EXPERTISES

POTENTIELS D'EXPANSION DE LA CONSOMMATION COLLABORATIVE POUR RÉDUIRE LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

ÉTUDE
Rapport final

ADEME
Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER
MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE, DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE

bio by Deloitte.
CRÉDOC CENTRE DE RECHERCHE POUR L'ÉTUDE ET L'OBSERVATION DES CONDITIONS DE VIE
OUISHARE

CONTRIBUTEURS

BIO BY DELOITTE
Véronique Monier, Pierre-Alexis Duvernois, Alexis Lemeillet, Catherine Gomy, François Witte, Marion Sarteel, Sarah Ait Said

CREDOC
Pascale Hébel, Franck Lehuédé, Nicolas Siounandan

OUISHARE
Benjamin Tincq, Asmaa Guedira

CITATION DE CE RAPPORT

ADEME. BIOby Deloitte, CREDOC, OuiShare. 2016/11
Potentiels d'extension de l'économie collaborative pour réduire les impacts environnementaux. 108 pages.
Cet ouvrage est disponible en ligne www.ademe.fr, rubrique Médiathèque (URL)

Ce document est diffusé par l'ADEME

20, avenue du Grésillé
BP 90406 | 49004 Angers Cedex 01

Numéro de contrat : 1410C0023

Étude réalisée pour le compte de l'ADEME par :
BIO by Deloitte, CREDOC, OuiShare

Coordination technique - ADEME : MEUNIER Laurent
Direction/Service : Direction Recherche et Prospective / Économie et prospective (SEP) – ADEME Paris

Rapport publié en novembre 2016.

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite selon le Code de la propriété intellectuelle (Art L 122-4) et constitue une contrefaçon réprimée par le Code pénal. Seules sont autorisées (Art L 122-5) les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, pédagogique ou d'information de l'œuvre à laquelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articles L 122-10 à L 122-12 du même Code, relatives à la reproduction par reprographie.

TABLE DES MATIÈRES

Table des matières 3

Remerciements 5

Résumé 6

Glossaire 9

1. Contexte, enjeux et méthodologie déployée 11

1.1. Contexte et objectifs de la mission 11
1.1.2. Objectifs 11
1.1.3. Organisation générale de la mission 11

1.2. Périmètre de l'étude et méthodologie déployée 12
1.2.1 Méthodologie générale 12
1.2.2. Définition de la consommation collaborative 12
1.2.3. Types d'initiatives retenues pour l'état des lieux 13
1.2.4. Types d'initiatives retenues pour l'évaluation économique, sociale et environnementale 14
1.2.5. Approche méthodologique 15
1.2.6. Points de vigilance sur les effets rebonds de la consommation collaborative 20

1.3. Contenu du rapport d'étude 21

2. État des lieux de la consommation collaborative en France 22

2.1. Histoire et analyse socio-économique de la consommation collaborative en France 22
2.1.1. Dimension économique et dimension responsable 22
2.1.2. L'hyperconsommation, effet pervers de la consommation collaborative 23
2.1.3. Le partage de biens ou l'échange de services, objets transitionnels de l'échange social 24

2.2. Cartographie des initiatives majeures 26
2.2.1. Synthèse économique et environnementale par type d'initiative 27
2.2.2. Les principaux enseignements 30

2.3. Enjeux environnementaux par catégorie de bien et identification préliminaire des leviers de réduction 34

3. Analyse des pratiques et scénarios prospectifs 36

3.1. Matrices d'hypothèses 36
3.1.1. Les facteurs explicatifs des pratiques d'acquisition 36
3.1.2. Les facteurs explicatifs des pratiques de délaissement 38
3.1.3. Matrice d'hypothèses sur les facteurs de changements de pratiques collaboratives 39

3.2. Constructions de scénarios prospectifs 40
3.2.1. Identification des facteurs de changement 40
3.2.2. Définition des scénarios 45

3.3. Sélection des initiatives pour l'évaluation approfondie 51

4. Évaluation économique, sociale et environnementale des initiatives 52

4.1. Résultats des évaluations environnementales unitaires 53

4.2. Résultats des évaluations socio-économiques 60
4.3.1. Rappel de l'approche méthodologique simplifiée 62
4.3.2. Résultats des évaluations macroscopiques comparatives pour chaque initiative 64
4.3.3. Synthèse et analyse 77

5. Conclusions et perspectives 81

Bibliographie 83

Index des illustrations 85

Table des figures 85

Table des tableaux 86

Annexes 87

Annexe 1 Cartographie des différentes initiatives de l'économie collaborative 88

Annexe 2 Éléments d'analyse économétrique 90

Annexe 3 Présentation des scénarios généraux d'évolution de la consommation collaborative à horizon 2030 100

Annexe 4 Enjeux environnementaux de la consommation des ménages en France 104

Annexe 5 Présentation de la méthode de l'Analyse de Cycle de Vie 105

REMERCIEMENTS

Nous remercions tout particulièrement les membres du comité de pilotage et du comité scientifique qui ont participé activement à l'étude :

COMITÉ DE PILOTAGE	Laurent Meunier, ADEME Chantal Derkenne, ADEME Véronique Benony, ADEME Mathieu Chassignet, ADEME Olivier Perrin, MEEM Alice Metayer-Mathieu, DGE
COMITÉ SCIENTIFIQUE	Damien Demailly, IDDRI Gwendal Briand, Collporterre Valentina Carbone, ESCP Europe Cécile Désaunay, Futuribles Sophie Dubuisson-Quellier, CNRS-CSO

Nous remercions également toutes les parties prenantes consultées au cours de la mission qui nous ont permis d'alimenter l'analyse de façon significative.

