



## Autopartage entre particuliers en zone peu dense

22/02/21

Dans cette note, nous examinons une série d'expériences d'autopartage entre particuliers qui ont été tentées dans des villages ou des petites villes avec plus ou moins de succès.

Un groupe d'autopartage comprend typiquement cinq à dix prêteurs dont les voitures sont empruntées par cinq à quinze personnes. Sauf exceptions, les emprunteurs font entre 5 et 15 sorties par an. Chaque voiture fait une petite centaine de kilomètres par sortie pour un total de 300 à 2000 km par an. L'emprunteur verse au prêteur un montant de 25 à 36 cts / km, carburant compris. Diverses formules permettent de traiter la question de l'assurance et d'un éventuel malus.

Si les emprunteurs ne recourent à l'autopartage que de façon occasionnelle, c'est parce qu'ils y voient une solution de secours bien plus qu'un moyen de transport régulier. Cet usage occasionnel ne permet généralement pas de justifier la mise en place d'un système de libre-service.

Les expériences qui fonctionnent le mieux ont été lancées et/ou portées par des emprunteurs qui y trouvent leur propre intérêt. L'animateur typique est une personne sans voiture ou un ménage disposant d'une seule voiture et qui a mis en place ses propres alternatives de mobilité (marche, vélo, train, covoiturage).

Pour qu'une personne de ce type puisse créer un groupe d'autopartage dans son village et le faire fonctionner dans la durée, il faut que la tâche soit la plus légère possible. Il y a deux façons d'obtenir cette légèreté : faire prendre en charge l'essentiel du travail par la collectivité ou réduire drastiquement les tâches d'organisation. Nous pensons qu'il est intéressant de combiner ces deux approches.

## Sommaire

Cette note.....	3
Quatre formules ont été testées.....	3
Rouler avec la voiture de ses voisins et avec leur assurance.....	3
Rouler avec la voiture de ses voisins et une assurance spéciale.....	4
Rouler avec une voiture qu'un voisin a mis en libre-service.....	5
Rouler avec une voiture achetée en commun.....	6
Leçons des expériences examinées.....	6

## Cette note

Notre association regroupe des citoyens de Bourg-en-Bresse et de sa périphérie en vue de promouvoir l'écomobilité dans les déplacements ville-campagne. Depuis 2013, nos activités incluent une veille, de la recherche, des tests, des animations et des échanges avec les acteurs locaux. Nous travaillons à promouvoir toutes les alternatives à l'auto-solo. Est-ce que l'autopartage en est une ?

### Autopartage et auto-solo

L'autopartage, c'est la possibilité d'emprunter une voiture si l'on n'en a pas et généralement ... de la conduire en solo. À première vue, ce n'est pas une solution pour qu'il y ait "moins de voitures autour des villes" (notre devise). Et pourtant, c'est un service indispensable si l'on comprend ...

- qu'une des plus fortes motivations pour lâcher son volant, c'est d'avoir une voiture de moins dans la famille et d'économiser ainsi plusieurs milliers d'euros par an,
- que c'est possible s'il existe de bonnes alternatives : covoiturage, deux-roues, autocar, train,
- mais que ces bonnes alternatives ne couvrent jamais la totalité des besoins de déplacement de la famille
- et qu'il faut donc une solution de dépannage en dernier recours. C'est ce qu'apporte une voiture en autopartage à condition qu'elle soit garée à proximité et qu'on puisse aller la chercher à pied ou à vélo.

### Autopartage des villes, autopartage des champs

Est-il possible d'offrir un bon service d'autopartage dans les communes périurbaines et rurales ? Ne comptons pas trop sur les multinationales et les start-ups de la mobilité. Elles sont trop occupées à se disputer des parts de marché dans les grandes villes pour s'intéresser aux zones peu denses dans lesquelles il y a peu d'argent à faire. À terme, la concurrence va certainement optimiser les services d'autopartage en ville et ne fera probablement pas émerger de solutions bien adaptées aux zones peu denses.

Pourtant, nous croyons que ces solutions existent. Elles se dessinent actuellement sous trois formes : (1) mettre en libre-service un véhicule municipal lorsqu'il n'est pas utilisé pour les besoins du service, (2) subventionner une entreprise pour qu'elle mette une voiture en libre-service ou (3) organiser le prêt des voitures entre particuliers. Dans cette note, nous nous intéressons à cette troisième option.

