehaussé), et les personnes physiques ne se sont pas montrées disposées à changer leur assurance pour une formule spécifique, comme Cartage ou celle à laquelle renvoie Coloc'Auto avec la Macif.

Au moment de l'enquête, il est prévu de revendre la voiture à un nouveau groupe d'autopartage à Allex, dans lequel Marlène participera. Une première réunion a eu lieu en février 2025, organisée par Dromolib. Le groupe, qui n'est pas encore officiel, compte 7 ménages et 7 voitures, et projette d'utiliser le système Coloc'Auto. L'expérience de Château Pergaud habite ce nouveau projet. En particulier, le groupe veut reprendre l'idée de différencier les tarifs non seulement selon les voitures mais aussi selon les types d'utilisateurs, en distinguant *« un premier et un deuxième cercle »* d'autopartageurs. Marlène précise qu'il n'y aura pas de lieu commun pour y déposer les clés comme c'était le cas dans l'habitat commun, *« mais on va trouver une solution, c'est un petit village »*. Par ailleurs, des retours de l'expérience du premier habitat participatif alimentent les échanges, en particulier le moment où un habitant hébergé temporairement a pris une voiture sans autorisation et a provoqué un accident : cela pose la question de la confiance et de l'encadrement.

D'un point de vue personnel, Marlène indique qu'elle sera dans l'obligation d'acheter une voiture si (mais cette éventualité lui paraît improbable) le nouveau groupe d'autopartage ne se met pas en place. Ainsi, dans son cas, l'autopartage permet de se passer d'une voiture. C'est avant tout *« par démarche militante »* qu'elle essaie de s'en passer, en privilégiant le vélo électrique et le covoiturage aux côtés de l'autopartage.

Atout Vent – Quartier de la gare – en lien avec Atout Vent

10 autopartageurs (8 foyers + 1 association), 3 voitures en partage 1 entretien avec 2 autopartageuses - Mélodie : pas de voiture personnelle – emprunteuse - Léa : pas de voiture personnelle – emprunteuse

Les deux personnes du groupe Atout Vent – Quartier de la gare qui ont répondu à l'appel à entretien sont des colocataires. Aucune d'entre elles n'a de voiture personnelle : « on essaie de s'en passer, tant qu'on n'y est pas obligées par notre travail ». Mélodie a besoin d'une voiture environ deux fois par mois pour son travail, et en a besoin plusieurs fois par semaine entre autres pour des raisons médicales. Jusque peu, elles utilisaient régulièrement la voiture de l'un des leurs colocataires, en constituant des documents pour convenir des participations aux frais, mais celui-ci a quitté le logement. Dès lors, elles ont cherché d'autres voitures à emprunter, ou bien un système plus fiable en termes de disponibilité de voiture. L'annonce faite en juin 2024 d'un projet d'autopartage organisé par l'association Atout Vent (voir présentation plus haut) leur semble alors tout indiqué : « c'était un bon timing ! » Quatre des cinq colocataires s'inscrivent alors dans le groupe d'autopartage. Les autres membres du groupe disposent quant à eux d'au moins une voiture personnelle dans leur foyer, les voitures partagées sont pour eux des voitures supplémentaires d'appoint.

Trois voitures sont mis en partage dans ce groupe. L'une d'entre elles concentre la quasi totalité des emprunts : la voiture électrique mise à disposition par l'association Atout Vent. Elle est d'abord utilisée par les salariés et bénévoles de l'association, qui notifient leur déplacements, ce que ne font pas tous les propriétaires de voitures en autopartage. Mais c'est aussi la voiture la plus empruntée par les autres membres du groupes. Les personnes interrogées expliquent la préférence à l'emprunt de cette voiture plutôt qu'une autre par plusieurs raisons. La première est qu'il s'agit d'une voiture électrique, et que cela semble préférable à une voiture thermique d'un point de vue écologique. Le choix se justifiait également d'un point de vue économique, puisque le forfait kilométrique de la voiture électrique était moins élevé que celui des voitures thermiques, mais les deux tarifs ont finalement été égalisés. Une troisième raison est que la voiture appartient non à une personne physique mais à une association : « Je ne sais pas trop pourquoi, mais ça semble poser moins de problème au niveau de l'assurance si le propriétaire est une association. Je ne sais pas si c'est vrai ou si c'est juste une représentation ». L'autre colocataire ajoute : « j'ai aussi l'impression que c'est moins gênant d'emprunter la voiture d'une association que celle d'un particulier. C'est moins stressant ». Mélodie et Louise précisent que l'association se garde un droit de priorité sur la réservation de sa propre voiture, mais que cela « n'a jamais posé problème ».

La deuxième voiture est une utilitaire qui n'est disponible qu'en week-end. Les personnes interrogées insistent sur l'intérêt de disposer d'une diversité de type de véhicule. La troisième voiture, enfin, n'est que très peu empruntée. Le propriétaire a d'ailleurs envisagé de retirer sa voiture de la boucle. Il l'a maintenue pour rendre service, justement, aux colocataires, à qui il prête un double des clés, ce qui était plus pratique que de se rendre à Atout Vent, mais l'association a désormais installé une boîte à clé.

Le groupe se réunit environ une fois tous les trois mois pour discuter des réévaluations des coûts et autres ajustements, et des questions d'assurance, même si à ce sujet les personnes interrogées disent

que *« les recherches n'aboutissent pas »*. Les deux colocataires interrogées précisent qu'elles connaissent quelques membres du groupe d'autopartage, *« mais pas tout le monde. C'est l'asso Atout Vent qui est le centre de gravité du projet »*. Comme amélioration, elles disent qu'il serait pertinent de *« pouvoir bloquer des voitures par défaut »*, à l'inverse de la pratique actuelle, qui semble indiquer par défaut que les voitures sont disponibles : la remarque porte notamment sur l'indisponibilité de la voiture utilitaire en semaine, *« nous on le sait, mais ce n'est pas visible sur l'appli »*.

Les colocataires se disent globalement très satisfaites du service Coloc'Auto. *« Nous, notre système en colocation, il marchait bien aussi, mais c'est parce qu'on habitait ensemble. C'était minimaliste. Là, c'est plus structuré, c'est avec plus de monde »*, dit l'une d'elles. *« Nous avons des amis qui font de l'autopartage entre eux, et ils se disent que ce serait bien de se structurer comme nous on fait, avec Coloc'Auto »*, ajoute l'autre. Elles concluent l'entretien avec enthousiasme : *« nous, tant qu'on a des voitures dispo, c'est cool ! », « on espère que ça va durer, que plein de monde va faire ça. Moi ça me donne de l'espoir que ce genre d'initiative se développe, ça fait du bien ! »*

Figeac Écomobilité – en lien avec Figeac Écomobilité

21 autopartageurs (19 foyers), 9 voitures en partage 4 entretiens individuels - Irène : pas de voiture personnelle – emprunteuse - Marion : pas de voiture personnelle – emprunteuse - Marie : pas de voiture personnelle – emprunteuse - Florent : une voiture personnelle – prêteur

Avec ses 21 membres, le groupe Figeac Écomobilité représente un quart de l'effectif total des autopartageurs inscrits pour la phase d'expérimentation de Coloc'Auto, selon les chiffres données sur la page « metabase.mobicoop.io » de Mobicoop. Les quatre personnes interrogées sont unanimes à insister sur la prédisposition de la petite ville à accueillir un système d'autopartage tel que celui que propose Mobicoop. *« Figeac, c'est 10 000 habitants, avec plein de réseaux alternatifs, associatifs, culturels : les SEL [Services d'Échanges Locaux], les Lucioles, des coworkings d'asso de solidarité... »*, dit ainsi Irène. Figure centrale de ce réseau, l'association Figeac Écomobilité (voir présentation plus haut) est la structure qui relaie l'offre Coloc'Auto sur le territoire. En plus de se croiser dans *« les multiples occasions de sociabilité locale »*, tel que le marché hebdomadaire de la commune, le groupe d'autopartage communique par mails et se réunit *« une fois tous les mois ou deux »* depuis septembre 2024 à la Bicycletterie, magasin d'écomobilité affilié à l'association Figeac Écomobilité. Les membres du groupe se connaissent tous *« au moins de vue »*, et se félicitent de leurs rapports interpersonnels de proximité *« qui créent de la confiance »*. Au moment de l'enquête, le groupe pense s'agrandir, ce qui amène à un questionnement à savoir ce qu'il convient de privilégier entre le maintien de la qualité des rapports de proximité et celle d'ouvrir le groupe au-delà d'une forme de cooptation sociale tacite. Un consensus semble se dessiner dans l'idée de créer de nouveaux groupes plutôt que d'accueillir de nouveaux membres, ceci pour *« rester à taille humaine » : « on veut s'ouvrir, mais de façon raisonnée »*. Contrairement à ce que pourrait donner à croire la proportion des prêteurs et emprunteurs indiqués dans le tableau ci-dessus, il y a dans ce groupe plus de participants prêteurs de voitures que d'emprunteurs. *« C'est la faiblesse du groupe, on a trop de voitures par rapport*

aux emprunteurs », dit Marion, pour qui *« ouvrir le groupe »* signifie rechercher d'autres emprunteurs. Selon elle, la moitié du groupe est composé de *« retraités avec une assez bonne retraite qui ont au moins une voiture. Ceux qui empruntent, ce sont surtout des jeunes qui n'ont pas les moyens d'acheter une voiture »*. Selon l'une des interrogées, les voitures de loin les plus souvent empruntées dans le groupe sont ceux des deux gérants principaux. Il est probable que cela s'explique en partie par le statut central de ces deux personnes, mais cette hypothèse n'est pas celle retenue par la personne interrogée, qui donne plutôt comme explication d'une part la grande disponibilité de ces voitures, et d'autre part le fait que l'une de ces voitures est électrique, ce qui est intéressant aussi bien d'un point de vue écologique qu'économique, les tarifs étant moins élevés selon l'idée que l'entretien d'une voiture électrique coûte moins cher que celui d'une voiture thermique. Par ailleurs, de manière explicite pour ce groupe, leur participation à la phase expérimentale de Coloc'Auto ne consiste pas seulement à une expérimentation pour savoir si le système leur convient : il s'agit tout autant de participer à la démarche de Mobicoop *« pour que le système s'améliore et se développe »*. Les réunions sont ainsi l'occasion d'inciter les participants à respecter soigneusement les consignes demandées par les applications pour permettre de faire des retours les plus riches et exacts possibles. Dans le même état d'esprit, le groupe décide explicitement de prolonger la période expérimentale jusque l'été 2025. Cela montre une forme d'engagement militant du groupe dans la démarche nationale, distincte d'un rapport consumériste de service : *« on cherche à semer des petites graines »*.

À un niveau personnel, c'est en participant à l'organisation d'un festival des mobilités organisé par l'association Figeac Écomobilité qu'Irène a pris connaissance de l'offre de Mobicoop. Cela répond pleinement à ses attentes. En effet, elle ne dispose plus de voiture personnelle depuis sa séparation conjugale il y a 7 ans. Depuis, elle emprunte des voitures à des collègues de travail, des amis, des voisins, de la famille. La compagne de son père lui donne bientôt sa voiture quasi inutilisée. Elles cherchent à en partager l'usage et l'entretien avec deux autres ménages amis, ce qui correspond à une première expérience d'autopartage (pour lequel l'arrangement porte sur l'entretien de la voiture sans traduire cela en termes de forfait kilométrique). Mais cette situation ne lui convient pas, elle n'a pas les moyens d'entretenir cette voiture *« en fin de vie »* : *« l'économie de se passer de la voiture, c'est énorme pour une famille monoparentale »*. Dès lors, dit-elle, *« je réfléchis mieux à mes déplacements, à pied, en vélo, en transport collectif »*, ce qu'elle valorise en tant que tel : *« l'autopartage oblige à mieux réfléchir à ses déplacements, à mieux s'organiser, et ça c'est bien »*. Elle loue également des voitures à l'occasion, notamment pour des déplacements longue durée pour son travail. Ainsi, l'offre d'autopartage est une option parmi d'autres dans un panel assez large de solutions de mobilité. Elle estime que le système d'échange par Coloc'Auto *« demande de l'anticipation »* et *« manque de réactivité »*, et s'est plusieurs fois retrouvée en situation de demander des emprunts de voiture au débotté auprès de connaissances, mais dans le même temps elle dit que le service de Mobicoop lui permet de *« se débarrasser »* de la voiture donnée par sa belle-mère, dont elle préfère *« ne pas à avoir à [s']occuper »* au moment où s'annoncent des frais importants d'entretien. Par ailleurs, à une échelle qui dépasse son seul usage personnel, elle valorise le fait que la démarche Coloc'Auto permet de *« passer d'une forme amateure, informelle, à quelque chose de plus formalisé »*, ce qui, dit-elle, *« est une bonne chose pour l'environnement, pour le local, pour moins utiliser la voiture. » « Oui, je veux faire partie de ce mouvement-là ! »*,

ajoute-elle : elle met en avant sa participation à un projet collectif local, et à travers lui à un mouvement plus global : *« on est ambassadeurs d'une démarche citoyenne et écologique »*.

Marion, quant à elle, profite de la mise en place du système d'autopartage dans sa commune pour vendre sa voiture vieillissante : *« ça m'embêtait de devoir la changer »*, dit-elle, n'en ayant plus beaucoup besoin depuis sa récente retraite et habitant en centre-ville. Pour elle, le lancement du projet proposé par Figeac Écomobilité *« tombait bien »*, et complète son habitude de covoiturer *via* la plateforme Blablacar ou de prendre le train pour ses trajets les plus longs. Elle se montre très satisfaite du service Coloc'Auto, elle le trouve *« très simple, très pratique »*, même si elle n'en a en réalité *« pas souvent besoin »*. Elle présente cette démarche sous les registres des *« gestes citoyens »*, de *« l'écologie »*, de la *« solidarité »*, de *« l'expression d'un partage »* et *« des communs »* et de la *« propriété d'usage »* en tant qu'alternatives à la propriété classique. Voici comment la présentation de Coloc'Auto qu'elle propose à ses yeux : *« Coloc'Auto, c'est une voiture possible à emprunter. Une démarche qui demande de l'organisation et de l'anticipation. Quelque chose qui permet d'emprunter une voiture sans avoir l'impression de gêner, d'être tributaire. Là, il y a une liberté par le contrat, et de la responsabilité aussi. En même temps, ça fait sens pour pour ceux qui prêtent leur voiture. C'est bon pour les voitures de les faire rouler, au lieu qu'elles soient sous-utilisées. Et ça rend service à ceux qui en ont besoin »*.