RÉSUMÉ

LA CONSOMMATION COLLABORATIVE, QU'EST-CE QUE C'EST ?

La consommation collaborative est définie comme un échange entre particuliers et à des fins d'usage, d'un bien ou d'un service. Cet échange peut être marchand ou non, en ligne ou hors ligne, impliquant ou non un transfert de propriété. Quoiqu'il en soit, la consommation collaborative possède **une logique horizontale qui la différencie des modèles classiques d'échange**. Le covoiturage, l'échange de logements ou encore la revente de biens d'occasion à des particuliers en sont des exemples connus.

Fondée sur l'aspect d'échange de particulier à particulier, cette définition exclut les modèles de location où une dimension de « partage » est présente, mais la logique horizontale absente : par exemple les modèles de location de biens partagés, comme des voitures (Autolib'), des vélos (Vélib') ou des livres (bibliothèques), mais aussi les modèles de location de services partagés, comme celui de laver son linge (laveries).

La consommation collaborative connaît depuis plusieurs années un essor significatif. Cependant, les acteurs qui la portent et la structurent sont encore méconnus à l'heure actuelle. De plus, si certaines initiatives de consommation collaborative semblent intuitivement porteuses de bénéfices environnementaux, **il reste difficile de tirer une conclusion générale sur la performance environnementale de la consommation collaborative** sans évaluer de manière spécifique ses différentes formes.

L'objectif de cette mission, dont les résultats détaillés figurent ci-après, a été d'identifier les facteurs qui peuvent permettre un développement soutenable de ces nouvelles initiatives de consommation.

SOUS QUELLES FORMES LA CONSOMMATION COLLABORATIVE EXISTE-T-ELLE ?

Il n'est pas aisé de synthétiser brièvement un phénomène comme la consommation collaborative, qui a déjà donné lieu à quelques travaux et analyses. Un état des lieux a été réalisé afin de disposer d'un large panorama des initiatives existantes. Ainsi, trois axes d'analyse peuvent être dégagés et témoignent d'une diversité des consommations collaboratives :

- **la diversité des modèles** : l'objet, le lieu et la forme de l'échange prennent forme dans des modèles de revente, de location, de troc ou encore de location, avec des modèles économiques dont la pérennité reste souvent à définir.
- **la professionnalisation des initiatives** : au sein de la consommation collaborative cohabitent tout autant des pratiques anciennes (vides-greniers, jardins ouvriers) que nouvelles, avec une accélération permise par la démocratisation d'Internet et des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC). De nouvelles plateformes se sont récemment mises en place (BlablaCar ou Airbnb par exemple), prônant la facilité d'utilisation.
- **les principaux leviers et freins** : outre le développement des TIC, les usagers sont fréquemment motivés par le désir d'associer convivialité et potentielle source de revenus. Cependant, les questions de la confiance entre consommateurs et l'attachement à la propriété sont des facteurs d'évolution sociaux déterminants dans l'essor de la consommation collaborative.

QUE SERA LA CONSOMMATION COLLABORATIVE DE 2030 ?

Deux scénarios prospectifs ont été développés, via la constitution d'une matrice d'hypothèses introductive à l'élaboration de scénarios prospectifs et avec le soutien d'un comité scientifique. Toutefois, ces scénarios ne sont pas issus de modélisations calculatoires : il s'agit au contraire **d'imaginer qualitativement deux voies de développement de la consommation collaborative possibles**, sur la base d'une approche structurée et argumentée.

Le scénario « 2030-sc1 » se fonde sur **le développement des pratiques collaboratives de manière**

informelle, à partir **des expériences de terrain, d'initiatives locales et de militants**. Les pratiques non marchandes prennent de l'importance. Il s'agit de desserrer la contrainte budgétaire en proposant des solutions d'accès aux produits et services qui soient gratuites ou peu onéreuses ou/et de permettre de disposer d'un complément de revenus. **Les pouvoirs publics acceptent que les particuliers mettent à la disposition d'autres particuliers des biens et services qu'ils produisent ou possèdent. Ils accompagnent et favorisent le développement de ces pratiques**. Ils favorisent les pratiques qui permettent de soutenir les politiques publiques en matière de déplacement et d'accès aux ressources par exemple.

Le scénario « 2030-sc2 » se fonde sur **le développement d'une offre collaborative organisée par les acteurs de l'économie traditionnelle qui en déclinent une version rentable économiquement**. La base des consommateurs s'élargit. Certaines activités collaboratives peuvent être contrecarrées car elles remettent en cause le modèle traditionnel. **Les pouvoirs publics encadrent l'activité des particuliers, la limite afin qu'elle ne distorde pas les règles de la concurrence**. Face à cette évolution réglementaire, certains particuliers décident de se professionnaliser, escomptant un complément de revenus substantiel. L'offre se structure en fonction de la demande, elle est mieux référencée. La clientèle potentielle s'élargit sensiblement.

QUELS IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX POUR LA CONSOMMATION COLLABORATIVE ?

La méthode de l'Analyse de Cycle de Vie (ACV) a été employée sur une dizaine d'initiatives de consommation collaboratives en comparaison de leur homologue « conventionnel ». Parmi ces initiatives se trouvaient notamment le covoiturage, l'autopartage, la location de logements courte durée entre particuliers, la colocation, les communautés d'acheteurs de biens alimentaires locaux et enfin le réemploi ou la location entre particuliers de biens meubles.

Déployée à l'échelle macroscopique grâce à la déclinaison des scénarios prospectifs initiative par initiative, ces évaluations environnementales ont permis de dégager deux principaux enseignements.