## Quatre formules ont été testées

### Rouler avec la voiture de ses voisins et avec leur assurance

#### L'expérience de Crest Autopartage

Crest est une commune de 8000 habitants située dans la Drôme. Crest Autopartage a été créé en 2015 par un groupe d'amis. Le système s'est étendu par le bouche-à-oreille. Au bout de deux ans, l'association avait 30 adhérents et sept voitures en prêt. Actuellement chaque véhicule est emprunté environ 15 fois par an. Chaque emprunteur sort en moyenne 10 fois par an. La sortie moyenne est de l'ordre de 100 km. L'expérience de Crest-Autopartage a servi de modèle à d'autres projets dans les environs.

L'emprunteur est informé des conditions faites par l'assureur du véhicule et il s'engage en connaissance de cause à rembourser au prêteur la franchise et le malus en cas d'accident. L'association conserve un chèque de caution de 500 €, non encaissé, permettant de garantir ce remboursement si nécessaire.

L'emprunteur paie entre 26 et 32 cts par kilomètre selon la catégorie de la voiture. Ce prix comprend le carburant. Il est payé en fin de trimestre lors d'un pique-nique où se règlent les petits problèmes.

Le rôle de l'association est surtout de sécuriser l'autopartage en écartant les demandes d'adhésion qui présentent des risques et en collectant les chèques de caution. Concrètement, l'association n'a pas grand-chose à gérer et ses charges de fonctionnement sont couvertes par une cotisation de 5 € par an.

Voir notre [étude](#) réalisée en 2017.

#### L'expérience d'autosBus dans l'Ain

À Journans (450 habitants dans l'Ain), il y a une pratique d'autopartage depuis quatre ans entre quelques personnes qui se connaissent bien. Le système est inspiré de celui de Crest. En 2021, trois voitures appartenant à deux familles ont été prêtées à cinq personnes. Il n'y a pas plus de cinq sorties par véhicule ou par emprunteur chaque année. La sortie moyenne ne dépasse pas 100 km. Les emprunteurs remboursent 30 cts par kilomètre, carburant inclus, quel que soit le véhicule.

Un contrat est établi pour chaque véhicule, signé par le propriétaire et conservé dans le véhicule. Il inclut un carnet de bord que chaque emprunteur signe à sa première sortie et une fiche descriptive (immatriculation, accessoires, conditions de l'assurance, conditions de prêt). Le contrat renvoie à un règlement pour tous les détails des prêts. Ce règlement prévoit que l'emprunteur rembourse la franchise et le malus cumulé en cas d'accident responsable. Le prêteur et l'emprunteur se contactent pour la réservation et la remise des clés. L'emprunteur prend une photo du carnet de bord à la fin de chaque sortie et rembourse le prêteur, généralement à la fin du semestre à l'occasion d'un apéro partagé.

Ici, c'est l'association autosBus qui sécurise l'autopartage. Elle n'est pas garante des personnes inscrites et sa responsabilité n'est pas engagée en cas de défaillance du prêteur ou de l'emprunteur. Elle joue un rôle de tiers de confiance en ce sens qu'elle peut refuser l'adhésion d'une personne s'il y a un doute sur sa probité, ce qui n'est jamais arrivé. Chaque début d'année, l'emprunteur remet à l'association le détail de ses sorties de l'année précédente, sa cotisation (5 €) et un chèque de caution non encaissé (500 €) qui correspond à peu près à ce qu'il devrait rembourser en cas d'accident responsable

La préparation des contrats et la tenue des statistiques représente quelques heures de travail par an. Cette tâche est faite par un des habitants qui utilise l'autopartage de façon occasionnelle et qui évite ainsi l'achat d'un second véhicule.

Notre association est prête à jouer le même rôle dans d'autres villages de la périphérie de Bourg-en-Bresse à condition que le recrutement des prêteurs, la préparation des contrats, la collecte des chèques de caution et la tenue des statistiques soient assurés localement. En 2019, un habitant d'un autre village des environs a envisagé d'adopter notre système pour éviter de remplacer son second véhicule accidenté, mais il a reculé devant le travail d'organisation que cela impliquait.

## Rouler avec la voiture de ses voisins et une assurance spéciale

#### L'expérience d'Adetec

Une expérience, lancée en 2017 à l'initiative d'Adetec avec l'aide de l'Ademe a concerné les agglomérations de [Tarare](#) et de Clermont-Ferrand. Les prêteurs et emprunteurs sont accompagnés individuellement et une assurance complémentaire permet de préserver le bonus/malus de tous les utilisateurs des véhicules en cas d'accident. Le coût de l'assurance (1680 €/an chez Groupama pour l'ensemble des véhicules) est payé par les collectivités.

