



HAL
open science

L'autopartage entre particuliers du point de vue des utilisateurs : quand la voiture devient un bien commun

Pierre Servain, Jérôme Sawtschuk, Dargentas Magdalini, Nicole Roux, Camille Noûs

► To cite this version:

Pierre Servain, Jérôme Sawtschuk, Dargentas Magdalini, Nicole Roux, Camille Noûs. L'autopartage entre particuliers du point de vue des utilisateurs : quand la voiture devient un bien commun. Développement durable et territoires, 2022, Vol. 13, n°1, 10.4000/developpementdurable.20545 . hal-03850558

HAL Id: hal-03850558

<https://hal.science/hal-03850558>

Submitted on 14 Nov 2022

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

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



Développement durable et territoires

Économie, géographie, politique, droit, sociologie

Vol. 13, n°1 | Juillet 2022

Expérimentations de transition écologique

L'autopartage entre particuliers du point de vue des utilisateurs : quand la voiture devient un bien commun

Motivations, modalités pratiques, et rapports à la propriété

Car sharing between individuals from the point of view of users : when the car becomes a common good

Motivations, practical modalities, and relationship to the property

Pierre Servain, Jérôme Sawtschuk, Dargentas Magdalini, Nicole Roux et Camille Noûs



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/developpementdurable/20545>

DOI : [10.4000/developpementdurable.20545](https://doi.org/10.4000/developpementdurable.20545)

ISSN : 1772-9971

Éditeur

Association DD&T

Référence électronique

Pierre Servain, Jérôme Sawtschuk, Dargentas Magdalini, Nicole Roux et Camille Noûs, « L'autopartage entre particuliers du point de vue des utilisateurs : quand la voiture devient un bien commun », *Développement durable et territoires* [En ligne], Vol. 13, n°1 | Juillet 2022, mis en ligne le 22 juillet 2022, consulté le 26 octobre 2022. URL : <http://journals.openedition.org/developpementdurable/20545> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/developpementdurable.20545>

Ce document a été généré automatiquement le 26 octobre 2022.



Creative Commons - Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale 4.0 International - CC BY-NC 4.0
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

L'autopartage entre particuliers du point de vue des utilisateurs : quand la voiture devient un bien commun

Motivations, modalités pratiques, et rapports à la propriété

Car sharing between individuals from the point of view of users : when the car becomes a common good

Motivations, practical modalities, and relationship to the property

Pierre Servain, Jérôme Sawtschuk, Dargentas Magdalini, Nicole Roux et Camille Noûs

Automobilisme de masse et autopartage

- 1 Dès 1973, André Gorz invite à « ne jamais poser le problème du transport isolément, toujours le lier au problème de la ville, de la division sociale du travail et de la compartimentation que celle-ci a introduite entre les diverses dimensions de l'existence » (Gorz, 1973). C'est que, écrit-il, la voiture perd toute son utilité sociale quand elle devient l'outil de « l'automobilisme de masse » : « La voiture, en fin de compte, fait perdre plus de temps qu'elle n'en économise » si l'on compte le temps passé à la financer, « et crée plus de distances qu'elle n'en surmonte », car il faut désormais se déplacer de plus en plus loin dans des lieux différents pour chaque type d'activité. L'auteur invite ainsi à travailler d'une part à rendre le territoire local « habitable et non pas circulaire », et d'autre part à développer des alternatives à la voiture privée comme un « pool d'automobiles communales [...] à la disposition de tous dans les garages de quartier ». Ainsi, poursuit-il, « la bagnole aura cessé d'être besoin. C'est que tout aura changé : le monde, la vie, les gens. Et ça ne se sera pas passé tout seul » (Gorz, 1973).
- 2 Presque un demi-siècle plus tard, où en sommes-nous ? Force est de constater que la voiture privée n'a cessé de s'imposer de plus en plus. D'un autre côté, entre seuil de

saturation et peut-être une prise de conscience des enjeux climatiques, de nouvelles alternatives voient le jour. Parmi elles se trouve l'autopartage, c'est-à-dire le partage durable d'une voiture entre plusieurs utilisateurs. Faut-il voir dans cette innovation sociale un signal faible d'amorce de la transition écologique ? Peut-on considérer que cette démarche revient à faire des voitures privées des biens communs au sens défini par Elinor Ostrom (1990) ?

- 3 En janvier 2020 est créée l'Association des acteurs de l'autopartage (www.asso-autopartage.fr). L'analyse de la liste des structures membres permet de constater que ce secteur s'est développé et qu'il s'est professionnalisé avec l'apparition d'acteurs économiques, à l'instar d'autres services de mobilité partagée comme le covoiturage ou le vélo (Frère et al., 2018). En 2009, Bruno Cordier estimait entre 35 000 et 70 000 le nombre de personnes pratiquant l'autopartage entre particuliers dans la sphère privée, soit 4 à 8 fois plus que d'abonnés des services d'autopartage, évalués à 9 400 par le Certu (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) en 2008 (Cordier, 2009). La situation a évolué depuis, 294 000 Français ont utilisé un service d'autopartage en 2020 (Baromètre national sur l'autopartage, 2021, réalisé par l'Association des acteurs de l'autopartage).
- 4 Il n'existe pas à notre connaissance d'évaluation récente pour mesurer les pratiques quotidiennes de l'autopartage entre particuliers dans la sphère privée. Ce sont pourtant celles qui nous intéressent ici. Plus que la question du poids économique et du potentiel développement de service, nous nous intéressons à la pratique elle-même, du côté de celles et ceux qui la fabriquent, avec ou sans le soutien d'acteurs publics, en cherchant à comprendre les modes d'organisation et les raisons de le faire. Ces expériences prennent place dans « l'économie du partage » qui se développe depuis ces dernières décennies, facilitée par l'arrivée d'internet et de services spécialisés qui mettent en relation des utilisateurs et propriétaires de biens privés, parmi lesquels des voitures (Schwerer, 2017). Ces pratiques pourraient contribuer à un modèle de mobilité en reconversion s'appuyant davantage sur l'espace social (Frère et al., 2018 ; Sheller et Urry 2006). Elles pourraient constituer un signal faible d'une transition plus globale, non pas seulement en termes d'émission de CO₂, mais aussi en termes de partage, au-delà d'une voiture, d'une autre manière de co-habiter dans la cité, et un autre rapport à la propriété.
- 5 Soulignons que l'autopartage se distingue d'autres pratiques d'utilisation de la voiture, parmi lesquelles l'autosolisme (utiliser sa voiture privée pour ses trajets dans le cadre du ménage), le covoiturage (pratique pour laquelle le propriétaire est présent dans la voiture, le partage se basant sur le trajet et non sur le véhicule lui-même), le prêt ponctuel de voiture (sans règle convenue et formalisée), et la location (qui suppose un rapport marchand entre les parties contractantes autour d'un service rémunéré au-delà de la participation aux frais). Précisons par ailleurs que l'autopartage n'est pas une modalité exclusive de transport : elle est toujours combinée à d'autres moyens, parmi lesquels, en plus des utilisations de voitures citées ci-dessus, l'utilisation des transports en commun, la pratique du vélo, la marche... C'est une pratique de mobilité qui se combine avec d'autres, dont nous voulons ici interroger les ressorts expérimentaux.
- 6 L'article se compose de trois parties. La première présente le corpus et la démarche de l'autopartage entre particuliers en tant que pratiques relevant de l'expérimentation. La deuxième rend compte du travail d'organisation et de mise en commun généré par le partage de voitures, en soulevant les enjeux et questionnements pragmatiques que cela

implique pour les utilisateurs. La troisième renvoie aux formes de motivations présentées par ces derniers, et aux effets qu'opère cette démarche, pour eux-mêmes et en termes d'enjeux sociétaux.