- De façon générale, **la consommation collaborative n'est pas automatiquement « meilleure pour l'environnement »**. Il convient donc de casser les idées reçues qui consistent à considérer toutes les initiatives de consommation collaboratives comme vertueuses d'office.
- **La consommation collaborative contribue assez faiblement à la réduction de l'empreinte environnementale des Français par rapport aux grandes tendances macroscopiques « *invariantes* » à horizon 2030** (progrès techniques, évolutions sociétales et démographiques). Ceci confirme le besoin de poursuivre les efforts consacrés à d'autres dimensions de l'économie circulaire, telles que la prévention des déchets, l'éco-conception ou encore le recyclage.

QUELS POTENTIELS DE REDUCTION DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX RESIDENT DANS LA CONSOMMATION COLLABORATIVE ?

Malgré l'influence plus forte des « *invariants* » sur l'évolution de l'empreinte environnementale des Français à horizon 2030, certaines pratiques collaboratives ont été identifiées comme possédant un fort potentiel. C'est notamment le cas des pratiques de mobilité et de réemploi, du fait qu'elles permettent d'optimiser le taux d'occupation des modes de transport particuliers ou qu'elles allongent la durée de vie totale des produits. En ce qui concerne le niveau de confiance sur la fiabilité des résultats environnementaux, il est jugé bon pour ces initiatives. **L'objectif futur est donc d'accompagner la réalisation de ces potentiels de réduction des impacts, notamment en travaillant sur les enjeux propres à chaque pratique.**

En revanche, pour les initiatives relatives au **logement, à la location de biens entre particuliers et aux biens alimentaires**, le bilan de l'évaluation est à considérer avec prudence. En effet, on observe un manque de connaissances sur les modalités de consommation associées à ces pratiques, ainsi que des impacts environnementaux divergents selon les indicateurs. Ces problématiques **ne permettent pas de statuer clairement sur le bilan environnemental de ces initiatives**. **Des travaux complémentaires permettraient d'avoir un regard plus précis sur leurs impacts environnementaux**, ainsi que sur les leviers pertinents pour réduire ces impacts.

Enfin**, la prise en compte des effets rebonds est un élément important mais complexe à évaluer**. Quelques effets rebonds seulement, propres à telle ou telle initiative, ont été évalués. Mais de façon générale, les effets rebonds dépendent fortement des modalités d'utilisation des gains et économies générés. Une étude spécifique permettrait d'affiner la connaissance des effets rebonds associés à ces nouvelles pratiques de consommation.

GLOSSAIRE

ANALYSE DE CYCLE DE VIE (ACV)	Méthode d'évaluation quantitative des impacts environnementaux d'un produit, d'un service ou d'un procédé. Ayant pris son essor au début des années 90, l'ACV est une méthode : • multi-critères : plusieurs types d'impacts environnementaux sont étudiés • multi-étapes : l'ensemble du cycle de vie du produit/service/procédé est étudié • standardisée, par la série des normes ISO 14040
BIENS MEUBLES	Les biens meubles désignent des objets, autrement dit de consommation courant hors nourriture et véhicules. Il peut s'agir de meubles, vêtements, éléments de décoration, outils, équipement informatique, etc.
CONSOMMATION COLLABORATIVE	Échange, entre particuliers et à des fins d'usage, d'un bien ou d'un service. Cet échange peut être marchand ou non, en ligne ou hors ligne, impliquant ou non un transfert de propriété
(D)EEE	(Déchets d')Équipements Électriques et Électroniques
DUREE DE VIE D'UN BIEN	Dans la littérature, la notion de « durée de vie » désigne des périodes différentes. Des adjectifs qualificatifs permettent parfois de préciser ces différentes durées de vie (ex. durée de vie opérationnelle), mais il n'existe pas à ce jour de terminologie harmonisée. La notion de durée de vie peut être comprise différemment selon les catégories d'acteurs et selon que l'on s'intéresse à la production de l'équipement, à sa phase d'utilisation ou au traitement des déchets Les termes proposés ci-dessous, déclinaison du concept de « durée de vie », ont été établis dans le cadre de l'étude ADEME « Étude sur la durée de vie des équipements électriques et électroniques ». Quatre définitions ont fait l'objet d'un consensus et ont été retenues : • La **durée normative** correspond à la durée de fonctionnement moyen mesurée dans des conditions spécifiques de tests, définies dans des normes établies par des organismes de type AFNOR, ou à défaut par des tests non normés mais dont la méthodologie est explicite, transparente et reconnue. Elle peut correspondre à une durée ou à une autre grandeur traduisant l'utilisation du bien (nombre de cycles pour un lave-linge, nombre de kilomètres parcourus pour un véhicule…). Dans le cadre de cette étude, elle est considérée comme le **potentiel d'utilisation maximum du bien** avant qu'il cesse de fonctionner pour des raisons techniques • La **durée d'usage** correspond au laps de temps pendant lequel le produit est utilisé par un utilisateur donné. Elle est propre à un utilisateur/foyer. La durée d'usage totale est la somme des durées d'usage Pour les besoins spécifiques de la présente étude, on peut également ajouter la notion de **niveau d'usage d'un bien**, qui correspond à la quantité de service délivrée par un bien depuis sa fabrication, sans forcément être une durée (par exemple le kilométrage d'un véhicule) • La **durée de détention** correspond au temps écoulé entre sa date d'entrée dans un foyer (pas nécessairement neuf) et sa date de sortie, quel qu'en soit son état (en fonctionnement ou non). Cela inclut les durées de stockage, avant la mise en service et après l'arrêt de la mise en service. Elle est propre à un utilisateur/foyer La **durée de détention totale** est la somme des durées de détention. Elle correspond au laps de temps entre l'achat d'un bien neuf et son passage au statut de déchet, quel que soit l'état du bien (en état de fonctionnement ou non). Elle inclut le réemploi. La durée de détention totale est ainsi supérieure ou égale à la durée d'usage totale, en raison des éventuels stockages des appareils dans les foyers • La **durée d'existence** correspond au laps de temps entre la fin de fabrication du produit et son élimination, sa valorisation ou son recyclage. Elle diffère de la durée de détention totale en cela qu'elle inclut la réutilisation éventuelle d'un produit, après son passage au statut de déchet, ainsi que le laps de temps entre la fin de fabrication et l'achat neuf