L'emprunteur paie de 25 à 36 cts / km selon la voiture, carburant compris. Selon le [bilan](#) fait au bout de deux ans, 66 candidats sérieux ont été contactés et il y a eu 27 prêteurs et 41 emprunteurs actifs.

Chaque véhicule a été emprunté en moyenne 20 fois par an. Chaque emprunteur sort en moyenne 13 fois par an. La sortie moyenne est de 83 km.

Le recrutement des conducteurs et des passagers est passé par des acteurs relais en se greffant sur des réunions existantes et en répétant plusieurs fois les contacts. L'expérience montre que la communication traditionnelle et les réunions publiques sont loin de suffire.

En 2020, au bout de 3 ans, il n'y avait eu aucun accident, responsable ou non, ni aucun recours à l'assistance.

À noter que le contrat d'assurance n'est plus disponible sur le marché.

#### Le cas d'Amplepuis

C'est à Amplepuis (5000 habitants dans le Rhône) que l'expérience citée ci-dessus fonctionne le mieux. À noter que dans cette petite ville, on peut tout faire aisément à pied et qu'il y a une gare où l'intercommunalité loue des vélos électriques. Actuellement, soit au bout de cinq années d'expérience, un groupe d'une dizaine de personnes prêtent et/ou empruntent huit voitures. Cinq emprunteurs n'ont pas de voiture.

Le nombre de sorties par véhicule et par emprunteur correspond à peu près à ce qui a été constaté dans le bilan de l'ensemble de l'expérience citée ci-dessus. Il y a eu toutefois deux exceptions : une personne a fait jusqu'à une vingtaine de sorties par mois et une autre a fait des sorties particulièrement longues (plus de 400 km). Certains propriétaires recourent à l'autopartage quand leur propre véhicule est prêté et qu'ils ont besoin de rouler.

C'est la collectivité et son partenaire Adetec qui ont recruté les premiers prêteurs et emprunteurs avec l'appui de plusieurs acteurs locaux (ex : MJC). Le recrutement s'est ensuite amplifié par boule de neige. Actuellement, c'est la collectivité qui prépare les contrats et collecte les statistiques. L'animateur du groupe d'autopartage fait partie des emprunteurs qui n'ont pas de voiture. Il organise trois à quatre réunions par an consacrées, entre autres, à l'accueil des nouveaux participants et à la collecte des chèques de caution. Cela se passe en début de soirée, chez l'une ou chez l'autre, autour d'un apéritif dinatoire et participatif.

## Rouler avec une voiture qu'un voisin a mis en libre-service

#### Les premières expériences de Mens

Depuis longtemps, plusieurs familles de Mens (1500 habitants en Isère), ont testé diverses formes d'autopartage. Entre 2011 et 2015, elles ont proposé jusqu'à dix véhicules particuliers à louer en téléchargeant une appli proposée par un opérateur national.

Le système s'est créé de façon très légère, sans organisation porteuse, ni coût, ni subvention. La proposition typique était faite par un couple ayant deux voitures sous utilisées. Le tarif était d'environ 30 centimes par kilomètre, essence comprise, soit à peu près le barème fiscal. Une quinzaine d'utilisateurs ont fait environ 85 locations en 3 ans. Avec l'aide de ce système, un couple a réussi à fonctionner avec une voiture au lieu de deux et une personne a réussi à se passer de voiture.

Début 2015, l'opérateur dont l'appli était utilisée à Mens a fusionné avec Drivy. La priorité stratégique de Drivy était la conquête des grandes villes d'Europe. Les règles mises en place dans le cadre de cette stratégie ont tué la pratique villageoise qui s'était installée à Mens. Une nouvelle tentative a été faite en 2016 avec Koolicar (disparu depuis) mais la dynamique qui s'était installée était fragile et elle n'a pas pu être réanimée.

Voir notre [étude](#) réalisée en 2017.

### Ma chère auto avec Citiz

Depuis 2019, la coopérative Citiz Alpes-Loire propose d'aider les particuliers à mettre leur voiture en libre-service. Ça s'appelle '[Ma Chère Auto](#)' et cela concerne un territoire qui va de la Haute-Savoie à la Drôme et à la Loire. Le propriétaire s'engage à rendre sa voiture accessible à d'autres conducteurs au moins 180 jours par an. La voiture est équipée d'un système embarqué qui la met en libre-service. Elle doit avoir moins de 50 000 km au compteur et moins de cinq ans. En contrepartie Citiz prend en charge l'entretien du véhicule, l'assurance, le boîtier de location et le stationnement. Le propriétaire ne paie que 12 cts / km quand il utilise sa voiture ou un autre véhicule Citiz. L'utilisateur paie en fonction du temps et de la distance parcourue (40 à 60 cts / km). Le propriétaire reçoit 25% de ce que les emprunteurs paient lorsqu'ils utilisent son véhicule. Début 2019, il y avait 50 « chères autos » en location. Les prêteurs sont plutôt des hommes âgés qui n'ont pas besoin de leur voiture tous les jours et qui sont sensibles au bien commun et qui sont contents de ne plus s'occuper du stationnement et de l'entretien de leur véhicule.