1. Une enquête empirique pour questionner les enjeux sociétaux des mises en commun

- 7 L'autopartage entre particuliers consiste à mettre une ou plusieurs voitures en commun entre plusieurs ménages (Cordier, 2013). En croisant nos disciplines respectives (écologie, aménagement de l'espace et urbanisme, sociologie, psychologie sociale), nous avons mené l'enquête sur cette pratique sous forme d'entretiens individuels et collectifs, en faisant varier différentes configurations, pour comprendre et décrire à la fois les problèmes pratiques et organisationnels que cela génère, les motivations pour le faire, et ce que cela change au quotidien. Nous avons procédé à des entretiens semi-directifs avec un guide d'entretien commun comportant quatre thématiques principales : habitudes de déplacements, questions pratiques, motivations et propriétés.

Encadré 1. Échantillon 15 personnes interrogées (dont les prénoms sont remplacés par des pseudonymes), par 10 entretiens individuels et 1 entretien collectif - 5 habitants de l'habitat participatif *Ékoumène* (entretien collectif) (Brest, ekoumene.infini.fr) - 5 membres de l'association Les Partageurs (Brest, lespartageurs.bzh) - 3 utilisatrices de dispositifs mis en place par des collectivités territoriales (agglomération de Clermont-Ferrand et communauté de communes Ouest rhodanien) - 2 personnes qui ne sont pas membres d'une organisation particulière (Marseille, et commune rurale à 40 km de Montpellier)

- 8 La constitution de l'échantillon ne vise pas l'exhaustivité des différents modes de partage de voitures, mais le corpus rend compte d'une large variété. Nous pouvons distinguer trois formes d'autopartage entre particuliers selon les types d'acteurs engagés : les seuls utilisateurs, un service public tiers, ou bien une association. Précisons que, notre objet s'intéressant à l'implication des utilisateurs dans la gestion, nous avons convenu de ne pas inclure dans le corpus des services tiers de nature marchande, tels que Communauto/Mobizen ou Citiz. Les habitants d'Ékoumène, habitat participatif à Brest, ainsi que Yann et Enora, relèvent du premier type : il s'agit d'arrangements plus ou moins réguliers et formalisés entre voisins ou amis. Ces arrangements vont de la propriété collective, c'est-à-dire un véhicule acheté en commun, à la mise à disposition d'une voiture mutualisée avec une formalisation légère telle que l'utilisation d'un agenda partagé ou d'un carnet dans les véhicules pour notifier les kilomètres parcourus. Alors que ce premier type de pratique ne concerne que les utilisateurs des véhicules, un deuxième type comprend un service tiers de mise en réseau par une collectivité. Dans notre corpus, c'est le cas de Myriam, de Bénédicte et d'Annie, utilisatrices du réseau mis en place à l'initiative du Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise (SMTC-AC) ou de celui de la communauté de communes de l'Ouest rhodanien. Dans chacun de ces deux dispositifs, le service public se limite à mettre en relation des propriétaires et des utilisateurs de voitures : les voitures utilisées sont privées, elles ne sont pas la propriété des collectivités publiques, comme cela se fait par exemple dans la commune de Juch (dans

le Finistère) ou dans la communauté de communes du Val d'Ille-Aubigné (en Ille-et-Vilaine). Enfin, l'association Les Partageurs, qui organise le partage de trois voitures pour autant de groupes d'utilisateurs à Brest, relève d'un troisième type. En effet, contrairement aux cas précédents, les voitures n'appartiennent pas directement aux personnes utilisatrices, mais à l'association. Contrairement au premier type de pratiques cité, les membres de l'association n'ont *a priori* pas toutes et tous des liens de proximité précédant la démarche et, contrairement au deuxième type de pratiques cité, la démarche n'est pas organisée par un service tiers, mais par une association constituée spécifiquement pour mener cette activité (en plus d'une autre activité, une « partageothèque » où les membres mettent en partage leurs objets). Précisons que, notre objet s'intéressant à l'implication des utilisateurs dans la gestion, nous avons convenu de ne pas inclure dans le corpus des services tiers de mise en réseau de nature marchande, tels que Communauto/Mobizen ou Citiz.

- 9 Chacune à leur manière, les pratiques de l'autopartage que nous avons choisi d'analyser font de leurs voitures des biens communs. Cela n'a rien d'une évidence dans un mode de vie où la voiture incarne un symbole, s'il en est, de la propriété privée. Il est généralement difficile et incongru de partager une voiture au-delà du prêt occasionnel. D'un point de vue pratique, la voiture demande à être constamment disponible, tant elle est devenue un besoin essentiel dans de nombreuses situations, à commencer par les déplacements domicile-travail (Genre-Grandpierre et Josselin, 2008), allant jusqu'à amener des personnes à renoncer à chauffer leur logement pour mettre de l'essence dans le réservoir de leur voiture (Collectif, Gilets jaunes, Jacquerie ou révolution, 2019). D'un point de vue symbolique, la voiture est souvent considérée comme une extension de son propre habitat et de sa propre personne. Cette dimension symbolique se retrouve dans les propos des interrogés : untel parle du travail sur soi pour faire le deuil d'une voiture pensée comme idéal de l'autonomie, ou encore du rapport affectif lié à cet objet ; tel autre parle de sa difficulté à accepter de mettre concrètement sa voiture en partage ; une autre parle de la gêne à utiliser la voiture de quelqu'un d'autre ; un autre encore observe que les utilisateurs qui partagent une voiture ne se comportent pas de la même manière que quand ils utilisent leur propre véhicule. À revers de ces représentations de la voiture comme bien privé, mettre une voiture en partage revient à en faire un « bien commun », selon les différentes définitions que l'on peut donner à cette notion (Servain, 2022) : le travail de mise en commun des voitures renvoie à une régulation instituée d'un bien utile (des véhicules) par un collectif (des utilisateurs gestionnaires) dans l'optique d'en garantir l'accès collectif et pérenne (Ostrom, 2010 ; Coriat, 2015) ; ce travail relève d'une coactivité et d'une praxis instituante qui mobilise les coparticipants à la gestion du bien (Dardot et Laval, 2014 ; Nicolas-Le Strat, 2016) ; un milieu commun d'expérience se tisse autour du bien partagé (Luzi et Le Maître, 2018) ; le bien est destiné à être utile au-delà des seuls intérêts privés des propriétaires (Parance et de Saint-Victor, 2014). Le partage de voiture pourrait être assimilé à un « bien de club » selon la terminologie des économistes, c'est-à-dire un bien dont l'usage est exclusivement réservé aux ayants droit qui se sont acquittés de leurs droits d'utilisation (Weistein, 2017), si ce n'est que la pratique s'accompagne dans nos entretiens de discours justificateurs en termes de droit généralisable renvoyant à de l'utilité partagée au-delà des seuls utilisateurs, en particulier dans le registre écologiste de la limitation de la pollution due à la fabrication de voitures sous-utilisées : « *C'est une démarche citoyenne. C'est pour nous, mais aussi pour la planète, pour tout le monde* », résume un utilisateur (Victor). De manière croisée, c'est dans une logique

d'utilité sociale, c'est-à-dire de participation citoyenne à un intérêt reconnu comme public par une collectivité publique (Engels *et al.*, 2006), que la communauté de communes de l'Ouest rhodanien et le Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise organisent leur dispositif d'autopartage et prennent en charge les assurances, et que la Ville de Brest attribue des places de stationnement réservées aux utilisateurs des voitures de l'association des Partageurs, et que, d'une manière plus globale, des collectivités territoriales et institutionnelles coordonnent des programmes de planification urbaine en matière de services de transports personnalisés (Castex *et al.*, 2017).

