

Économie du partage : enjeux et opportunités pour la transition écologique

Damien Demailly (Iddri),
Anne-Sophie Novel (consultante indépendante)

UNE ÉCONOMIE DU PARTAGE EN PLEIN RENOUVELLEMENT, PORTEUSE DE PROMESSES DE DURABILITÉ

Revente, don, troc, location de court terme, emprunt : tous ces modèles – monétarisés ou non, entre particuliers ou par l'intermédiaire d'entreprises ou d'associations – peuvent permettre d'augmenter la durée d'usage de biens consommateurs de ressources. Ils construisent une véritable économie du partage qui se renouvelle sous l'essor des technologies numériques. Les biens « partageables » représentent environ un quart des dépenses des ménages et un tiers de leurs déchets, et si les modèles de partage étaient utilisés « au mieux », c'est jusqu'à 7 % du budget et 20% des déchets des ménages qui pourraient être économisés.

DE L'INTUITION ENVIRONNEMENTALE AUX CONDITIONS DE SA RÉALISATION

Le bilan environnemental du partage dépend de plusieurs conditions très spécifiques aux modèles considérés. De manière générale on voit émerger les enjeux : de *durabilité des produits partagés*, la location permettant de réduire le nombre de biens à produire si le bien emprunté ne s'use pas beaucoup plus rapidement ; d'*optimisation du transport des biens*, amenés à être moins transportés sur longue distance mais plus sur courte distance ; des *modes de consommation*, les modèles de partage pouvant être le vecteur d'une consommation durable comme celui d'une hyperconsommation matérielle.

FAIRE DE L'ÉCONOMIE DU PARTAGE UNE ÉCONOMIE DURABLE

Les *pouvoirs publics* doivent construire un cadre économique et réglementaire favorable aux modèles vertueux. Les initiatives naissantes permettant d'explorer de nouvelles pistes peuvent être soutenues *via* : une visibilité accrue, des financements et incubateurs, l'adaptation de certaines réglementations. Les entrepreneurs du partage doivent analyser leur bilan environnemental pour ensuite l'améliorer. Ils sont les mieux placés pour élaborer des solutions concrètes et user de leur pouvoir d'influence sur la production des biens pour les éco-concevoir et les recycler. Les *usagers* ont un rôle exacerbé dans le cas des modèles en pair-à-pair. L'impact environnemental dépend beaucoup du comportement des utilisateurs, des valeurs qui les animent. Les motivations actuelles des usagers sont d'abord le pouvoir d'achat, même si les considérations environnementales ne sont pas absentes.

Copyright © 2013 IDDRI

En tant que fondation reconnue d'utilité publique, l'Iddri encourage, sous réserve de citation (référence bibliographique et/ou URL correspondante), la reproduction et la communication de ses contenus, à des fins personnelles, dans le cadre de recherches ou à des fins pédagogiques. Toute utilisation commerciale (en version imprimée ou électronique) est toutefois interdite.

Sauf mention contraire, les opinions, interprétations et conclusions exprimées sont celles de leurs auteurs, et n'engagent pas nécessairement l'Iddri en tant qu'institution ni les individus ou les organisations consultés dans le cadre de cette étude.

Citation: Demailly, D., Novel, A.-S. (2014). Économie du partage : enjeux et opportunités pour la transition écologique, *Studies* N°03/14, IDDRI, Paris, France, 32 p.



Les auteurs tiennent à remercier Eric Vidalenc, Véronique Benony, Gabriel Plassat, Alain Geldron, Eric Lemerle, Philippe Quirion, Marine Albarede, Gérard Cornilleau et Xavier Timbeau, Anne-Laure Buisson, Renaud Attal, Denis Baupin, Baptiste Legay, Flore Berlingen, Cédric Ringenbach, Michèle Debonneuil, Benjamin Tincq, Antonin Lenoard, Prabodh Pourouchottamin.

Les auteurs remercient également Virginie Boutueil pour avoir coordonné un stage d'étudiants de l'École des Ponts ParisTech sur l'auto-partage dans le cadre d'une réflexion conjointe, et toute l'équipe de l'Iddri pour les relectures critiques et le soutien administratif et logistique. Merci enfin à la quarantaine de participants à l'atelier de travail organisé en avril 2014 par l'Iddri.



Ce travail a bénéficié d'un financement de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) ; il a également bénéficié d'une aide de l'État gérée par l'Agence nationale de la recherche au titre du programme « Investissements d'avenir » portant la référence ANR-10-LABX-01.



Pour toute question sur cette publication, merci de contacter :

Damien Demailly – damien.demailly@iddri.org

Anne-Sophie Novel – asnovel@gmail.com

ISSN 2258-7535

Économie du partage : enjeux et opportunités pour la transition écologique

Damien Demailly (Iddri),
Anne-Sophie Novel (consultante indépendante)

INTRODUCTION	5
RÉSUMÉ	7
1. LA PROMESSE ÉCONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTALE DU PARTAGE	11
1.1. Le poids économique des biens partageables	11
1.2. Le poids environnemental des biens partageables	11
1.3. Du poids au potentiel économique et environnemental	12
2. LES DIFFÉRENTS MODÈLES DE L'ÉCONOMIE DU PARTAGE	13
2.1. Réemploi	13
2.2. Mutualisation	15
2.3. Mobilité partagée	16
2.4. Diversité des modèles de partage	18
3. DE LA PROMESSE ENVIRONNEMENTALE AUX CONDITIONS DE SA RÉALISATION	18
3.1. Réemploi	19
3.2. Mutualisation	20
3.3. Mobilité partagée	21
4. FAIRE DE L'ÉCONOMIE DU PARTAGE UNE ÉCONOMIE DURABLE : LES ACTEURS DU CHOIX	23
4.1. Le rôle des pouvoirs publics	23
4.2. Le rôle des entrepreneurs de l'économie du partage	25
4.3. La dualité des consommateurs ?	26
5. MIEUX COMPRENDRE	27
ANNEXE	28
Les enjeux économiques et sociaux du partage	28

INTRODUCTION

Est-ce bien raisonnable de posséder une voiture qui passe 92 %¹ de son temps sur une place de parking ? Est-ce logique d'acheter une perceuse et de ne s'en servir qu'une fois par an ? Ou de laisser dans le grenier la poussette du petit dernier prendre la poussière ? Pour les adeptes de « l'économie du partage », il ne s'agit ni plus ni moins que d'une sous-utilisation de biens matériels, d'un capital, et donc d'un gâchis autant économique qu'environnemental.

Revente, don, troc, location ou emprunt..., l'économie du partage est ancienne, mais se trouve réinventée par la « révolution numérique ». Que ce soit directement entre particuliers ou via des entreprises, des associations, des services publics, avec ou sans échange monétaire, de nombreuses pratiques peuvent permettre d'optimiser l'usage des biens en les « partageant ». En parallèle, le concept d'économie du partage – ou le concept frère de consommation collaborative – gagne en notoriété, ce qui se traduit notamment par la structuration d'un mouvement d'entrepreneurs ou par

des plans d'actions publics dans quelques villes « pionnières ».

L'économie du partage est-elle un outil de la transition écologique ? L'objectif principal de ce rapport est d'analyser les espoirs environnementaux de l'économie du partage, prise dans sa diversité, et les conditions de leur réalisation.

Pour conduire cette analyse, l'Iddri a réalisé une revue de littérature et organisé le 10 avril 2014 un atelier de travail regroupant une quarantaine d'acteurs ayant des points de vue différents sur l'économie du partage, parmi lesquels des associations et entreprises innovantes en la matière, des entreprises qui explorent de nouvelles opportunités à partir d'un modèle d'affaires plus traditionnel, des chercheurs et des représentants des pouvoirs publics. De nombreux entretiens ont également été réalisés.

La recherche-action sur l'économie du partage et plus généralement l'économie collaborative se développe, petit à petit, en France notamment. Ce rapport a bénéficié de l'apport d'autres projets (programme Sharevolution de la Fing ou groupe « Territoires en partage » de la Fabrique écologique) et de l'expertise développée par le mouvement Ouishare. Un grand merci à cette communauté d'acteurs, en espérant que ce rapport les aidera à construire une économie du partage qui soit réellement durable.

1. Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (2008). *L'auto-partage en France et en Europe. État des lieux et perspectives*

RÉSUMÉ

La promesse environnementale du partage

Voiture, perceuse, poussette du petit dernier... Nombreux sont les biens matériels que nous produisons et qui semblent – intuitivement – « sous-utilisés ». Revente, don, troc, location de court terme, emprunt : tous ces modèles de l'économie du partage – monétarisés ou non, entre particuliers ou par l'intermédiaire d'entreprises ou d'associations – peuvent permettre d'augmenter la durée d'usage de ces produits, de les utiliser au maximum de leur potentiel technique. L'intuition est qu'ils peuvent assurer un même niveau de service tout en réduisant la production de biens et donc les prélèvements de ressources et les déchets qui y sont associés.

Vêtements, automobiles, meubles, téléphones, TV, jouets, articles de sport, de bricolage, de jardinage..., les biens « partageables » représentent environ un quart des dépenses des ménages et un tiers de leurs déchets. Et si les modèles de partage étaient utilisés « au mieux », c'est jusqu'à 7 % du budget et 20 % des déchets des ménages qui pourraient être économisés.

Des modèles de partage variés et en plein renouvellement

Les modèles de réemploi (revente, don et troc) sont déjà courants – surtout le don aux associations et aux proches – et concernent tous les biens, avec des intensités variées. Ils sont aujourd'hui renouvelés par les plateformes internet comme ebay ou leboncoin, d'ores et déjà utilisées massivement par les particuliers, ou par l'émergence de nouveaux modèles d'affaires dans lesquels les entreprises ne vendent plus les biens, mais les louent sur longue durée, les récupèrent et peuvent les réemployer.

Les modèles de mutualisation (location et emprunt de courte durée) sont beaucoup moins développés – ne serait-ce que parce peu de biens s'y prêtent aisément, comme les livres, les DVD ou le matériel de bricolage. Là encore, ils se trouvent renouvelés par des modèles en pair-à-pair encore émergents, à l'image de Zilok, qui jouent sur la proximité entre l'offreur et le demandeur.

La location courte durée de voitures est un cas particulier de mutualisation, qui peine encore à se développer : la propriété reste la norme en matière de voiture. Aux côtés d'acteurs traditionnels comme Avis ou Hertz, s'ajoutent aujourd'hui des acteurs innovants dans l'auto-partage comme Autolib ou Mobizen, et des plateformes de location entre particuliers comme Buzzcar, Drivy ou Deways. Les constructeurs automobiles également se positionnent sur le partage de voitures. En parallèle, le covoiturage se transforme avec l'émergence rapide de plateformes internet comme Blablacar.

Tous ces modèles construisent une véritable économie du partage, qui n'est pas nouvelle, mais se renouvelle sous l'essor des technologies numériques et de la baisse associée des coûts de transaction, et qui porte un espoir : mobiliser le potentiel environnemental du partage de biens. Mais ces modèles sont-ils si vertueux d'un point de vue environnemental ?

De l'intuition environnementale aux conditions de sa réalisation

Parfois mis en avant par les « entrepreneurs » de l'économie du partage et plus souvent par les promoteurs de ce concept, le bilan environnemental est moins évident qu'il n'y paraît. Il est difficile de porter un jugement général sur des modèles tellement divers, et pour des biens aussi variés. Les études disponibles ne sont pas légion, et le *research gap* en la matière est béant. Notons

surtout que le bilan environnemental actuel de ces pratiques, qui vont *a priori* continuer de se développer, importe moins que les conditions d'amélioration de leur durabilité.

La *qualité* des biens partagés apparaît comme une condition clé de la durabilité environnementale des modèles de partage, qu'il s'agisse de réemploi, de mutualisation ou même de mobilité partagée. Biens recyclés et à durée de vie longue : les modèles de partage doivent valoriser les biens les plus durables sur le marché, voire – dans le cas des modèles *business to consumer* (B2C) où les entreprises peuvent influencer ou contrôler la production très en amont – mettre sur le marché de nouveaux biens éco-conçus pour être partagés. Deux autres conditions clés pour la durabilité des modèles de partage ont trait à l'optimisation du transport des biens et aux modes de consommation : les modèles de partage peuvent être le vecteur d'une consommation durable, moins matérielle, comme celui d'une hyperconsommation matérielle.

Si ces conditions ne sont pas toujours respectées par les modèles actuels de l'économie du partage, il apparaît que les modèles de mutualisation et ceux reposant sur le don sont déjà plus clairement vertueux d'un point de vue environnemental.

L'exemple de l'auto-partage, le système le plus étudié, montre surtout que la contribution environnementale des modèles de partage ne se limite pas à – éventuellement – optimiser les véhicules qui ne roulent pas : en effet, une voiture partagée n'est pas utilisée comme une voiture individuelle, ses usagers parcourant jusqu'à deux fois moins de kilomètres au bénéfice des transports en commun. Est-ce à dire que le partage en général, en distanciant les usagers de l'objet par une remise en cause plus ou moins radicale de la propriété, ouvre de nouveaux espaces d'innovation pour la transition écologique ? Que le partage peut transformer les usages ? La question reste ouverte, et les réponses certainement spécifiques.

Enfin, notons que l'éventuel « effet rebond » peut être vu sous deux angles : l'angle environnemental, qui n'est pas positif (plus d'impacts) ; et l'angle économique et social, qui l'est beaucoup plus (plus de services rendus).

Faire de l'économie du partage une économie durable

L'analyse de la durabilité environnementale des modèles de partage révèle des conditions qui sont autant de leviers d'actions et de choix. Choix du consommateur, choix des pouvoirs publics, choix des entrepreneurs ; l'économie du partage peut contribuer si c'est l'objectif que ses acteurs se fixent.

Le rôle des pouvoirs publics

Pour rendre durable l'économie du partage, les pouvoirs publics doivent tout d'abord construire – ils le font en parallèle et généralement en retard sur les pratiques – un cadre économique et réglementaire favorable aux modèles « vertueux ». Concrètement, la fiscalité écologique, les réglementations promouvant l'éco-conception des produits, le recyclage ou encore des transports en commun performants renforcent l'intérêt et le bilan environnemental du partage.