Pour sa part, Marie considère sa participation dans l'autopartage comme un engagement : « je n'ai pas de voiture, et en milieu rural c'est un challenge ! » Elle a pris l'habitude de s'en passer quand elle habitait à Paris puis à Toulouse, où elle utilisait des plateformes d'autopartage en plus du vélo et des transports en commun. En arrivant à Figeac il y a deux ans et demi, elle emprunte régulièrement la voiture de sa mère, en plus d'utiliser les transports en commun et le vélo. Elle parle d'autopartage autour d'elle, « j'étais à l'affût, j'avais les antennes ouvertes ». Elle propose la démarche dans le Service d'Échanges Locaux (SEL), mais elle constate que le principe n'est pas très connu dans le territoire : « ici, c'est chacun sa voiture, c'est dans les gênes ! » Elle a tout de même eu deux retours. La première rencontre n'a pas été concluante : « ça n'a pas matché entre nous. La conversation a tout de suite tourné autour du complotisme, j'étais très mal à l'aise, je me suis dit que je ne pourrais pas m'arranger avec elle ». La deuxième rencontre, avec François, est plus fructueuse : « là, ça marche. On a créé un fichier Excel pour les réservations ». Mais Marie n'a finalement que peu de temps de mettre cet arrangement en application : elle entend bientôt parler du projet d'autopartage présenté par l'association Figeac Écomobilité, auquel elle adhère immédiatement, de même que François, d'ailleurs. Dès lors, c'est plutôt les voitures de Tom qu'elle utilise via Coloc'Auto : « il est sympa, et il a deux voitures, donc il y en a toujours au moins une de libre ». Mais « ce pourrait être d'autres voitures », précise-t-elle. « Une fois j'ai voulu reprendre la voiture de François, mais elle n'était pas disponible ». Le fonctionnement par Coloc'Auto lui semble tout à fait satisfaisant. « Mais le problème, c'est l'assurance », ajoute-elle, « à ce niveau on est dans l'inconnu ». Pendant l'entretien, nous essayons de mieux spécifier en quoi l'assurance relève d'un problème pour l'autopartage. Elle situe d'abord le problème sur la question des répartition des frais, et en particulier dans le cas de malus, mais elle convient que cela se calcule et se contractualise très bien, elle l'avait d'ailleurs fait avec François. Elle situe ensuite le problème sur le caractère interpersonnel de la situation : « comment on détermine si c'est le conducteur ou la voiture qui est en faute ? », mais elle convient que cette question est valable pour tout constat d'accident, et pas uniquement dans le cas de l'autopartage. Elle situe alors le problème dans la

nature du contrat d'assurance, en distinguant les contrats au tiers et les contrats tout risque, mais elle convient que c'est justement la proposition de Coloc'Auto de prendre une assurance plus protectrice dont les surcoûts sont comptabilisés et répartis entre les utilisateurs. Elle en convient aussi, dit finalement « peut-être qu'on se fait des idées sur ces questions d'assurance », mais se reprend et conclue tout de même : « mais c'est quand même un problème. C'est pas clair. Et puis c'est plus cher, ce n'est intéressant que si on l'utilise beaucoup ». « En fait ce qui serait bien c'est que le système se généralise, qu'on change d'échelle », poursuit-elle : la remarque renvoie aussi bien à un seuil statistique (nombre de trajets en autopartage pour chaque voiture, nombre de voitures concernées par l'autopartage) qu'à un seuil mental (sentiment de normalité de la situation). Autre point d'amélioration, elle aimerait avoir davantage d'informations sur les voitures sur le tableau de bord de l'application, ainsi que les contacts téléphoniques des propriétaires. Elle pense aussi que les échanges seraient facilités par la mise en place de boîtes à clé. Mais globalement, Marie se dit très satisfaite du service proposé par Mobicoop. « J'avais un moment envisagé d'acheter un petit véhicule, et là ça me permet de m'en passer ». Elle situe également l'intérêt de la démarche en termes de changement des mentalités : « pour moi, ça me confirme dans mes engagements, moi je suis déjà convaincue de la nécessité de réduire nos utilisations de voiture, mais pour d'autres, ça chemine. Il faudrait que ça se généralise, que ça devienne un réflexe d'utiliser le système d'autopartage ».

Frank est la quatrième et dernière personne du groupe Figeac Écomobilité qui a répondu à l'appel à entretien. C'est en tant que prêteur qu'il participe au groupe : il a une voiture *« qui ne bouge pas trop »*. En tant que retraité, il n'a que peu de besoin de mobilités, d'autant qu'il essaie, pour des raisons écologiques, de limiter son utilisation de voiture, en privilégiant le vélo, la marche et le train. C'est ainsi *« pour contribuer à la transition écologique »* qu'il participe au groupe d'autopartage. Il s'agit pour lui d'une contrainte volontaire : il s'oblige à réserver sa propre voiture quand il l'utilise (du moins il le fait presque toujours) pour permettre aux autres utilisateurs éventuels de savoir si la voiture est effectivement disponible ou non. Cela rejoint deux souhaits d'amélioration du système pour en *« simplifier l'usage »* : premièrement la non obligation pour le propriétaire d'indiquer les kilomètres parcourus en plus de la réservation, et deuxièmement la réception d'un SMS en plus d'un mail quand la voiture reçoit une réservation de la part de quelqu'un d'autre. Frank admet qu'il n'est pas certain de maintenir son engagement si sa voiture n'est pas plus souvent utilisée. Au moment de l'enquête, elle ne l'a été qu'une seule fois (par Boris, dont la voiture était alors empruntée par quelqu'un d'autre du groupe). D'un autre côté, il dit que son engagement vaut pour lui-même : *« c'est intéressant de participer aux réunions, de contribuer. De faire les retours pour l'expérimentation, aussi, pour faire évoluer le système »*. Il propose pour sa part une amélioration au système : faire en sorte qu'il soit possible de distinguer deux tarifications selon les emprunteurs, un pour les propriétaires qui mettent une voiture à disposition (sans les coûts fixes), et un autre pour les autres (avec les coûts fixes). Cela permettrait, dit-il, de *« favoriser le fait que les propriétaires utilisent la voiture d'autres propriétaires plutôt que la leur »*, en retirant les frais de coûts fixes auxquels ils participent déjà pour leur propre voiture, sans pour autant renoncer à demander cette participation aux non propriétaires.

Éco-hameau du Plessis – Oasis coop

15 autopartageurs, 8 voitures en partage 1 entretien individuel - Florence : 2 voitures personnelles dans le ménage – prêteuse

L'éco-hameau du Plessis est un collectif d'habitants adhérent à la coopérative Oasis, à Pontgouin, en Eure-et-Loire. Florence précise que le groupe d'autopartage ne comprend pas tous les habitants de l'éco-hameau, et ne s'y limite pas non plus : *« 75 % habitent l'éco-hameau, 25 % ne le font pas. On a une communauté plus large que l'éco-hameau, le centre Amma, qui est un centre spirituel et écologique »*. C'est via le groupe de travail *« mobilités douces »* du réseau Oasis que le groupe a pris connaissance de l'offre d'autopartage de Mobicoop, et qu'il a décidé de participer à sa phase expérimentale.

Florence et son mari mettent leur deux voitures (une 5 places et une 7 places) en autopartage. Elle estime qu'elles ont été empruntées une quinzaine de fois depuis la mise en place du système, la voiture 7 places surtout. Elle dit ne pas *« avoir eu l'occasion pour le moment »* d'emprunter une voiture de son côté, mais qu'elle pourrait probablement emprunter une voiture utilitaire un jour. Pour elle, l'autopartage relève autant d'une optimisation de la voiture (en particulier pour pouvoir accéder à des voitures de types différents) que d'un objectif de réduction.

Elle estime que la démarche n'a rien de compliqué, *« il faut juste ne pas oublier de payer ses dettes »*. Précisons que ce groupe n'utilise pas le service de réservation proposé par Coloc'Auto : *« c'est plus simple de se passer un coup de fil »*, étant donné que *« on est dans des réseaux d'interconnaissance »*. Elle ne s'est pas posé de question particulière à propos des assurances, et n'a pas sollicité de formation auprès de Mobicoop. Au final, ce groupe limite son usage de Coloc'Auto à son outil de répartition des frais, profitant de sa gratuité (elle fait le lien avec les plateformes de covoiturage dont elle rejette les formes marchandes), en adoptant un fonctionnement qui relève davantage de l'*« arrangement interpersonnel »* que de la *« médiation par un service tiers »*.

À la question de savoir ce que l'inscription à Coloc'Auto a changé pour elle, elle répond *« Pour l'instant, ça n'a pas changé nos mobilités, mais ça a amorcé des réflexions, de se dire que le modèle deux voitures par foyer, ce n'est pas une évidence. Même si on y est toujours, nous »*. Elle envisage à terme de ne pas remplacer l'une de ses deux voitures quand celle-ci ne sera plus valide, en se regroupant avec un deuxième foyer : cela ferait passer le parc regroupé des deux familles de 4 à 3 voitures.

Mordelles – Ille-et-Vilaine

2 autopartageurs (2 ménages), 1 voiture en partage 2 entretiens individuels - Noé : pas de voiture personnelle – emprunteur - Serge : deux voitures personnelles – prêteur

Le « groupe » Mordelles – Ille-et-Vilaine est constitué d'un ménage emprunteur (Noé et son fils) et d'un ménage prêteur (Serge, sa compagne et leurs enfants). Noé utilisait une plateforme d'autopartage quand il habitait à Rennes, et recherchait une solution pour ses déplacements, notamment pour emmener son enfant à l'école, quand il déménage à Mordelles (il va pour sa part en vélo à son travail, à Rennes). En faisant des recherches sur Internet, il tombe sur des documents de

l'Adetec et sur le projet Coloc'Auto. En tant que membre d'une Scop (société coopérative de production) à titre professionnel, il est convaincu par la forme coopérative et l'utilisation de logiciels libres que propose Mobicoop. Il les contacte pour savoir s'il existe des groupes à proximité de Rennes. Les salariés en charge de l'autopartage entre particuliers chez Mobicoop, lui répondent par la négative, et l'invitent à constituer son propre groupe. C'est ainsi qu'il tente sa chance auprès de parents d'élèves de l'école de son fils. Parmi eux, Serge accepte de lui rendre ce service. Noé et Serge retournent alors vers le fondateur Coloc'auto 2 qui leur explique le fonctionnement de Coloc'Auto par visio (un second rendez-vous sera l'occasion de faire le point). Noé estime que le système *« donne des garanties intéressantes, sachant que moi je ne connaissais pas les personnes »* : le système lui paraît plus cadré qu'un simple arrangement interpersonnel. De son côté, Serge dit apprécier que tout soit prévu, *« le forfait kilométrique, l'usure, etc. »* Noé et le couple de Serge s'accordent alors pour des trajets réguliers à partir de septembre 2023, principalement pour amener l'enfant de Noé à l'école, mais aussi pour des trajets plus irréguliers, par exemple pour aller à la piscine. De fait, la pratique relève conjointement du covoiturage et de l'autopartage : les parents alternent pour conduire les enfants des deux ménages en utilisant la voiture partagée.

De son côté, Serge se dit très satisfait du service Coloc'Auto. Il ne connaissait par le principe de l'autopartage auparavant. Il apprécie que la démarche soit cadrée au-delà du simple arrangement interpersonnel : *« on n'aurait pas prêté notre véhicule sans ça »*. Il estime que la démarche est assez peu contraignante : *« c'est l'emprunteur qui utilise le service, qui fait les réservations, qui indique les kilomètres, et tout »*. Il n'indique la réservation de sa propre voiture que pour des grandes périodes, en vacances. Par ailleurs, *« nous on n'a pas vraiment besoin d'une deuxième voiture, on pourrait s'en passer »*. Il précise que *« le but c'est de rendre service, ce n'est pas de s'enrichir. On a choisi le tarif le plus bas pour l'emprunteur »*. Il trouve important que l'emprunteur participe au-delà du seul carburant, *« mais en fait c'est une somme minime, symbolique »*. Précisons par ailleurs que l'assurance ne pose pas de problème particulier dans cet échange : *« nous on est à la MAIF, ça prend en compte ce type de colocation »*. Il ne se voit cependant pas ouvrir le groupe à d'autres personnes : *« là, ce serait trop de contraintes »*. Serge conclut l'entretien en disant : *« on est sans doute un cas particulier, on n'utilise pas Coloc'Auto tel qu'il est prévu. On en a une utilisation personnelle qui nous convient bien à nous. Mais on en respecte les valeurs, quand même. […] C'est plutôt une richesse, quand on y pense : l'outil permet qu'on se l'approprie à notre façon, sans qu'il ne soit détourné »*.

Noé est lui aussi satisfaisait du service de Coloc'Auto. Il fait cependant état de quelques difficultés de gestion en ce qui concerne les trajets irréguliers (les trajets réguliers pour l'école étant convenus). Comme les propriétaires ne signalent pas la réservation de leur propre voiture sur l'application (Noé ne se sent pas de demander aux propriétaires de le faire), Noé n'est jamais certain que sa réservation ne sera pas contredite par l'utilisation effective des propriétaires ce jour-là. Le problème se pose en particulier pour la compagne de Serge, qui ne reçoit pas le mail de notification de réservation. Aussi, Noé double la demande de réservation par WhatsApp, ou par mail quand la demande est plus complexe que d'habitude. L'incertitude à lever ne concerne pas seulement la disponibilité de la voiture : c'est aussi que la deuxième voiture doit être stationnée de manière à ne pas empêcher la voiture empruntée de sortir (le cas est arrivé). Noé se dit quelque peu embêté de contraindre Serge et sa compagne à s'assurer que leur voiture ne dérange pas l'accès à

leur deuxième voiture, et à la déplacer au cas échéant, mais il est tout aussi embêté de savoir que le cas peut se reproduire. La question de la clé ne se pose plus en revanche : Noé dispose d'un double des clés. Quant au paiement, les différentes parties conviennent qu'il est plus simple que Noé fasse le plein de diesel à l'occasion plutôt que de faire des virements bancaires, en ne prenant qu'à titre indicatif les données calculées par l'application. En somme, Noé et le couple de Serge adoptent un fonctionnement qui relève en grande partie de l'arrangement interpersonnel, avec ses facilités et ses gênes. Noé précise d'ailleurs qu'il développe des rapports particuliers avec Serge et sa compagne, sans pour autant que cela ne relève de l'amitié.