- 10 Faire d'un bien un bien commun renvoie à discuter des modalités de la propriété. Quelques précisions sont nécessaires pour donner à voir comment s'articule cette discussion et pour éviter des confusions. En effet, selon l'article 544 du Code civil de 1804, « *la propriété est le droit de jouir et disposer des choses de la manière la plus absolue, pourvu qu'on n'en fasse pas un usage prohibé par les lois ou par les règlements* ». Sous couvert d'une définition générale de la propriété, cette formulation décrit en réalité l'une des modalités particulières de la propriété, celle dite « exclusive et absolue ». Elle est dite « exclusive » dans le sens où le propriétaire dispose du bien à l'exclusion de toute autre personne, et elle est dite « absolue » dans le sens où elle comprend l'ensemble des droits de la propriété, à savoir *l'abusus* (droit de disposer, c'est-à-dire de vendre, donner, détruire...), *l'usus* (droit d'usage) et le *fructus* (droit de fructifier) (Emerich, 2017). Cette formulation s'impose aujourd'hui très généralement comme la définition de référence de la propriété ; plusieurs auteurs montrent pourtant qu'elle est partielle et historiquement située au moment de la structuration du capitalisme marchand et de l'État libéral, et qu'elle se distingue d'autres formes de propriété, à commencer par la propriété divisée des communaux (Parance et de Saint-Victor, 2014) et, de manière plus contemporaine, par la croissance des formes de droit d'intervention des collectivités publiques sur les biens privés, en particulier en matière d'urbanisme, de préservation du patrimoine et de normes écologiques de construction (Denèfle, 2016). Aussi, la forme de la propriété exclusive et absolue ne doit pas être confondue avec la définition *stricto sensu* de la propriété, à savoir « *un dispositif d'affectation des biens à un usage déterminé* » (George, 2016). De même, tout écart vis-à-vis de cette forme de propriété ne doit pas être confondu avec de la non-propriété (Broca, 2016). Mais c'est bien dans un contexte où cette modalité particulière de la propriété s'est imposée comme la modalité de référence (référence partagée par plusieurs interrogés de cette enquête qui ne se considèrent pas eux-mêmes comme « propriétaire » des voitures dont ils ont l'usage, dès lors qu'ils ne les « possèdent » pas, du moins pas à titre exclusif) que se trame le travail singulier qui consiste à faire des voitures un bien commun. En effet, faire d'un bien un bien commun signifie l'affecter de manière partagée (non exclusive) et conditionnée (non absolue) : le droit d'usage et la responsabilité des voitures ne concernent pas seulement les titulaires des cartes grises. Cela suppose un travail collectif qui se réalise concrètement par des enjeux pragmatiques que rencontrent celles et ceux qui partagent l'usage et la responsabilité du bien : comment réguler les modalités pratiques de son utilisation, comment en déterminer les justifications en termes de règles généralisables, comment organiser la délibération collective quant à l'entretien du bien, et pour le dire en des termes plus juridiques, comment moduler les différentes dimensions de la propriété, à savoir les droits de disposer, de fructifier et d'utiliser (Emerich, 2017), ou bien, comme l'écrivent Elinor Ostrom et Edella Schlager (1992), les droits d'aliéner, d'exclure, de gérer et d'utiliser. C'est la mise au travail de

ces dimensions complexes et croisées que nous analysons ici à travers des pratiques concrètes.

2. L'organisation et la vie collective autour du bien mis en commun

- 11 L'un des enjeux principaux travaillés par les interrogés est de savoir comment définir la répartition des différents droits et responsabilités des utilisateurs et gestionnaires des voitures. La question se pose de manière classique (c'est-à-dire selon les modalités de la propriété exclusive et absolue) dans le cas des arrangements entre voisins : ce sont les propriétaires légaux, titulaires de la carte grise et signataires du contrat d'assurance, qui gèrent l'entretien de la voiture, du moins en dernière instance ; les autres utilisateurs se limitent à participer aux frais selon des modalités convenues à hauteur de leur utilisation, sur la base des notifications d'utilisation sur un carnet prévu à cet effet dans la voiture ou sur un agenda partagé en ligne. Les propriétaires légaux se gardent généralement le droit de partager ou non la voiture, et éventuellement de la réparer, la vendre ou la détruire. C'est auprès d'eux qu'un utilisateur fait sa demande d'utilisation à chaque fois qu'il veut l'emprunter, à moins qu'un accord convenu de mise à disposition rende cette demande inutile, ce qui nécessite alors un système de réservation de la voiture amenant les utilisateurs, y compris les propriétaires attitrés, à réserver en avance la disponibilité de la voiture, sur un agenda partagé affiché dans la buanderie (cas de l'habitat participatif), sur une plateforme numérique, ou bien de manière directe auprès du propriétaire attitré (par exemple par texto). La question se pose différemment quand c'est une personne morale (en l'occurrence une association) qui est propriétaire de la voiture. Au-delà de l'arrangement pratique s'impose celui de l'organisation de la participation à une structure organisatrice. Ainsi, l'association des Partageurs a son bureau avec son président, son secrétaire et sa trésorière et des groupes réunis autour de chacune des voitures, groupes dont des représentants se réunissent dans un conseil d'administration et des réunions collégiales. De telles imbrications de niveaux de discussion et de délibération ne manquent pas de générer des débats, y compris celui d'identifier le niveau le plus approprié pour prendre des décisions communes. Se pose par exemple la question de savoir si les difficultés financières d'un groupe peuvent (doivent) ou non être compensées par la bonne santé financière des autres groupes (chaque groupe ayant son propre compte bancaire), si une voiture d'un des groupes peut (doit) être mise en partage avec les autres groupes (la question se pose en particulier pour une voiture utilitaire), si les représentants du bureau peuvent (doivent) prendre des décisions au nom des groupes, et s'il est attendu de chaque utilisateur qu'il participe au-delà de son groupe et de la simple utilisation de son véhicule. En un mot se pose la question de savoir dans quelle mesure chaque utilisateur (et en l'occurrence chaque groupe) est autonome ou bien interdépendant des autres. La question de l'organisation entre co-utilisateurs gestionnaires prend alors une place importante dans le dispositif, à la fois comme sujet de discussion, temps passé et énergie dépensée, mais également au niveau des enjeux symboliques qui touchent aux relations entre participants, ce qui ne manque pas de les affecter personnellement.
- 12 Avec ces exemples, la propriété des véhicules se retrouve dans les quatre niveaux du faisceau des droits de propriété mis en lumière par Elinor Ostrom et Edella Schlager

(1992), aussi bien en termes de droits que de devoirs. Au premier niveau, les utilisateurs partagent le droit d'utiliser le bien. Le partage d'une voiture engage un deuxième niveau, celui du partage des droits et devoirs de gestion, ouvrant les questions du degré d'organisation nécessaire, du collectif concerné, et des règles de fonctionnement. Cela peut engager un troisième niveau, supérieur dans la prise de responsabilité, celui du droit d'autoriser ou d'exclure des utilisateurs. Ces différents niveaux de droit de propriété n'entament pas nécessairement le dernier et quatrième niveau, le droit d'aliéner, donnant droit à la possibilité de vendre, de donner ou de détruire le véhicule. L'accès à la clé de la voiture est un point parmi d'autres qui cristallise l'usage pratique et symbolique de la propriété. Dans certains cas, tous les utilisateurs disposent d'une clé, mais il arrive que seul le propriétaire l'ait, ce qui suppose de s'assurer de la disponibilité du propriétaire au moment d'emprunter la voiture. Dans d'autres cas, les clés sont mises à disposition dans un endroit accessible à tous : elles se trouvent dans la buanderie collective dans l'habitat participatif à Ékoumène, et dans le garage (dont chacun a une clé) chez Myriam. Cela montre qu'en plus de poser des questions purement techniques, cette organisation souligne la question de la confiance réciproque entre les utilisateurs. Par ailleurs, les clés sont au centre d'un débat de fond dans le cas d'un des groupes de l'association Les Partageurs : Victor souligne que trois des sept ménages de son groupe ne disposent pas des clés de la voiture partagée, et que cela freine manifestement l'utilisation du véhicule par ceux qui doivent faire l'effort d'aller chercher la clé en plus d'aller chercher la voiture ; il souligne également que son groupe n'a pas les moyens de financer la configuration de nouvelles clés, et regrette le refus des membres du bureau de l'association de prendre en charge ce coût, tout en estimant que cette question devra être mise à l'ordre du jour d'une discussion globale au sein de l'association : cela rejoint en toile de fond la question du partage de la responsabilité du financement des voitures, illustrant l'observation selon laquelle faire d'un bien un bien « commun » soulève toujours la question du « commun à qui », tant au niveau de l'accès et de l'utilité que de la gestion, de la responsabilité, de la charge, et du partage de l'expérience vécue.