FONCTIONS DE CONSOMMATION	« La classification des fonctions de consommation des ménages (*Classification of Individual Consumption by Purpose – COICOP*) est une des nomenclatures « fonctionnelles » du système de comptabilité nationale. Elle sert à classer les transactions effectuées entre les producteurs et le secteur institutionnel des ménages. »[1] Quatorze grandes fonctions de consommation peuvent être distinguées[2] : • 01 – Produits alimentaires et boissons non alcoolisées • 02 – Boissons alcoolisées, tabac et stupéfiants • 03 – Articles d'habillement et chaussures • 04 – Logement, eau, gaz, électricité et autres combustibles • 05 – Meubles, articles de ménage et entretien courant du foyer • 06 – Santé • 07 – Transports • 08 – Communications • 09 – Loisirs et culture • 10 – Enseignement • 11 – Restaurants et hôtels • 12 – Biens et services divers • 13 – Dépenses de consommation individuelle à la charge des institutions sans but lucratif au service des ménages (ISBLSM) • 14 – Dépenses de consommation individuelle à la charge des administrations publiques
INITIATIVE DE CONSOMMATION COLLABORATIVE	Dans cette étude, une initiative désigne un projet porté par une entreprise, association, ou collectivité, qui rend possible ou favorise une consommation collaborative
MODELES D'ECHANGE	• **B TO B :** *Business to Business*. Ce sigle désigne des entreprises qui vendent à d'autres entreprises • **B TO C :** *Business to Consumer*. Ce sigle désigne les entreprises qui vendent à des particuliers • **C TO C :** *Consumer to Consumer*. Ce sigle désigne des particuliers qui échangent entre eux : c'est le cadre de définition de la consommation collaborative • **C TO B TO C :** *Consumer to Business to Consumer*. Ce modèle marginal désigne les entreprises qui jouent un rôle d'intermédiaire entre deux particuliers : il s'agit par exemple des magasins de dépôt-vente, qui prennent en dépôt la marchandise d'un particulier jusqu'à ce qu'un autre particulier l'achète
REEMPLOI	« *Toute opération par laquelle des substances, matières ou produits qui ne sont pas des déchets sont utilisés de nouveau pour un usage identique à celui pour lequel ils avaient été conçus* » (article L. 541-1-1 du Code de l'environnement) On considère que c'est l'opération par laquelle un produit est donné ou vendu par son propriétaire initial à un tiers, qui, a priori, lui donnera une seconde vie. Contrairement à la réutilisation, **un produit réemployé garde son statut de produit et ne devient à aucun moment un déchet**. Ce n'est donc pas un mode de traitement des déchets mais une composante de la prévention
TAUX D'UTILISATION D'UN BIEN	Dans cette étude, on considère le taux d'utilisation du bien comme le **rapport entre son niveau d'usage** et **sa durée normative** (exprimée dans la même grandeur que le niveau d'usage). Exemples illustratifs (valeurs fictives) : • une perceuse ayant été utilisée 12 minutes et étant conçue pour durer 120 minutes a un taux d'utilisation de 10 % • un véhicule ayant effectué 50 000 km et étant conçu pour être utilisé 200 000 km a un taux d'utilisation de 25 %
TIC	Technologies de l'information et de la communication
UNITE FONCTIONNELLE (UF)	Représente en ACV une quantification de la fonction d'un produit/service/procédé. L'unité fonctionnelle fournit donc une référence par rapport à laquelle définir et normaliser les intrants et extrants du système étudié. Cela permet d'assurer la comparabilité des résultats d'une ACV sur une base commune. Dans le cadre de l'ACV d'une initiative de consommation collaborative, il est préférable de ramener l'UF à l'usage du produit, plutôt qu'à sa possession sur une certaine période de temps
UNITES MONETAIRES	• **K€ :** Milliers d'euros • **M€ :** Millions d'euros • **Mrd(s) € :** Milliard(s) d'euros

[1] http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/class-fonct-consomm-menages.htm (consulté en mars 2015)
[2] http://unstats.un.org/unsd/cr/registry/regcst.asp?Cl=5&Lg=2 (consulté en mars 2015)

1. CONTEXTE, ENJEUX ET MÉTHODOLOGIE DÉPLOYÉE

1.1. Contexte et objectifs de la mission

1.1.1. Contexte

Définie comme un échange entre particuliers et à des fins d'usage, d'un bien ou d'un service, la consommation collaborative connaît depuis plusieurs années un essor significatif. En plus des initiatives et plateformes aujourd'hui bien établies que sont le covoiturage (BlaBlaCar), la location de logements entre particuliers (AirBnB) ou la revente d'objets en ligne (Leboncoin), un nombre très important de pratiques collaboratives émergent et prennent de l'ampleur : l'offre se développe et la demande suit.

La question se pose toutefois des impacts environnementaux associés à cette consommation collaborative. Si certains acteurs comme BlaBlaCar ou AirBnB choisissent de communiquer sur le sujet, la plupart des entreprises restent cependant prudentes. Si la mutualisation ou le réemploi de biens semblent intuitivement porteurs de bénéfices environnementaux, il est néanmoins difficile de tirer une conclusion générale sur la performance environnementale de la consommation collaborative sans évaluer de manière spécifique ses différentes formes.