Dans le cadre d'une stratégie visant à sélectionner les modèles performants d'un point de vue environnemental et à les soutenir, notre analyse conduit à considérer que, tant qu'elles sont émergentes et à petite échelle, les initiatives du partage peuvent être soutenues par les pouvoirs publics car elles permettent d'explorer de nouvelles pistes. La cartographie par les pouvoirs publics locaux et nationaux de tous les modèles de l'économie du partage serait un outil pour rendre visible des pratiques souvent ignorées. Mais passée une certaine échelle, les entrepreneurs doivent faire des efforts pour analyser leur bilan environnemental puis l'améliorer.

Comment soutenir les modèles durables ? Les demandes du mouvement du partage peuvent être regroupées en quatre axes de travail :

- une visibilité accrue *via* des campagnes de communication, voire une labellisation ;
- des financements et incubateurs pour les projets innovants ;
- l'adaptation de la réglementation aux nouveaux modèles ;
- des pouvoirs publics exemplaires.

Notons que des institutions « para-publiques » au sens large, telles que l'Institut de l'économie circulaire ou le Conseil économique, social et environnemental (CESE), pourraient créer un groupe de travail sur l'économie du partage, et en faire un lieu de dialogue entre tous les acteurs, d'étude des opportunités environnementales, de proposition d'évolutions réglementaires, et d'incitation des acteurs privés à intégrer les enjeux environnementaux dans leurs modèles d'affaires.

Le rôle des entrepreneurs

Les entrepreneurs (associations ou entreprises) et surtout les promoteurs de l'économie du partage utilisent souvent l'argument environnemental pour faire la promotion de leurs activités. Au risque de tomber dans le *greenwashing*. Pour agir sur ce modèle et en optimiser sa durabilité, les entrepreneurs du partage doivent commencer par mieux comprendre les conditions de durabilité de leurs modèles

Quels types d'actions peuvent dès lors être réalisés ? Les offres de location longue durée pourraient éviter le renouvellement des biens à un rythme élevé, les plateformes de revente sur internet pourraient valoriser les produits les plus durables, les plateformes de covoiturage pourraient cibler le marché des déplacements domicile-travail, etc. Les entrepreneurs du partage sont les mieux placés pour élaborer des solutions concrètes. Ils doivent aussi user de leur pouvoir d'influence sur la production des biens pour adapter les produits au partage, les recycler, et optimiser les déplacements induits par le transport des biens. Les entrepreneurs et les promoteurs du partage doivent donc se fixer l'objectif d'optimiser leur impact environnemental : la protection de l'environnement doit passer du statut d'argument à celui d'objectif, et dans les coalitions d'entreprises du partage, le lobby interne pour assurer leur durabilité pourrait avoir une place équivalente au lobby externe pour changer les réglementations.

Le rôle des consommateurs

Les modèles en pair-à-pair exacerbent le rôle et la répercussion du choix individuel du consommateur. La contribution environnementale de ces modèles dépend beaucoup du comportement des utilisateurs, des valeurs qui les animent. Si certains sont portés par la recherche d'un « épanouissement personnel détaché de la consommation symbolique », d'autres sont des « hyperconsommateurs » et la majorité sont les deux à la fois. Les études sur les motivations actuelles des usagers de l'économie du partage ou de la consommation collaborative convergent vers l'idée que la motivation principale est l'optimisation de son pouvoir d'achat, même si les considérations environnementales ne sont pas absentes des motivations individuelles.

Mieux comprendre

Si les modèles de l'économie du partage sont anciens et se renouvellent grandement, la littérature reste pauvre et nombreux sont les décideurs politiques et les promoteurs du partage qui insistent désormais sur le besoin de mieux comprendre le potentiel de l'économie du partage et ses impacts. C'est vrai pour son impact environnemental, c'est vrai aussi pour son impact économique et social (voir annexe). À l'heure où les premières tensions se concrétisent, à l'image des enjeux fiscaux et réglementaires autour d'Uber ou de Airbnb, la recherche doit anticiper ces tensions, les analyser et contribuer à les mettre en dialogue pour faire émerger des pistes d'action. ■

Encadré 1. Les définitions de l'économie du partage

Rachel Botsman, figure emblématique du mouvement du partage, remarque elle-même que « l'économie du partage manque d'une définition partagée ». En effet, on observe des définitions plus ou moins inclusive selon qu'elles :

- se concentrent sur le partage de biens matériels (c'est le cas dans cet article) ;
- intègrent les échanges de services et de biens immobiliers¹ ;
- voire le partage de nourriture et l'habitat partagé² ;
- si ce n'est – dans son acception la plus large – le partage de tous les « communs » *via* des coopératives, des services publics, de la démocratie participative, etc.³.

Par ailleurs, les définitions peuvent être plus ou moins larges, acceptant ou non :

- les modèles « anciens » qui ont un recours limité au numérique, alors même que la frontière est mince et mouvante (Novel et Riot⁴ les intègrent, pas Rachel Botsman) ;
- les modèles en B2C : si Botsman n'exclut pas ces initiatives, pour d'autres – attachés à l'idée de « pouvoir d'agir » des individus – seules les pratiques entre particuliers relèvent de l'économie du partage (Shareable) ;
- l'échange monétaire ou marchand : l'enrichissement personnel empêche pour certains le partage⁵ et seules les pratiques non monétarisées mériteraient d'y être associées, ou les pratiques monétarisées gérées par des structures dont l'objectif prioritaire n'est pas le profit, comme les associations.

Il apparaît que définir l'économie du partage n'est pas exempt de considérations de nature politique, et que les débats sur les définitions révèlent des « visions idéologiques » contrastées⁶.

1. Rachel Botsman et Roo Rogers (2011). *What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption*.
2. Shareable & Sustainable Economies Law Center (2013). *Policies for shareable cities*.
3. Agyeman et al. (2013). *Sharing Cities. Briefing for Friends of the Earth*.
4. Anne-Sophie Novel et Stéphane Riot (2012). *Vive la co-révolution*, Éditions Alternatives.
5. Matthew Yglesias, "There is no 'sharing economy'", Slate.com.
6. Adam Parsons (2014). *The sharing economy: a short introduction to its political evolution*.

1. LA PROMESSE ÉCONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTALE DU PARTAGE

Nombreux sont les biens que nous produisons et qui semblent – intuitivement – « sous-utilisés ». L'intuition est qu'en augmentant la durée d'usage de ces produits, en faisant qu'ils soient utilisés au maximum de leur potentiel technique, il est possible de réduire la production de biens tout en assurant un même niveau de service ; une solution efficace pour prévenir ainsi la consommation de nombreuses ressources – notamment énergétiques – et la production de déchets. Les bénéfices espérés sont de nature environnementale mais aussi économique.

Il existe une multitude de systèmes, anciens ou nouveaux, qui peuvent contribuer à optimiser l'usage par les ménages des biens produits et que nous regroupons sous le concept d'économie du partage (voir encadré 1). Revente, don, troc, emprunt, location... Les pratiques de partage sont nombreuses et se trouvent réinventées par la « révolution numérique » qui donne un nouvel essor aux pratiques entre particuliers, en pair-à-pair, avec ou sans échange monétaire. Les promoteurs de cette version *high-tech* de l'économie du partage insistent d'ailleurs beaucoup sur son potentiel pour construire une économie durable, économe en ressources.

La diversité de ces systèmes et leur impact environnemental seront traités dans les sections suivantes. Tentons avant tout de donner des ordres de grandeur sur le poids économique et environnemental des biens partageables, et sur le potentiel économique et environnemental du partage.

1.1. Le poids économique des biens partageables

L'enquête « budget des ménages » de l'Insee fournit des données très désagrégées de la dépense annuelle moyenne d'un ménage français, en différenciant de nombreux types de biens. Pour chaque type de bien, on peut juger de la pertinence ou non du partage, c'est-à-dire des pratiques de revente, don, troc, emprunt, location, etc. Ainsi, les biens « consommables » tels que l'alimentation, le tabac ou l'énergie, et les services tels que la santé, l'éducation ou le logement ne sont pas partageables, ou alors relèvent de définitions du partage très différentes de celle que nous mobilisons dans cette étude.

De l'analyse de leur budget, il ressort que les biens partageables représentent de l'ordre de 25 % des dépenses des ménages français².

1.2. Le poids environnemental des biens partageables

Sur la base des éléments fournis par l'Ademe³, il apparaît que les biens partageables des ménages représentent de l'ordre d'un tiers des déchets de ces derniers.

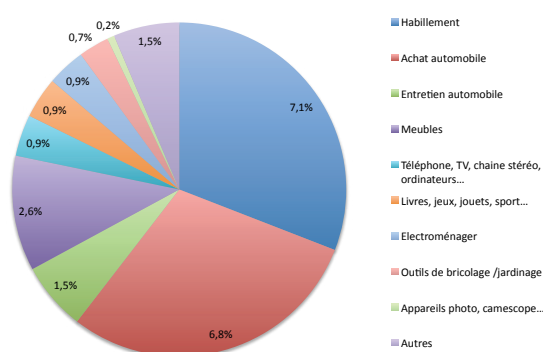
2. Dans ce calcul, les pratiques de covoiturage ne sont pas prises en compte : ainsi nous n'intégrons pas les dépenses de carburant qui sont pourtant partagées par des covoitureurs.

3. Ademe (2012a). *Actualisation du Panorama de la deuxième vie des produits en France*. Ademe (2012b). *Déchets : chiffres clefs*.

Tableau 1. Le poids des biens partageables dans les dépenses annuelles moyennes des ménages (par unité de consommation)

Dépenses finales totales (en euros)	27 627
Dépenses partageables	6 271
Poids économique des biens partageables	23 %
Habille ment	1 938
Achat automobile	1 855
Entretien automobile	414
Meubles	700
Téléphone, TV, chaîne stéréo, ordinateurs...	252
Livres, jeux, jouets, sport...	250
Electroménager	233
Outils de bricolage /jardinage	185
Appareil photo, caméscope...	44

Note : L'agrégation des biens dans les catégories de l'enquête ménage ne permet pas une analyse plus fine des biens qui sont – ou ne sont pas – partageables.

Figure 1. Les biens partageables et leurs poids économiques respectifs

Notons que le poids environnemental des biens partageables ne peut être mesuré seulement à l'aune des déchets qu'ils génèrent. Il y a au minimum une dimension énergétique à considérer : la production de ces biens implique une consommation d'énergie dans l'industrie, et leur utilisation peut également nécessiter de l'énergie, en particulier dans les transports. L'impact environnemental de l'utilisation de ces biens doit être étudié, car le partage peut modifier leur usage : l'archétype est l'auto-partage qui, comme nous le verrons, peut conduire à la division par deux des distances parcourues en voiture, au bénéfice des transports en commun.

1.3. Du poids au potentiel économique et environnemental

Quels gains économique et environnemental peut-on espérer en augmentant la durée d'usage des biens partageables ? Nous verrons dans la

Tableau 2. Le poids des biens partageables dans les déchets des ménages

Déchets des ménages* (tonnes/an)	34 400 000
Déchets générés par les biens partageables	11 375 000
Poids environnemental des biens partageables	33 %
Produits textiles	700 000
Automobiles	1 500 000**
Mobilier et décoration	2 700 000
Équipements de loisirs (hors EEE***)	4 800 000
EEE : lave-linge, télévisions, ordinateurs, téléphones...	1 600 000
Livres, CD/DVD	75 000
Outils de bricolage /jardinage	-

* Nous ajoutons à la définition standard des déchets des ménages les véhicules particuliers mis hors d'usage.

** Chiffre reconstitué à partir des données Ademe (2012b: p. 34). 1,5 million de voitures particulières sont mises hors d'usage chaque année, pour un poids moyen d'une tonne.

*** Équipements électriques et électroniques.

section 3 que l'exploitation de ce potentiel est soumise à de nombreuses conditions, en particulier sur la durabilité des biens partagés (durée de vie, recyclage). Mais une première estimation est toujours utile – en gardant à l'esprit qu'elle représente un ordre de grandeur et une borne haute du potentiel environnemental du partage.

Les pratiques de réemploi (revente, don, troc) permettent de donner une seconde vie à de nombreux produits qui n'en auraient pas eu, et ainsi de rapprocher la durée d'usage d'un bien de sa durée de vie « technique ». Si le marché d'occasion de la voiture est tel aujourd'hui que le potentiel additionnel de réemploi de ce bien est faible (contrairement à son potentiel de mutualisation encore immense), il n'en est pas de même par exemple pour les équipements électrique et électronique : lave-linge, télévisions, ordinateurs, téléphones... Ainsi, selon l'étude Ademe sur la durée de vie des équipements électriques et électroniques⁴, 40 % des réfrigérateurs et des congélateurs sont remplacés alors qu'ils sont encore en état de fonctionner, 25 % des lave-vaisselle et 14 % des lave-linge. La durée de vie technique d'une télévision peut atteindre 80 000 heures, alors que sa durée d'usage ne dépasse pas, en moyenne, 60 000 h. La durée technique d'un téléphone portable est estimée à plus d'une dizaine d'années, mais les Français en changent tous les 2,5 ans.

4. Ademe (2012). *Étude sur la durée de vie des équipements électriques et électroniques*.

Sous de nombreuses conditions discutées plus loin, le « réemploi maximal » permettrait d'augmenter la durée d'usage des biens produits d'un tiers. C'est évidemment un ordre de grandeur approximatif qui mériterait d'être déterminé produit par produit. De là découle que le partage pourrait réduire de 3,2 millions de tonnes⁵, soit 10%, les déchets des ménages, gain auquel il faudrait ajouter ceux dans les déchets des activités de production des biens partageables.

Les pratiques de mutualisation (emprunt et location de court terme) concernent un nombre restreint des biens partageables. Difficile en effet de louer un téléphone portable pour passer un appel (il reste quelques cabines téléphoniques), une télévision pour regarder un film ou un canapé pour accueillir des amis. Mais si le nombre de produits concernés est inférieur, leur durée d'usage peut être très fortement augmentée sous certaines conditions et en particulier si la mutualisation va de pair avec des produits durables. Ainsi, un outil de bricolage peut servir non plus à une mais à des dizaines de personnes, un équipement de loisir comme les combinaisons de ski à deux ou trois ménages, et une voiture en auto-partage remplace plus de quatre voitures individuelles⁶. De même, on peut louer ou emprunter une robe de soirée ou un appareil photo de qualité pour partir en vacances.