- 13 Dans tous les cas analysés, la question du partage des droits et des responsabilités à l'échelle d'un véhicule recoupe la question de la régulation des pratiques en termes de bonnes ou mauvaises utilisations et de sanctions éventuelles. Les règles explicitement convenues sont peu nombreuses : elles sont relatives d'une part au mode de réservation (sur agenda partagé, ou par texto...), au maintien d'un minimum de carburant, à l'information de l'emplacement où le véhicule est garé (quand il n'y a pas de place attitrée), aux modalités de participation aux frais, et à des modalités de participation à son entretien (propreté, gestion administrative et mécanique du bien), voire à la participation à l'organisation générale du dispositif. Les règles d'organisation ou de fonctionnement sont autant discutées que les modalités de la discussion elle-même car, évidemment, les règles convenues ne sont pas toujours respectées. Cela amène parfois la discussion sur le fait de formaliser ou non davantage les règles, ou bien au contraire de privilégier une logique de l'arrangement informel et de la confiance réciproque : « Pour l'assurance il y a besoin de faire un carnet avec les kilomètres, ça m'a gonflé, je préfère l'informel » (Annie). Les utilisateurs recherchent un « juste milieu », par définition toujours discutable, entre un trop et un trop peu de formalisme. Une interrogée raconte ainsi qu'elle n'osait pas utiliser la voiture de ses voisins en l'absence d'un cadre un tant soit peu formalisé, ce qui l'a amenée à les intégrer dans le dispositif mis en place par la communauté de communes de l'Ouest rhodanien : « Je trouvais ça rassurant

de les faire rentrer dans ce cadre, d'établir le système de remboursement des kilomètres, etc., plutôt que de payer une bouteille de temps en temps sans jamais savoir si ça convient » (Bénédictte). Pour autant, ce formalisme n'a rien de comparable avec celui à l'œuvre dans un rapport marchand imposant une vérification du compteur kilométrique et un état des lieux du véhicule au moment de prendre et de rendre le véhicule. En tous les cas, quelle que soit l'organisation retenue, les formes de sanction relatées dans le corpus de cette enquête sont faibles : les utilisateurs peuvent rappeler la règle par un mot laissé dans la voiture, par texto ou mail, ou à l'occasion des quelques réunions (la plupart des groupes parlent d'une réunion par an), mais ils renoncent à insister si la demande n'est pas entendue : « *Il écoute, mais n'entend pas. Dans ce cas on prend sur soi* » (Aline, Les Partageurs), dit l'une des enquêtées à propos d'un autre utilisateur qu'elle trouve irrespectueux des règles établies. Il n'est pas prévu par exemple de système d'exclusion ou de renvoi à une autorité tierce. Notons que cette situation contraste avec l'importance que donne Elinor Ostrom au travail de régulation, d'autosurveillance et de sanction, pensé comme nécessaire à la pérennité de la mise en commun des biens (Ostrom, 2010). À ce travail de régulation par le contrôle est préférée une forme de travail de la qualité des relations conviviales, ce qui peut se comprendre comme une forme de travail du commun (Flahault, 2018), mais ce qui peut dans le même temps camoufler un évitement du travail d'autorégulation collective.

- 14 Une autre forme de tension pragmatique se constate à propos du degré de l'utilisation des voitures. D'un côté, il y a l'enjeu que la voiture soit suffisamment disponible et de l'autre, l'enjeu qu'elle soit suffisamment utilisée. Si la voiture n'est pas assez souvent disponible quand l'utilisateur en a besoin, il serait préférable de disposer d'un véhicule exclusif. L'enjeu se focalise alors en grande partie sur la régulation des utilisations jugées trop accaparantes des voitures, comme dans le cas de demandes d'utilisation de la voiture pendant plus d'une journée, ou le reproche fait à l'une des utilisatrices de se réserver la voiture partagée tous les mardis. L'enjeu se focalise en particulier autour des plages horaires les plus demandées, en semaine dans le cas d'utilisation pour le travail, en week-end et pendant les vacances dans le cas d'utilisation pour le loisir : « *Nous avons un problème de besoin en simultané au moment des vacances, au final c'est le proprio de la voiture qui m'a laissé la voiture, c'est du vrai partage !* » (Annie). Cet enjeu de la disponibilité de la voiture pointe un paradoxe de la démarche : alors que les utilisateurs sont unanimes pour dire que le partage de la voiture vise à éviter que des voitures soient inutilisées et « *dorment dans les garages* », la démarche repose sur des véhicules suffisamment peu utilisés pour rester régulièrement disponibles. Dans le même temps, cela renvoie à la tension liée à l'excès inverse de l'enjeu de la disponibilité : l'enjeu que la voiture ne soit pas « *sous-utilisée* ». En effet, cette situation rendrait la démarche absurde, voire contre-productive aux yeux des utilisateurs qui dénoncent de manière unanime les voitures « *qui ne servent à rien* » : la mise en circulation de voitures partagées aboutirait paradoxalement à ajouter ou du moins à maintenir artificiellement des voitures, souvent vieilles et polluantes, dans le parc automobile au lieu de le délester ; sans compter, dans le cas de l'association Les Partageurs qui a acheté des voitures pour les mettre en partage, où la sous-utilisation grippe le modèle économique de la démarche. Ici encore se dégage la recherche d'un juste milieu toujours discutable entre deux excès, celui d'une surcharge qui rend le véhicule inutilisable et celui d'une sous-utilisation du véhicule qui rend absurde son entretien. D'aucuns peuvent juger que ces situations peuvent concerner tout autant n'importe quel véhicule privé ou commercial, mais il n'en demeure pas moins qu'elles

apparaissent particulièrement critiquables dans le cadre de démarches qui recherchent justement et explicitement à résoudre ces problèmes.

- 15 Enfin, un autre paradoxe central s'articule autour du degré de la simplicité de la démarche. D'un côté, les utilisateurs cherchent à s'arranger pour que la pratique d'usage soit la plus simple possible, ce qui se traduit en élaboration d'outils pour permettre la résolution quotidienne des problèmes pratiques tels que la réservation des véhicules, la disposition d'une clé, la place de parking, la jauge d'essence et la propreté... Mais, de manière *a priori* inattendue, la complexité de la mise en commun est elle-même recherchée et valorisée par les interrogés. En effet, ceux-ci tiennent explicitement à ce que la démarche ne soit pas « *trop simple, trop automatique* » (Adrien, Les Partageurs). D'une certaine manière, tant qu'elle n'est pas excessive, ils considèrent cette complexité comme une plus-value volontairement recherchée, car elle correspond aux attentes qui motivent leur démarche : « *C'est de pas fonctionner en automate. C'est de se repositionner par rapport à ses souhaits, à sa vie, tout simplement* » (Aline, Les Partageurs).