Une hausse de revenus, générée grâce à AirBnB ou au covoiturage, peut être réinvestie dans un bien « polluant ». Un bien partagé entre divers usagers à plusieurs kilomètres de distance entraîne une logistique peu optimisée. Ces contrexemples n'induisent donc pas forcément une consommation plus vertueuse du point de vue environnemental. Ils illustrent « l'effet rebond » qui peut être important mais dont la mesure reste complexe.

L'Institut du Développement Durable et des Relations Internationales (IDDRI) a publié en juillet 2014 une note qui cadre et précise les enjeux environnementaux associés à la consommation collaborative [1.] Damien Demailly et Anne-Sophie Novel, auteurs de cette note, reconnaissent que l'économie du partage est « porteuse de promesses de durabilité », mais ils s'interrogent sur les « conditions de réalisation » de l'intuition environnementale. Enfin, ils pointent le manque de recherche sur le sujet et appellent la communauté scientifique à combler le déficit de connaissances (ou « *research gap* » selon les termes de l'étude).

1.1.2. Objectifs

Le premier objectif de cette étude est de répondre à ce besoin de connaissances. L'ADEME pourra ainsi disposer d'un état des lieux des initiatives de la consommation collaborative comprenant, au-delà des aspects économiques et sociaux, les enjeux environnementaux associés aux pratiques collaboratives.

Le second objectif de l'étude est d'identifier les potentiels de développement de la consommation collaborative ainsi que leurs conditions de réalisation.

L'ADEME pourra ainsi disposer d'une évaluation environnementale quantifiée de deux scénarios prospectifs d'extension à l'échelle française de la consommation collaborative.

1.1.3. Organisation générale de la mission

Après mise en concurrence, l'ADEME a décidé de confier la réalisation de la mission à un groupement d'experts constitués des structures suivantes, et piloté par BIO by Deloitte :

- **BIO by Deloitte**, spécialiste de l'économie circulaire et des évaluations environnementales, et centre d'innovation et d'excellence en développement durable du Cabinet Deloitte ;
- **CREDOC**, spécialiste des études et analyses des tendances de consommation, tant d'un point de vue sociologique qu'économique ;
- **OuiShare**, organisation internationale de référence sur la consommation collaborative, contribuant notamment à faire connaitre les initiatives et pratiques et à mettre en réseau les différents acteurs.

L'étude a été réalisée entre décembre 2014 et janvier 2016 en trois volets successifs :

- Volet 1 – État des lieux de la consommation collaborative en France en 2015 ;
- Volet 2 – Élaboration de scénarios prospectifs à horizon 2030 ;
- Volet 3 – Évaluation économique, sociale et environnementale des initiatives à l'échelle unitaire et macroscopique des scénarios prospectifs à horizon 2030.

1.2. Périmètre de l'étude et méthodologie déployée

1.2.1 Méthodologie générale

La méthodologie générale de l'étude est présentée dans la figure suivante.