En supposant que les systèmes de partage doublent la durée d'usage des biens mutualisables (essentiellement les catégories « équipements de loisirs » et automobile), c'est de l'ordre, une fois de plus, de 3,2 millions de tonnes (soit 10 %) des déchets des ménages qui peuvent être économisés. Insistons sur une hypothèse clé derrière ce calcul, hypothèse qui se trouve souvent mise en défaut dans les systèmes existant de mutualisation : les produits mutualisés devraient être beaucoup plus durables pour compenser l'effet d'intensification de leur usage sur leur durée de vie effective.

Un bémol sur les produits dont l'impact environnemental réside principalement dans la phase usage : en allongeant la durée de vie, on peut ralentir la diffusion de progrès technologique permettant une moindre consommation (cas de certains équipements comme les réfrigérateurs ou les voitures par exemple pour lesquels les gains entre

« générations » de produits peuvent être assez considérables).

Concernant le potentiel économique du partage, même s'il ne s'agit que de donner un ordre de grandeur maximal, l'exercice reste périlleux, mais utile. En considérant à nouveau que les biens partageables peuvent voir leur durée d'usage augmenter d'un tiers, et que les biens mutualisables peuvent répondre aux besoins de deux fois plus de personnes, on estime le gain potentiel pour chaque unité de consommation d'un ménage à respectivement 830 euros⁷ et 1 100 euros⁸, soit au total 7 % de leurs dépenses finales. Soulignons que nous ne prenons pas en compte ici le partage dans l'habitat tel que les locations de vacances entre particuliers.

Hormis les conditions d'exploitation de ce potentiel économique, une autre limite à ce calcul est qu'il ne prend pas en compte le coût du partage. Or, si les systèmes de partage en pair-à-pair ont un coût proche de zéro pour les ménages (l'investissement en temps n'est pas négligeable, mais pas valorisé en termes monétaires), les modèles B2C eux ont un coût, ne serait-ce que parce que le travail lié au service de partage est rémunéré.

2. LES DIFFÉRENTS MODÈLES DE L'ÉCONOMIE DU PARTAGE

Intéressons-nous maintenant aux différents modèles qui pourraient concrétiser la promesse environnementale du partage. Avant de voir dans la section suivante quel est l'impact environnemental de ces différents modèles – pour révéler sous quelles conditions ils peuvent contribuer au développement durable –, nous nous efforçons ici d'illustrer la diversité des modèles existants, leur diffusion, et en quoi ils se renouvellent actuellement, en particulier avec l'essor de la révolution numérique et des pratiques en pair-à-pair.

Nous distinguons trois types de modèles de partage : le réemploi ; la mutualisation ; la mobilité partagée.

2.1. Réemploi

2.1.1. Une pratique courante, souvent sous forme de don

En France, une étude du CREDOC⁹ basée sur la déclaration de particuliers nous révèle que la

5. Taux de 33 % appliqué aux biens partageables hors automobile dont le potentiel peut être vu comme déjà exploité. Le potentiel est aussi partiellement exploité pour les autres biens mais dans des proportions bien moindres.

6. PAPDD (2014). *L'auto-partage est-il l'avenir de l'automobile ?* Rapport pour le Mastère PAPDD/École des Ponts, piloté par le Laboratoire Ville Mobilité Transport.

7. Biens partageables hors automobile = 3 600 euros. On fait l'hypothèse qu'augmenter la durée d'usage d'un tiers permet de réduire de 23 % les biens à acheter.

8. Biens mutualisables = 2 200 euros, essentiellement la catégorie automobile.

9. CREDOC (2012). *Les secondes vies des objets*.

Tableau 3. Le développement des pratiques de réemploi en France (en %)

Délaissement	Revenu	Donné	Troqué	Jeté (recyclé ou non) ou stocké
Automobile	68	12		20
Téléphone	6	22	1	71
Vêtement	2	60		38
Vélo	30	55	3	12
Livre	12	75	10	11
DVD	23	63	9	12
Ordinateur	11	52	3	37
Article de sport	13	55	5	27
Objet de décoration	22	53	6	27
Matériel de bricolage ou de jardinage	9	45	6	42
Vêtement d'enfant	11	88	3	4

Source : CREDOC (2012). *Les secondes vies des objets*.

Note : Les déclarants ont répondu à la question : si vous avez délaissé un de ces objets ces six derniers mois, qu'en avez-vous fait ? Pour chaque type de bien, la somme des colonnes peut être supérieure à 100 %, car les déclarants peuvent avoir délaissés plusieurs biens ces six derniers mois.

plupart des produits dont ils se « délaissent » ne sont pas jetés ou stockés, mais donnés, revendus, voire troqués. Le tableau 3 reprend des chiffres de cette étude, qui illustrent non seulement l'ampleur des pratiques de réemploi, mais aussi leurs particularités en fonction des produits considérés. Une des limites reste que les fréquences de ces pratiques ne sont guère renseignées.

Près de 70 % des véhicules automobiles « délaissés » sont revendus d'occasion – le réseau de revente d'occasion est dense et performant et il est interdit d'abandonner sa voiture dans la rue –, 60 % des vêtements sont donnés d'abord à des structures spécialisées puis à des proches, et même plus de 90 % en ce qui concerne les vêtements d'enfants. Pour d'autres produits en revanche, la norme est encore de les jeter – à la poubelle ou *via* des systèmes de collecte spécialisés – ou de les stocker, à l'image des téléphones portables qui finissent dans les tiroirs des Français alors même que certains sont encore en état de fonctionnement. Malheureusement, l'étude du CREDOC n'étudie pas les pratiques relatives à l'électroménager et aux meubles, qui constituent avec l'habillement l'essentiel du tonnage des déchets en France (hors déchets du bâtiment non considérés comme déchets ménagers).

Si les particuliers déclarent pratiquer déjà massivement le réemploi et si c'est certainement le cas pour certains produits à l'image de l'automobile, le panorama de l'Ademe sur la seconde vie des produits nuance ces déclarations¹⁰. Ainsi, les tonnes

10. Ademe (2012a). *Actualisation du Panorama de la deuxième vie des produits en France*.

Encadré 2. Partage, collaboratif, pair-à-pair : le fouillis conceptuel

Économie du partage, consommation collaborative, économie pair-à-pair, économie collaborative, co-révolution sont autant de termes qualifiant plus ou moins la même tendance. Pour autant, ces notions restent différentes, se superposent et rendent le concept de partage plus ou moins flou. Pour Rachel Botsman les concepts d'économie du partage et de consommation collaborative sont quasiment interchangeables¹. Pour d'autres, la consommation collaborative s'élargit à toutes les pratiques qui amènent les individus à collaborer, à se mettre en réseaux – *online* ou *offline* – pour consommer différemment. La consommation collaborative peut alors inclure l'habitat et les jardins partagés, les AMAP, voire les groupements d'achats².

Le concept d'économie collaborative, quant à lui, a une définition très large : « des réseaux d'individus et de communautés connectées, par opposition à des institutions centralisées, et qui transforment la manière dont nous produisons, consommons, finançons et apprenons »³. Cette économie inclut la consommation collaborative, la production collaborative (e.g. les « FabLabs » ou *open source*), l'éducation collaborative (e.g. « open éducation » ou *open knowledge*) et la finance collaborative (e.g. *crowdfunding*).

Le concept d'économie pair-à-pair regroupe les activités de l'économie collaborative qui se font directement entre individus *via* des plateformes Internet, excluant ainsi les activités en B2C.

Enfin, le terme « co-révolution » employé par Novel et Riot⁴, inclut dans l'économie collaborative l'ensemble des pratiques affectant l'évolution des modes de gouvernance des organisations et la possibilité d'ouvrir aussi les modes d'innovations vers des approches de « coopération » et de co-création.

Figure 3. Différences et recouvrements conceptuels au sein de l'économie collaborative

Source : Rachel Botsman, *the sharing economy lacks a shared definition*.

1. La différence la plus notable entre les deux concepts étant l'inclusion des pratiques B2B dans la consommation collaborative, pas dans l'économie du partage.
2. Par exemple l'étude Ademe/IPSOS (2013). *Les Français et les pratiques collaboratives*.
3. Rachel Botsman (2012). *The sharing economy lacks a shared definition*.
4. Anne-Sophie Novel et Stéphane Riot (2012). *Vive la co-révolution*, Éditions Alternatives.

de produits textiles collectés par les associations sont bien inférieures à ce qui est mis sur le marché chaque année, quand les Français déclarent pourtant donner massivement leurs habits usagés aux associations.

Le réemploi apparaît donc comme une pratique très courante, qui concerne tous les biens quoiqu'avec des intensités variées, et il prend souvent la forme d'un don. Assiste-t-on actuellement à une croissance de ces pratiques de redistribution ? Les données manquent pour comparer dans le temps l'évolution de ces pratiques.

2.1.2. Le renouvellement du réemploi

Quelle est la place occupée, dans les pratiques de réemploi, par les plateformes de mise en relation sur Internet comme donnons.org, freecycle.org, eBay ou Leboncoin ? S'il existe encore peu de données sur les pratiques de don sur Internet, 33 % des consommateurs déclarent avoir acheté un produit d'occasion sur Internet en 2011, alors qu'ils n'étaient que 27 % en 2007, et 34 % déclarent avoir vendu un produit contre seulement 16 % en 2007¹¹. Ces pratiques sont donc en hausse et d'ores et déjà largement diffusées, ce qui est confirmé par l'étude Ademe-IPSOS effectuée auprès de 4 500 Français sur les « pratiques collaboratives » et qui montre que plus de la moitié des personnes interrogées « ont déjà pratiqué » la vente de leurs biens à d'autres particuliers *via* des sites d'annonces.

L'occasion – sinon le don – sur Internet est donc monnaie courante et occupe une place importante dans les pratiques de réemploi, ce que confirme l'étude Ademe¹² en évaluant que près de la moitié des tonnes de produits réemployés aujourd'hui le sont *via* des sites Internet de mise en relation.

S'il est aisé d'affirmer que le pair-à-pair renouvelle aujourd'hui le réemploi, qualifier ce renouvellement est une tâche plus ardue. Les pratiques sur Internet complètent-elles les pratiques plus « traditionnelles », en faisant drastiquement baisser les coûts de transaction et en permettant ainsi de donner ou de revendre des biens peu chers ? S'y substituent-elles, comme pourrait le laisser penser le fait qu'Emmaüs a vu baisser la qualité des biens qui lui sont donnés¹³ ? Elles se sont en tout cas substituées aux petites annonces. Mais s'hybrident-elles avec les acteurs traditionnels ou les poussent-elles à se réinventer ? Internet permet-il de donner accès aux pratiques de don et de revente à des personnes éloignées du premier cercle de partage : la famille ? Autant de questions

Tableau 4. Le développement des pratiques de mutualisation en France

Acquisition	Achat neuf	Don	Achat d'occasion	Location ou emprunt (courte ou longue durée) (dont gratuit)
Automobile	38	3	49	10 (9)
Téléphone	78	12	4	5 (5)
Vêtement	91	6	2	1 (1)
Vélo	53	n.r.	23	28 (22)
Livre	81	n.r.	16	27 (25)
DVD	76	n.r.	9	28 (19)
Ordinateur	87	n.r.	10	6 (6)
Article de sport	92	n.r.	6	5 (3)
Objet de décoration	92	n.r.	14	0
Matériel de bricolage ou de jardinage	85	n.r.	6	18 (14)
Vêtement d'enfant	96	n.r.	14	2 (2)

Source : CREDOC (2012). *Les secondes vies des objets*. n.r. = non renseigné.

Note : Les déclarants ont répondu à la question : si vous avez accédé à un de ces objets ces six derniers mois, comment avez-vous fait ? Pour chaque type de bien, la somme des colonnes peut être supérieure à 100 % car les déclarants peuvent avoir accédé à plusieurs biens ces six derniers mois.

qui restent sans réponse, puisque les études existantes ne s'y intéressent pas encore.

Notons enfin que le réemploi ne se renouvelle pas uniquement sur Internet. Les exemples de modèles d'affaires qui donnent une seconde, voire une troisième vie aux biens utilisés par les ménages se multiplient. En proposant la location de long terme des équipements électroménager et multimédia, Lokéo récupère ces produits quand les clients n'en ont plus besoin et peut – le fait-elle ? – les réemployer pour d'autres clients. De même pour Vodafone qui propose de louer un téléphone portable à ses abonnés plutôt que de leur vendre.

2.2. Mutualisation

2.2.1. Une pratique peu développée

De manière générale, la location ou l'emprunt de court terme apparaissent comme des pratiques peu développées, en tout cas moins que le réemploi. C'est ce que l'on peut tirer des chiffres de l'étude du CREDOC (qui ne distingue pas la location/prêt de court ou de long terme). Autre enseignement : la location contre paiement est beaucoup moins développée que l'emprunt, gratuit.

La faible diffusion des pratiques de mutualisation peut s'expliquer par le fait que tous les types de bien ne sont pas facilement mutualisables. Certes, même une machine à laver peut être mutualisée comme le montrent le développement – très relatif

11. CREDOC (2012). *Les secondes vies des objets*.

12. Ademe (2012a). Actualisation du *Panorama de la deuxième vie des produits en France*.

13. Communication personnelle.

– du site lamachineduvoisin.fr ou les systèmes de buanderie collective dans certains immeubles. Dans la réalité, certains biens sont aujourd'hui très rarement loués ou empruntés, à l'image des vêtements, des téléphones, des ordinateurs ou des objets de décoration. Plus un objet est d'usage régulier, quotidien, moins la location ou l'emprunt de court terme sont des options pertinentes. L'auto-partage est une exception sur laquelle nous reviendrons. Le matériel de bricolage, les livres ou les DVD se prêtent bien à ces pratiques, car ils sont d'usage occasionnel, ponctuel.

2.2.2. Le renouvellement de la mutualisation

Si les entreprises de location de matériel de bricolage, les bibliothèques ou les vidéothèques sont des modèles bien connus de mutualisation, de nouvelles pratiques émergent sur Internet comme la location de livres étudiants (Chegg) ou de robes de soirée (rent the runway). À ces exemples de location en B2C, il faut ajouter les nombreuses initiatives en pair-à-pair comme Zilok pour la location de tous types d'objets. Il faut étendre cette catégorie de pratiques aux formes non monétarisées comme, en pair-à-pair, Peerby ou Sharewizz. Mais si les Français utilisent beaucoup les plateformes d'occasion entre particuliers, ils sont encore rares à louer des biens sur internet : seuls 6 % d'entre eux l'ont déjà fait selon l'étude Ademe-IPSOS.