3. Des motivations plurielles, entre utilitarisme, rapport politique et rapport éthique au monde

- 16 Les interrogés font état de plusieurs sortes de motivations quant à leur pratique de partage de voiture. Celles-ci peuvent être classées en deux catégories majeures, comme nous y invitent les auteurs de l'anthropologie du don (Caillé, 2000) : des motivations utilitaires d'un côté et des motivations non utilitaires de l'autre. La mise en commun des voitures sert d'une part à réduire le coût d'un bien utile (pour se déplacer et transporter des objets), et d'autre part à constituer un support pour créer de la rencontre, du lien, du sens, et un cadre commun d'expériences régies par une éthique partagée.
- 17 La motivation utilitaire paraît évidente : il s'agit d'avoir accès à un véhicule en divisant son coût, ou, pour le dire autrement, il s'agit d'une recherche d'économie tout en maintenant la possibilité d'utiliser le bien. Cette motivation correspond à une situation particulière : le besoin ponctuel d'une voiture, que ce soit l'unique voiture du ménage ou bien une voiture supplémentaire d'appoint (ce qui amène Yann à dire qu'il dispose d'« *une voiture et demie* »). D'un côté l'utilisateur ne peut pas se passer complètement d'une voiture, car celle-ci vient compléter ses autres modes de déplacement à pied, en vélo ou en transport en commun. Une étude nationale confirme cette combinaison entre usage ponctuel de l'autopartage et usage quotidien du vélo ou des transports en commun (6t - Bureau de recherche, 2019). Ce mode de déplacement paraît souple et efficace, car il permet de choisir les horaires et les trajets tout en sécurisant les personnes et les objets transportés. D'un autre côté, ces besoins sont trop ponctuels pour justifier la propriété complète d'une voiture. Dans cette configuration, la voiture partagée paraît un bon compromis. Mais ce compromis peut perdre de son intérêt quand la situation personnelle change, modifiant le besoin d'utilisation de la voiture, que ce soit pour un changement professionnel, de lieu de résidence, ou du nombre de personne composant le ménage. Ce compromis perd également de son intérêt quand le coût de gestion du dispositif de partage paraît plus élevé que l'économie réalisée. En effet, la démarche suppose de supporter le coût du temps et de l'énergie dépensée à la coordination, celui de la négociation et de l'arrangement avec autrui, éventuellement

celui de la fréquentation de personnes dont on se passerait volontiers, et celui de l'exposition au jugement (ne serait-ce que de la crainte du jugement) lié aux attentes explicites et tacites, par exemple à propos de la propreté du véhicule ; enfin, le coût est celui de l'organisation et de l'anticipation que cette démarche suppose, car il faut penser à réserver la voiture à temps, voire prévoir les déplacements possibles (emplois du temps professionnel ou non) en fonction des disponibilités du véhicule, comme en témoigne cet interrogé : « *Quand je programme ou accepte un rendez-vous, je dois non seulement vérifier ma disponibilité, mais aussi celle de mon véhicule. C'est un réflexe à prendre* » (Adrien, Les Partageurs). En plus d'une certaine forme de charge mentale, cette anticipation s'accompagne de l'acceptation d'un temps de délai minimum pour s'assurer de la disponibilité du véhicule, et d'une forme d'interdépendance contraignante et génératrice d'incertitude. Cela dit, à en croire les personnes interrogées et dans le cas des utilisateurs non propriétaires, ces formes de contrainte et de charge mentale liées au partage d'une voiture sont largement compensées par l'évitement des contraintes et charges mentales liées à la possession d'une voiture : « *Je ne veux pas m'encombrer d'une voiture, avoir peur du vol, en avoir la responsabilité* » (Myriam). Il s'agit dès lors d'un transfert de contrainte, d'une forme de choix dans ses contraintes. Cela transparaît explicitement dans le témoignage de Victor, des Partageurs, qui, après avoir témoigné de l'engagement que représente pour lui la charge de la responsabilité technique de la voiture partagée de son groupe, défend l'idée que cette contrainte consentie est largement préférable à celle d'être responsable de sa propre voiture. Sous cet angle, les contraintes liées au partage de la voiture sont moins vécues comme telles que comme des choix assumés : « *Ce ne sont plus des contraintes, maintenant, parce qu'elles sont claires dès le départ, et qu'elles sont assimilées. C'est plus un mode de vie* » (Bénédicte).

- 18 Comme invitent déjà à le penser les éléments précédents, les motivations utilitaires ne sont ni uniques ni suffisantes, ce que démontre déjà en soi la valorisation d'une certaine forme de complexité de la démarche et des formes d'interdépendance entre utilisateurs. Les motivations non utilitaires se classent selon différentes catégories. Premièrement, il s'agit d'une recherche de lien social et de rencontre. Cette recherche est très différente d'une situation à l'autre et d'un utilisateur à l'autre. Elle est explicite dans le propos d'Adrien, l'un des fondateurs de l'association des Partageurs, qui se félicite des rencontres organisées entre utilisateurs autour d'un atelier mécanique ou d'un apéro. Victor remarque pour sa part que des Partageurs poursuivent parfois leurs discussions autour de l'utilisation de la voiture, à l'image de discussions par messages électroniques qui portent le titre d'un problème mécanique et qui se poursuivent par des sujets qui n'ont plus rien à voir. Il remarque également que le partage d'une voiture incite parfois à partager des expériences, à s'inviter mutuellement lors de déplacements (il inscrit explicitement sur les carnets de notifications quand il se rend à des soirées dansantes) et à s'inviter chez les uns et les autres. Plusieurs remarquent que cette pratique rassemble des personnes qui partagent généralement des formes d'éthique et des pratiques similaires. Myriam dit par exemple que « *ce sont des personnes qu'on va retrouver dans les marches pour le climat* ». Mais ils remarquent également que cette forme d'incitation au lien social ne se réalise pas toujours ni avec tout le monde. La présence de ce lien social est considérée comme une réussite si elle se réalise, mais son absence ne constitue pas pour autant un échec, étant donné qu'il ne s'agit pas d'un objectif explicite. Mais, tout de même, remarquent ces mêmes personnes, « *on reconnaît tout de suite* » ceux qui ne participent pas à ce type de lien social : « *Ils ne se manifestent*

que quand il y a un problème » ; « Il n'y a jamais de discrimination envers eux », mais, tout de même, « ils sont un peu en dehors de l'esprit » (Victor, Les Partageurs). Cela montre qu'une certaine attente, tout en n'étant pas formellement obligatoire, est tout de même latente et tacite, en plus d'être concrètement incitée.

- 19 Par ailleurs et de manière clairement non utilitaire, les personnes qui mettent leur propre voiture en partage déclarent le faire non pas « pour faire de l'argent », mais pour être utiles aux autres. Confirmant les analyses des auteurs de la revue MAUSS qui estiment que toute motivation altruiste réalise dans le même temps une motivation tournée vers soi-même (Douglas, 1999), cette motivation désintéressée se retrouve en particulier chez les personnes qui disposent d'une voiture qui ne leur sert pas beaucoup et qui en ressentent une certaine forme de culpabilisation. Cela se retrouve par exemple dans cette citation d'une interrogée qui a hérité de la voiture de son père : « Autant qu'elle serve à quelqu'un si elle ne sert pas beaucoup à nous. [...] C'est dommage d'être propriétaire d'une voiture et que personne ne puisse bénéficier de cette voiture qui ne servait à personne les trois quarts du temps, même plus que ça, 90 % du temps, et quand je suis tombée sur le flyer [du dispositif organisé par la collectivité] je me suis dit chouette, cette voiture va pouvoir bénéficier à d'autres personnes. Elle est pratique, quand même, ce serait bien qu'elle soit pratique pour d'autres personnes » (Myriam).
- 20 Autre type de motivation anti-utilitaire, certains utilisateurs parlent de leur pratique sous le registre de l'engagement politique et de l'intérêt général, pour éviter la pollution due à l'utilisation des voitures qui se traduit en termes de CO₂ répandus dans l'atmosphère, d'utilisation d'énergie fossile, de coût écologique de la construction des véhicules et de leur entretien jusqu'à leur destruction. Le discours développe aussi parfois le thème de l'autogestion, de la reprise en main de son destin individuel et collectif contre l'aliénation de la société moderne, et de la résistance à l'individualisme et à la distanciation sociale. Ces différents arguments apparaissent de manière très marquée dans les entretiens auprès des interrogés les plus engagés politiquement, qui présentent leur pratique dans un ensemble plus vaste de pratiques similaires, qui vont des formes de consommation éthique aux participations à différentes formes de luttes sociales et de planifications urbanistiques. « Moi, ce que je me contente de faire, c'est de montrer l'exemple dans le plus de domaines possible de ma vie », indique ici Victor (Les Partageurs), insérant la démarche de l'autopartage parmi ses autres engagements « citoyens ». Plusieurs interrogés appellent ainsi à l'idée de développer la démarche de l'autopartage en soutenant qu'il s'agirait d'une nette amélioration pour l'ensemble de la société, aussi bien d'un point écologique que d'un point de vue social, sans oublier la dimension d'apprentissage par l'expérimentation concrète.
- 21 Sans nier l'importance de ces justifications en termes d'intérêt général, souvent présentes dans les discours recueillis, il convient cependant de remarquer qu'il est parfois nécessaire de « gratter un peu » pour leur donner réellement corps politiquement, comme le dit Bénédicte. Celle-ci souligne que sa pratique de partage de voiture fait sens avec ses sympathies écologistes, décroissantes et anti-consuméristes, mais cette pratique d'autopartage ne relève à ses yeux que d'une « petite échelle », « une goutte d'eau », et elle ne l'empêche pas par ailleurs d'être tout de même propriétaire d'une voiture et de prendre l'avion. Notre propos ici n'est pas de relever une critique de la démarche en termes d'écart entre le discours affiché et la pratique observable, ni en termes d'évaluation d'une (impossible) cohérence globale, mais bien de relever une analyse en termes de type de motivations. En effet, cette situation nous paraît relever