Le système a commencé à fonctionner en ville mais Citiz croit beaucoup à son développement en zone peu dense.

## Rouler avec une voiture achetée en commun

### La nouvelle expérience de Mens

En 2019, plusieurs acteurs de Mens (publics et privés) ont décidé d'acheter deux voitures, de les dédier à l'autopartage et d'en confier la gestion à Citiz dans le cadre de 'Ma chère auto' (voir ci-dessus). Un sondage auprès des emprunteurs pressentis a montré qu'ils pourraient atteindre un kilométrage annuel assurant l'équilibre économique du service (estimé à 12 000 km par an). Les deux véhicules ont été mis en service fin 2019. Le système a très bien démarré. En février 2020, il était question de mettre un troisième véhicule en autopartage. Mais tout a été freiné par la crise sanitaire et pour le moment, le kilométrage qui était attendu n'est pas atteint.

### La tentative de Mouans-Sartoux

En 2020, une association nationale (La Fabrique des mobilités) a lancé un projet d'autopartage entre voisins en prévoyant de le tester au moyen d'une [expérience pilote](#) à Mouans-Sartoux (10 000 habitants près de Nice). Le projet incluait : une association créée entre les ménages intéressés, une voiture achetée par l'association à une des familles, un crédit pour financer cet achat, une appli (en source libre) pour gérer les réservations, les kilomètres et les paiements, une place de stationnement dédiée par la municipalité, une boîte à clé à pour gérer le partage de la voiture, un contrat d'assurance et un prestataire pour entretenir la voiture.

Le projet n'a pas abouti. Environ 15 personnes de Mouans-Sarthoux ont été contactées. Toutes étaient a priori favorable au principe de l'autopartage et certaines le pratiquaient de façon informelle sans rencontrer de problèmes. Les gens cherchaient plutôt des solutions de location ponctuelles et il n'y a pas eu assez de volonté pour créer une association et pour organiser le système.

## Leçons des expériences examinées

### Portrait-robot d'un groupe d'autopartage

Dans un village ou une petite ville, cinq à dix prêteurs mettent leurs voitures en autopartage. Leurs voitures sont assez souvent disponibles, soit parce qu'ils en ont plusieurs, soit parce qu'ils se déplacent peu et qu'ils utilisent souvent la marche, le vélo ou les transports publics<sup>1</sup>. Sauf exception

---

<sup>1</sup> Voir le [bilan](#) de l'expérience d'Adetec, p 57-58

une voiture est empruntée de 5 à 20 fois par an et parcourt un total entre 300 et 2000 km en autopartage. La voiture fait généralement moins de 100 km par sortie.

Le nombre d'emprunteurs se situe entre cinq et vingt. Sauf exception, chaque emprunteur fait entre 5 et 15 sorties par an. Dans les villages, les emprunteurs habitent typiquement à moins de 500 mètres du véhicule qu'ils vont chercher à pied<sup>2</sup>. L'emprunteur verse au prêteur un montant de 25 à 36 cts / km, carburant compris.

Au total dans les quatre expériences examinées, il y a eu environ 100 000 km parcourus et on n'a relevé aucun accident ni incident notable. Les emprunteurs sont prudents.

#### La mise en libre-service est-elle faisable ?

Actuellement à Mens, Citiz demande que les deux voitures mises en libre-service par son intermédiaire parcourent au moins 12 000 km par an (6 000 km/an/véhicule) et on constate que cet objectif est difficile à atteindre. Ce n'est pas surprenant quand on constate que dans les autres expériences, le total des sorties en autopartage excède rarement les 2000 km/an/véhicule.

Ce recours très occasionnel à l'autopartage s'explique par le profil des emprunteurs. Ce sont des personnes jeunes et diplômées qui se déplacent surtout à vélo, à pied, en train ou en covoiturage et qui n'ont souvent pas de voiture<sup>3</sup>. On comprend que l'autopartage représente pour ces personnes une solution de secours bien plus qu'un moyen de transport régulier. C'est d'ailleurs cette fonction de dépannage qui justifie notre souhait de promouvoir l'autopartage.