Une fois encore, il est difficile de savoir si ce marché émergent de la location en pair-à-pair complète le marché traditionnel de la location et les pratiques – plus développées – d'emprunt gratuit ou s'il s'y substitue. On voit d'ailleurs, déjà, une hybridation entre les modèles traditionnels et les modèles en pair-à-pair. Ainsi, sur le site Zilok, on trouve désormais à la fois des particuliers et des professionnels qui mettent en location leurs biens. Demain peut être, les grands distributeurs d'aujourd'hui organiseront la mise en location en pair-à-pair des biens qu'ils vendront (encore) aux particuliers.

Notons l'avantage significatif des modèles de location en pair-à-pair sur les modèles plus traditionnels : la proximité. Il est plus facile de décider de louer un bien plutôt que de l'acheter si on peut y avoir un accès facile, ce qui se traduit notamment par une proximité de son lieu d'utilisation. Alors qu'il est difficile et coûteux d'installer un magasin de location de tous types de biens à chaque coin de rue, les plateformes sur Internet mobilisent tous les biens qui sont chez nos voisins. La pertinence de ce modèle est d'autant plus grande en ville ; les territoires urbains, de par leur densité, semblent en ce sens plus propices à la mutualisation que les territoires ruraux ou périurbains.

2.3. Mobilité partagée

Partager un moyen de déplacement n'est évidemment pas une chose nouvelle. Un taxi, un bus ou même un avion de ligne peuvent en effet être vus comme du partage, ce qui montre bien la difficulté à définir précisément cette notion. Par mobilité partagée, nous entendons ici le partage de voiture individuelle, *via* des systèmes d'auto-partage ou de covoiturage. Le second se distingue du premier et des modèles étudiés jusque-là en ce qu'il ne consiste pas à mutualiser un bien, un véhicule, mais plutôt un service, un trajet. Il ne s'agit pas de mieux utiliser un véhicule qui demeure trop souvent stationné, mais d'augmenter le taux de remplissage d'un véhicule. C'est néanmoins l'une des pratiques phares de l'économie du partage, souvent citée comme exemple type par ses promoteurs.

Notons que dans ce rapport nous ne nous intéressons pas au partage de vélos, une pratique qui se diffuse pourtant et pourrait avoir – comme l'auto-partage – la capacité de transformer le bouquet de mobilité des individus au bénéfice des transports « doux ».

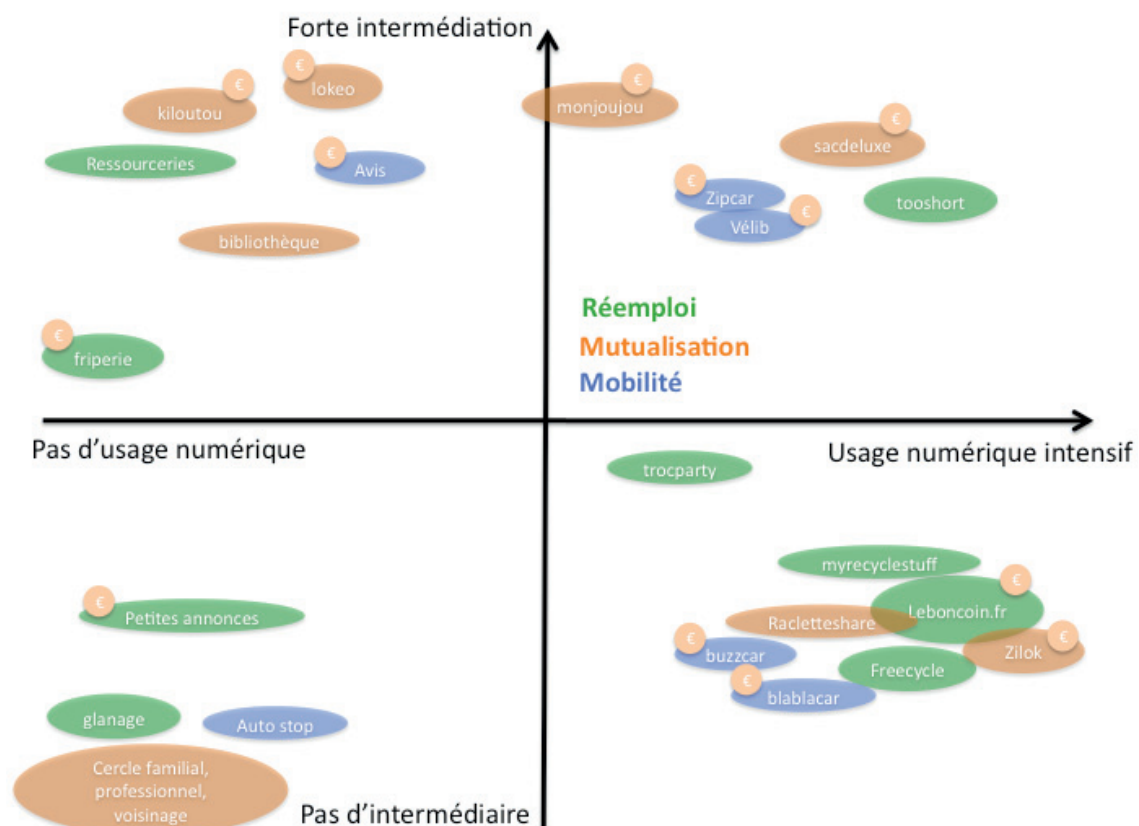
2.3.1. Location de véhicules : un marché étroit qui se transforme

La location courte durée d'un véhicule est une pratique ancienne et fortement structurée, avec des grandes entreprises comme Avis, Hertz ou Europcar. Selon l'Obsoco, 17 % des personnes interrogées ont loué une voiture au cours de l'année écoulée¹⁴. Par ailleurs, cette même étude nous révèle le poids déjà important, et qu'on imagine grandissant, des systèmes de location « nouveaux » faisant souvent appel à un usage intensif des outils numériques : parmi les Français ayant loué une voiture en 2013, 22 % des personnes ont utilisé une plateforme d'auto-partage (comme Mobizen ou AutoLib') et 21 % l'ont loué à un particulier (Buzzcar, Drivy, etc.).

Les systèmes de location courte durée de voitures sont donc en plein renouvellement, les modèles alternatifs ayant de nombreux avantages, à commencer par la facilité pour accéder et rendre le véhicule, qui peut se faire à toute heure et rapidement. Si les utilisateurs de ces formules sont encore peu nombreux (seuls 3,7 % des Français utilisent des systèmes d'auto-partage comme AutoLib'), les perspectives de développement semblent fortes pour elles et pour le marché de la location en général.

Ces nouvelles pratiques de location courte durée de véhicules s'additionnent-elles ou se

14. Obsoco (2013). *Observatoire des consommations émergentes*.

Figure 2. La diversité de l'économie du partage

substituent-elles aux systèmes anciens ? Intuitivement, on peut s'attendre à un remplacement des systèmes traditionnels. Mais, là encore, l'intuition mériterait d'être creusée. Et si ces systèmes alternatifs permettaient de répondre à une demande de mobilité à laquelle les acteurs traditionnels ne répondent pas (la très courte durée) ou ne peuvent pas répondre pendant les « pics de consommation » (le weekend ou les vacances) ? Et si l'avenir était plutôt à l'hybridation de ces modèles, à l'image du système d'auto-partage Zipcar racheté en 2013 par... Avis ?

Notons par ailleurs que les constructeurs de voiture développent aussi des offres de partage : Peugeot a lancé son service de mobilité Mu permettant d'avoir accès au véhicule le plus approprié selon ses besoins (une petite voiture, une grosse voiture, un scooter, etc.), et Renault met sa voiture électrique en partage avec Tweezy Way. Ces évolutions ont lieu dans le cadre d'une reconfiguration potentiellement majeure de la chaîne de valeur de la mobilité, les constructeurs risquant de ne plus être au contact direct du client final et de laisser la place à des entreprises offrant un service de mobilité.

2.3.2. Covoiturage

Le covoiturage est une pratique encore peu développée en France. L'étude Ademe-IPSOS réalisée sur les « pratiques collaboratives » révèle que 8 % d'entre eux pratiquent de manière mensuelle ou hebdomadaire le covoiturage.

Si le covoiturage peut être vu comme une pratique ancienne, à l'image de l'auto-stop, il prend aujourd'hui de nouvelles formes plus organisées, par des entreprises et au sein d'entreprises, par des collectivités ou des associations. La plupart de ces systèmes ont recours à des plateformes Internet de mises en relation, brouillant la frontière entre une économie du partage « ancienne » et une « nouvelle ». Il faut noter le succès grandissant de la plateforme de covoiturage entre particuliers Blablacar, qui affiche aujourd'hui un million de trajets covoiturés par mois et le doublement de sa « communauté » en moins d'un an. Contrairement aux autres systèmes, c'est surtout sur les déplacements occasionnels et longue distance que se développe Blablacar et les systèmes équivalents, plus que sur les déplacements réguliers domicile-travail : ces derniers peuvent en effet disparaître des « radars » de la plateforme à partir du moment

où les personnes se connaissent et peuvent s'organiser directement entre eux ou *via* les réseaux sociaux, leur permettant ainsi d'éviter les prélèvements de la plateforme sur la transaction.

Autre nouveauté dans le domaine du covoiturage et qui constitue une pratique phare des promoteurs de la « nouvelle économie du partage » : le covoiturage dynamique. Les personnes qui désirent effectuer un trajet – généralement courte distance – contactent le service quelques minutes seulement avant leur départ, et ce service leur trouve un conducteur qui peut les prendre en covoiturage sur le trajet demandé. Ces services sont essentiellement des plateformes Internet ou des applications Smartphone (Uber, Lyft), et se trouvent actuellement confrontés au fait qu'ils doivent attirer de nombreux utilisateurs avant de pouvoir fonctionner proprement. Qui plus est, la frontière est mince entre un conducteur qui covoiture sur un trajet qu'il devait de toute manière effectuer, et un conducteur qui se comporte comme un chauffeur de taxi illégal ou en tout cas non régulé (voir annexe). Les tensions actuelles avec les taxis l'illustrent.

2.4. Diversité des modèles de partage

Avant de discuter de leur impact environnemental, notons d'ores et déjà que les modèles d'économie du partage sont très variés, plus ou moins ancrés dans nos sociétés, et surtout qu'ils se renouvellent actuellement, en particulier sous l'essor des technologies numériques dans des versions pair-à-pair. Ces nouveaux modèles se développent grâce à la baisse drastique des coûts de transaction permise par Internet, mais sont confrontés à différents enjeux : puis-je faire confiance à ce particulier que je ne connais pas ? Puis-je avoir accès à un bien quand j'en ai besoin ? Etc.

Ce renouvellement doit interpellier les chercheurs, pour mieux comprendre l'impact, les opportunités ou les conditions de la diffusion de ces pratiques renouvelées ; il doit interpellier les acteurs traditionnels de l'économie qui sont ou seront affectés ; il doit enfin interpellier les décideurs publics qui seront amenés à réguler – ou non – ces nouvelles pratiques.

La Figure 2 illustre la diversité des modèles de partage. On a distingué les modèles selon qu'il s'agit de réemploi, de mutualisation ou de mobilité partagée, mais aussi selon trois dimensions qui sont au cœur des controverses sur l'économie du partage et son périmètre (voir encadré 1) : y a-t-il ou non échange d'argent ? Le partage se fait-il entre particuliers ou est-il organisé par des intermédiaires « lourds » publics ou privés ? Fait-il

ou non un usage intensif des technologies numériques ? Gardons à l'esprit qu'un usage intensif des nouvelles technologies n'est pas automatiquement synonyme de désintermédiation et de modèle en pair-à-pair (à l'image d'AutoLib), ni une condition indispensable de modernité et de renouvellement des modèles d'affaires (à l'image de Lokéo).

L'économie du partage est-elle promise à un bel avenir ? Il est difficile de répondre à cette question sans faire un acte de foi. Mais notons néanmoins que les moteurs de sa diffusion que sont la préservation – voire le gain – de pouvoir d'achat, la diffusion des technologies numériques et les tensions sur les ressources semblent ne pas devoir s'éteindre de sitôt.

Il est tout aussi difficile de dire sous quelle forme l'économie du partage pourrait majoritairement se diffuser. Dans sa version *high tech* ou « traditionnelle » ? Monétarisée ou non ? En pair-à-pair ou en B2C ? Les grandes entreprises traditionnelles se saisissent aujourd'hui de ces pratiques, même s'il est encore trop tôt pour savoir si c'est ou non de manière superficielle. Phagocyteront-elles les pratiques alternatives ? Seront-elles contraintes à se transformer pour ne pas être dépassées ? Deviendront-elles le moteur de la diffusion du partage grâce à leur force de frappe, leur réseau existant, la confiance des consommateurs ? Disposerons-nous de quelques plateformes de partage (modèle oligopolistique) ou d'une multitude de sites de partage locaux (modèle décentralisé) ? À l'évidence, il est impossible de répondre aujourd'hui à ces questions tant les scénarios qui se réaliseront sont affaire de choix individuels et collectifs.

3. DE LA PROMESSE ENVIRONNEMENTALE AUX CONDITIONS DE SA RÉALISATION

Parfois mise en avant par les « entrepreneurs » du partage et plus souvent par les promoteurs du concept¹⁵, la réduction de l'empreinte écologique est une intuition assez forte dans ces modes de consommation émergents : les pratiques considérées permettent de mieux utiliser un capital sous-utilisé, d'augmenter le taux d'usage de biens matériels, et participent ainsi à réduire la quantité

15. Voir par exemple Rachel Botsman (2012). *The sharing economy lacks a shared definition* ; l'avis du Comité économique et social européen sur le thème « La consommation collaborative ou participative: un modèle de développement durable pour le XXI^e siècle » ; la présentation de la nouvelle Sharing Economy Coalition au CESE ; la restitution du Bercy Jam organisé par le mouvement Ouishare le 25 juin 2013.

de biens matériels à produire pour assurer un même niveau de service. Notons d'ores et déjà que les « matières » concernées sont diverses et rarement bien identifiées.