La différence principale que retient Noé entre Coloc'Auto et la plateforme Citiz qu'il utilisait à Rennes, c'est le coût : *« avec Citiz, tu ne paies pas seulement le kilomètre, tu paies aussi le temps. C'est presque deux fois plus cher, au final »*. Mais il continue cependant d'utiliser la plateforme Citiz pour certains trajets : quand la voiture de Serge n'est pas disponible, et pour aller à Rennes, quand le vélo ne suffit pas.

Le Terroir – Plésilly

2 autopartageurs (2 ménages), 1 voiture en partage 1 entretien individuel - Ginette : 1 voiture « en copropriété » – emprunteuse/prêteuse

Ginette est bien placée pour connaître l'autopartage : avant sa récente retraite, elle était commerciale d'une plateforme d'autopartage. Un tel système lui paraît une bonne option pour les besoins de son collectif d'habitat léger. En emménageant en milieu rural, elle a commencé par inciter cette plateforme à installer une voiture à disposition des habitants du territoire, mais sa demande n'a pas reçue de réponse. Elle se tourne alors vers Mobicoop, car elle sait que la coopérative propose des solutions d'autopartage en milieu rural. Elle cherche des moyens de formaliser les échanges de voiture *« sans avoir l'impression de quémander des services »*. Plus tard au cours de l'entretien, elle dit *« in fine, on pourrait se passer de l'application, c'est juste une facilitation »*. De fait, elle reprend sur papier le tableau de réservation *« pour ne pas oublier »*, sachant qu'elle se dit peu familière des outils numériques.

Ginette s'estime *« en copropriété »* de sa voiture, sans trop savoir si cela a un sens d'un point de vue légal (de fait, un seul nom figure sur la carte grise). Elle a vendu la moitié de la valeur de sa voiture à sa voisine, dans une forme *« mi-contrat mi-confiance »*. C'est entre les deux *« copropriétaires »* de la voiture que s'effectuent les échanges. Évidemment, cela *« complique les choses »* dans les manières d'informer les données sur l'application Coloc'Auto. D'autant que la démarche vise, *in fine*, à distinguer trois tarifs différents selon les types d'usager : un pour les *« copropriétaires »*, un pour les *« non copropriétaires »*, et un troisième compte pour *« une voiture fictive, pour visibiliser les réservations qui n'ont pas pu être faites parce que la voiture n'était pas disponible »*. La démarche vise à anticiper le projet d'ouverture de la mise en partage de la voiture au-delà des deux seules *« copropriétaires »*. En attendant, les tarifs choisis sont les plus élevés, ceux qui prennent en compte les frais fixes, dans l'idée de mieux visibiliser les coûts réels, *« comme ça on réfléchit à deux fois avant d'utiliser la voiture »*. Mais, convient Ginette, la démarche peut étonner, puisque ce sont finalement à elles-mêmes que les deux *« copropriétaires »* versent leurs transactions… Précisons, enfin, que ce passage de la voiture *« en copropriété »* les a amené à changer de contrat d'assurance : après des recherches *« laborieuses »* et souvent

infructueuse, elles concluent un contrat auprès de la MMA donnant le droit d'utilisation à une conductrice supplémentaire. *« Il faut sensibiliser les assurances ! »*, conclue Ginette.

La Pesse

8 autopartageurs (4 ménages), 7 voitures, 2 voitures en partage 1 entretien collectif de 4 personnes

La Pesse est le premier groupe de cette série de récits de groupe qui retrace une situation d'absence d'utilisation des services de Coloc'Auto. La Pesse est le nom d'une coopérative de production basée dans un lieu-dit du même nom, dans le Jura. C'est en tant que sociétaire de Mobicoop que plusieurs membres de La Pesse ont eu connaissance de l'appel à expérimentation de Coloc'Auto et qu'ils s'y proposent comme volontaires. Ils justifient cela par leur adhésion à la *« philosophie du projet »*, dans sa visée de réduire le nombre de voiture, et de s'organiser sous une *« forme coopérative »* et *« solidaire »*. L'expérience leur paraît *« un prétexte pour intéresser à l'autopartage »*, dans un contexte local rural où *« la norme, c'est deux voitures par ménage »* : c'est du moins le cas des ménages qui s'inscrivent dans l'expérimentation, à l'exception d'un couple de retraités qui n'a qu'une seule voiture. Un couple propose de mettre les deux voitures du ménage en autopartage, une utilitaire électrique et une citadine. Mais, plus d'un an après le début de la phase d'expérimentation, le constat s'impose : *« à une ou deux exceptions près, nous n'avons jamais fait usage du dispositif »*. Après avoir dit cela, elle se tourne vers son voisin : *« et d'ailleurs, je ne sais même pas si on vous a payé ! On l'a fait ? »*, ce à quoi ledit voisin répond *« Je ne sais plus. Laisse tomber, on ne va pas s'embêter avec ça ! »*

L'entretien tourne essentiellement autour de la question de savoir pourquoi le groupe n'a finalement pas utilisé le dispositif. *« On n'est pas le cœur de cible de ce genre de projet »*, commence l'un des participants, qui pense que l'outil s'adresse à *« des écovillages, des écoquartiers, qui partagent déjà plein de ressources »*. *« On préfère sonner chez le voisin si on a besoin de quelque chose »*, dit un autre. Mais l'explication la plus convaincante est donnée par l'un des participants : *« Le système est intéressant, mais on en n'a pas besoin »*. Il se trouve, en effet, que le groupe dispose de 7 voitures pour 8 personnes. Peut-être que la situation sera amenée à évoluer si le nombre de voitures diminue : *« Nous on pensait que notre voiture allait bientôt nous lâcher, mais en fait non, elle tient toujours ! »*, dit l'un d'entre eux. Par défaut de mise en application de la visée de réduire le nombre de voitures et, par conséquent, par défaut d'un besoin avéré d'emprunt de voiture, les participants perçoivent davantage les inconvénients de l'autopartage que ses avantages potentiels : *« ça m'embêterait de changer d'assurance »*, *« on a l'impression que c'est moins cher et plus simple de garder notre voiture »*. Au final, ce n'est pas la modalité proposée par Mobicoop que les membres de La Pesse mais, d'une manière plus générale, la pratique de l'autopartage. Pour autant, ils continuent d'adhérer au principe, au moins dans sa *« philosophie »*, et jugent que c'est un sujet qui mérite de prendre du temps pour répondre à un entretien. *« Ce n'est pas parce que ça n'a pas marché que c'est un échec »*, formule l'un des participants, avant d'ajouter *« on n'a pas enterré la démarche, on l'a juste mise en veille »*.

Hameaux légers – Saint-André-des-Eaux

4 autopartageurs, 1 voiture en partage 1 entretien individuel - Corine : 1 voiture personnelle – prêteuse

Corine habite parmi un collectif d'habitat léger à Saint-André-des-Eaux, en Loire Atlantique. Sans en connaître le nom, elle pratiquait l'autopartage avec ses voisins : *« je mettais ma voiture à disposition, on avait convenu d'un forfait au kilomètre. C'était à peu près un emprunt par semaine »*. Mais l'expérience ne lui satisfait pas complètement, car cela lui demande trop de travail de gestion. Quand, dans ses réseaux coopératifs et alter, elle apprend l'appel à expérimentation d'une offre d'autopartage entre particuliers par Mobicoop, elle se porte volontaire. Elle pense y trouver le moyen de *« mieux partager le travail, pour diminuer la charge de travail »*.

Mais l'expérience n'est pas beaucoup plus concluante : *« en fait on a arrêté de fonctionner avec Coloc'Auto »*. Cela tient en partie à la mauvaise couverture du territoire en réseau internet, *« la connexion avec l'appli ne fonctionnait pas toujours »*. Mais l'explication principale renvoie au souhait des quatre membres du groupe de ne pas distinguer de propriétaire particulier, et donc de *« prêteur »* ou d'*« emprunteur »* - cela encore moins avec sa compagne qu'avec ses voisines. Cela confirme la représentation que Corine voulait casser : la voiture reste *« sa »* voiture. Au-delà de l'aspect symbolique, cela se traduit par le fait que c'est toujours sur elle que repose l'essentiel du travail d'entretien du véhicule, quand bien même ce n'est pas elle qui l'utilise le plus (la voiture était empruntée *« 3-4 fois par semaine »*).

La situation a changé depuis. Suite à un accident, la voiture est remplacée par une électrique qui demande moins de travail d'entretien. Mais Corine et sa compagne en ont davantage besoin pour des raisons essentiellement professionnelles, même si elles essaient de privilégier le vélo, le transport en commun et le covoiturage. Elles continuent à prêter la voiture à l'occasion, mais de manière plus rare et moins systématisée, les clés ne sont plus mises à disposition. *« J'ai un bien, alors je veux bien le mettre en partage, mais je ne veux pas que ça me coûte en travail. […] Maintenant j'ai moins envie de passer par Coloc'Auto, je ne veux pas que ce soit aussi simple pour les autres d'emprunter »*, dit-elle.

De cette expérimentation, Corine retient l'idée que *« on a beau vouloir sortir de la propriété, tout nous y ramène. Et c'est finalement le propriétaire qui gère les questions de garage, d'assurance, et tout »*. *« Aujourd'hui je suis résignée à garder le contrôle de la voiture, et la charge de travail. Je suis résignée à ne pas avoir de voiture collective »*.

Lâche ta caisse – Monestier de Clermont

4 autopartageurs (3 foyers), 2 voitures en partage 1 entretien individuel - Chantal : pas de voiture personnelle – emprunteuse

« Lâche ta caisse » est le nom d'un groupe qui s'est monté dans un habitat participatif en Isère en 2022. Le groupe compte aujourd'hui 4 personnes, il en a compté jusque 7. Chantal essaie aujourd'hui d'inciter son compagnon à intégrer sa voiture dans la boucle : *« à deux voitures pour quatre, c'est un peu juste, mais ça fonctionnerait très bien à trois voitures pour cinq »*. Elle fait le récit de situations de blocage dans leur fonctionnement qui expliquent le départ de certains

membres (en plus d'un membre qui n'utilise plus de voiture) : *« une des personnes a quitté le groupe parce que ça ne l'arrangeait pas de prendre la voiture de quelqu'un d'autre quand sa voiture était empruntée. Elle ne respectait pas les règles. Et une autre mettait sa voiture à disposition, mais elle n'allait pas vérifier les réservations, et elle ne réservait pas pour ses propres utilisations. Elle non plus elle ne respectait pas les règles »*. Ces deux cas se ressemblent : il s'agit de propriétaires qui ne veulent pas subir de contrainte dans la mise en autopartage de leur voiture. Pour Chantal, en plus d'un non-respect des règles convenues, cela relève d'un déséquilibre des engagements : *« ne pas avoir de voiture, c'est une contrainte ; donc il faut que les propriétaires fassent des efforts eux aussi »*.

Mais ce n'est pas pour régler de tels problèmes que le groupe Lâche ta caisse fait appel à Mobicoop. *« Nous, c'était pour l'assurance »*. Mais ils sont déçus sur ce point. *« La proposition de la Macif est trop chère. C'est le double du prix que j'ai actuellement. Et je perdrais les bonus que j'ai accumulé. En plus, ils font de la pub pour leur assurance autopartage, mais les personnes à qui on en parle ils ne sont pas au courant. C'est du greenwashing, en fait »*, tranche-t-elle. Le groupe n'utilise pas davantage l'application : *« nous on fonctionne avec des stylos et des cahiers dans les voitures »*. Par contre, ils utilisent le tableur de calcul des répartitions des frais, qu'ils ont intégré sur un ordinateur : *« il est bien fait »*. Au final, le groupe Lâche ta caisse continue son autopartage mais le fait de manière interpersonnelle, sans passer par Coloc'Auto. *« Mais on adhère à la philosophie de développer l'autopartage, donc on soutient »*, précise Chantal.

Ti lenn

2 autopartageuses (2 ménages), 1 voiture en partage 1 entretien individuel - Christine : 1 voiture personnelle – prêteuse

Ti lenn est le nom que se donne une colocation dans la petite ville de Douarnenez, en Finistère. Christine habite avec Marie et Manon. Cette dernière n'a pas de voiture et en a pourtant besoin deux fois par semaine pour son travail. Les emplois du temps de besoin d'utiliser la voiture correspondant (en journée pour l'une, en soirée pour l'autre), Christine accepte de la lui prêter. Mais Manon se dit gênée, elle dit qu'elle *« veut être certaine de ne pas abuser »*, elle demande *« qu'on soit un peu calées sur les comptes »*. Aussi, elles se montrent tout à fait attentives quand le fondateur Coloc'auto 2 Guérin, membre de leurs réseaux amicaux en plus d'être salarié de Mobicoop, leur parle de l'outil Coloc'Auto qui se met en place.