du décalage entre ce que Luc Boltanski et Ève Chiapello nomment les « *motifs réels d'engagement* », qui touchent personnellement les acteurs, et les « *justifications* », qui servent à les rendre intelligibles et défendables dans le débat public (Boltanski et Chiapello, 1999). Plus précisément, il nous semble que le type de motivation la plus profonde de l'ensemble des interrogés, celui qui s'impose de lui-même sans même que l'on ait à leur poser explicitement la question, relève de formes d'engagements davantage éthiques que politiques. La différenciation entre éthique et politique peut paraître ténue, surtout dans le cas d'engagements relatifs à la « *politique du quotidien* » qui cherchent moins à « *changer la société* » (le droit, les institutions) qu'à « *changer la vie* » (le travail, les loisirs, l'habitat, le cadre de vie...) (Hatzfeld, 2005). Toujours est-il que l'éthique, comprise comme des manières de penser et d'agir, ne se traduit pas nécessairement en termes de justifications dans le débat public au nom de principes généralisables, à la différence de la politique (et tout autant de la morale). De manière significative, tous les interrogés ne développent pas de discours général quant à l'utilisation de la voiture alors qu'ils témoignent tous de leur propre rapport à la voiture, d'un point de vue personnel, incarnée dans leur propre vie. C'est pourquoi les interrogés valorisent la démarche du partage qui les éloigne d'une utilisation « *automatique* » de la voiture : ils préfèrent s'obliger aux formes d'interdépendance de la discussion et de l'arrangement, et cherchent des manières jugées plus riches de se déplacer. Un utilisateur donne ainsi le récit des rencontres possibles quand on se déplace à pied ou à vélo, alors qu'« *on ne s'arrête pas pour se saluer quand on se croise en voiture* » (Victor, Les Partageurs). Un autre valorise la prise de distance à la voiture et au travail généré par le fait que cet outil de travail n'est pas toujours disponible (Adrien, Les Partageurs). Une autre encore valorise l'idée que les manières de se déplacer et leurs coûts respectifs deviennent des sujets de questionnement, aussi bien individuel que partagé (Alice, Les Partageurs), participant ainsi à l'« *extension du domaine de ce qui se discute* », compris comme la mise en discussion de pratiques et d'idées qui sont généralement tenues comme relevant du privé, de ce qui ne se discute pas, faute de dispositifs qui en incitent le questionnement réflexif (Servain, 2020). Ainsi, en partageant leur voiture, les interrogés réalisent en partie un mode de vie auquel ils aspirent et qu'ils relient à d'autres types de pratiques quotidiennes, sociales et existentielles. Notons au passage que cette dimension éthique relève d'une forme d'instabilité potentielle : les utilisateurs se retirent du dispositif, ou n'y participent pas vraiment s'ils n'y trouvent pas leur compte en termes non seulement d'intérêts utilitaires, mais aussi d'intérêts non utilitaires, en particulier si les échanges avec les autres co-utilisateurs ne se révèlent pas satisfaisants. Une interrogée raconte ainsi qu'elle préfère emprunter la voiture de sa voisine avec qui elle nourrit de nombreux échanges de services plutôt que d'utiliser la voiture partagée, davantage pour des raisons de qualité du lien social entre protagonistes que pour des raisons pratiques. Cette remarque rejoint l'observation selon laquelle le partage d'une voiture ne s'organise pas seulement autour de l'accès à un bien utile : il s'agit tout autant de partager un cadre d'expérience commun, un milieu, un monde sensible constitué d'inter-relations.

- 22 De fait, les motivations non utilitaires s'entremêlent aux motivations utilitaires dans les témoignages. Cela se perçoit bien dans les récits qu'ils donnent quand on leur demande de préciser les différentes étapes qui les ont amenés à adopter la démarche de l'autopartage. Chacun d'entre eux fait état d'un événement qui fait « *déclic* » dans une situation particulière de changement, celle-ci se présentant comme l'occasion de

réaliser des idées déjà présentes et qui prennent une nouvelle résonance. Le « déclic » s'inscrit ainsi dans un terrain disposé à orienter la situation de changement dans une certaine direction. Prenons l'exemple de Yann qui en est venu à proposer de partager sa voiture avec ses voisins. Quand il s'avère que sa voiture nécessite des frais pour pouvoir passer au contrôle technique, il se met à envisager de s'en débarrasser, bien qu'il en voie l'utilité ponctuelle, par exemple pour se rendre au travail quand il pleut. Cette idée de s'en débarrasser fait écho à deux événements qui l'ont précédé de peu. Premièrement, son emploi s'est singulièrement rapproché de son domicile un an auparavant, ce qui l'amène à s'y rendre en vélo électrique, rendant l'utilisation de sa voiture très ponctuelle. Deuxièmement, presque en même temps que l'événement du contrôle technique, la voiture de leur voisin subit un accident. La configuration rend envisageable et même intéressante l'hypothèse de mettre la voiture en partage entre les deux ménages. Mais ces événements prennent également sens dans un contexte plus global : les voisins s'entendent bien et estiment qu'ils peuvent se faire confiance ; Yann connaissait déjà la pratique de l'autopartage par des connaissances personnelles (son frère) ; et enfin cette démarche relève pour lui d'une cohérence avec un ensemble d'idées qu'il développe depuis longtemps : animateur nature, il était éthiquement gêné à l'idée d'utiliser régulièrement sa voiture, et l'utilisation d'un vélo électrique un an avant le partage de sa voiture participait déjà de cette éthique. Le déclic prend ainsi sens dans un processus plus global : « *c'était l'occasion de passer le pas* » (Yann). Les éléments diffèrent du récit d'une personne interrogée à l'autre, mais au-delà de leurs différences se retrouvent des trames similaires : Victor, des Partageurs, parle d'un même « *déclic* » quand il se retrouve dans des bouchons et se fait dépasser par un vélo, ce qui l'amène à se rendre au stand de l'association des Partageurs alors qu'il tient lui-même un stand lors du forum Déclic-Climat ; les habitants de l'habitat participatif Ékoumène estiment que le partage des voitures relève de la même logique que le partage de leur habitat tout en attendant concrètement d'avoir besoin de le faire quand plusieurs voitures se trouvent inutilisables (endommagées, volées...); Bénédicte est déjà convaincue que le dispositif d'autopartage présenté par la communauté d'agglomération lui permettra de compenser le manque de service de location de son nouveau lieu de résidence, d'autant plus qu'elle avait déjà entendu parler de ce genre de démarche dans son emploi précédent (dans le secteur des transports) et qu'elle reste décidée à ne pas devenir propriétaire d'une voiture. Annie a de son côté « *saisi une opportunité qui a été un accident* ». Ces témoignages reprennent des éléments similaires, même si tous ne se retrouvent pas systématiquement : un changement dans les besoins de déplacement (souvent lié au travail et/ou à la résidence, quelquefois à un changement de la composition du ménage), d'un changement lié à une voiture privée (souvent une voiture rendue inutilisable, quelquefois au contraire l'acquisition d'un véhicule sans en avoir réellement l'utilité), combiné avec un engagement progressif qui prend le temps de mûrir, et des formes de confirmation de dispositions éthiques déjà présentes en amont. Ajoutons la connaissance théorique préalable de la démarche, dans un contexte où cette démarche est peu répandue et peu connue (les personnes interrogées ont été informées de ce genre de pratiques par leurs réseaux personnels et associatifs, ou bien sensibles à la communication publique des collectivités organisatrices), la possibilité technique de mobiliser des véhicules disponibles (la voiture en fin de vie apparaît alors comme une aubaine) et la possibilité de rassembler des personnes potentiellement intéressées autour de cette démarche. Les membres fondateurs de l'association Les Partageurs témoignent que cela peut demander du