L'économie du partage peut-elle être un levier de la transition écologique ? On discute ici du bilan environnemental des pratiques du partage, dans leur diversité, avec un focus sur les pratiques renouvelées par le numérique et Internet, les pratiques en pair-à-pair. Comme on le verra, le bilan environnemental de ces pratiques, telles qu'elles sont développées aujourd'hui, est rarement évident et sujet à de nombreux doutes : la modestie est de rigueur. Surtout, ces pratiques se transforment et leur bilan aujourd'hui n'est pas leur bilan demain : notre objectif n'est pas de donner des bons ou des mauvais points définitifs à des pratiques de partage, mais de révéler les conditions pour que ces pratiques contribuent à la transition écologique.

Pour dépasser le stade de l'intuition il est essentiel de différencier les pratiques : réemploi, mutualisation, mobilité partagée. Pour chaque type de pratiques, nous donnons ci-après quelques éléments pour alimenter la réflexion, avec un focus sur les pratiques nouvelles en pair-à-pair, puis nous discutons des enjeux communs à tous les modèles de partage pour conclure.

3.1. Réemploi

L'intuition selon laquelle le réemploi est positif d'un point de vue environnemental peut être illustrée par l'exemple classique de la poussette abandonnée à la cave. Monsieur X la revend à Madame Y sur Internet ou lors d'un vide-grenier, voire lui donne. Madame Y n'aura pas à acheter de poussette neuve et il y aura moins de biens à produire et distribuer. On peut même s'attendre à ce que, prévoyant une revente ultérieure, Monsieur X ait acheté une poussette plus solide, plus durable : est alors associé un autre effet environnemental positif, l'augmentation de la durée de vie des produits, qui contribue aussi à une moindre production.

Le bilan environnemental de cet exemple est positif parce que :

1. le « délaisseur » n'a plus l'utilité de ce bien et il ne va donc pas le remplacer par un autre achat.
2. l'acquéreur évite d'en acheter un, i.e. son acquisition se substitue à un achat.
3. l'impact environnemental du bien réemployé est surtout lié à sa production et non à son utilisation : l'allongement de sa durée d'usage – et donc le ralentissement de la diffusion de nouveaux produits – est alors positive d'un point de vue environnemental.

FOCUS 1. Le réemploi en pair-à-pair

Alors que le tonnage des biens échangés sur des sites internet dépasse déjà largement celui traité par les acteurs traditionnels du réemploi¹, sait-on si leur développement est bénéfique d'un point de vue environnemental ? En particulier, les utilisateurs utilisent-ils ces plateformes pour vendre des produits inutilisés (condition 1) et acheter des produits d'occasion en substitution d'un achat neuf (condition 2) ? Des éléments de réponse sont apportés par l'analyse des biens échangés actuellement sur eBay² et des modes de consommation qui peuvent y être associés.

Les biens les plus vendus sont des vêtements et accessoires de mode, catégorie de biens déjà fortement donnés aux proches ou aux associations. Mais les échanges semblent concerner d'autres types de produits, relativement luxueux : des pratiques de personnes « fashionistas » comme ebay les qualifie. Il n'y aurait dès lors pas concurrence avec les pratiques anciennes, par contre le bilan environnemental demeure plus qu'incertain : ces « fashionistas » peuvent très bien revendre leurs vêtements pour en acheter d'autres neufs ou d'occasion, dans une stratégie de renouvellement accéléré si ce n'est d'augmentation du volume de sa garde robe. L'achat d'occasion se substitue-t-il à du neuf ou démocratise-t-il le luxe en abaissant son prix ?

Second best-seller sur ebay en progression continue : le Smartphone, un produit qui reste parfois inutilisé dans le tiroir des français alors même que certains sont encore en état de marche. La plateforme pair-à-pair permet-elle de mobiliser ce gisement inexploité ? Peut être... mais pas seulement : les reventes de téléphones ou de tablettes augmentent quand de nouveaux produits sont mis sur le marché par les producteurs. Cela traduit-il des pratiques de reventes d'appareils en fonctionnement afin d'acheter les plus récents.

Enfin la troisième catégorie de biens les plus vendus sur ebay inclut le matériel de bricolage et de jardinage ou encore les meubles, certains de ces produits étant particulièrement peu redistribués actuellement. Substitution avec des pratiques de partage anciennes ou nouveau marché ? Accès accéléré à des produits de qualité ou gisement de produits inutilisés ? Ces questions demeurent sans réponse.

Pour conclure, retenons que les plateformes de revente de biens d'occasion sur internet peuvent être utilisées de manière bénéfique pour l'environnement, si les utilisateurs remplissent les conditions discutées précédemment (points 1 à 4). Et à n'en pas douter, certains le font et nous le faisons tous parfois. Mais les utilisent-ils majoritairement ainsi ? Leurs comportements émanent-ils d'un objectif de consommation durable, ou « d'hyperconsommation » ? Aujourd'hui, la balance semblerait plutôt pencher pour la seconde option, ou en tout cas pour le maintien d'un niveau de consommation élevé.

1. Ademe (2012a). *Actualisation du Panorama de la deuxième vie des produits en France*.

2. Voir les documents annuels d'ebay sur les tendances d'achat des Français.

4. Le réemploi étant anticipé lors de la première acquisition du bien, il a conduit à l'achat et donc à la production d'un bien durable (au sens d'une durée de vie longue).

Dans la réalité, les pratiques de réemploi remplissent rarement toutes ces conditions. Ainsi, les personnes qui bénéficient du don de vêtements de leurs proches ne substituent pas nécessairement ces dons à des achats neufs, mais peuvent les

utiliser en complément¹⁶. D'autre part, il est courant que les personnes qui se délaissent d'un bien en aient encore l'usage, mais qu'elles souhaitent le remplacer par un plus récent (à l'image de l'automobile, du canapé ou du téléphone portable). Cela n'implique pourtant pas que le bilan environnemental de l'opération soit négatif : le fait de pouvoir donner ou revendre son produit ancien n'a pas nécessairement joué un rôle déterminant dans la décision de le remplacer, et par ailleurs le remplacement permet de mettre sur le marché des produits plus récents et donc – potentiellement – plus économes en ressource à l'usage.

Comme on le voit, l'analyse environnementale de ces pratiques est complexe, et déterminer *ex ante* sous quel ensemble de critères (type de biens, type de pratiques, etc.) le réemploi – comme les autres modèles de partage – est positif pour l'environnement est une tâche ardue, voire impossible : les cas particuliers sont légion. Notre objectif ici est simplement de mettre en avant les grandes questions qui se posent et qui – dans l'optique d'études approfondies sur certains types de pratique et de biens – seraient à investiguer.

De manière plus générale, on peut néanmoins tenter les conclusions suivantes. Si le bilan environnemental du réemploi dépend de nombreuses conditions, les pratiques de don semblent garantir le fait que les biens dont se défont les ménages étaient inutilisés (condition 1). Quant aux modèles d'affaire B2C, à l'image de Lokéo ou de la nouvelle offre de Vodafone, ils ont un avantage – et donc une responsabilité accrue – d'un point de vue environnemental : ils ont plus de marge de manœuvre pour avoir un effet positif sur la durabilité des produits réemployés (condition 4). En effet, ils anticipent mieux le réemploi dans leurs achats, peuvent rentrer en discussion approfondie avec les producteurs pour transformer les biens, les réparer ou les « upgrader » entre deux utilisateurs, etc.

Le « problème » de ces modèles d'affaires, toujours d'un point de vue environnemental, est que la réduction du nombre de biens à produire, l'amélioration de leur qualité, de leur durabilité, et plus généralement la transition écologique ne sont pas nécessairement leurs objectifs. Ils peuvent avoir un impact environnemental contraire si la rentabilité économique ou la stratégie d'entreprise le rend nécessaire. À cet égard, l'exemple de Vodafone est troublant : le programme de location longue durée de téléphone de Vodafone est couplé à une offre proposant de changer de téléphone tous les

FOCUS 2. E-location

Qu'en est-il des pratiques de mutualisation sur internet ? Prenons l'exemple de Zilok. Les biens loués *via* cette plateforme ne diffèrent pas nettement des biens loués en général. Les matériels de jardinages, de réception, de nettoyage ou de manutention font partie des grands classiques. La question qui se pose pour ces locations en pair-à-pair c'est de savoir si la location est anticipée lors de l'achat, pour acquérir des produits de meilleure qualité plus durables.

Top 7 des catégories d'objets loués sur Zilok en 2013¹

- 1 Jardinage: taille-haies, motoculteur, tondeuse, tronçonneuse...
- 2 Mobilier de réception: tente de réception, tables, chaises...
- 3 Matériel Vidéo: caméra, lecteur DVD, projecteur...
- 4 Matériel Entretien: nettoyeur haute pression, shampouineuse...
- 5 Manutention: diable, lève-matériaux, chariots...
- 6 Photo: objectifs, reflex numérique...
- 7 Remorque: moto, porte-voiture...

Sur Zilok, la location de caméras ou d'appareils photos est aussi courante, cette plateforme permettant peut-être de développer un nouveau « gisement de produits » peu exploité actuellement.

Notons aussi que les pratiques de « fashionistas » décrites précédemment sur les plateformes d'occasion peuvent aussi se retrouver sur des plateformes de location : les accessoires de luxe y sont aussi une catégorie de biens très appréciée.

1. Source : Zilok.fr

ans, soit deux fois plus rapidement que le rythme moyen actuel.

3.2. Mutualisation

L'intuition selon laquelle la location et l'emprunt de court terme sont positifs d'un point de vue environnemental peut être illustrée par l'exemple classique de la perceuse. Plutôt que d'acheter une perceuse de mauvaise qualité j'en loue une à un professionnel dans mon quartier ou je l'emprunte à mon voisin bricoleur.

Le bilan environnemental de cet exemple est positif si :

1. le locataire évite d'acheter un produit, i.e. la location se substitue à un achat
2. le loueur met à disposition un bien de qualité supérieure, plus résistant à un usage intensifié.
3. la location (répétée) ayant lieu à une échelle locale, les déplacements sont minimisés et souvent non motorisés.

La condition 3 pose la question des transports associés à la mutualisation, question qui se posait déjà pour le réemploi mais dans une importance moindre (on ne réemploi pas 10 fois un produit, par contre on peut le louer des dizaines de fois). La condition 2 est particulièrement importante : pour

16. Les personnes déclarent donner beaucoup de vêtements à leurs proches, cependant l'écrasante majorité des vêtements qu'ils acquièrent sont achetés neufs.

de nombreux produits, une utilisation intensifiée réduit le nombre d'années de fonctionnement. Si un bien utilisé deux fois plus souvent dure deux fois moins longtemps, alors le bénéfice environnemental attendu disparaît : il n'y a pas à produire moins de biens sur une période longue. Il est donc crucial que les biens mutualisés soient ceux les plus durables sur le marché ou que des biens soient spécialement conçus pour être partagés.

Il est nécessaire néanmoins de distinguer, dans l'analyse environnementale de la mutualisation, l'enjeu du nombre de biens à produire et celui de la quantité de ressources à mobiliser. Certes, si un système de mutualisation divise par deux la durée de vie d'un bien à cause d'une utilisation deux fois plus intensive, il n'y a pas moins de bien à produire. Mais il y a à un instant T deux fois moins de biens en circulation. Dans une économie qui recyclerait à 100% ses biens, cela se traduirait par deux fois moins de ressources naturelles à mobiliser. L'impact environnemental de la mutualisation dépend donc non seulement de la durabilité des biens au sens de leur durée de vie, mais aussi de leur durabilité au sens de leur « recyclabilité » et de leur recyclage effectif.

Les modèles de mutualisation actuels, particulièrement développés pour les livres, DVD ou l'outillage, remplissent-ils toutes ces conditions ? Si c'est difficile à dire pour la première, la seconde est certainement – ou en tout cas plus facilement – remplie par les loueurs professionnels. La proximité enfin semble souvent au rendez-vous. Si la prudence est de rigueur quand on discute du bilan environnemental de la mutualisation, les pratiques actuelles semblent plus clairement positives que les pratiques de réemploi.

3.3. Mobilité partagée

3.3.1. Auto-partage

Revenons à l'intuition initiale pour rapidement la dépasser : une voiture n'étant utilisée que 92% du temps, on pourrait la partager et économiser ainsi des ressources financières et matérielles. Et en effet, la littérature regorge d'indications selon lesquelles une voiture partagée par des systèmes d'auto-partage de type Mobizen remplace de 4 à 8 voitures individuelles¹⁷. Est-ce à dire que nous avons à produire quatre fois moins de voitures ?

Le bilan environnemental est positif si :

1. la voiture partagée est plus durable, i.e. qu'elle ne dure pas quatre fois moins longtemps si elle est quatre fois plus utilisée (ce qui est loin d'être évident si le kilométrage est ce qui « use » le véhicule).

2. Je n'utilise pas une voiture partagée pour en

« consommer plus », i.e. parcourir plus de kilomètres en voiture.

Une fois de plus, l'enjeu qui émerge est la durabilité des produits partagés : il faut qu'ils soient radicalement différents, et dans le cas d'Auto-Lib' ils le sont. Mais surtout, c'est l'étude de la condition 2 qui est la plus riche. Car une voiture partagée n'est pas utilisée comme une voiture individuelle.

Le profil type de l'utilisateur est un urbain qui, grâce au service d'auto-partage, peut abandonner sa voiture comme moyen de transport préférentiel, aller au travail en transports en commun et prendre une voiture partagée pour aller chez Ikea, rendre visite à ses amis éloignés le soir et à sa famille le weekend. L'auto-partage apparaît comme un élément clé d'un bouquet de mobilité plus durable, qui fait la part belle aux transports en commun. Selon l'étude de 6T¹⁸, la baisse du nombre de kilomètres parcourus en voiture atteint près de 50 %. Ce constat doit être nuancé néanmoins : tous les modèles d'auto-partage ne se ressemblent pas, et ne sont pas utilisés de la même manière¹⁹. Mais s'ils peuvent dans certaines configurations entrer en concurrence avec les transports en commun, de manière générale les systèmes d'auto-partage transforment notre mobilité en complément de ces transports collectifs.

La division par deux du nombre de kilomètres parcourus en voiture ne doit évidemment pas se lire seulement au regard de la moindre production de voitures et donc de consommation de ressources matérielles et de déchets. Car la voiture est un bien de nature spécial d'un point de vue environnemental : c'est non seulement sa production et sa fin de vie qui interpellent, mais surtout son utilisation, avec la consommation d'énergie et les émissions polluantes associées.