Elles expérimentent l'application. *« Moi je me serais bien passée de remplir des cases et des bidules »*, dit Christine, *« moi la rigueur, ce n'est pas mon truc »*. Mais elle y consent puisque *« le système Coloc'Auto permet à Manon de se sentir plus légitime »*. Par ailleurs, Christine dit *« c'est intéressant de voir que la voiture c'est des sacrés coûts, même quand elle est peu utilisée. Il y a toute cette visibilité que je n'avais pas »*. Manon participe ainsi, au-delà du carburant pour ses propres trajets, à financer les frais d'usure et d'entretien, même si cela laisse Christine un peu dubitative : *« je ne suis pas tout à fait à l'aise dans l'idée de lui faire payer l'usure, parce qu'on ne part pas à égalité, c'est moi qui l'ai usée jusque là »*. Fait marquant, Christine applique parfois les mêmes tarifs aux personnes qui demandent à leur tour d'emprunter leur voiture de manière occasionnelle. Elle le fait par équité par rapport à Manon. En même temps, la démarche la met assez mal à l'aise : *« c'est un truc avec moi-même, ça m'embête de faire payer les gens, surtout pour des*

petits trajets, occasionnels, juste pour de la dépanne. Ça monétise quelque chose qui n'avait pas besoin de l'être. Du coup, je passe, je prête, sans demander d'argent ». Elle note cependant les kilomètres parcourus sur l'application, ce qui demande de rechercher l'information : *« du coup ça me demande de l'énergie pour un truc inutile pour moi »*. Cela l'amène à proposer une amélioration de l'application : faire en sorte que les utilisateurs occasionnels puissent indiquer eux-mêmes leurs propres utilisations. Elle aimerait aussi qu'il soit plus facile de corriger les erreurs de saisie : elle a dû contacter plusieurs fois le fondateur Coloc'auto 2 ou quelqu'un d'autre de Mobicoop pour cela.

Mais la situation change bientôt. Les emplois de Manon comme de Christine évoluent, et elles s'y rendent toutes deux désormais en vélo. La voiture ne sert plus beaucoup, et Manon ne l'emprunte plus que très occasionnellement. Dans cette situation, elles s'accordent sur l'idée que Manon ne paie finalement plus que le carburant, *« et encore, pas tout le temps »*. *« Bref, on fait comme avant »*, résume Christine.

Analyse thématique des retours d'expériences

Alors que la partie précédente classait les retours d'expérience par utilisateurs, cette présent partie rend compte des retours par thèmes. Les expériences, toutes singulières et différentes soient-elles, se recoupent en effet dans de larges mesures, ne serait-ce qu'en termes d'objets questionnés dans la pratique. Cette partie propose davantage d'analyse de notre part que la partie précédente, qui était plus descriptive. Une première sous-partie traite des motivations et engagements dont font part les utilisateurs. Une deuxième sous-partie traite du positionnement de Mobicoop en tant que facilitateur auprès de communautés d'autopartage. Une troisième sous-partie, enfin, se base sur les différents services que propose l'offre Coloc'Auto.

Motivations et engagements des utilisateurs

L'autopartage poursuit plusieurs objectifs. Trois ensembles d'objectifs peuvent être distingués. Premièrement, dans un registre écologique, l'autopartage vise la démotorisation, ce qui peut encore se subdiviser en deux objectifs, d'une part réduire le nombre de voitures dans le parc automobile (notamment les *« voitures qui dorment dans les garages »*) et l'encombrement des voies de circulation, d'autre part, en limitant l'automatisme de la voiture, réduire le nombre de kilomètres parcourus en voiture, et le dégagement de CO^2. Deuxièmement, dans un registre social et économique, l'autopartage vise à permettre l'accès à la voiture à des publics qui en sont éloignés, pour des questions de précarité ou autre. Troisièmement, dans le registre de la citoyenneté, l'autopartage vise à inciter au lien social, à la conscientisation et à l'organisation citoyennes.

Ces trois types d'objectifs sont généralement coexistants et complémentaires. L'observation montre pourtant qu'ils se contredisent parfois dans la pratique. Cela se retrouve dans les offres d'autopartage et dans les récits des autopartageurs eux-mêmes : dans certains cas, un objectif est privilégié aux autres, jusque mettre de côté les autres.

L'offre de Mobicoop vise explicitement ces trois ensembles d'objectifs. Plus qu'une autre organisation, elle insiste sur l'incitation au lien social, à la conscientisation et à l'organisation citoyennes. La visée de *« renforcement de la capacité d'agir »* et d'*« accompagnement de communautés d'autopartageurs »* est une spécificité de l'offre Coloc'Auto dans le milieu de l'autopartage. L'autre spécificité est l'objectif social sur les territoires ruraux, structurellement consommateur de voitures personnelles par manque de concentration spatiale des activités et de transports en commun.

La diversité des objectifs se retrouve dans les structures relais concernées. L'Alec 07 inscrit son service d'autopartage dans ce qu'elle hésite à nommer *« écomobilité »*, *« mobilité solidaire »* ou *« mobilité durable et inclusive »*, et son récit fait état d'une attention à l'accompagnement à l'autonomisation des groupes. Dromolib présente son service sous le registre de l'écologie et du social, mais insiste surtout sur l'aspect citoyen et sur l'auto-organisation collective inspiré du modèle des Cuma : *"Favoriser la coopération et les échanges d'expérience entre acteurs est la clé pour initier le changement des habitudes de déplacement en territoire rural"*, lit-on en tête de leur site Internet (dromolib.fr). Figeac Écomobilité et BusCitoyen se retrouvent sur le même positionnement. Atout Vent se positionne essentiellement sur les aspects écologiques et citoyens de la démarche. La Trame vise à combiner les trois objectifs tout en privilégiant l'aspect social, ce qui se voit dans ses autres services de mobilité (service à la personne…).

Observons, à l'aune de ces trois types d'objectifs, les résultats obtenus pour la phase expérimentale de Coloc'Auto.

Démotorisation (registre écologique)

À la lecture de l'expérience des autopartageurs qui se sont engagés dans la phase expérimentale de Coloc'Auto, on dénombre une réduction effective de 6 voitures dans un parc automobile pour 23 voitures partagées par 60 personnes. Irène (Figeac Écomobilité) s'est *« débarrassée »* de la voiture que lui avait donnée sa belle-mère. Pour le reste, il s'agit de personnes qui mobilisent l'autopartage pour ne pas acheter de voiture (Ingrid à Vals-Buzet, Marlène à Chateau Pergaud, la colocation de Mélodie et Louise à Atout Vent, Marie à Figeac Écomobilité) ou pour ne pas remplacer leur voiture hors-service (Marion à Figeac Écomobilité). Notons que les personnes interrogées de Vals-Buzet font état de personnes qui achètent pour leur part une voiture car le système n'y est pas encore en place, ce qui est une autre preuve par défaut de l'incitation de l'autopartage à la réduction du nombre de voitures. Remarquons en revanche le cas de Gisèle, à Vals-Buzet : la perspective de le mettre en partage l'a confortée dans son idée d'acheter un véhicule supplémentaire, en l'occurrence un camion aménagé. Cela renvoie alors davantage à l'objectif d'accès à des véhicules (en l'occurrence à des véhicules de types différents) qu'à celui de la réduction du nombre de voitures (mais on peut tout aussi bien supposer qu'elle aurait acheté, de toute façon, ce véhicule qu'elle désirait depuis longtemps).

Par ailleurs, plusieurs personnes (Florence au Plessis, une personne de La Pesse) déclarent envisager de ne pas remplacer leur voiture quand celle-ci arrivera à terme de sa vie. Cela rejoint une observation que nous avions déjà formulée dans nos enquêtes précédentes (Servain, Hains-Ferland, Sawtschuk, Dargentas, Grasset et Roux, à paraître en 2025) : l'évolution du nombre de voitures utilisées ne se réalise pas mécaniquement dès qu'une personne opte pour l'autopartage, elle dépend, d'une part, du parcours biographique des personnes (en termes de lieu d'habitation, d'emploi professionnel, de situation matrimonial) qui se répercute en évolution des besoins de mobilité, et aussi, d'autre part, du parcours de vie des véhicules. Passer à l'autopartage n'est que rarement une raison jugée suffisante pour se débarrasser d'une voiture tant que celle-ci peut encore rouler. Le cas d'Irène est un faux contre-exemple : c'est de manière plutôt subie qu'elle reçoit cette voiture, dont elle veut se débarrasser ou du moins en partager le coût de l'entretien dès qu'elle la reçoit. Le cas de La Pesse est en revanche un bon exemple du propos : *« Nous on pensait que notre voiture allait bientôt nous lâcher, mais en fait non, elle tient toujours ! »*, dit l'un d'entre eux. De ce fait, le groupe dispose de 7 voitures pour 8 personnes, ce qui les amène à dire « *Le système est intéressant, mais on en n'a pas besoin »* : cela laisse supposer que la pratique effective de l'autopartage viendra quand elle apparaîtra comme un *« besoin »*, c'est-à-dire quand ladite voiture ne sera plus utilisable : le groupe est disposé à mettre alors en pratique l'autopartage plutôt que d'en acheter une nouvelle. Tout cela montre, comme le dit également Autodelen.net (2023), que l'évolution du nombre de voitures utilisées doit être compris dans un temps long, au moins autant en termes de non-achat et de non-remplacement de véhicules que de leur réduction sèche et immédiate. En ce sens, il convient de prendre à sa juste valeur des témoignages tels que celui de Florence, au Plessis : « *ça a amorcé des réflexions, de se dire que le modèle deux voitures par foyer, ce n'est pas une évidence »*.

Il est difficile d'évaluer la réduction du nombre de kilomètres parcourus en voiture qui est due à l'autopartage. La technique consistant à déduire le nombre de kilomètres et le volume de CO^2

corrélé *« économisés »* en voiture personnelle en se basant sur le nombre de kilomètres effectivement réalisés en autopartage sous-tend l'objectif que Sébastien Shulz (2024) a dénommé *« capitaliste »* : viser non la réduction de l'utilisation de la voiture en tant que telle, mais plutôt l'accroissement de la pratique de l'autopartage. Or, la réduction de l'utilisation de la voiture ne passe pas seulement par l'augmentation nette de l'autopartage, et les retours d'expérience des autopartageurs du corpus le montrent bien : que ce soit pour des motivations écologiques ou économiques, les autopartageurs combinent leurs pratiques d'autopartage avec d'autres modes de mobilité qui s'accroissent en compensation de la voiture personnelle. Cela renvoie à l'observation que fait Autodelen.net (2023) : l'autopartage se traduit en report modal sur d'autres types de mobilités, à commencer par le vélo, électrique ou non. Ainsi, 7 personnes sur les 17 interrogées ont dit pratiquer aussi le covoiturage (souvent combiné à l'autopartage), 9 disent se déplacer régulièrement en vélo, 5 en train ou autres transports en commun, sans oublier que 9 personnes disent avoir choisi leur lieu d'habitation et/ou d'emploi professionnel pour éviter d'avoir trop régulièrement besoin de se déplacer en voiture. Les témoignages recueillis montrent bien, dans la majorité des cas, que l'autopartage est mobilisé en tant que solution de mobilité participant d'un ensemble de pratiques qui doivent se combiner pour éviter que *« la voiture personnelle ne relève de l'évidence »*, comme le dit l'une des autopartageuses interrogées.

Accès à la mobilité en voiture (registre économique et social)

Le deuxième objectif majeur de l'autopartage est celui de l'économie à se passer d'une voiture. L'objectif devient social quand il s'agit de permettre l'accès à la mobilité en voiture à des publics qui en sont exclus, notamment pour des raisons de précarité économique. L'enjeu est d'autant plus important en milieu rural, par manque de densité spatial de l'activité et de l'offre en transports en commun. Cet objectif se retrouve clairement pour 5 personnes dans le corpus. Irène (Figeac Écomobilité) et Noé (Mordelles), tous deux parents monoparentaux, ont besoin d'une voiture pour transporter leurs enfants sans en avoir les moyens économiques : *« l'économie de se passer de la voiture, c'est énorme pour une famille monoparentale »*, dit ainsi Irène. Les autopartageurs concernés à Atout Vent (2) et à Ti lenn (1) sont quant à eux de jeunes travailleurs, ils ont besoin de voiture pour se rendre à leur emploi professionnel. Notons que 9 personnes sur les 17 du corpus ne disposent pas de voiture personnelle, et que la voiture partagée est pour eux la seule voiture disponible dans leur ménage.

Par ailleurs, l'autopartage n'est pas seulement valorisé par les personnes interrogées comme un système qui permet d'avoir accès à un véhicule motorisé, mais aussi comme un système qui permet d'avoir accès à une diversité de type de véhicules. Certains groupes, à l'image de Figeac Écomobilité et Atout Vent, ont ainsi à disposition des voitures citadines à 5 ou 7 places, des voitures utilitaires, des voitures thermiques ou électriques. Gisèle (Vals-Buzet) profite du système d'autopartage pour acheter et mettre à disposition un camion aménagé. Ce principe relève de l'économie à l'échelle d'un groupe, en termes d'optimisation d'un bien par sa mise en partage.

Lien social, engagement et renforcement de la capacité d'agir (registre citoyen)

De manière attendue de par le positionnement spécifique de Mobicoop, le registre citoyen se retrouve particulièrement dans les entretiens réalisés auprès des autopartageurs de l'enquête. Cela se perçoit d'abord dans la pratique volontariste de l'autopartage. « Je n'ai pas de voiture, et en milieu

rural c'est un challenge ! », s'exclame ainsi Marie (Figeac Écomobilité). « C'est une démarche militante », dit Marlène (Château Pergaud) ainsi que des participants du groupe de Figeac Écomobilité. « Le but c'est de rendre service, ce n'est pas de s'enrichir », tient à préciser pour sa part Serge (Mordelles). Marion (Figeac Écomobilité) présente la démarche de l'autopartage en termes de « gestes citoyens », d'« écologie », de « solidarité », de « l'expression d'un partage », « des communs » et de la « propriété d'usage » en tant qu'alternatives à la propriété classique.