temps et de l'énergie, et peut se concrétiser par une forme de pari pour lancer les dispositifs sans savoir où cela va mener.

Conclusion. Vers une transition écologique ?

- 23 L'une de nos premières interrogations au fondement de cette enquête visait à savoir si la pratique de l'autopartage relevait d'un signal faible participant à une forme de transition vers une société plus écologique, dans laquelle « *la bagnole aura cessé d'être besoin* », comme l'appelait de ses vœux André Gorz (1973). Notre enquête ne dispose pas d'assez d'éléments pour y répondre de manière complète et assurée, mais elle esquisse tout de même quelques éléments.
- 24 Notons tout d'abord que la pratique de l'autopartage peut potentiellement aboutir au même effet rebond paradoxal que celui qu'a formulé Aurélien Bigo à propos des transports en commun (Bigo, 2020) : il n'est pas tout à fait certain que la pratique de l'autopartage amène à ce qu'il y ait moins de voitures sur les routes et moins d'émissions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère. Pour autant, et cette fois de manière tangible, nous constatons la diminution concrète de voitures dans le corpus interrogé – citons l'exemple de l'habitat participatif interrogé : les sept habitants répartis en quatre ménages se partagent deux voitures, alors qu'ils en possédaient six auparavant.
- 25 Plus globalement, nous retenons une intéressante volonté de « *complexité* » de l'usage de l'automobile exprimée lors des entretiens : se confronter à l'autopartage permettrait de sortir de la facilité, de l'automatisme de la voiture individuelle toujours disponible sans besoin de planifier son usage. Ce rapport à l'usage de la voiture renvoie à des expérimentations en termes de sobriété volontaire (Rumpala, 2018) qui relèvent à nos yeux de la transition écologique au-delà du strict point de vue énergétique et quantitatif. Ces pratiques correspondent, d'une manière peut-être plus large encore, à une évolution profonde des rapports à la propriété, et plus exactement à un déclin des formes exclusives et absolues de la propriété au profit de modalités alternatives de la propriété (Denèfle, 2016), aussi bien dans le cadre des nouvelles formes du capitalisme que dans ses alternatives (Schwerer, 2017). Notons en tout cas que, aux côtés des mises en commun de voitures entre particuliers, telles que les formes de partage que nous avons étudiées dans cette enquête, se développent de plus en plus de services d'autopartage, public ou marchand (Adetec, 2017).
- 26 Par ailleurs, il conviendra de mesurer si de telles pratiques et valeurs vont durer dans le temps, au-delà des quelques années d'expériences observées dans notre corpus. Il faudra également mesurer comment elles pourraient se développer auprès de publics beaucoup plus larges et divers que ne l'est notre panel d'enquête. Selon Yannick Rumpala (2018), « *même si des individus peuvent trouver des motivations dans ce type d'engagement personnel, la difficulté pour de telles valeurs reste de gagner un soutien large. Elles sont de plus face à des infrastructures de consommation qui ont non seulement une force d'inertie, mais qui continuent aussi à pousser dans un sens contraire de stimulation des désirs matériels* ». La relative homogénéité des profils sociaux des personnes interrogées n'est sans doute pas le fruit d'un hasard : elle rejoint le regard porté par plusieurs d'entre elles qui observent (et regrettent) leur entre-soi social et culturel. Ce regard corrobore les études sociologiques qui montrent que ce type de pratiques politiques et éthiques se concentrent très majoritairement dans un milieu social de classes moyennes et

supérieures possédant davantage de capital culturel que de capital économique, travaillant dans les milieux de l'enseignement, du médical et du social (Bacqué et Vermeersch, 2007). Par ailleurs, les récits des mises en partage des voitures font état de configurations singulières qui recourent de nombreux éléments et facteurs explicatifs, même si tous ne sont pas toujours présents : besoin ponctuel (ni trop ni trop peu) de voiture, contexte de changement de besoins par rapport aux déplacements, changement de l'état d'une voiture existante (le plus souvent un véhicule rendu inutilisable), connaissance préalable de la pratique de l'autopartage, résonance autour d'une éthique particulière, possibilité pratique de mobiliser des personnes volontaires et des véhicules disponibles (c'est-à-dire peu utilisées) autour de cette démarche. Notons d'ailleurs que ces configurations n'obligent pas au partage de voiture, car il est toujours possible d'opter pour des solutions alternatives, à commencer par la location ponctuelle de véhicule ou l'achat d'un véhicule qui ne sera que peu utilisé. Il s'agit donc de se montrer prudent quant à l'hypothèse d'une transition culturelle et sociale de grande ampleur à partir de ces pratiques. Limitons-nous à dire, et ce n'est pas rien, que ces pratiques modifient singulièrement la vie des personnes qui les expérimentent, et qu'elles sont connectées par capillarité et par effet de halo aux autres rapports aux mondes auxquels elles participent.

- 27 Les expérimentations locales d'autopartage entre particuliers restent pour l'instant peu documentées, car relevant le plus souvent de pratiques informelles spontanées peu, ou pas, encadrées par les institutions. Cette capacité à s'auto-organiser constitue probablement la principale force de cette pratique montrant la capacité d'innovation des communautés d'habitants qui n'ont pas besoin de manuel pour faire une transition concrète (Renouard *et al.*, 2020). Des guides pratiques de l'autopartage entre particuliers commencent cependant à apparaître ces dernières années qui pourraient faciliter la diffusion de ces pratiques (Adetec, 2017). Enfin, du point de vue des politiques publiques, l'autopartage est actuellement principalement utilisé par des personnes qui utilisent les transports en commun et qui ne disposent pas de voiture individuelle (6t-bureau de recherche, 2019). Pour que l'autopartage participe davantage à la réduction de l'usage de la voiture, les propriétaires actuels de véhicule devraient être une population cible prioritaire. Un système de prime à la séparation d'une voiture couplé à un passage à l'autopartage pourrait par exemple être envisagé.

BIBLIOGRAPHIE

6t- Bureau de recherche, 2019, *Enquête nationale sur l'autopartage*, Ademe presse.

Adetec, 2017, *Partager une voiture pourquoi pas vous, guide pratique de l'autopartage*, SMTC.

Boltanski L., Chiapello È., 1999, *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris, Gallimard.

Bacqué M.-H., Vermeersch S., 2007, *Changer la vie ? Les classes moyennes et l'héritage de mai 68*, Ivry-sur-Seine, Les Éditions de l'Atelier.

Bigo A. 2020, *Les transports face au défi de la transition énergétique. Explorations entre passé et avenir, technologie et sobriété, accélération et ralentissement*, thèse de doctorat de sciences économiques, Institut polytechnique de Paris.