Notons que les modèles d'échange en pair-à-pair ne sont pas encore aussi bien étudiés que les modèles d'auto-partage que nous venons de discuter. Si ce n'est sur la durabilité des produits, on peut s'attendre à des conclusions convergentes et positives d'un point de vue environnemental grâce à la transformation du « bouquet de mobilité ».

18. 6T (2013). Enquête nationale sur l'auto-partage. Rapport final de recherche pour l'Ademe. 2013.

19. 6T (2014). Auto-partage en trace directe : quelle alternative à la voiture particulière ? Rapport pour l'ADEME. 2014. Si certains modèles sont utilisés avant tout par le profil type décrit ci-dessous, avec l'effet bénéfique en matière environnemental que nous avons décrit, d'autres pourraient bien conduire à un recours accru à la voiture individuelle par rapport aux transports en commun.

17. Momo (2010). *The state of European car sharing*. FP7 project. Final report.

3.3.2. Covoiturage

Le covoiturage permet-il de réduire le nombre de voitures sur les routes ? Telle est la question posée à cette pratique qui consiste à partager non pas un bien (une voiture) mais un service (se faire conduire d'un point A à un point B).

Pour y répondre il faut mieux comprendre quel est le report modal à l'œuvre grâce au covoiturage. Le conducteur et ses passagers auraient-ils pris la voiture ou les transports en commun s'ils n'avaient pas covoiturés ? L'étude 2010 d'Atema Conseil pour l'Ademe²⁰ montre que les usagers covoiturent en moyenne deux fois par semaine, principalement sur des trajets domicile travail, et que les trois quarts des usages correspondent à un report modal de la voiture individuelle, l'autre quart correspondant à un report depuis les transports en commun. Chaque covoitureur économiserait en moyenne une tonne de CO₂ par an.

Il semble important néanmoins de distinguer entre le covoiturage domicile travail, régulier et courte distance (qui correspond au covoiturage « moyen ») et le covoiturage longue distance, privilégié sur les plateformes telles que Blablacar. Dans ce dernier cas, la concurrence avec le train semble forte : la SNCF serait contrainte de baisser ses prix sur certains trajets pour rester compétitive²¹. Et si Blablacar estime sur son site avoir permis d'économiser 500 000 tonnes de CO₂ grâce aux 10 millions de déplacements en covoiturage réalisés grâce à sa plateforme, les hypothèses de report modal mériteraient d'être précisées.

Notons qu'il faudrait différencier le court terme et le long terme dans l'étude de la concurrence entre auto-partage, covoiturage et transports collectifs. Ainsi à long terme, la solution offerte par le covoiturage peut se révéler tellement efficace pour se déplacer qu'il y a un moindre d'intérêt à entretenir ou construire de nouvelles lignes de transports en commun. D'un point de vue énergie-climat, cela n'est peut-être pas une catastrophe : on peut partager un véhicule électrique ou un plug-in hybrid, et déjà aujourd'hui un véhicule thermique partagé (3-4 personnes) a un bilan énergie-climat aussi bon qu'un TER²². Du point de vue de la place de la voiture dans nos villes (congestion, empreinte au sol, etc.), ce n'est évidemment pas une avancée.

3.4. Messages généraux

Le partage des biens que nous produisons – et souvent importons – a un potentiel environnemental et économique substantiel. De nombreux modèles, traditionnels ou nouveaux, peuvent concrétiser ces espoirs... mais le font-ils ? Comme nous l'avons vu, le bilan n'est pas évident : il est difficile de porter un jugement général sur ces pratiques tellement diverses, et pour des biens aussi variés. Les études disponibles ne sont pas légion, et le *research gap* est béant. D'autant que le bilan environnemental actuel de ces pratiques (a priori amenées à se développer) est moins important que les conditions d'amélioration de leur durabilité.

Si le partage semble d'abord une affaire de *quantité* de biens, la *qualité* des biens partagés apparaît comme une condition clé de la durabilité environnementale des modèles de partage, qu'il s'agisse de réemploi, de mutualisation ou même de mobilité partagée. Les modèles de partage doivent valoriser les biens les plus durables sur le marché, la durabilité devant être entendue ici au sens de l'allongement de la durée de vie mais aussi de leur recyclabilité et de leur recyclage effectif. Les modèles B2C où les entreprises peuvent influencer ou contrôler la production très en amont – en mettant sur le marché de nouveaux biens éco-conçus pour être partagés – ou le recyclage en aval, et disposent d'un fort avantage du point de vue environnemental.

L'impact du partage sur le transport des biens (avec tous les impacts environnementaux négatifs associés au transport) doit aussi être pris en compte. S'il permet de diminuer le nombre de biens produits, alors le partage peut contribuer à réduire le transport de marchandises notamment pour les produits importés. Il conduit néanmoins à un transport accru des biens pour les mettre à disposition, qu'ils soient loués ou revendus. Un bilan s'imposerait, mais mettons d'ores et déjà en avant que certains modèles, notamment en pair-à-pair, reposent sur la proximité géographique des utilisateurs, en particulier la location entre particuliers.

Une autre condition clé pour la durabilité des modèles de partage a trait aux modes de consommation. En effet, à l'image des « fashionistas » d'ebay ou du programme de Vodafone permettant de changer de téléphone chaque année, les modèles de partage peuvent être le vecteur d'une consommation durable comme celui d'une hyperconsommation matérielle.

En matière de mode de consommation toujours, certains experts mettent en avant que le partage, en distanciant les usagers de l'objet par une remise en cause plus ou moins radicale de la propriété, ouvrirait un nouvel espace d'innovation pour la transition écologique. L'auto-partage en est l'archétype, qui transforme la place de la voiture dans

20. Atema (2010). *Caractérisation de services et usages de covoiturage en France : quels impacts sur l'environnement, quelles perspectives d'amélioration ?* Rapport pour l'Ademe.

21. Communication personnelle.

22. Ademe (2008). *Étude d'efficacité énergétique et environnementale des modes de transports*. Étude réalisée par le cabinet Deloitte.

notre mobilité. Comment cela peut-il se traduire dans le cas d'une machine à laver ou d'une perceuse ? La question reste ouverte notamment dans un contexte de crise économique où la propriété peut apparaître comme une dernière sécurité.

Enfin, on ne peut traiter de l'impact environnemental des modèles de partage sans mentionner l'effet rebond. Jusque-là, nous avons décrit les mécanismes spécifiques qui peuvent contre-carrer la moindre production attendue de biens. Ils relèvent de l'effet rebond local ou sectoriel : dit en termes plus économiques, le gain de pouvoir d'achat supposé du partage est utilisé pour consommer des unités supplémentaires du bien partagé ou – pour être plus précis – du service que procure ce bien. Nous n'avons pas traité ici de l'effet rebond global ou macroéconomique, i.e. le gain de pouvoir d'achat ne va pas dans la hausse de la consommation du bien partagé mais dans d'autres types de biens et services avec des impacts environnementaux plus ou moins importants. Pour caricaturer, le covoitureur qui économise de l'argent peut le dépenser dans des produits bio ou dans un voyage aux Seychelles. Notons pour finir sur ce sujet que l'effet rebond global – et dans une certaine mesure locale – peut être vu sous deux angles : l'angle environnemental, qui n'est pas positif ; l'angle économique et social, qui l'est beaucoup plus. Car il se traduit par des gains (ou une préservation) de pouvoir d'achat, voire par le meilleur accès donné à des personnes en situation de précarité aux biens partagés.

Pour conclure cette section, que dire de général sur l'impact environnemental des modèles de partage ? Que cela est une affaire de conditions et donc largement de choix. Choix du consommateur, nous l'avons longuement évoqué. Choix des pouvoirs publics, pour soutenir la diffusion des modèles vertueux. Choix des entrepreneurs enfin, d'analyser son impact environnemental et de structurer des offres « durables ». Partager les biens que nous produisons pourrait mobiliser un potentiel économique et environnemental substantiel ; l'économie du partage peut concrétiser ce potentiel si c'est l'objectif que ses acteurs se fixent.

4. FAIRE DE L'ÉCONOMIE DU PARTAGE UNE ÉCONOMIE DURABLE : LES ACTEURS DU CHOIX

Les différents modèles qui constituent l'économie du partage ne sont pas « intrinsèquement » durables : exploiter le potentiel environnemental du partage de biens impose des choix appropriés de la part des pouvoirs publics, des entrepreneurs et des consommateurs. Dans cette section nous

passons en revue ces trois « acteurs » pour tenter de mieux comprendre le rôle qu'ils peuvent jouer pour rendre durable l'économie du partage. Une fois de plus, nous nous concentrons sur les nouveaux modèles et en particulier ceux en pair-à-pair car ce sont les moins analysés et car – avouons-le – ils ont l'attrait de la nouveauté.

4.1. Le rôle des pouvoirs publics

Comment les pouvoirs publics peuvent-ils contribuer à rendre durable l'économie du partage ? L'option que nous allons développer par la suite consiste à identifier les modèles les plus vertueux – ce qui pose la question qui soutenir ? – et à mettre en œuvre les mesures de soutien les plus appropriées et à la bonne échelle géographique – ce qui nous force à nous demander comment soutenir ? Mais le rôle des pouvoirs publics est aussi :

1. De mieux étudier les modèles de partage, ce qui va au-delà de la recherche et peut se concrétiser en pratique par une cartographie de toutes les pratiques, de tous les modèles qui permettent de partager des biens matériels, à l'échelle locale, nationale voire plus. Les regrouper sous le *label* du partage donnerait un poids politique à des pratiques souvent ignorées.

2. De construire un cadre économique et réglementaire qui soit favorable aux modèles les plus durables, sans avoir à les identifier et les soutenir un par un. Concrètement la fiscalité doit intégrer au mieux les externalités environnementales. En parallèle, les politiques publiques promouvant l'éco conception des produits et l'allongement de leur durée de vie renforcent l'intérêt environnemental du partage ; le développement d'une offre de transports en commun performante renforce la complémentarité plutôt que la substitution avec les systèmes de mobilité partagée. Pour dire les choses de manière triviale : pour que les différents modèles de l'économie du partage soient durables, il faut rendre l'économie durable.

En somme, le partage serait l'organisation d'un système ; les choix d'infrastructures de ce système doivent en eux-mêmes être soutenables.

4.1.1. Qui soutenir au nom de la protection de l'environnement ?

La première difficulté pour un décideur qui voudrait soutenir la diffusion des modèles du partage qui sont vertueux d'un point de vue environnemental est de les identifier. Qui soutenir alors que nous avons vu précédemment que le bilan environnemental des modèles de l'économie du partage dépend des modalités de chaque modèle et des biens considérés ? Plusieurs options sont sur la table :

- Ne considérer que les initiatives ayant montré « patte verte », celles qui ont passé le test par exemple d'une Analyse de Cycle de Vie complète (ACV).
- Soutenir uniquement les pratiques avec une démarche environnementale proactive (éco-conception, maintenance, recyclage, sensibilisation à la consommation durable, etc.) et pouvant faire l'objet d'une certification.
- Soutenir toutes les initiatives du partage en conservant l'intuition initiale sur le taux d'usage et les engager dans des logiques de meilleure connaissance de leur impact environnemental.

Notre analyse nous conduit à considérer que, tant qu'elles sont émergentes et à petite échelle, les initiatives du partage peuvent être soutenues par les pouvoirs publics car elles permettent d'explorer de nouvelles pistes pour la transition écologique, et peuvent ouvrir de nouvelles opportunités. Mais passé une certaine échelle, elles doivent faire des efforts pour analyser leur bilan environnemental puis l'améliorer – dans un cadre transparent – sinon faire la preuve de leur bénéfice environnemental par des ACV. C'est à cette condition que le soutien public est légitime.

4.1.2. Comment soutenir ?

Les demandes du mouvement du partage

Comment soutenir la diffusion des modèles de partage ? Nous avons effectué une revue des demandes adressées aux responsables politiques par le mouvement du partage dans son acception très large²³, et des actions entreprises par deux villes pionnières en la matière que sont Séoul et San Francisco. On voit s'y dégager quatre pistes d'action récurrentes (voir encadré 3), que l'on peut résumer en :

- une visibilité accrue via des campagnes de communication voire une labellisation ;
- des financements et incubateurs pour les projets innovants ;
- l'adaptation de la réglementation aux nouveaux modèles ;
- des pouvoirs publics exemplaires.

23. Restitution du Bercy Jam organisé par Ouishare le 25 juin 2013 ; SPUR (2012). *A Policy agenda for the sharing economy* ; Shareable & Sustainable Economies Law Center (2013). *Policies for shareable cities* ; position paper of the Young Global Leaders Sharing Economy Dialogue, 2013 ; Collaborativeconsumption.com (2014). *10 things a city can do to become a shareable city* ; US conference of mayors (2013). *Resolution in support of policies for shareable cities* ; Information on Seoul and San Francisco strategies towards building a sharing economy.

Encadré 3. Les demandes politiques du mouvement du partage

Nous avons effectué une revue des demandes adressées aux responsables politiques par le mouvement du partage dans son acception très large¹, et des actions entreprises par deux villes pionnières en la matière que sont Séoul et San Francisco. On voit s'y dégager quatre pistes d'action récurrentes

De la communication à la labellisation

La diffusion de l'économie du partage se heurte à la méconnaissance des citoyens-consommateurs voire à leur manque de confiance dans des systèmes nouveaux et souvent portés par des petites structures. Les institutions publiques sont dès lors appelées à communiquer sur ces pratiques, à les rendre visibles² voire à les labelliser. La stratégie de Séoul sur le partage porte beaucoup sur ces dimensions.

Financement et incubation

La stratégie de la ville de Séoul en faveur du partage comprend une enveloppe financière dédiée aux entreprises du partage, et un objectif d'incubation de start-up. On retrouve là des éléments mis en avant par nombre de promoteurs du partage, notamment en France avec des appels à la Banque Publique d'Investissement³. Soulignons que les initiatives associatives sont beaucoup moins considérées que les initiatives privées, notamment en ce qui concerne leurs besoins de financement.