Pour certains, l'engagement n'est pas seulement celui de l'autopartage mais aussi celui de sa forme telle qu'elle est proposée par Mobicoop, c'est-à-dire une forme collective et coopérative. Le statut de coopérative est plébiscité en tant que tel par l'ensemble des structures relais, et explicitement par 4 des 11 groupes de particuliers (Le Terroir-Plésilly, Mordelles, Éco-hameau du Plessis, La Pesse). De manière plus directement pratique, plusieurs autopartageurs valorisent les réunions et autres temps de réflexion collective. Ce discours s'entend en particulier dans le groupe de Figeac Écomobilité, qui est celui qui organise le plus de réunions (trois ou quatre, selon les personnes interrogées, de septembre 2024 à mars 2025), mais aussi pour Christine (Ti lenn) par exemple, qui estime qu'il est intéressant de mettre en discussion les coûts et la praticité des modes de mobilité, ou encore Ginette (Le Terroir-Présilly) qui estime qu'il est intéressant de se poser la question du rapport à la propriété des automobilistes à leurs véhicules. L'intérêt personnel à l'engagement se situe ainsi à trois niveaux, en plus des intérêts économiques et écologiques : c'est l'occasion de mieux comprendre les tenants et aboutissements des modes de mobilité et de la voiture en particulier, c'est l'occasion de participer à un projet collectif avec ce que cela signifie en termes de lien social et de sentiment d'utilité sociale, et c'est l'occasion, pour les propriétaires de voiture, de se positionner en tant que personne généreuse qui rend service. Ce sont là des réalisations modestes en termes de *« renforcement de la capacité d'agir »*, mais ce sont tout de même des effets qui comptent dans le vécu des participants interrogés, en particulier de ceux qui s'impliquent le plus dans l'administration et l'organisation collectives. « *Moi ça me donne de l'espoir que ce genre d'initiative se développe, ça fait du bien ! »*, dit ainsi Louise (Atout Vent).

Pour certains autopartageurs interrogés, l'engagement ne se limite pas au groupe, elle s'étend à la contribution à une forme de « mouvement ». La majorité des personnes interrogées disent participer à l'expérimentation Coloc'Auto (y compris à l'entretien) pour « pour faire évoluer le système », « pour que le système s'améliore et se développe ». Les réunions de Figeac Écomobilité sont ainsi l'occasion de rappeler aux participants de bien informer les données sur l'application pour en permettre l'exploitation, et poursuivent la phase jusque l'été 2025. Les groupes qui n'utilisent pas les services Coloc'Auto répondent tout de même présents au moment de l'enquête pour « faire des retours » à Mobicoop, pour « faire partie de leurs listes, de leurs nombres », pour « visibiliser la démarche ». C'est ainsi, à travers Mobicoop, un mouvement plus large qui est visé, celui de l'autopartage entre particuliers, voire celui de l'altermobilité et de la transition écologique : « on cherche à semer des petites graines », « on est ambassadeurs d'une démarche citoyenne et écologique » dit Irène (Figeac Écomobilité). « Moi je suis déjà convaincue de la nécessité de réduire nos utilisations de voiture, mais pour d'autres, ça chemine. Il faudrait que ça se généralise, que ça devienne un réflexe d'utiliser le système d'autopartage », dit Marie (Figeac Écomobilité). Ainsi, les autopartageurs ne visent pas seulement à organiser leurs propres mobilités et leur propre groupe, mais aussi à rendre visible et plus accessible la démarche de l'autopartage auprès d'un public plus large, en passant par Mobicoop ou par des structures relais.

De manière pratique, cet engagement au-delà du seul groupe d'autopartage se concrétise par la participation de plusieurs administrateurs dans le Groupe de Travail sur l'Autopartage. À la question de savoir si d'autres personnes seraient susceptibles de participer à la gouvernance de la coopérative Mobicoop au-delà de leur seul groupe, il convient de se montrer prudent : plusieurs se disent intéressés à participer à des échanges inter-groupes ou inter-administrateurs, mais ce sont surtout les administrateurs qui se sont déjà manifestés directement auprès de Mobicoop, et encore ne se disent-ils pas disposés à organiser eux-mêmes ces rencontres.

Une démarche de facilitation auprès de communautés d'autopartage

Coloc'Auto se présente comme une démarche de facilitation auprès de communautés d'autopartage. Cela renvoie à deux mises en tension, non pas dans le sens de conflit mais dans celui de mouvements contraires : d'une part une tension entre l'autopartage interpersonnel et l'autopartage organisé par un service tiers, et d'autre part une tension entre la recherche de la proximité et la visée de l'agrandissement.

Entre l'autopartage interpersonnel et l'autopartage organisé par un service tiers

Rappelons que Coloc'Auto se situe entre l'autopartage strictement interpersonnel (usuellement souvent dénommé *« informel »* ou *« privé »*) et l'autopartage organisé par un service tiers : il s'agit d'outils (agenda partagé et calculs des répartitions des frais via l'application, offre d'assurance via la Macif) et de services d'accompagnement pour faciliter la mise en place d'un système d'autopartage au sein d'un groupe constitué. Cet entre-deux se retrouve dans les expériences des groupes interrogés : ceux-ci se positionnent et se déplacent sur un continuum entre ces différentes modalités d'organisation.

Certains groupes mobilisent Coloc'Auto pour se déplacer de la modalité strictement interpersonnelle à une modalité plus encadrée et plus contractualisée. Cela permet de rassurer les parties prenantes, aussi bien les prêteurs que les emprunteurs, comme le montre l'arrangement entre Noé et Serge à Mordelles. Dans ce cas, le prêteur estime important que l'emprunteur s'engage à participer aux frais de l'usage de la voiture au-delà du seul carburant, quand bien même s'agit-il d'une participation *« symbolique »*. De son côté, le prêteur préfère lui aussi que les comptes soient *« clairs et garantis »*. Là se trouve l'idée d'éviter de se sentir abusé ou abuseur, ou de se demander si on peut être jugé comme tel par l'autre partie : *« Je lui ai apporté deux bouteilles pour le remercier »*, dit par exemple une personne à qui son voisin lui a prêté sa voiture, *« mais je n'ai aucun idée si c'était trop ou trop peu »*, nous avais confiée une autopartageuse dans une enquête précédente (à paraître, 2025). L'accord réglementé réduit ainsi la gêne entre les parties. Ainsi, Christine (Ti lenn) n'est pas tout à fait à l'aise à l'idée de faire payer à Manon une part de l'usure de sa voiture, mais un tel accord formalisé permet tout de même à cette dernière de se sentir plus autorisée à utiliser la voiture de Christine (Ti lenn).

Les règles convenues ne portent pas seulement sur les répartitions des frais mais aussi sur les repartions du travail. Pour Irène (Figeac Écomobilité), l'un des intérêts principaux de l'autopartage est de mieux répartir le travail et la charge mentale de l'entretien des voitures. Pour Marlène (Château Pergaud), l'un des intérêts principaux de Coloc'Auto est de mieux répartir le travail et la

charge mentale due à la mise en partage de la voiture. C'est aussi l'espoir de Corine (Hameaux légers), même si elle n'arrive pas à se décharger autant qu'elle le voudrait de ses obligations en tant que propriétaire. Nous retrouvons une logique similaire dans le cas de Noé (Mordelles) qui est gêné de devoir s'assurer auprès des propriétaires de la voiture que celle-ci sera bien disponible en temps voulu et que l'autre voiture du ménage ne la bloquera pas sur sa place de stationnement : cette situation montre qu'il reste de fait, dans toute convention et toute contractualisation, une part plus ou moins importante de tacite. Mais il n'en demeure pas moins que cette part tend à se réduire par la voie de la formalisation. Tout au moins, l'essai de formalisation permet de mieux verbaliser et expliciter les accords.

Les groupes font un pas supplémentaire vers la médiation par un service tiers quand ils mobilisent Mobicoop comme un tiers de confiance. Le rapport entre autopartageurs se dépersonnalise alors, au moins potentiellement. L'enquête n'a pas donné à voir des sujets de tensions entre autopartageurs, ou des cas de domination sociale comme cela peut s'insérer dans tout rapport interpersonnel (en termes de genre, de classe sociale, d'autorité…), mais nous en avons observé au cours de nos enquêtes précédentes. Mais c'est par anticipation de ce genre de problèmes que certains autopartageurs se disent *« rassurés »* par cette médiatisation tierce : *« ça donne des garanties intéressantes »*, dit Noé, *« on n'aurait pas prêté notre véhicule sans ça »*, dit Serge, tous deux de Mordelles.

En plus de la question de la confiance, la mobilisation d'un tiers permet selon plusieurs autopartageurs interrogés de « rallier d'autres personnes » (Marlène, Château Pergaud), de « changer d'échelle » (Irène) et d'inclure « des gens qu'on ne connaît pas » (Frank, tous deux de Figeac Écomobilité). Comme l'expriment bien entre autres les membres du Figeac Écomobilité, la modalité interpersonnelle suppose de la confiance entre les personnes concernées, celle-ci étant facilitée par l'inter-connaissance personnelle et par la similitudes en termes de dispositions à penser, agir et juger (ce que les sociologues nomment l'habitus). La médiation par une structure tierce permet d'apporter un tiers de confiance et d'instaurer d'autres types de rapports, moins personnels, plus distants, et dans le même temps et de ce fait plus ouverts à l'extérieur et à la diversité. « Ça marchait bien tant qu'on était entre nous », disent ainsi Mélodie et Louise à propos de leur ancienne colocation, jugeant que leurs manières interpersonnelles de s'arranger ne conviendrait pas pour leur groupe plus large à Atout Vent. Le passage à la médiation par un service tiers est ainsi présenté comme favorable à l'agrandissement des groupes et au développement de la démarche au-delà des inter-connaissances déjà instituées. Nous pouvons noter d'ailleurs le changement de posture quand le gérant de BusCitoyen passe d'un système d'autopartage entre connaissances personnelles (« on se connaît bien, on se fait confiance »), à celle d'un système organisé à destination de personnes qui ne se connaissent pas d'emblée : « Là, c'est important de faire les choses comme il se doit ». Un parallèle peut se faire avec le fait de mobiliser des voitures qui n'appartiennent pas à une personne en particulier : « j'ai aussi l'impression que c'est moins gênant d'emprunter la voiture d'une association que celle d'un particulier. C'est moins stressant », dit Mélodie (Atout Vent).

Notons par ailleurs que la médiation par un service tiers ne gomme pas pour autant totalement l'aspect interpersonnel de la relation entre autopartageurs. Citons ainsi Marie (Figeac Écomobilité) qui a renoncé à utiliser la voiture d'une prêteuse qu'elle n'appréciait pas (« ça n'a pas matché entre nous. La conversation a tout de suite tourné autour du complotisme, j'étais très mal à l'aise, je me

suis dit que je ne pourrais pas m'arranger avec elle ») et qui, au sein du groupe Figeac Écomobilité, dit choisir en priorité la voiture de Tom entre autres raisons parce que « il est sympa » : le choix de la voiture ne relève pas seulement des caractéristiques de la voiture elle-même mais aussi, en partie, du choix du propriétaire avec qui on préfère avoir à faire. Les rapports entre Noé et Serge à Mordelles montrent quant à eux à quel point subsistent des attentions interpersonnelles à ne pas embêter l'autre, tout en précisant qu'ils ont adopté des rapports « un peu plus poussés que ceux des autres parents d'élève », même s'il ne s'agit pas là de rapports d'amitié. Tout cela montre que la visée de lien social se maintient de toute façon dans la forme d'autopartage que propose Mobicoop, même dans ses formes les plus inter-médiatisées.

Notons également que certains autopartageurs du corpus préfèrent délibérément rester dans une modalité interpersonnelle. Plusieurs groupes ne mobilisent pas pleinement les services de Coloc'Auto, ils se limitent à utiliser les modes de calculs de répartition des frais mis à disposition de manière libre et gratuite (tout comme le sont les modes de calcul mis en ligne par l'Adetec), et utilisent des carnets et des crayons dans les voitures, ou bien ont reproduit le tableur de répartition des frais sur leur ordinateur et se *« passent des coups de fil »* (Florence, Éco-hameau du Plessis) pour réserver des voitures. Ti lenn, qui revient à son fonctionnement initial interpersonnel après avoir expérimenté Coloc'Auto, est un bon exemple attestant que des autopartageurs peuvent évoluer dans un sens ou dans l'autre en fonction de l'évolution des situations, vers plus ou moins de formalisation des rapports. Cela ne doit pas être considéré comme un désaveu pour Mobicoop : même quand elle est partielle et temporaire, l'utilisation des outils Coloc'Auto relève d'une forme de facilitation et d'incitation à l'autopartage, et cela répond tout aussi bien aux trois types d'objectifs définis plus haut (registres écologique, social et économique, citoyen). Cette situation est même une réussite dans la visée de donner aux autopartageurs les moyens de s'approprier les outils à leur façon, de la manière qui leur paraissent le plus adaptée à leur fonctionnement. C'est ce que dit Serge (Mordelles) : *« on est sans doute un cas particulier, on n'utilise pas Coloc'Auto tel qu'il est prévu. On en a une utilisation personnelle qui nous convient bien à nous. Mais on en respecte les valeurs, quand même. […] C'est plutôt une richesse, quand on y pense : l'outil permet qu'on se l'approprie à notre façon, sans qu'il ne soit détourné »*.

Des communautés d'autopartage, entre la proximité et l'agrandissement

Coloc'Auto ne se présente pas comme un service de mise en lien entre personnes qui ne se connaissent pas mais comme un facilitateur auprès de *« communautés d'autopartage »*. Cela signifie que les membres du groupe se connaissent déjà, ou bien sont amenés à se connaître de par leur fonctionnement pérenne. Ainsi, 5 des 11 groupes sont centralement constitués par des habitats participatifs, 1 est une colocation, 3 sont centralement structurés par une association locale, 1 l'est par une coopérative de production, et 1 seul est un arrangement entre deux personnes qui ne se connaissaient pas. Il convient de préciser que cela correspond aux groupes qui se sont inscrits à la phase expérimentale correspondant au premier temps de la phase de développement du réseau Coloc'Auto : plusieurs groupes (Vals-Buzet, Figeac Écomobilité, Atout Vent) projettent d'agrandir leur groupe auprès de personnes qu'ils ne connaissent pas (encore), et plusieurs relais territoriaux envisagent d'inciter à la constitution de nouveaux groupes.