Broca S., 2016, « Les communs contre la propriété ? Enjeux d'une opposition trompeuse », *SociologieS*, <https://doi.org/10.4000/sociologies.5662>.

Caillé A., 2000, *Anthropologie du don. Le tiers paradigme*, Paris, Desclée de Brouwer.

Castex É., Frère S., Groux A., 2017, « La prise en compte des innovations en matière de mobilité dans la planification urbaine : le cas des Services de transports personnalisés (STP) », *Développement durable & territoire*, vol. 8, n° 2, <https://doi.org/10.4000/developpementdurable.11780>.

Cordier B., 2013, « Les trois formes d'autopartage destinés aux particuliers », *Transports urbains*, n° 122, p. 10, <https://doi.org/10.3917/turb.122.0010>.

Cordier B. (dir.), 2009, *L'autopartage entre particuliers*, rapport pour le compte de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) et du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire (MEEDDM), http://www.adetec-deplacements.com/rapport_autopartage_sphere_privee.pdf.

Coriat B. (dir.), 2015, *Le retour des communs. La crise de l'idéologie propriétaire*, Paris, Les Liens qui libèrent.

Collectif, 2019, *Gilets jaunes. Jacquerie ou révolution*, Montreuil, Le Temps des cerises.

Dardot P., Laval C., 2014, *Commun. Essai sur la révolution au XXI^e siècle*, Paris, La Découverte.

Denèfle S. (dir.), 2016, *Repenser la propriété. Des alternatives pour habiter*, Rennes, PUR.

Douglas M., 1999, « Il n'y a pas de don gratuit », in Douglas M., *Comment pensent les institutions*, Paris, La Découverte, p. 163-178.

Emerich Y., 2017, « Propriété exclusive ou exclusivité », in Cornu M., Orsi F., Rochfeld J. (dir.) : *Dictionnaire des biens communs*, Paris, PUF, p. 979-983.

Engels X., Hély M., Peyrin A., Trouvé H., 2006, *De l'intérêt général à l'utilité sociale. La reconfiguration de l'action publique entre État, associations et participation citoyenne*, Paris, L'Harmattan.

Flahault F., 2018, « Pour une conception renouvelée du bien commun », francoisflahault.fr/biencommun.php.

Frère S., Castex E., Mathon S., 2018, « Les services de mobilité partagés peuvent-ils aider la métropole lilloise à améliorer la qualité de l'air ? », *Pollution atmosphérique*, n° 237-238, https://www.appa.asso.fr/wp-content/uploads/2020/03/Frere_Castex_Mathon_2018.pdf.

George J., 2016, « Qu'en est-il de la théorie générale de la propriété ? Bilan et perspective », in Denèfle S. (dir.), *Repenser la propriété. Des alternatives pour habiter*, Rennes, PUR, p. 33-41.

Goetz A., septembre-octobre 1973, « L'idéologie sociale de la bagnole », *Le sauvage*.

Hatzfeld H., 2005, *Faire de la politique autrement*, Rennes, PUR/Association pour la démocratie et l'éducation locale et sociale.

Luzi J., Le Maître P., 2018, « Les pâturages de l'espérance. Communs, commun et communautés », *Écologie et Politique*, n° 57, p. 99-115, <https://doi.org/10.3917/ecopo1.057.0099>.

Nicolas Le-Strat P., 2016, *Le travail du commun*, Rennes, Éditions du commun.

- Ostrom E., Schlager E., 1992, « Property-Rights Regimes and Natural Resources : A Conceptual Analysis », *Land Economics*, n° 68, Madison, University of Wisconsin Press, p. 249-262.
- Ostrom E., 2010 (1990), *Gouvernance des biens communs. Pour une nouvelle approche des ressources naturelles*, Louvain-la-neuve, De Boeck.
- Parance B., de Saint-Victor J., 2014, *Repenser les biens communs*, Paris, CNRS Éditions.
- Renouard C., Beau R., Goupil C., Koenig C., 2020, *Manuel de la grande transition. Former pour transformer, Campus de la transition*, Paris, Les Liens qui libèrent.
- Rumpala Y., 2018, « Quelle place pour une “sobriété heureuse” ou un “hédonisme de la modération” dans un monde de consommateurs : Entre (re)construction d’un ethos et tensions non résolues », *L’Homme & la Société*, n° 208, p. 223-248, <https://doi.org/10.3917/lhs.208.0223>.
- Servain P., 2022, « Quand habiter devient un commun. Discussion sur le concept du commun autour du cas des habitats participatifs », *Écologie et politique*, n° 65, <https://doi.org/10.3917/agen.007.0019>.
- Servain P., 2020, *Faire de l’habitat un espace commun. Le travail d’appropriation habitante dans les habitats participatifs*, thèse de sociologie, Université de Brest, Labers.
- Schwerer C.-A., 2017, *Partage, le nouveau stade du capitalisme*, Lormont, Le Bord de l’eau, 127 p.
- Sheller M., Urry J., 2006, « The new mobilities paradigm, *Environment and Planning A* », vol. 38, n° 2, p. 207-226.
- Weistein O., 2017, « Bien de club (approche économique) », in Cornu M., Orsi F., Rochfeld J. (dir.), *Dictionnaire des biens communs*, Paris, PUF, p. 84-86.

RÉSUMÉS

L'autopartage entre particuliers consiste à mettre une ou plusieurs voitures en commun entre plusieurs ménages. Plusieurs formes existent : prêt régulé de voitures entre proches, achat en commun, montage d'une association, utilisation d'un service de mise en relation mis en place par une collectivité territoriale... À partir d'entretiens menés auprès de praticiens de chacune de ces modalités, l'enquête interroge les motivations à participer à de telles démarches, en termes d'intérêt économique, de choix éthiques et de justifications politiques. S'intéresser aux modalités pratiques ainsi qu'aux enjeux discutés en termes d'organisation et de communication permet d'analyser des expérimentations donnant à voir des rapports différents à la propriété.

Car-sharing between individuals consists of sharing one or more cars between several households. Several forms exist : regulated loan of cars between relatives, joint purchase, assembly of an association, use of a service of putting in relation set up by a local authority... Based on interviews with practitioners of each of these modalities, the survey questions the motivations for participating in such approaches, in terms of economic interest, ethical choices and political justifications. Looking at the practical modalities as well as the issues discussed in terms of organization and communication makes it possible to analyze experiments giving different relationships to property.

INDEX

Mots-clés : commun, mobilité, voiture, partage, expérimentation sociale, écologie, propriété

Keywords : community, mobility, car, sharing, social experimentation, ecology, property

AUTEURS

PIERRE SERVAIN

Pierre Servain est docteur en sociologie. Il est l'auteur d'une thèse sur le travail de mise en commun de l'habitat dans les habitats participatifs.

Univ. Brest, LABERS UR3149, F29238 Brest, France

pierre.servain@univ-brest.fr

JÉRÔME SAWTSCHUK

Jérôme Sawtschuk est maître de conférences en aménagement de l'espace et urbanisme. Ses travaux de recherches portent sur les transitions écologiques et les dynamiques des socio-écosystèmes.

Univ. Brest, LABERS UR3149, F29238 Brest, France

jerome.sawtschuk@univ-brest.fr

DARGENTAS MAGDALINI

Dargentas Magdalini est maître de conférences en psychologie sociale, ses travaux de recherche portent sur les représentations sociales appliquées à la santé et à l'environnement.

Univ. Brest, LP3C, F29238 Brest, France

dargentas@univ-brest.fr

NICOLE ROUX

Nicole Roux est maîtresse de conférences en sociologie. Ses travaux de recherches portent sur les engagements collectifs, associatifs, syndicaux, politiques, la focale actuelle porte sur l'environnement et l'écologie.

Univ. Brest, LABERS UR3149, F29238 Brest, France

nicole.roux@univ-brest.fr

CAMILLE NOÛS

chercheur.es, travaillent au laboratoire Cogitimus, France