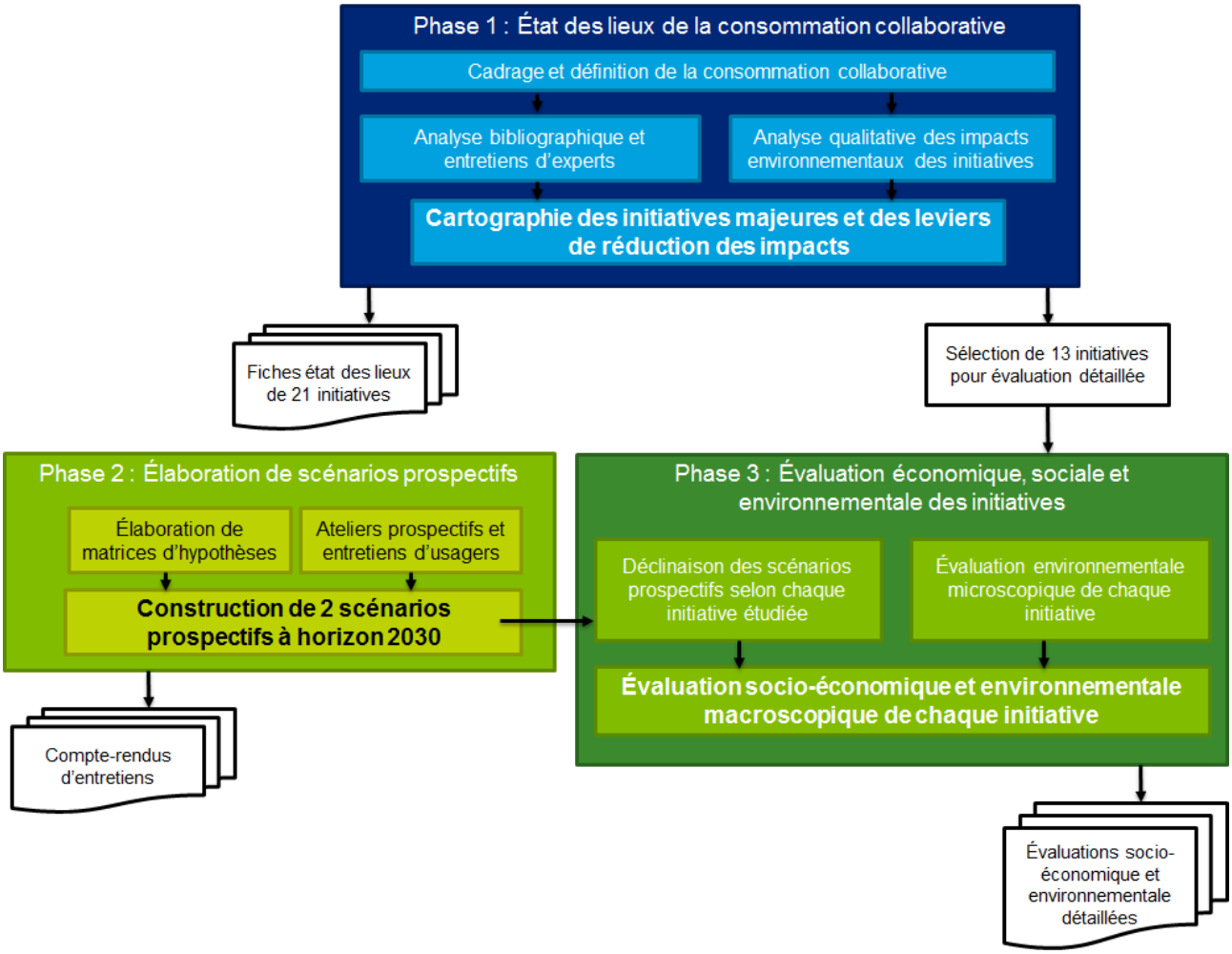

Figure 1 : Méthodologie générale

Les éléments détaillés de la méthodologie sont présentés dans les sections suivantes.

1.2.2. Définition de la consommation collaborative

L'économie collaborative, parfois nommée économie du partage, compte quatre piliers :

- l'éducation collaborative ;
- la finance collaborative ;

- la production collaborative ;
- la consommation collaborative.

Parmi ces quatre piliers, on peut définir **la consommation collaborative comme un échange, entre particuliers et à des fins d'usage, d'un bien ou d'un service**. Cet échange peut être marchand ou non, en ligne ou hors ligne, impliquant ou non un transfert de propriété. Quoiqu'il en soit, la consommation collaborative possède **une logique horizontale qui la différencie des modèles classiques d'échange**.

Par **logique horizontale**, on entend précisément entre particuliers, ou de pair-à-pair, ce qui revient encore à dire : **échange au sein d'une « communauté », préexistante ou se constituant *ad hoc***.

Fondée sur l'aspect d'échange de particulier à particulier, cette définition de la consommation collaborative exclut les modèles de location où une dimension de « partage » est présente, mais la logique horizontale absente : par exemple les modèles de location de biens partagés, comme des voitures (Autolib'), des vélos (Vélib') ou des livres (bibliothèques) ; ou les modèles de location de services partagés, comme celui de laver son linge (laveries).

La revente de véhicules entre particuliers, ainsi que la revente ou location longue durée de logements entre particuliers font bien partie du champ de la consommation collaborative. Le choix a été fait de ne pas inclure ces pratiques dans le champ de l'étude, dans la mesure où il s'agit de pratiques déjà ancrées, et majoritaires :

- pour l'automobile, la revente entre particuliers est déjà largement majoritaire : une voiture neuve vendue pour trois voitures d'occasion [2.], parmi lesquelles deux sont vendues directement entre particuliers [3.] ;
- pour le logement, les ventes de logements neufs ont représenté environ 80 Mrds € en 2013, tandis que celle des logements anciens ont représenté 150 Mrds € environ[3], soit près des deux tiers du marché en montant [4.].

Dans les deux cas (automobile et logement), le partage d'usage et la location ponctuelle sont toutefois bien inclus dans le champ de la consommation collaborative.

1.2.3. Types d'initiatives retenues pour l'état des lieux

Une cartographie des différentes initiatives de l'économie collaborative a été dressée pour le cadrage de la mission. Le détail de la cartographie ainsi que les 21 initiatives retenues, qui ont été identifiées sur la base de travaux en cours ou antérieurs et de l'expertise de l'équipe projet, figurent en annexes.

Pour dresser l'état des lieux, l'ADEME a décidé de retenir prioritairement :

- les types d'initiatives ayant une forte dimension « pair à pair », c'est-à-dire basés sur l'échange ou la mutualisation de biens appartenant à des particuliers ;
- les types d'initiatives favorisant la mutualisation ou le réemploi ;
- les types d'initiatives ayant un fort potentiel économique ou environnemental.

Le tableau suivant présente la liste des 21 types d'initiatives en les regroupant par objet de l'échange.

Tableau 1 - Liste des types d'initiatives retenus

Numéro de fiche (cf. Rapport détaillé volet 1)	Objet de l'échange	Types d'initiatives
1	Biens meubles (objets)	Vente de biens meubles en ligne entre particuliers
2		Revente de biens meubles online
3		Revente de biens meubles offline
4		Location de biens meubles (hors véhicule)

[3] Les ménages représentant 90% de l'activité immobilière totale.

Numéro de fiche (cf. Rapport détaillé volet 1)	Objet de l'échange	Types d'initiatives
5		Prêt de biens meubles
6		Échange de biens meubles
7		Don de biens meubles
8	Biens alimentaires	Communauté d'acheteurs (biens alimentaires)
9		Jardins partagés
10		Plats cuisinés sur place
11		Plats cuisinés à emporter
12	Biens immobiliers (particuliers)	Location de parking
13		Location de logement
14		Échange de logement
15		Partage de chambre court terme
16		Habitat participatif
17		Colocation
18	Services de mobilité	Location de véhicules avec chauffeur (non professionnel)
19		Location de voiture
20		Covoiturage ponctuel
21		Covoiturage domicile-travail

Le périmètre global de l'étude est défini par ces 21 types d'initiatives validées par le comité de pilotage de l'ADEME.

Pour rappel, seules les initiatives relevant de la consommation collaborative ont été prises en compte.