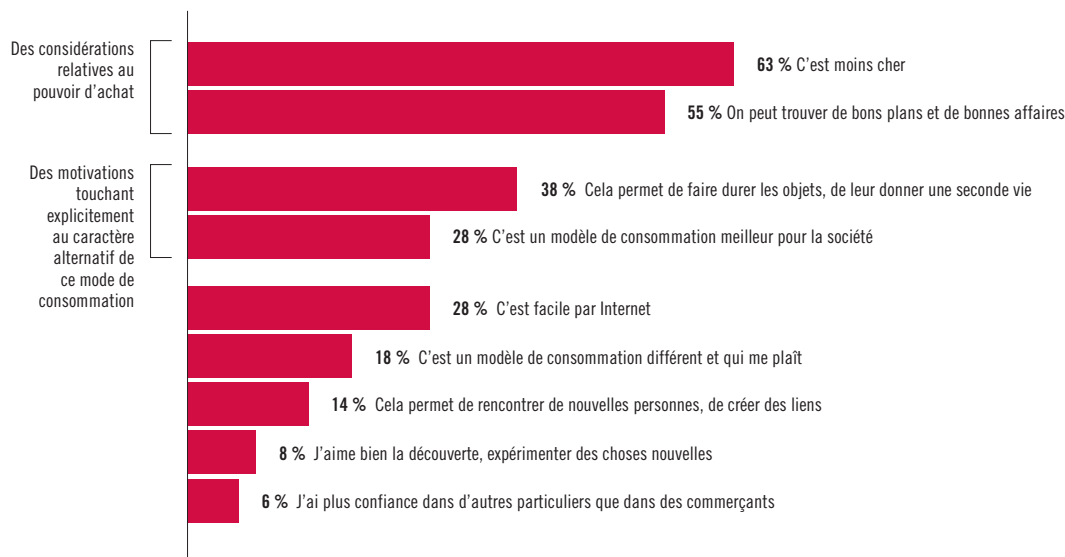
Un groupe de travail sur la réglementation

Le cadre réglementaire est souvent mis en avant comme étant inadapté à nombre de pratiques de partage et en particulier à celles en pair-à-pair. Régime fiscal, code des assurances, protection du consommateur, licences professionnelles... Autant de règles qui seraient à adapter pour ne pas bloquer la diffusion de l'économie du partage, avec un focus particulier sur la fiscalité et la possible exemption des revenus sous un certain seuil. Autant de règles qui peuvent aussi être utilisées par les décideurs politiques pour protéger les entreprises installées qui sont affectées par le développement du partage. Le Sharing Economy Working Group de San Francisco – regroupant l'administration, des entrepreneurs et des citoyens – est dès lors souvent cité en exemple pour identifier les enjeux réglementaires et proposer des solutions.

Exemplarité

Les villes comme les gouvernements sont appelés à s'engager dans l'économie du partage, à être exemplaires, et les villes pionnières tentent de répondre à cet appel. Cela passe par exemple par la cartographie des ressources publiques peu ou mal utilisées, avec l'exemple classique des bâtiments publics vides pendant les heures de fermeture des bureaux.

1. Restitution du Bercy Jam organisé par Ouishare le 25 juin 2013 ; SPUR, *A Policy agenda for the sharing economy 2012* ; Policies for shareable cities, Shareable & Sustainable Economies Law Center 2013 ; position paper of the Young global leaders Sharing economy dialogue, 2013 ; collaborative consumption, *10 things a city can do to become a shareable city* ; US conference of mayors, *Resolution in support of policies for shareable cities*, 2013.
2. Dans le cas de l'auto-partage, l'intérêt des places réservées est souvent mis en avant pour rendre visibles cette pratique à tout le monde. C'est pourquoi il est important que ce stationnement soit autant que possible en surface et non dans des parking souterrains.
3. Ouishare Bercy Jam, op. cited

Figure 3. Les motivations des usagers du partage

Source : Observatoire de la confiance de la Poste (2013). *Les Français et la consommation collaborative*.

Coordonner les échelles d'intervention

Villes, régions, pays... Quelle est l'échelle politique la plus pertinente pour soutenir les modèles de l'économie du partage ? À l'évidence, la réponse dépend de la pratique considérée, de son territoire de mise en œuvre et, de manière générale, c'est plus une bonne articulation entre les échelles qu'il faut opérer qu'un choix exclusif. Dans l'exemple de l'auto-partage, la définition au niveau national de ce terme a été nécessaire pour sortir d'un flou juridique et permettre l'intervention publique dans le montage des services d'auto-partage²⁴, une intervention notamment locale relative aux places de stationnement.

Notons que des réflexions sur le partage et les territoires sont menées dans le cadre de projets de recherche-action.

Des politiques publiques tellement spécifiques

Les recommandations politiques ci-dessus sont censées être pertinentes pour le développement de tous les modèles de l'économie du partage ou en tout cas un grand nombre d'entre eux. À l'évidence, il existe aussi – surtout – un grand nombre de recommandations sectorielles, spécifiques à chaque pratique. Dans le cas de l'auto-partage par exemple, les enjeux clés concernent

la sensibilisation à cette nouvelle pratique, l'accès à des places de stationnement et l'interopérabilité entre systèmes de partage, et entre ces systèmes et les transports en commun. Par ailleurs, notons qu'il est certainement plus efficace de faire une campagne de communication non pas sur le partage en général mais sur l'auto-partage d'un côté et la location de biens entre particuliers de l'autre. Les politiques publiques sont donc très spécifiques, très sectorielles. Le concept de partage peut avant tout permettre de coordonner ces efforts politiques.

Créer un espace de dialogue et d'action

En France, des institutions « para-publiques » telles que l'Institut de l'économie circulaire ou le Conseil économique, social et environnemental (CESE) pourraient créer un groupe de travail sur l'économie du partage, pour être un lieu de dialogue entre tous les acteurs, étudier les opportunités environnementales, proposer des actions réglementaires, inciter les acteurs privés de cette économie diverse et bouillonnante à intégrer les enjeux environnementaux.

4.2. Le rôle des entrepreneurs de l'économie du partage

Les entrepreneurs (associatifs ou entreprises) et surtout les promoteurs de l'économie du partage utilisent souvent l'argument environnemental pour faire la promotion de leurs activités. Au

24. PAPPD (2014). *L'auto-partage est-il l'avenir de l'automobile ?* Rapport pour le Mastère PAPDD/École des Ponts, piloté par le Laboratoire Ville Mobilité Transport.

risque de tomber dans le *greenwashing* puisque, comme nous l'avons vu, cet argument est fragile, soumis à de nombreuses conditions. Mais ce n'est pas seulement pour éviter les accusations de *greenwashing* que les intermédiaires du partage doivent se pencher plus sérieusement sur leur impact environnemental. Le principe de responsabilité sociale et environnementale s'applique à eux comme à toutes les entreprises, voire de manière plus aigüe car ils sont nombreux à positionner leurs activités comme une réponse aux défaillances de l'économie traditionnelle, comme des alternatives permettant de construire une « autre économie » : ces discours imposent d'intégrer l'enjeu de la durabilité au cœur de leur démarche.

Les entrepreneurs du partage doivent donc commencer par mieux appréhender leur impact environnemental, par exemple à travers le financement d'analyses de cycle de vie des biens qu'ils mettent en partage ou d'études sur le comportement de leurs clients/utilisateurs. Mieux comprendre les conditions de durabilité de son modèle est indispensable pour, ensuite, agir sur ce modèle pour optimiser sa durabilité.

Quels types d'actions peuvent alors être réalisés ? Vodafone pourrait adapter son offre de location longue durée de téléphone portable, tout d'abord en garantissant que les téléphones récupérés sont réemployés ou au minimum 100% recyclés, mais aussi en ne proposant pas à leurs clients de changer chaque année leurs téléphones. Les plateformes de vente sur internet pourraient valoriser les produits les plus durables avec un espace dédié ou en affichant leur durée de vie technique. Les plateformes de covoiturage pourraient cibler le marché des déplacements domicile travail ou encore adapter leur système de paiement pour que le prix d'un covoiturage à trois soit inférieur à celui d'un covoiturage à deux, et ainsi maximiser le remplissage des véhicules. Les pistes sont nombreuses, et les entrepreneurs du partage sont les mieux placés pour en élaborer de nouvelles, identifier les obstacles et inventer leurs propres solutions. Mais encore doivent-ils se fixer l'objectif d'optimiser leur impact environnemental.

Une des conditions clés, nous l'avons vu, est la durabilité des biens partagés. Les modèles B2C ont plusieurs avantages à cet égard. Les entreprises ont – aujourd'hui encore tout du moins – plus de pouvoir d'influence sur l'amont, la production des biens, et l'aval, leur recyclage. Certaines d'entre elles contrôlent déjà toute la chaîne. Elles peuvent et doivent utiliser ce pouvoir d'influence. Enfin, les déplacements induits par le transport des biens doivent être minimisés, optimisés.

Pour optimiser la durabilité des modèles du partage, les entrepreneurs doivent donc s'en fixer

l'objectif : ces modèles ne sont pas « naturellement » vertueux. Et ce doit aussi être celui des promoteurs du partage, qu'il s'agisse des figures emblématiques du mouvement du partage ou des réseaux d'entrepreneurs qui se développent en France, à Bruxelles et ailleurs dans le monde. Dans leurs discours, la protection de l'environnement doit passer du statut d'argument à celui d'objectif. Dans les groupes de réflexion qu'ils créent, identifier les conditions de leur durabilité doit être un enjeu au moins aussi important qu'identifier les réglementations qui bloquent leur développement. Dans les actions qu'ils entreprennent, le lobby interne pour assurer la durabilité des modèles de partage doit avoir une place équivalente au lobby externe pour que les pouvoirs publics adaptent les réglementations.

4.3. La dualité des consommateurs ?

En ce qui concerne le choix individuel du consommateur, notons tout d'abord que son rôle est exacerbé dans les modèles en pair-à-pair, où les intermédiaires comme les entreprises sont court-circuités. Plus généralement, ces modèles conduisent à une dilution exacerbée de la responsabilité environnementale et nous renvoient à notre responsabilité individuelle. La contribution environnementale de ces modèles dépend beaucoup du comportement des utilisateurs, des valeurs qui les animent.

Dans son avis sur le concept frère de consommation collaborative, le Comité économique et social européen²⁵ les dépeint comme étant en rupture avec « la surproduction et à la surconsommation, stimulées par le désir de « posséder » ». Ces utilisateurs n'envisageraient pas « la consommation comme la simple possession de biens mais comme un accès partagé à leur jouissance, pour satisfaire des besoins réels et un épanouissement personnel détaché de la consommation symbolique et de la poursuite de désirs provoqués artificiellement. » À l'évidence certains entrepreneurs de l'économie du partage promeuvent ces valeurs et des consommateurs utilisent tout ou partie des modèles de partage dans cette logique, ce qui leur permet de réduire leur « empreinte écologique ». Mais il est tout aussi évident que d'autres, à l'image des « fashionistas » d'eBay, ne sont pas des dé-consommateurs... et que la majorité des consommateurs sont certainement les deux à la fois.

Les études sur les motivations actuelles des usagers de l'économie du partage ou de la

25. CESE (2014). Avis sur le thème de la consommation collaborative ou participative.

consommation collaborative sont nombreuses, et toutes convergent vers l'idée que la motivation principale est l'optimisation de son pouvoir d'achat (voir Figure 3). Mais les considérations environnementales ne sont pas absentes des motivations individuelles.

5. MIEUX COMPRENDRE

Pour conclure, revenons sur un élément qui est apparu au cours de l'étude que nous avons réalisée. Alors que l'économie du partage est ancienne et qu'elle se renouvelle grandement, la littérature sur ses différents modèles reste pauvre et nombreux sont les décideurs politiques et les promoteurs du partage qui insistent désormais sur le besoin de mieux comprendre le potentiel de l'économie du partage et ses impacts²⁶.

En particulier, l'analyse de la durabilité des modèles se heurte au manque d'études ou à sa dispersion. Pour reprendre les mots crus d'un expert interrogé : « difficile de raisonner à partir de trois statistiques pourries ». Il est important

dès lors que la communauté scientifique étudie de manière approfondie certaines pratiques absentes de son radar, afin de mieux appréhender leurs impacts environnementaux. Au-delà des analyses de cycle de vie qui pourraient être effectuées, il est crucial de mieux comprendre comment les modèles de partage transforment les biens et leurs usages. L'exemple de l'auto-partage montre en effet qu'un bien partagé peut être utilisé de manière radicalement différente, ouvrant de nouvelles fenêtres d'opportunités pour la transition écologique. Pour révéler de tels changements d'usage, les études d'opinion ne peuvent se limiter – comme c'est le cas actuellement – à révéler les motivations des partageurs. Au-delà du « pourquoi », il faut comprendre « comment » les modèles de partage sont utilisés. La location ou la revente en pair-à-pair font partie des modèles les moins étudiés qui mériteraient une plus grande attention.

Évidemment, les « tensions » autour de l'économie du partage ne se limitent pas à son impact environnemental : elles sont aussi extrêmement fortes en matière d'emploi, de fiscalité ou de concurrence (voir annexe). À l'heure où les premières tensions se concrétisent, à l'image des enjeux fiscaux et sociaux autour d'Uber ou de Airbnb, la recherche doit anticiper ces tensions, les analyser et contribuer à les mettre en dialogue pour faire émerger des pistes d'action. ■

26. La résolution signée par les maires de neuf grandes villes américaines en 2013 encourage ainsi à « la meilleure compréhension de l'économie du partage et de ses bénéfices publics et privés par la création de méthodes d'analyse robustes et standardisées ».

ANNEXE

Les enjeux économiques et sociaux du partage

Au-delà des enjeux environnementaux, l'économie du partage soulève des espoirs et des inquiétudes de nature économique et sociale. Ainsi, si pour certains le partage favorise le lien social, donne accès à des biens à des catégories sociales modestes qui en étaient privées jusque-là et constitue un relais de croissance, d'autres s'inquiètent de son impact sur l'emploi, sur les revenus fiscaux des États, voire sur le « contrat social ». Ci-dessous, nous fournissons des éléments de réflexion sur certains de ces enjeux.

Nous ne nous attarderons pas sur le lien social, tant il nous paraît évident que la contribution des pratiques de l'économie du partage au « resserrement » de ce lien dépend de chaque type de pratique et des motivations personnelles. Bardhi et Eckhardt, après avoir étudié attentivement les usagers de Zipcar, remettent ainsi en cause « la vision romantique qui préexiste » souvent pour ce type de consommation²⁷. Notons aussi l'enjeu de la « monopolisation » que nous ne traiterons pas par la suite. Les « nouveaux » modèles de l'économie du partage reposent en effet sur des plateformes qui ont tendance à devenir des monopoles : les offreurs et les demandeurs de biens et services ont intérêt à utiliser la plateforme la plus répandue pour toucher le plus grand nombre de personnes. Cette tendance à la monopolisation fait craindre des abus de la part des plateformes dominantes, d'autant plus si ces plateformes sont des acteurs transnationaux inscrits dans des systèmes d'optimisation fiscale ou de production de normes.