Plusieurs pistes peuvent être poursuivies dans l'optique de développer l'offre de Coloc'Auto. Premièrement, agrandir les groupes. Certains groupes visent explicitement cet objectif, en

recherchant en priorité soit des prêteurs soit des emprunteurs de voitures. Mais tous ne le souhaitent pas pour leur propre groupe : Serge par exemple ne souhaite pas prêter sa voiture à une autre personne que Noé (Mordelles), et les personnes interrogées de Figeac Écomobilité envisagent plus facilement de permettre à un nouveau groupe de se créer plutôt que de perdre la *« taille humaine »* et la qualité des rapports d'interconnaissance et de proximité de leur propre groupe. Plusieurs groupes parlent d'une forme de compromis, en distinguant un *« premier »* d'un *« deuxième cercle »* d'utilisateurs, le deuxième étant plus occasionnel dans son usage et plus périphérique dans les droits de gestion. Deuxièmement, créer de nouveaux groupes. C'est l'option visée par les relais territoriaux du corpus. Troisièmement, solliciter de nouveaux groupes institués. Le réseau grandissant d'habitats participatifs paraît une option sérieuse à ce titre. Remarquons que l'on peut s'interroger à savoir s'il faut limiter cette approche au territoire rural : dire, d'un côté que le modèle Coloc'Auto paraît particulièrement adapté au territoire rural (Sawstchuck, Guerin et Beaumont, 2024) ne signifie pas pour autant qu'il ne se justifie pas tout autant pour des collectifs institués en milieux urbains.

Les services Coloc'Auto

Pour incarner sa démarche de facilitation à l'autopartage entre particuliers, Coloc'Auto propose plusieurs services : agenda partagé de réservation des voitures, tableurs de calculs des répartitions des frais, assurance, accompagnement. Cette partie vise à proposer une analyse des retours d'expérience quant à ces différents services.

L'agenda partagé et les tableurs de calculs de répartitions des frais sur l'application numérique

Coloc'Auto propose une application numérique pour mettre en forme les réservations des voitures (agenda partagé) et les calculs de répartitions des frais. Cette forme numérique soulève des observations contrastées. La plupart des utilisateurs se disent satisfaits par cette forme, qui permet à leurs yeux d'être clair et efficace dans les échanges. Mais le simple fait qu'il s'agissent d'une application numérique relève d'une barrière pour d'autres. De manière purement territoriale et technique, Corine (Hameaux légers) indique ainsi que *« la connexion avec l'appli ne fonctionnait pas toujours »* du fait de la mauvaise couverture du territoire en réseau internet. D'autre part, la forme numérique décourage les populations qui n'en sont pas familières. Le gérant de BusCitoyen fait ainsi état d'une autopartageuse de son groupe personnel qui n'a pas voulu de l'outil Coloc'Auto car elle *« est réticente au numérique, elle est trop âgée pour ça »*, et Ginette, retraitée du groupe Le Terroir-Plésilly, explique qu'elle reprend sur papier le tableau de réservation *« pour ne pas oublier »*, sachant qu'elle se dit peu familière des outils numériques. Mais ces formes d'incapacité à l'usage du numérique ne sont pas la seule raison de la réticence à son usage : d'ailleurs Ginette, si peu familière du numérique soit-elle, s'y met-elle tout de même, et considère que l'application relève tout de même d'une *« facilitation »*. La réticence est sans doute plus importante pour ceux qui *ne veulent pas* utiliser une telle forme numérique, quand bien mêmes en ont-ils la *capacité*. Plusieurs groupes de l'enquête, mais aussi des groupes sollicités par les structures relais, préfèrent utiliser des crayons et des carnets dans les voitures, et se contacter par téléphone ou par mails. Cette préférence peut s'expliquer par des habitudes de fonctionnement déjà ancrées (justification donnée notamment par Alec 07 et Dromolib à propos des groupes d'autopartageurs qui ne se sont pas

montrés intéressés par les outils de Mobicoop), mais aussi par la configuration du groupe : l'outil numérique paraît plus adapté pour des autopartageurs éloignés, aussi bien d'un point de vue physique que social, et moins pour les plus proches. Les membres du éco-hameau du Plessis, par exemple, habitant et stationnant leurs voitures dans le même lieu, s'arrangent plus facilement avec du papier et du crayon que ne le font Noé et Serge à Mordelles, qui utilisent quant à eux l'application. Ainsi, l'usage d'une application prend sens dans le cadre d'un groupe aux rapports assez éloignés pour ne pas trouver plus simple et plus agréable de s'en passer, tout en restant assez proches pour rester un groupe. Notons l'usage particulier (Lâche ta caisse) qui consiste à utiliser les modes de calculs proposés par l'application mais en les appliquant sur un autre support, sur papier ou sur un ordinateur : ce fonctionnement relève d'une utilisation effective des outils Coloc'Auto tout en contournant sa forme en application numérique.

Certains ont essayé d'utiliser l'application et ont finalement renoncé, *« on ne s'y retrouvait pas »*, dit ainsi Corine (Hameaux légers). D'autres en sont tout à fait satisfaits en l'état, *« c'est très simple et très pratique »*, dit par exemple Marion (Figeac Écomobilité). La plupart demandent ou proposent des *« améliorations »*. Certaines d'entre elles renvoient à des questions d'interface, pour rendre l'outil plus fluide et instinctif, par exemple pour que ce soit plus facile de trouver des indications sur les différents modèles de voitures mises à disposition, ou les contacts des prêteurs, ou de trouver la charte et autre règlement de fonctionnement du groupe, ou pour que l'on puisse revenir en arrière quand on s'est trompé sur une indication. D'autres propositions d'*« améliorations »* relèvent en réalité plutôt de demandes d'ajustements pour correspondre aux besoins propres à chaque groupe. La difficulté pour Mobicoop est de savoir s'ils doivent répondre à chacune de ces demandes ou non : au-delà de la possibilité technique de le faire, cela pose aussi la question de la cohérence de l'ensemble. En effet, les demandes sont parfois contradictoires. Une autre option, plus directement inspirée du principe des logiciels libres, serait de donner la possibilité aux utilisateurs de créer eux-mêmes leurs propres options. Mais cela ne fait que déplacer le problème : il n'est que peu probable que les utilisateurs aient les compétences pour configurer eux-mêmes le logiciel. Mais systématiser cette attention risque d'être chronophage et difficile à présenter sans perdre la lisibilité de l'ensemble, sans compter que certaines demandes paraissent peu susceptibles d'intéresser d'autres groupes.

Une forme de logique générale peut permettre d'ajuster les réponses au-delà du cas par cas : de fait, les demandes d'ajustement technique sous-tendent des choix d'organisation au sein des groupes. Une question paraît transversale : comment répartir les coûts financiers et pratiques de la voiture et de sa mise en partage entre les prêteurs et les emprunteurs. Trois situations opposées peuvent être citées : selon Serge (Mordelles), rendre service en mettant sa voiture en partage n'est pas particulièrement coûteux, puisque *« c'est l'emprunteur qui utilise le service, qui fait les réservations, qui indique les kilomètres, et tout »* ; pour Corine (Hameaux légers), l'intérêt de l'autopartage est de *« mieux partager le travail, pour diminuer la charge de travail »* pour le propriétaire prêteur ; selon Chantal (Lâche ta caisse) en revanche, ce devrait être aux prêteurs de prendre une part plus importante dans la répartition des coûts : *« ne pas avoir de voiture, c'est une contrainte, donc il faut que les propriétaires fassent des efforts eux aussi »*. Ces différents discours sous-tendent des postures qu'il paraît intéressant d'expliciter et de mettre en questionnement : les uns pensent que ce sont les propriétaires qui sont à ménager, puisque ce sont eux qui rendent service

aux autres en mettant leur voiture à disposition, les autres pensent que ce sont plutôt les emprunteurs qu'il faut soutenir dans leur effort, profitable pour tous, de réduire le nombre de voiture dans le parc automobile.

Un premier sujet de demande d'ajustements concerne les réservations. Ainsi, Louise (Atout Vent) propose que les plages de disponibilités des voitures soient mieux indiquées. Elle pense en particulier aux journées en semaine où la voiture utilitaire n'est jamais disponible : « *nous on le sait, mais ce n'est pas visible sur l'appli ». D*e manière assez proche, Myriam (Vals-Buzet) regrette que l'application ne permette pas de savoir si la propriétaire de la voiture a bien pris en compte la réservation de sa voiture : « i*l n'y a rien qui me dit si c'est ok, sauf à appeler la proprio ». Ce* genre de situation amène Noé (Mordelles) à doubler sa réservation sur l'application par WhatsApp ou par mail. Cette forme de double notification adressée au propriétaire devrait être automatique selon Frank (Figeac Écomobilité). Elle repose sur l'idée que le propriétaire doit confirmer la possibilité de la réservation par l'emprunteur. Toutes ces situations sous-tendent le principe selon lequel le propriétaire reste prioritaire sur sa voiture, quand bien même elle est indiquée disponible par défaut sur l'application. Il s'agit en somme d'un système qui donne la priorité aux propriétaires prêteurs. L'arrangement est explicite à propos du véhicule de l'association Atout Vent dans le groupe du même nom : dans le cas où l'association voudrait utiliser sa voiture alors qu'elle est réservée par quelqu'un d'autre, elle se garde le droit de demander à cet autre emprunteur d'utiliser une autre voiture s'il en est une disponible. Une autre organisation possible repose sur le principe que le propriétaire doit lui aussi réserver sa propre voiture. Cela allégerait le poids de l'organisation pratique pour l'emprunteur. Mais tous les propriétaires ne s'accordent pas sur cette idée. Imposer cette règle vaut le départ de deux prêteurs, selon le témoignage de Chantal (Lâche ta caisse) : « u*ne des personnes a quitté le groupe parce que ça ne l'arrangeait pas de prendre la voiture de quelqu'un d'autre quand sa voiture était empruntée. [...] Et une autre mettait sa voiture à disposition, mais elle n'allait pas vérifier les réservations, et elle ne réservait pas pour ses propres utilisations ». Sel*on Gisèle (Vals-Buzet) « c*'est fastidieux de réserver sa propre voiture », e*t Noé (Mordelles) n'ose pas imposer cela à son prêteur de voiture. Certains propriétaires adoptent ce principe pour leur part : ainsi un propriétaire de Figeac Écomobilité se retrouve-t-il dans la situation d'emprunter une voiture car la sienne n'est pas disponible, étant empruntée par quelqu'un d'autre. Comme le remarque MarMarionigeac Écomobilité), cette posture demande une certaine prise de distance par rapport à la représentation que l'on se fait classiquement de la propriété depuis l'écriture du Code civil, selon laquelle le propriétaire a le droit exclusif et absolu sur son propre bien.

Un deuxième sujet d'ajustement concerne les tarifications. Les demandes sont nombreuses et particulièrement contradictoires d'un groupe à l'autre sur cette question. L'application permet de différencier les tarifs d'utilisation selon les voitures – même si tous les autopartageurs interrogés ne le savent pas. Des groupes peuvent ainsi décider d'abaisser le tarif d'utilisation des voitures électriques par rapport aux voitures thermiques, dans l'idée que l'entretien des premières coûte moins cher que celui des deuxième : c'est la posture du groupe Figeac Écomobilité, et c'était aussi le cas à Atout Vent avant qu'ils ne décident d'égaliser les tarifs. Un autre choix de tarification porte sur la comptabilisation on non des frais fixes à prendre en compte, à savoir la participation à l'assurance, à l'entretien de la voiture, à la carte grise, etc. Les choix des personnes et des groupes interrogés diffèrent sur la question : certains préfèrent minimiser le tarif, cela pour mieux inciter

l'emprunt, et d'autres à maximiser le tarif, cela pour mieux visibiliser les *« coûts réels », « comme ça on réfléchit à deux fois avant d'utiliser la voiture »* (Ginette, Le Terroir-Présilly). Quelque soit la justification donnée, cela amène à reporter les coûts fixes (et globalement invisibles) sur le prêteur ou sur l'emprunteur. Par ailleurs, plusieurs personnes interrogées aimeraient proposer des tarifications différentes en fonction non des véhicules mais des types d'emprunteurs. Ainsi, Dromolib aimerait pouvoir distinguer des tarifs différents selon que les emprunteurs sont des particuliers ou des personnes morales, Marlène (Château Pergaud) selon que les emprunteurs fassent partie d'un *« premier »* ou d'un *« deuxième cercle »* du groupe d'autopartageurs, et le groupe de Vals-Buzet selon les revenus des emprunteurs, *« dans un principe de solidarité »*. La demande de Frank (Figeac Écomobilité) est quant à elle favorable aux propriétaires : il voudrait différencier ceux qui mettent à disposition une voiture dans le parc de ceux qui ne le font pas pour éviter aux propriétaires de participer aux frais fixes des autres voitures alors qu'ils le font déjà pour leur propre voiture, cela dans l'idée de *« favoriser le fait que les propriétaires utilisent la voiture d'autres propriétaires plutôt que la leur »*.

Un troisième sujet d'ajustement concerne la répartition du travail à savoir qui notifie les données pour quels trajets. La situation est claire quand les propriétaires ne signalent pas les réservations et les utilisations de leur propre voiture : dans ce cas, seuls les emprunteurs effectuent le travail de notification des kilomètres parcourus sur l'application. En revanche, les propriétaires peuvent se contraindre à effectuer eux aussi ce travail pour leurs propres trajets. Plusieurs demandes visent à alléger ce travail, en dissociant la contrainte de la réservation de sa propre voiture avec celle de la notification des kilomètres parcourus. Christine (Ti lenn) et Marlène (Château Pergaud) aimeraient quant à elles que des utilisateurs occasionnels puissent indiquer eux-mêmes leurs propres trajets, sans que cela ne soit aux propriétaires prêteurs de le faire.

Un quatrième sujet d'ajustement concerne la possibilité de sortir du rapport strict entre prêteur et emprunteur. Ginette (Le Terroir-Présilly) et Corine (Hameaux légers) regrettent ainsi de ne pas pouvoir indiquer dans l'application le fait que plusieurs utilisateurs sont *« copropriétaires »*, et ne sont donc pas à différencier en termes de *« prêteurs »* et *« emprunteurs »*. Une situation potentiellement plus courante se pose de manière similaire à propos de membres d'un même ménage (Hameaux légers). Dans un sens assez proche, Gisèle (Vals-Buzet) et le gérant de La Trame voudraient qu'il soit possible de notifier dans l'application le fait que les autopartageurs sont en situation de covoiturage. Dans chacune de ces situations se pose la question de savoir qui est à notifier comme *« propriétaire », « prêteur »* ou *« emprunteur »*, personne ne correspondant tout à fait à aucun de ces titres.