1.2.4. Types d'initiatives retenues pour l'évaluation économique, sociale et environnementale

Sur la base des 21 initiatives retenues pour l'état des lieux, le choix a été fait par le comité de pilotage de l'ADEME de prioriser initialement dix initiatives différentes. Sur ces initiatives, trois ont été subdivisées en deux cas d'étude distincts, ce qui correspond à 13 initiatives au total. C'est sur la base de ces 13 initiatives qu'ont été réalisées les évaluations socio-économiques et environnementales.

Les 13 initiatives sont présentées dans le tableau suivant.

Tableau 2 - Initiatives choisies pour l'évaluation environnementale

Secteur d'activité	Initiative	Unité Fonctionnelle	Commentaire / Description
Mobilité	Partage simultané de mobilité longue distance	Effectuer un trajet de 1 km pour un passager	L'ensemble des initiatives de mobilité a été retenu, à l'exception de la *location de véhicules avec chauffeur (non professionnel),* du fait : • du potentiel de réduction plus faible dû à la dimension ponctuelle de ce type de service ; • de la récente interdiction du service Uberpop, qui génère une forte incertitude sur un développement à grande échelle
	Partage simultané de mobilité courte distance	Effectuer un trajet de 1 km pour un passager	
	Usage partagé séquentiel de véhicules entre particuliers	Effectuer un trajet de 1 km pour un passager	
Logement	Mise à disposition de logement sur une courte période en France	Effectuer une nuitée à France	La location de parking n'a pas été retenue du fait du faible potentiel environnemental anticipé L'échange de logement n'a pas été retenu du fait du potentiel de développement plus faible que la location entre particuliers, car ce type d'échange nécessite que les deux parties soient propriétaires d'un logement, et que l'échange se fasse en simultané
	Mise à disposition de logement sur une courte période à l'étranger	Effectuer une nuitée à l'étranger	

Secteur d'activité	Initiative	Unité Fonctionnelle	Commentaire / Description
	Partage de logement sur une longue période (colocation)	Habiter 1 an dans un logement (pour une personne)	L'habitat participatif n'a pas été retenu car il ne concerne que des initiatives ponctuelles parmi les projets de construction de logements neufs
Biens alimentaires	Circuits courts dont Communautés d'acheteurs de biens alimentaires locaux	Se procurer un panier alimentaire (composé de poulet, blé, tomate, pomme et lait)	Les initiatives de type Jardins partagés, Plats cuisinés sur place et Plats cuisinés à emporter n'ont pas été retenues du fait de leur faible potentiel de gain environnemental identifié
Biens meubles	Réemploi de mobilier	Disposer pendant 1 an d'un meuble meublant moyen multi matériaux de 9 kg	Les « meubles meublants » (i.e. déplaçables – armoires, commodes, tables, chaises, …) représentent la plus grande dépense de meubles pour les ménages (3,01 Mds € en 2014), suivi des meubles de cuisine (2,29 Mds €) et des canapés, fauteuils (2,24 Mds €) (Source IPEA, Institut de prospective et d'étude de l'ameublement)
	Réemploi d'équipement électroménager	Utiliser une machine à laver pour un cycle	Concernant le gros électroménager, les machines à laver sont l'équipement le plus vendu en France (2,630 millions en France en 2014) (source CREDOC)
	Réemploi d'équipement audiovisuel de loisirs	Utiliser une tablette pour une journée (70 minutes)	Concernant les produits informatiques (hors smartphones), les tablettes sont les plus vendues en France (6,2 millions d'unités en 2014) (source GFK)
	Location entre particuliers de matériel de bricolage	Utiliser une perceuse pour une journée (10 minutes)	La tondeuse et le taille-haies sont, en nombre d'unités, les premiers équipements électriques de type « Outillage et machines » vendus en France (source CREDOC)
	Location entre particuliers de matériel de jardinage	Utiliser une tondeuse pour une journée (5 heures)	La perceuse est le premier équipement électroportatif acheté en France (53 % en nombre d'unités en 2014, source CREDOC)
	Réemploi de vêtements	Porter un jean en coton pendant une journée	Le pantalon en jean concerne un public très large. En effet, il s'en vend plus de 60 millions par an en France (source : LeMonde.fr). De plus, la disponibilité des données environnementales sur ce produit est bonne, notamment grâce à une ACV réalisée par BIO en 2006 pour l'ADEME

On note que pour les initiatives de consommation collaborative relatives aux biens meubles, les cas d'étude ne portent à chaque fois que sur un item en particulier : un meuble meublant, une machine à laver, une tablette électronique, une perceuse électrique, une tondeuse électrique et enfin un pantalon en jean.

1.2.5. Approche méthodologique

1.2.5.1. PRINCIPES

Les évaluations environnementales sont basées sur la méthode de l'Analyse de Cycle de Vie (ACV). Outre la définition présentée dans le glossaire, une présentation plus détaillée de cette méthode figure en annexes.

Pour évaluer les impacts environnementaux du scénario « global » France à partir des impacts environnementaux propres à chaque solution de consommation collaborative, nous avons mis en œuvre une **approche « bottom-up »** en deux temps :

- **à l'échelle microscopique** : des évaluations environnementales (ou ACV) « unitaires » ont été réalisées. Celles-ci consistent en une comparaison du bilan environnemental d'une initiative de consommation collaborative à celle d'une pratique conventionnelle sur la base d'une même unité fonctionnelle (UF) ;
- **à l'échelle macroscopique** : l'évaluation environnementale « globale » des différentes initiatives de consommation collaborative a été réalisée sur la base des scénarios de développement de la consommation collaborative. Les 4 scénarios ont ainsi été comparés :
    - **2015** : scénario représentatif de la situation actuelle en terme de taille du marché (ampleur des pratiques de consommation), de technologies employées et taux de pénétration de la consommation collaborative ;
    - **2030-sc0** : scénario théorique « tandenciel » incluant l'évolution de la taille du marché ainsi que les progrès technologiques à horizon 2030. En revanche, les pourcentages de pénétration de la consommation collaborative restent identiques à 2015.