Un autre frein à la mise en libre-service est apparu dans l'expérience de Mouans-Sartoux : les propriétaires ont un lien quasi affectif à leur voiture et sont, pour cette raison, attachés à la remise des clés en main propre.

Sera-t-il possible de trouver une formule simple et acceptable pour développer le libre-service dans les villages ? La question reste ouverte.

#### Des expériences lancées par des personnes spécialement intéressées

Toutes les expériences qui fonctionnent ont été initiées et/ou sont portées par des emprunteurs qui y trouvent leur propre intérêt. Typiquement, l'animateur d'un groupe d'autopartage est une personne sans voiture ou un ménage disposant d'une seule voiture, et qui a mis en place ses propres alternatives de mobilité (marche, vélo, train, covoiturage).

Vivre en zone peu dense avec moins d'une voiture par personne, cela représente une économie de plusieurs milliers d'euros par an mais cela impose aussi de se construire un ensemble de solutions alternatives qui s'apparente à un changement de mode de vie. Quand les solutions alternatives atteignent leurs limites, c'est une source de stress et c'est une remise en cause du mode de vie choisi. Il y a donc une très forte motivation personnelle à trouver une solution de dépannage.

C'est cet intérêt spécial qui pousse l'initiateur d'un groupe d'autopartage à rechercher des prêteurs, à construire une organisation et à la faire fonctionner<sup>4</sup>.

#### Le fonctionnement doit être léger

Pour qu'un groupe d'autopartage se déploie rapidement et fonctionne dans la durée, son fonctionnement doit être le plus léger possible. On a vu en effet qu'il rend des services plutôt occasionnels (quelques emprunts par an) et plutôt modestes (de l'ordre d'une centaine de kilomètres par sortie). Cela ne justifie pas d'y consacrer beaucoup d'argent ou de bénévolat. Il y a deux façons

---

<sup>2</sup> Ibid p 68

<sup>3</sup> Ibid, p 60-64

<sup>4</sup> On trouvera [ici](#) une bonne explication du mécanisme de l'intérêt spécial

d'alléger le fonctionnement des groupes : faire prendre en charge l'essentiel du travail par la collectivité ou réduire drastiquement les tâches d'organisation.

La première option est très bien illustrée par l'expérience d'Adetec. Ici, la collectivité paie l'assurance et finance un accompagnement rapproché pour aider à recruter les prêteurs, rédiger les contrats et collecter les carnets de bord. De cette façon, on minimise la plupart des tâches de la personne qui anime le groupe d'autopartage villageois.

La seconde option s'observe dans les expériences de Crest et de Journans. Ici, le groupe d'autopartage fonctionne sans soutien public, avec des contrats très simples et une association dont le fonctionnement est très léger. Au départ, les initiateurs du groupe recrutent les prêteurs et rédigent le règlement. Ensuite, ils préparent les contrats des nouveaux véhicules, organisent quelques rencontres et s'occupent une fois l'an de collecter les cotisations, les dépôts de garantie et les statistiques.

#### Pour conclure

À l'issue de cette brève exploration, nous pensons qu'un petit groupe d'autopartage est une solution d'avenir pour les zones peu denses. Pour le faire fonctionner, on devrait compter sur une personne spécialement intéressée et rendre le travail d'organisation aussi léger que possible.

On observe deux façons d'obtenir un tel allègement : faire prendre en charge l'essentiel des tâches d'organisation par la collectivité ou réduire drastiquement leur poids. Nous pensons qu'il serait intéressant de combiner ces deux approches.



## Annexe

### Liste des personnes contactées

Christine Chambault - Crest AutoPartage

Jean Clot – Citiz Alpes Loire

Bruno Cordier - Adetec

Thibault Guarinos – Groupe d'autopartage d'Amplepuis

Gabriel Plassat – Fabrique de mobilités

### Documents

Les documents qui suivent sont accessibles depuis Dropbox

Expérience d'Amplepuis

- [Contrat](#) (pdf)
- [Carnet de bord](#) (pdf)

Expérience de Crest

- [Statuts](#) de l'association et [règlement](#) (pdf)
- [Contrat](#) de mise à disposition du véhicule et [état des lieux](#) (pdf)
- [Fiche voiture](#) et [fiche d'assurance](#) (doc)

Expérience de Journans

- [Règlement](#) (pdf)
- [Contrat type](#) (docx)
- [Calcul du malus cumulé](#) (xlsx)