Ainsi, ces quatre sujets d'ajustement se regroupent atour de la question de la répartition des frais et du travail à effectuer entre les prêteurs et les emprunteurs. Derrière des questions reportées sur des fonctionnalités de l'application numérique se mettent en forme des positionnements en termes de partage de la propriété, de l'usage et de la responsabilité de la voiture et de sa gestion. En amont, de manière tacite, se pose aussi la question de savoir dans quelle mesure qui des prêteurs ou des emprunteurs devrait se sentir le plus redevable des efforts de l'autre partie : est-ce que ce sont les prêteurs qui rendent service aux emprunteurs, ou bien les emprunteurs qui sont à encourager dans leur effort de se passer de voiture ? Si les applications numériques ne permettent pas de répondre à

toutes les demandes au cas par cas, au moins peut-on penser qu'elles invitent à mieux poser ces questions fondamentales, de manière pragmatique plutôt que de manière seulement discursive.

Une deuxième logique générale se retrouve de manière transversale dans les demandes d'ajustement des fonctionnalités des applications numériques, en plus des questions de répartition des frais et du travail entre prêteurs et emprunteurs : la recherche de *« simplification du système »*. C'est à cette visée que les personnes interrogées justifient les applications numériques et plus généralement l'ensemble de la démarche Coloc'Auto, ou au contraire qu'elles la rejettent, quand elles pensent que celle-ci génère au finale davantage de contrainte que de solution. Ainsi, plusieurs autopartageurs et l'ensemble des relais territoriaux valorisent le fait de pouvoir s'appuyer sur des outils déjà pré-calibrés : *« Coloc'Auto, c'est plus simple, il y a moins de charge mentale […] Quand j'ai appris qu'il y avait un outil pour organiser tout ça, j'ai dit oui ! »*, dit par exemple Marlène (Château Pergaud) ; le gérant de BusCitoyen entend aller plus loin encore dans la démarche, en installant une puce dans les voitures qui permettrait aux autopartageurs de ne pas avoir à notifier leurs déplacements, tout se faisant automatiquement. D'autres pensent au contraire qu'il est plus simple de convenir de fonctionnements typiques des arrangements interpersonnels, à l'image de Florence (Éco-hameau du Plessis) qui estime que « *c'est plus simple de se passer un coup de fil »*, voire du fonctionnement relevant du familier et du don (ce qui renvoie au principe de ne pas évaluer les échanges), à l'image du groupe de La Pesse, ou de Christine (Ti lenn) qui préfère parfois prêter sa voiture sans demander de participation aux frais. Ainsi, la visée de la simplification du système n'est pas si consensuelle que ne le présentent généralement les personnes interrogées par entretien. De fait, elle entre dans une formule générale que l'on peut résumer ainsi : il faut que l'économie générée par la mise en commun de la voiture soit inférieure à son coût d'organisation. Mais tout dépend de ce que l'on attend comme bénéfices et comme coûts, aussi bien en termes pratiques que financiers.

Pour les emprunteurs, l'économie effectuée est assez claire : le système leur permet d'avoir accès à des voitures pour un coût nettement inférieur que s'ils étaient propriétaires de leur voiture. Mais cela suppose un coût pratique en organisation, en anticipation des déplacements, de la communication avec les propriétaires, du travail de notification et de suivi des dépenses. Ce travail ne se justifie que dans le cadre d'une utilisation assez régulière : Irène (Figeac Écomobilité) et Manon (Ti lenn) préfèrent basculer dans le cadre du prêt non notifié dans le cas contraire. Du côté des prêteurs aussi les coûts et les bénéfices sont évalués. Frank (Figeac Écomobilité) s'oblige à réserver sa propre voiture quand il l'utilise (du moins il le fait presque toujours) pour permettre aux autres utilisateurs éventuels de savoir si la voiture est effectivement disponible ou non mais, de la même manière qu'un autre prêteur à Atout Vent, il se demande s'il ne va pas se retirer du système, vu que sa voiture n'est presque jamais empruntée. Christine (Ti lenn) dit *« Moi je me serais bien passée de remplir des cases et des bidules […] moi la rigueur, ce n'est pas mon truc »*, mais elle y consent puisque *« le système Coloc'Auto permet à Manon de se sentir plus légitime »*. Serge (Mordelles) met sa voiture à disposition *« pour rendre service »*, mais précise que cela ne lui coûte pas beaucoup, et qu'il ne serait pas prêt à ouvrir le groupe à d'autres emprunteurs, *« là, ce serait trop de contraintes »*. « *J'ai un bien, alors je veux bien le mettre en partage, mais je ne veux pas que ça me coûte en travail »*, dit Corine (Hameaux légers). Dans ces cas, la démarche de l'autopartage est vécue comme contraignante, mais tient tant qu'elle n'est pas *trop* contraignante, et

tant qu'elle est vécu comme porteuse de sens, ce que l'on peut comprendre comme une forme de valorisation de soi. Par défaut de perception d'un bénéfice attendu, les participants mettent davantage en valeur les coûts de l'autopartage, à l'image du groupe de La Pesse : *« on a l'impression que c'est moins cher et plus simple de garder notre voiture »*.

Dans ce contexte, il peut paraître évident que la recherche de simplification de l'application relève d'une bonne stratégie pour alléger les coûts. Cela se voit par défaut dans le témoignage de Corine (Hameaux légers) : « *Maintenant j'ai moins envie de passer par Coloc'Auto, je ne veux pas que ce soit aussi simple pour les autres d'emprunter* ». Mais la recherche de la simplification contient cependant ses limites et ses risques. Premièrement, nous l'avons vu, ce que paraît simple pour les uns ne l'est pas forcément pour les autres : est simple ce qui répond directement à un besoin propre, et nous avons vu que les demandes divergent sensiblement d'un groupe à l'autre. Pour le gérant de l'application, il paraît difficile de proposer un outil qui soit simple pour tous les usages possibles et imaginables. Sans doute le gérant doit-il assumer qu'il privilégie des fonctionnements particuliers par rapport à d'autres, sans prétendre pouvoir répondre à toutes les attentes des autopartageurs ou des relais territoriaux. Deuxièmement, l'automatisation et la simplification par l'outil risque de réduire l'un des intérêts de la démarche, plus ou moins valorisés selon les groupes et les personnes : saisir l'autopartage comme occasion de se poser des questions sur les mobilités, aussi bien de manière individuelle que collective. À cet égard, un outil réussi ne serait pas tant celui qui propose des solutions clé en main mais plutôt celui qui permettrait de se poser des bonnes questions. Cela ne renvoie pas seulement à l'outil en tant que tel mais aussi à son accompagnement (voir partie plus bas).

Le nœud de l'assurance

Le guidage vers une assurance spécifique pour l'autopartage, avec la Macif, figure parmi l'offre Coloc'Auto. Pour plusieurs autopartageurs et groupes interrogés, la question de l'assurance ne se pose pas de manière spécifique. « Ce n'est pas un sujet pour nous », dit par exemple Marlène (Château Pergaud), dont les membres du groupes se contentent de leurs assurances respectives, de même que Serge (Mordelles) : « nous on est à la Maif, ça prend en compte ce type de colocation ». Mais la question de l'assurance est au contraire un sujet majeur pour la majorité des personnes, des groupes et des relais territoriaux interrogés : « le problème, c'est l'assurance », dit par exemple Marie (Figeac Écomobilité). C'est même l'unique raison qui a amené Chantal (Lâche ta caisse) à faire appel à Mobicoop. Remarquons que la question de l'assurance prend de plus en plus de place au fur et à mesure de la formalisation de l'organisation du groupe d'autopartage : alors qu'elle n'est pas perçue comme un problème dans les rapports interpersonnels de proximité, elle prend un statut central quand il s'agit de s'organiser avec des inconnus. Le gérant de BusCitoyen en est un bon exemple : alors qu'il n'utilise pas d'assurance spécifique dans le cadre de son autopartage avec des connaissances personnelles, il fait des recherches approfondies pour en proposer une dans le cadre du service qu'il veut vendre : « Là, c'est important de faire les choses comme il se doit ».

Trois leviers sont évoqués pour répondre aux besoins propres à l'autopartage en termes d'assurance : spécifier une clause de prêt de volant, utiliser l'assurance d'une personne morale, ou constituer un produit assurantiel spécifique. Le premier levier devrait en toute logique pouvoir convenir, mais les assurances ne le voient que rarement sous cet œil : comme le dit la personne interrogée de La Trame, « les assurances tiquent dès qu'il y a des formes d'échanges économiques,

ils ne font pas la différence entre participation aux frais et rémunération. C'est une question de vocabulaire, ça passerait si on parlait de location, mais ce n'est pas ça l'idée ». L'utilisation d'une assurance pour une personne morale est un levier efficace pour les groupes qui utilisent des véhicules mis à disposition par une association, comme Atout Vent et Château Pergaud par exemple. Mais ce n'est pas le cas des voitures des particuliers – regrouper les assurances des particuliers au sein d'une assurance commune reviendrait à considérer qu'ils n'en sont plus réellement propriétaires. Reste la troisième option, que met en place Coloc'Auto avec la Macif, tout comme la Communauté Ouest Rhodanie avec Groupama, et Cartage de manière plus récente. Mais cette solution ne remporte pas de succès dans le corpus étudié. Une première réticence vient dès l'idée de changer d'offre d'assurance : « ça m'embêterait de changer d'assurance » dit par exemple un membre de La Pesse. Une deuxième réticence s'ajoute quand il est question de financer la surfranchise que génère ce service spécifique. « La proposition de la Macif est trop chère. C'est le double du prix que j'ai actuellement. Et je perdrais les bonus que j'ai accumulé », dit par exemple Chantal (Lâche ta caisse). Notons que de tels surplus sont intégrés d'une certaine manière dans des offres d'autopartage qui relèvent davantage de la location : ils sont compris dans le coût total de la transaction. Mais, dans le cadre des participations au frais tels qu'ils sont organisés par Mobicoop, ces surplus paraissent intolérables pour les autopartageurs. Ils font pencher la perception des coûts et des bénéfices du mauvais côté de la balance. Plusieurs autopartageurs estiment que les coûts devraient baisser mécaniquement si la démarche en venait à se développer, ce qui rejoint les conclusion du rapport de l'Adetec à propos de l'expérimentation de Groupama (Cordier, 2020), et le retour qu'un représentant d'assurance fait à le fondateur Coloc'auto 2 au cours de ses démarches : « on est d'accord pour vous faire un produit adapté dès que vous aurez 6 000 utilisateurs, revenez vers nous quand c'est le cas ». En attendant d'atteindre ce seuil hypothétique, les autopartageurs se retrouvent sans solution satisfaisante. « À ce niveau on est dans l'inconnu », dit par exemple Marie (Figeac Écomobilité).

Il est difficile de savoir dans quelle mesure l'assurance pose un réel problème dans le cas de l'autopartage entre particuliers, ou bien s'il s'agit d'un sentiment exagéré. Dans le cadre de ce questionnement, nous reproduisons ici l'échange que nous avons eu en entretien avec Marie (Figeac Écomobilité) : celle-ci situe d'abord le problème sur la question des répartition des frais, et en particulier dans le cas de malus, mais elle convient que cela se calcule et se contractualise très bien, elle l'avait d'ailleurs fait avec François (dans le cadre d'un arrangement interpersonnel précédent d'utilisation de Coloc'Auto). Elle situe ensuite le problème sur le caractère interpersonnel de la situation : « comment on détermine si c'est le conducteur ou la voiture qui est en faute ? », mais elle convient que cette question est valable pour tout constat d'accident, et pas uniquement dans le cas de l'autopartage. Elle situe alors le problème dans la nature du contrat d'assurance, en distinguant les contrats au tiers et les contrats tout risque, mais elle convient que c'est justement la proposition de Coloc'Auto de prendre une assurance plus protectrice dont les surcoûts sont comptabilisés et répartis entre les utilisateurs. Elle en convient aussi, dit finalement « peut-être qu'on se fait des idées sur ces questions d'assurance », mais se reprend et conclue tout de même : « mais c'est quand même un problème. C'est pas clair. Et puis c'est plus cher, ce n'est intéressant que si on l'utilise beaucoup ». « En fait ce qui serait bien c'est que le système se généralise, qu'on change d'échelle », poursuit-elle : la remarque renvoie aussi bien à un seuil statistique (nombre de trajets en autopartage pour chaque voiture, nombre de voitures concernées par l'autopartage) qu'à un seuil mental (sentiment de normalité de la situation).

Que ce soit à tort ou de manière exagérée, la question de l'assurance est perçue comme un problème particulièrement aigu pour plusieurs des personnes et groupes interrogés. Cela crée un réel inconfort et une réelle incertitude, qui ne sont parfois acceptés que sur le registre du provisoire et de l'expérimental : la situation ne saurait durer. Certains groupes font des recherches par eux-mêmes, comme les membres du groupe de Le Terroir-Présilly qui, après des recherches *« laborieuses »* et souvent infructueuse, concluent un contrat auprès de la MMA donnant le droit d'utilisation à une conductrice supplémentaire, ou comme le groupe de Vals-Buzet qui envisage de compenser par eux-mêmes ce manque en ajoutant *« une forme de cagnotte solidaire en cas d'accident, pour payer le malus, ou autre »*. Au-delà de l'insatisfaction, la situation génère parfois de l'anxiété et de la tension, notamment quand les groupes s'aperçoivent que leurs interlocuteurs dans les assurances de la Macif eux-mêmes ne connaissent pas le produit fléché par Coloc'Auto. Cela amène Chantal (Lâche ta caisse) à dire « *ils font de la pub pour leur assurance autopartage, mais les personnes à qui on en parle ils ne sont pas au courant. C'est du greenwashing, en fait* ». Une situation similaire fait craindre à l'Alec 07 que le groupe Vals-Buzet se désengage de sa démarche.