L'économie du partage et la croissance

L'idée de croissance étant fortement liée à une production toujours plus importante de biens, le partage pourrait être vu comme un vecteur de décroissance. Mais la croissance de l'économie d'un pays ne peut se résumer à sa capacité à produire des biens toujours moins chers et à en consommer toujours plus. Ce qui importe, c'est moins le bien en tant que tel que le service qui lui est associé, la fonction qu'il remplit. Si on peut répondre au besoin de mobilité de deux ménages en produisant une voiture partagée au lieu de deux voitures individuelles, c'est à dire *a priori* à

moindre coût²⁸, alors il y a un gain de productivité et donc une certaine croissance de l'activité économique. Les ménages pourront consommer plus de ce « service » de mobilité ou d'autres choses (cf. effets rebonds sectoriel et macroéconomique discutés précédemment).

L'économie du partage peut donc être vue comme un moteur de croissance ; reste à voir si cette forme de croissance sera mesurée par l'indicateur PIB. Non seulement cet indicateur peut difficilement capturer une telle transformation de bien en service, mais les modèles démonétarisés voire monétarisés en pair-à-pair peuvent également lui échapper. Le problème n'est alors pas tant l'incapacité du PIB à décrire cette forme de croissance, mais que ce qui échappe au PIB peut aussi échapper à l'impôt et plus généralement au « contrat social ».

Notons cependant que les modèles démonétarisés ou monétarisés en pair-à-pair sont utilisés principalement en complément d'une activité professionnelle traditionnelle, et pas en substitut. En tout cas à l'heure actuelle et certainement dans un avenir proche. Le don comme la vente/achat d'objets sur leboncoin permettent alors d'économiser du pouvoir d'achat qui sera dépensé ailleurs dans l'économie marchande, dans l'achat de biens et services comptabilisés par le PIB (et soumis à l'impôt). On peut dès lors se demander si les modèles pair-à-pair ne sont pas générateurs de croissance du PIB à partir du moment où les particuliers les utilisent en plus de leur temps de travail professionnel, i.e. ils conduisent à une augmentation du temps de travail effectif.

L'économie du partage et l'emploi

Le partage pouvant conduire à la réduction du nombre de biens matériels produits, il détruirait de l'emploi dans certains secteurs. Précision importante dans un contexte économique et politique marqué par l'idée de « désindustrialisation » : il détruirait notamment de l'emploi de nature

27. Bardhi, Fleura, und Giana M. Eckhardt (2012). « Access-Based Consumption: The Case of Car Sharing », *Journal of Consumer Research* 39(4): 881–898.

28. Dans le cas de l'auto-partage, il ne suffit pas de comparer le coût moyen du kilomètre parcouru en voiture partagée et celui en voiture individuelle. Comme nous l'avons vu précédemment, l'usage de l'auto-partage s'inscrit dans un bouquet de mobilité différent, beaucoup plus intense en transports en commun notamment. D'où la nécessité de prendre en compte pour les individus le coût des tickets de transport en commun, et pour la collectivité le coût complet qui intègre les subventions à ces modes de transport. En outre, le coût marginal de l'auto-partage peut apparaître réducteur par rapport à l'usage du véhicule en propriétaire, et en cela, la transformation du bouquet de mobilité semble bien incontournable : en somme, ce sont les TC qui deviennent à coût marginal nul (abonnement) et la voiture qui voit son coût marginal croître drastiquement (prix au km parcourus), soit l'inverse d'aujourd'hui.

industrielle. Cependant, l'analyse en matière d'emploi ne saurait se limiter à ces destructions, et de nombreux autres éléments sont à prendre en compte :

1. L'exemple de l'auto-partage montre que, en contrepartie des destructions d'emploi dans la construction des biens partagés, en l'occurrence des véhicules, des emplois sont créés dans :

- a. le service de partage : plateformes Internet, maintenance des véhicules, etc.
- b. la production des appareils nécessaires au partage : systèmes d'ouverture par carte, voire bornes type AutoLib'. Dans le cas spécifique de l'auto-partage, le recours accru aux transports en commun développe l'emploi dans ce secteur.

2. Par ailleurs, l'éventuel gain de pouvoir d'achat lié au partage est dépensé ailleurs dans l'économie et génère aussi de l'emploi (« effet macroéconomique »). L'intensité en emploi du secteur automobile étant très proche de la moyenne²⁹, il semble difficile de conclure dans le cas de l'auto-partage.

3. Il faut aussi prendre en compte les créations d'emploi issues du rééquilibrage commercial que le partage peut permettre : les biens partageables sont bien souvent importés et – surtout – le partage peut conduire à une baisse des importations énergétiques (voir l'exemple de l'effet de l'auto-partage sur le nombre de kilomètres parcourus). Par ailleurs, les biens partagés peuvent évoluer radicalement redonnant aux pays pionniers un avantage compétitif pour leur production industrielle.

4. Le partage de biens est-il plus intensif en travail, et donc moins en capital, que la production de biens ? Cette intuition *a priori* positive doit être confirmée, et son effet sur l'emploi étudié.

Si le partage pose à l'évidence des enjeux de transition, le bilan en matière d'emploi est loin d'être nécessairement négatif et reste à étudier plus précisément.

Notons aussi que l'effet du partage sur l'emploi ne saurait se limiter au seul bilan quantitatif. Les modèles en pair-à-pair donnent l'opportunité aux individus, à côté de leur emploi « traditionnel », voire en substitution, de développer une activité génératrice de revenus, et soulèvent aussi des inquiétudes en matière de qualité de l'emploi.

L'économie du partage et la fiscalité

Dans un contexte marqué par la volonté politique de réduire les déficits publics, l'économie du partage inquiète, et plus particulièrement les modèles en pair-à-pair. Alors que la production et la vente de biens et de services par des entreprises permet des

rentées fiscales *via* l'impôt sur les sociétés, la TVA, les cotisations sur le travail et autres taxes spécifiques à chaque secteur, les rentrées fiscales liées à des sites comme Ebay, Zilok ou AirBnB sont moins évidentes.

Au-delà du problème d'imposition de sociétés bien souvent internationales et qui peuvent déclarer leurs bénéfices à peu près n'importe où, c'est surtout la non déclaration par les particuliers des revenus générés *via* ces sites qui inquiète. En matière fiscale, le principe est simple : tout revenu provenant d'un travail ou d'une activité rémunérée doit être déclaré. Cependant, la simple participation aux frais (par exemple pour le covoiturage) n'a pas à être déclarée ; la vente ou location de bien et d'espaces doivent être déclarés, mais il existe des seuils de tolérance plus ou moins explicites³⁰. Quant aux échanges non monétaires, en droit, on parle de « contrat à « titre onéreux » dès qu'il y a contrepartie », la fiscalité devant dès lors s'appliquer et la difficulté résidant évidemment dans l'évaluation en euros. Enfin, pour déclarer des revenus tirés du partage, il y a plusieurs solutions selon les cas précis : le CESU (chèque emploi service), le régime de l'auto-entrepreneur, les bénéfices commerciaux ou non commerciaux (BIC ou BNC), professionnels ou non.

L'enjeu fiscal de l'économie du partage ne serait donc pas lié à l'existence de « trous noirs » dans la législation, mais plutôt à la non déclaration – pour cause de lourdeur ou de manque de lisibilité – de montants souvent faibles. Faut-il dès lors intensifier la « chasse aux fraudeurs » ? Créer un nouveau statut juridique simplifié et adapté aux échanges en pair-à-pair ? Instaurer une « franchise » fiscale permettant aux particuliers de ne pas avoir à déclarer leurs revenus en dessous d'un certain seuil³¹ ? Selon Anne-Laure Brun-Buisson, juriste spécialisée sur l'économie du partage³² : « l'accès à la légalité est complexe », le système fiscal n'ayant pas été créé pour l'économie en pair-à-pair, « mais les gens préfèrent être dans la légalité ». L'utilisation de plateforme numérique permet *a priori* une traçabilité des échanges : le problème n'est dès lors pas de nature technique.

Notons enfin, concernant la crainte d'une baisse des revenus fiscaux pour la collectivité, que si les modèles non monétarisés ou monétarisés en

29. 210 000 ETP pour 15 milliards de VA, soit 1 % d'emploi et 1 % de VA nationale.

30. 600 euros par an pour la location de logements entre particuliers, à vérifier selon sa région d'habitation. Autour de 2 000 euros pour la revente, une position de l'administration qui n'est pas juridiquement « ferme » (Anne Sophie Novel [2013], *La Vie Share*, Éditions Alternatives).

31. Cf la restitution du Bercy Jam organisée par Ouishare le 25 juin 2013.

32. Communication personnelle.

pair-à-pair ne sont pas ou peu imposés, ils permettent des gains de pouvoir d'achat qui sont dépensés ailleurs dans l'économie et sont soumis à l'impôt, *a minima* la TVA (« effet macroéconomique »). Reste à voir si le taux d'imposition appliqué sur cette consommation additionnelle est supérieur ou inférieur à celui en vigueur sur le bien partagé.

L'économie du partage, la concurrence déloyale et les réglementations « datées »

Trop lourd et peu lisible, le cadre fiscal actuel peut paraître inadapté au développement de l'économie du partage et plus généralement de l'économie pair-à-pair. Pour les partisans de cette « nouvelle » économie, au-delà de la fiscalité, c'est un ensemble de réglementations sectorielles qui sont à revoir. Les villes de San Francisco (États-Unis) et de Séoul (Corée du Sud) ont ainsi établi un Sharing Economy Working Group réunissant les services de la ville, les entreprises et des citoyens avec pour objectif « d'explorer les réglementations qui impactent ou sont impactées par la consommation collaborative, et d'explorer également les politiques et législations alternatives pour moderniser ces réglementations et répondre aux enjeux émergents ».

La difficulté tient au fait que ces réglementations peuvent être utilisées par les entreprises établies pour protéger leur marché de l'irruption de nouveaux acteurs, mais qu'elles ont également été construites pour assurer la sécurité des consommateurs ou lutter contre le dumping social. L'exemple d'Uber est édifiant à cet égard. Cette plateforme

de covoiturage permet en pratique à des particuliers de devenir chauffeurs de taxi sans avoir à respecter les tarifs négociés avec la profession, sans licence, sans formation voire sans une assurance appropriée. Ce système a provoqué l'ire des taxis professionnels dans plusieurs villes américaines et plus récemment à Paris. On peut arguer du fait que la profession de taxi est sur-réglémentée, que les détenteurs de licence bénéficient d'une rente et qu'on manque de taxis dans de nombreuses villes, certes, mais cette réglementation a aussi vocation à éviter une concurrence acharnée au détriment des artisans chauffeurs et des consommateurs. Notons ainsi qu'en mars 2013, à San Francisco, ce sont les chauffeurs Uber qui ont organisé une manifestation devant les locaux de l'entreprise³³... L'émergence de l'économie du partage et de l'économie pair-à-pair impose certainement de revoir des réglementations. Certaines sont peut-être absurdes, d'autres sont sûrement là pour protéger des « lobbies » ou des rentes, mais nombre d'entre elles ont pour objectif d'encadrer les activités économiques pour les intégrer au « contrat social ». ■

33. <http://thenextweb.com/insider/2013/03/16/uber-black-towncar-drivers-strike-in-san-francisco-over-compensation-terms-and-treatment/>

Économie du partage : enjeux et opportunités pour la transition écologique

Damien Demailly (Iddri),
Anne-Sophie Novel (consultante indépendante)



PUBLICATIONS DE L'IDDRI

- Demailly, D., Chancel, L., Waisman, H. (2104). « Une société post-croissance pour le XXI^e siècle », Iddri, *Policy Briefs* n°01/14.
- Chancel, L., Demailly, D. (2014). « Les politiques de l'emploi face à la croissance faible », Iddri, *Working Papers* N°02/14.
- Demailly, D. (2013). « Croissance verte vs. décroissance : sortir d'un débat stérile », Iddri, *Policy Briefs* n°12/13.
- Chancel, L., Demailly, D. (2013). « Quels enjeux pour la protection sociale dans une économie post-croissance ? », Iddri, *Working Papers* n°17/13.

Publications disponibles en ligne sur : www.iddri.org

Institut de recherche sur les politiques, l'Institut du développement durable et des relations internationales (Iddri) a pour objectif d'élaborer et de partager des clés d'analyse et de compréhension des enjeux stratégiques du développement durable dans une perspective mondiale. Basé à Paris, l'Iddri accompagne les différents acteurs dans la réflexion sur la gouvernance mondiale des grands problèmes collectifs que sont la lutte contre le changement climatique, la protection de la biodiversité, la sécurité alimentaire ou l'urbanisation et participe aux travaux sur la redéfinition des trajectoires de développement.

L'Iddri porte une attention toute particulière au développement de réseaux et de partenariats avec les pays émergents et les pays les plus exposés aux risques, de façon à mieux appréhender et partager différentes visions du développement durable et de la gouvernance. Afin de mener à bien son action, l'Iddri s'insère dans un réseau de partenaires issus des secteurs privé, académique, associatif ou public, en France, en Europe et dans le monde.

Institut indépendant, l'Iddri mobilise les moyens et les compétences pour diffuser les idées et les recherches scientifiques les plus pertinentes en amont des négociations et des décisions.

Ses travaux sont structurés transversalement autour de cinq programmes thématiques : gouvernance, climat, biodiversité, fabrique urbaine et agriculture. L'Iddri publie trois collections propres : les *Working Papers* permettent de diffuser dans des délais brefs des textes sous la responsabilité de leurs auteurs ; les *Policy Briefs* font le point sur des questions scientifiques ou en discussion dans les forums internationaux et dressent un état des controverses ; enfin, les *Studies* s'attachent à approfondir une problématique. L'Iddri développe en outre des partenariats scientifiques et éditoriaux, notamment dans le cadre de la publication de *Regards sur la Terre*, fruit d'une collaboration avec l'Agence française de développement, The Energy and Resources Institute et Armand Colin.

Pour en savoir plus sur les activités et les publications de l'Iddri, visitez www.iddri.org

www.iddri.org