Au final, quelle issue peut être trouvée à cette situation générale ? Sans doute peut-on se montrer optimiste en se disant que, tout au moins, la question se pose de plus en plus à différentes échelles, même si elle est encore balbutiante : elle a fait l'objet d'une expérimentation avec Groupama (Cordier, 2020), elle est discutée dans des réseaux tels que le Groupe de Travail national sur l'autopartage entre particuliers, Cartage développe son offre en se centrant sur cette question de l'assurance. Sans doute que Mobicoop doit continuer à « *sensibiliser les assurances* », comme le dit Ginette (Le Terroir-Présilly), en montrant notamment qu'aucune situation effective ne s'est montrée problématique en termes d'assurance dans les retours d'expérience, si ce n'est justement le moment de convenir des contrats. En attendant, en se tournant du côté des autopartageurs et des relais territoriaux, sans doute que Mobicoop doit se montrer pédagogique en expliquant pourquoi l'autopartage demande un coût spécifique, pourquoi il n'existe pas vraiment d'autre solution en attendant que les assurances en proposent, et pourquoi les assurances classiques déjà existantes ne paraissent pas si inadaptées que cela à l'autopartage.

Les services d'accompagnement

En plus de proposer un agenda partagé et un logiciel de répartition des frais sur application numérique d'une part, et de guider vers une offre d'assurance d'autre part, Coloc'Auto propose un service d'accompagnement. Ce service est sans doute celui qui distingue le plus le service de Mobicoop d'autres services d'autopartage aux particuliers. Cette sous-partie vise à visibiliser des questionnements qui ressortent des retours d'expériences. Précisons ici que les qualités d'écoute et pédagogiques des salariés de Mobicoop en charge de la mise en place de Coloc'Auto, sont unanimement salués par les personnes interrogées qui ont eu affaire avec eux.

Le premier questionnement concerne le lien entre les services d'accompagnement et les autres outils proposés. L'accompagnement renvoie directement au point de départ de la démarche Coloc'Auto : inciter et faciliter les groupes dans leurs pratiques de l'autopartage. Ce n'est qu'en voulant incarner tangiblement la démarche que Coloc'Auto a pris la forme d'une application numérique et d'une option assurantielle. De fait, de l'avis de l'ensemble des relais territoriaux et autopartageurs interrogés, c'est à leur propos que se forme la quasi totalité de l'offre d'accompagnement : les séances d'accompagnement consiste à aider les formés à prendre en main

ces outils et, *à travers eux,* la démarche dans sa globalité. Aussi, l'offre d'accompagnement est devenue intrinsèquement corrélée à celle de l'application numérique et de l'option assurantielle. Cela pose une limite pragmatique : l'accompagnement ne se poursuit pas dans les cas où les groupes décident de ne pas utiliser ces outils-là. Ainsi, des groupes comme le éco-hameau du Plessis ou des Hameaux partagés n'ont eu que peu de rapports concrets avec Mobicoop.

Un deuxième questionnement renvoie aux différentes strates distinguant les accompagnateurs des accompagnés. L'idée de Mobicoop est d'identifier des administrateurs qui se chargent eux-mêmes d'organiser leur(s) groupe(s). Ce peut être des relais territoriaux, mais ce sont aussi quelquefois des particuliers, à l'image des habitats participatifs du corpus. Les autopartageurs qui ne sont pas administrateurs n'ont pas de rapports directs avec Mobicoop, si ce n'est au cours de la présentation publique de la démarche par l'un ou l'une des salariés de la coopérative en charge de Coloc'Auto. L'idée de s'adresser ainsi à des administrateurs locaux permet de démultiplier les capacités de développement. Mais les rôles ne sont pas toujours clairs, en particulier dans le cas de la mobilisation de relais territoriaux. L'exemple le plus éloquent est celui de Vals-Buzet. Ce groupe, lié à un Espace de Vie Sociale, ne se considère pas seulement comme un groupe d'utilisateur mais aussi comme un groupe en charge de coordonner d'autres groupes sur leur territoire. Mais ce rôle-là interfère avec le rôle que prend Alec 07, lui-même relai territoriale. La question n'est pas seulement une question territoriale (l'EVS Maison Vallée à l'échelle de la vallée, l'Alec 07 à l'échelle du département), elle se pose aussi à savoir qui est en contact avec Mobicoop, qui a les droits d'administration sur l'application numérique, et qui dispose de l'autorité d'attribuer ces dits-droits. L'organisation donne l'impression d'un mille feuilles. Nous pouvons remarquer qu'une telle multiplicité d'acteurs peut générer des formes de désaccord voire de tension entre acteurs, comme c'est le cas (à un niveau qui reste somme toutes peu élevé) entre l'Alec 07 et le l'EVS Maison Vallée. Mais il est tout aussi possible de juger que cette organisation a permis de temporiser l'anxiété du groupe Vals-Buzet avant que celui-ci ne prenne en charge la responsabilité de coordonner de nouveaux groupes.

Un troisième questionnement renvoie à la diversité des fonctionnements des groupes, et partant, la diversité des demandes d'accompagnement. Manifestement, les accompagnateurs ne peuvent pas répondre à chacune des demandes des groupes, non seulement parce qu'ils n'ont ni le temps ni les capacités de le faire, mais aussi parce que cela nuirait à la cohérence de l'offre dans son ensemble. Sans doute le service d'accompagnement doit-il se limiter à des formes définies de fonctionnement de groupes. Sans doute doit-il dans le même temps axer son accompagnement autant dans le fait d'aider les groupes à se poser des questions pour eux-mêmes, plutôt que de se positionner en réceptacle des demandes et en fournisseur de solutions : cela renforcerait la dimension incitatrice et pédagogique du service d'accompagnement dans l'idée que l'un des intérêts principaux de la démarche est de *visibiliser* et de *questionner* des mobilités alternatives à celle de la voiture personnelle.

Un quatrième questionnement, enfin, recoupe le troisième. La recherche de simplification de l'usage des outils se comprend très bien en termes de facilitation de la démarche du point de vue des utilisateurs, mais génère un risque en termes de montée en compétence des groupes : la simplification incite à éviter de se poser trop de question, et à faire ce qui paraît le plus évident – sans questionner par exemple les tenants et aboutissants de la répartition des charges financières et de travail entre prêteurs et emprunteurs. Par ailleurs, la recherche de simplification génère un risque

en termes de qualité de l’accompagnement : amener Mobicoop à devenir un prestataire d’un service conçu clé en main. Le service d’accompagnement risquerait alors de devenir une forme de service après vente qui consisterait à gérer les dysfonctionnements éventuels, en devenant ainsi de fait une plateforme extérieure aux utilisateurs. Dans la visée de maintenir son principe de logiciel libre et de coopérative, il semble important que Mobicoop laisse la possibilité aux utilisateurs de s’approprier les outils à leur manière, en proposant plusieurs solutions possibles, et en en précisant les tenants et aboutissants.

Conclusion : du sens et des problèmes liés à la visée de proposer à moindre coût de la facilitation à la mise en partage de voitures

À l'issue de cette enquête, nous confirmons que la démarche Coloc'Auto est porteuse de sens, et ce dans les mêmes termes que nous avions déjà rédigé dans un article précédent (Sawstchuck, Guerin et Beaumont, 2024) : « À l'occasion de la publication de l'édition 2022 de l'Enquête nationale sur l'Autopartage, l'ADEME rappelle que l'impact de l'autopartage reste marginal à l'échelle de la mobilité automobile des Français : *'La concrétisation d'un réel impact de l'autopartage nécessite une multiplication par 100 du volume de services existant, d'améliorer le maillage territorial et de diversifier le profil des usagers'*[1]. Sur ces trois points, l'AEP semble présenter des avantages. En mutualisant le parc de véhicules déjà présents, l'AEP permet de mettre en partage des véhicules avec des besoins moindres d'investissement et donc de lever un des freins au déploiement d'un grand nombre de véhicules. De plus, les systèmes autogérés reposent par définition sur l'implication des citoyens et semblent pouvoir être déployés sur une diversité de territoires, y compris ruraux. […] L'autopartage entre particuliers présente l'avantage de pouvoir être mis en place de manière rapide et souple sur les territoires sans nécessiter d'investissement préalable, le service reposant principalement sur les ressources des habitants (ceci peut aussi être vu comme un désavantage en l'absence de ces ressources). La multitude de systèmes mis en place montre qu'il est possible de s'adapter aux contextes et aux envies locales. Cette diversité peut aussi être vue comme une faiblesse car il n'y pas vraiment de solution "clé en main" facilement identifiable. On constate que certains groupes choisissent de rester dans un mode d'organisation informel par simplicité. Ce choix pourrait être lié à des liens d'attachement (amis, collègues…) plus fort que les autres qui se rapprocherait d'un *'autopartage entre proches'*[2]. Les collectivités ou les agences de mobilité ont un rôle à jouer pour promouvoir la pratique en tant qu'alternative de mobilité sur leur territoire, notamment en animant localement les communautés et en encourageant leur essaimage. »

Mais la question se pose du modèle économique de l'offre proposée par Mobicoop. Plusieurs problèmes se montrent :

- Les outils Coloc'Auto sont partagés dans le principe du logiciel libre, en toute gratuité. Ce n'est donc pas sur ce poste que Mobicoop peut se rémunérer. Ce n'est pas non plus sur la mise en lien des utilisateurs, comme c'est le cas de la majorité des plateformes numériques, puisque Coloc'Auto s'adresse à des groupes constitués. Reste le service d'accompagnement, mais ici encore le service n'est que minime quand les groupes décident pour l'essentiel de s'organiser par leurs propres moyens. Plusieurs groupes utilisent les modes de calculs proposées par Mobicoop sans utiliser pour autant l'application numérique. Même ceux qui utilisent l'application numérique ne sont pas dans l'obligation de le faire pour chaque prêt ou emprunt, or, comme le remarque Sébastien Shulz (2024), ce mode de partage invisibilise une partie des utilisations effectives, qui ne peuvent dès lors être comptabilisées, ce qui fragilise la demande de soutien financier auprès de représentants de la politique publique.

1 ADEME, Communiqué de Presse, 2022, https://presse.ademe.fr/2022/09/enquete-nationale-autopartage-2022-impact-sur-les-pratiques-de-mobilite-des-francais.html#_ftn1

2 L'autopartage entre proches se dessine un cadre, article en ligne du media Roole, publié le 01/11/2023 https://media.roole.fr/transition/nouveaux-usages/lautopartage-entre-proches-se-dessine-un-cadre

- Les utilisateurs ne sont pas disposés à consacrer beaucoup d'argent à la mise en commun des voitures, suivant le principe selon lequel la démarche doit générer davantage d'économie que de coûts, aussi bien en termes pratiques que financiers, et ce du moins en perception (la perception pouvant se distinguer de la réalité, notamment parce qu'on sous-estime généralement le coût de la voiture personnelle). De ce fait, les particuliers semblent peu enclins à rémunérer des formations et autres accompagnements, sans doute plus encore que s'il était demandé de rémunérer l'accès aux outils numériques. Les relais territoriaux sont quant à eux plus disposés à financer les accompagnements, mais seulement dans une certaine limite : ils le font quand cela rentre dans le cadre de subventions spécifiquement fléchées à cette intention, ce qui s'observe dans le cadre de notre corpus sous le registre de l'innovation et de l'expérimentation.

Au final, les faiblesses du modèle économique de Mobicoop recoupent la force de la démarche en tant que sens : faciliter à moindre coût, pratique et financier, la mise en commun de voitures entre particuliers. Dès lors, l'intérêt de la marque Coloc'Auto ne se comprend pas seulement en nombre de voitures mises en partage ou en nombre de trajets effectués en autopartage, mais aussi en tant qu'enseigne permettant de développer, de visibiliser, de légitimer, de mettre en débat et d'institutionnaliser une pratique vertueuse aussi bien d'un point de vue écologique que socio-économique et citoyen.

Bibliographie

Ademe et 6t : 2022, « Enquête nationale sur l'autopartage », rapport pour l'Ademe

Association des Acteurs de l'Autopartage : 2021, « Le guide de l'autopartage pour les territoires »

Autodelen.net : 2023, « Rapport d'impact. L'autopartage en Belgique en 2022 »

Cordier Bruno : 2009, « Autopartage entre particuliers », rapport pour l'Adetec

Cordier Bruno : 2020, « Bilan du projet 'Autopartage entre particuliers' », rapport pour l'Adetec

Engels Xavier, Hély Matthieu, Peyrin Aurélie, Trouvé Hélène (dir.) : 2006, *De l'intérêt général à l'utilité sociale. La reconfiguration de l'action publique entre État, associations et participation citoyenne*, L'Harmattan, « Logiques sociales »

Forum Vies Mobiles : 2022, « Que peut-on attendre du covoiturage quotidien pour la transition écologique », https://forumviesmobiles.org/recherches/15615/que-peut-attendre-du-covoiturage-quotidien-pour-la-transition-ecologique

Mobicoop : 2023, « Tout comprendre sur Coloc'Auto », document de présentation, téléchargeable depuis le site Internet de Coloc'Auto, www.colocauto.org

Ostrom Elinor : 2010 (1990), *Gouvernance des biens communs. Pour une nouvelle approche des ressources naturelles*, De Boeck, « Planète en jeu »

Sawstchuck Jérôme, Guerin Milan et Beaumont Clara : décembre 2024, « L'autopartage entre particuliers, une opportunité pour la mobilité en milieu rural ? », POUR, n°249-250, p.287-296

Servain Pierre, Hains-Ferland Daria, Sawtschuk Jérôme, Dargentas Magdalini, Grasset Alice, Roux Nicole : à paraître en 2025, « Autopartage et covoiturage entre particuliers : des pratiques qui engagent. Modalités du familier, de l'arrangement interpersonnel, et de la médiation par des services tiers », *Géocarrefour*

Servain Pierre, Sawtschuk Jérôme, Dargentas Magdalini, Roux Nicole et Noûs Camille : juillet 2022, « L'autopartage entre particuliers du point de vue des utilisateurs : quand la voiture devient un commun. Motivations, modalités pratiques, et rapports à la propriété », *Développement durable et territoire*, volume 13, n°1

Shulz Sébastien : 2024, « La captation marchande du covoiturage en France. Comment les politiques d'écologisation de la mobilité favorisent le capitalisme de plateforme », *Réseaux*, n°244, p.193-221

Vincent Stéphanie : 2008, « Les 'altermobilités' : analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ? », thèse de sociologie, Université Paris 5 René Descartes.