- **2030-sc1 et 2030-sc2** : scénarios prospectifs incluant, comme le scénario 2030-sc0, les évolutions de la taille du marché et des progrès technologiques, mais également les taux de pénétration à horizon 2030 des pratiques collaboratives.

La figure suivante présente de façon schématique cette approche.

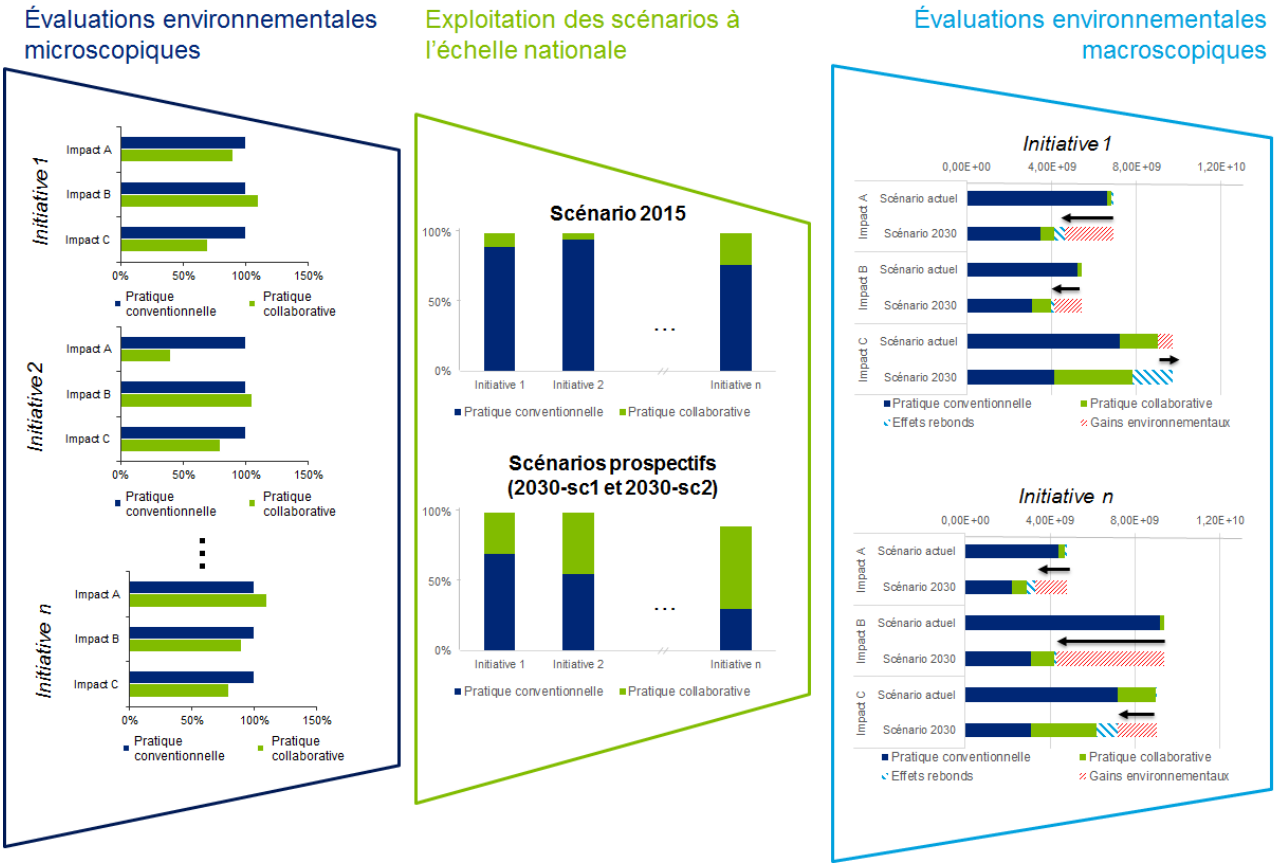

Figure 2 : Présentation schématique de l'approche « bottom-up » mise en œuvre pour l'évaluation environnementale à l'échelle nationale de la consommation collaborative

1.2.5.2. ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES UNITAIRES

Les évaluations unitaires présentées sont constituées d'une évaluation de l'initiative de consommation collaborative, de son équivalent conventionnel, et de la comparaison entre les 2 pratiques, pour la même unité fonctionnelle (UF) [4].

La structure de présentation des étapes des évaluations environnementales unitaires est décrite dans le tableau suivant.

Tableau 3 - Structure de présentation des étapes des évaluations environnementales unitaires

Section	Description
Contexte et objectifs	Présentation des différents éléments de contexte menant au choix de l'initiative de consommation collaborative étudiée. Apport des éléments d'information sur le choix du produit permettant de représenter la fonction de consommation couverte par l'évaluation

[4] Pour les initiatives de réemploi, il est important de noter que celui-ci n'est pas toujours collaboratif. Par exemple dans le cas des textiles, il peut aussi faire suite à une collecte dédiée en point d'apport volontaire (type Le Relais), gérée par l'éco-organisme Eco-TLC.
En ce sens, les analyses de cycle de vie réalisées sont à la fois applicables à des pratiques collaboratives de réemploi (de particulier à particulier), et des pratiques de réemploi dans le cadre de filières à responsabilité du producteur (REP). Les impacts du transport pour le réemploi sont probablement plus importants dans le cadre de la filière REP, mais ils peuvent être négligés au regard des autres impacts.

Section	Description
Unité fonctionnelle et produit étudié	Présentation de l'unité fonctionnelle, sur la base de laquelle est réalisée la comparaison entre l'initiative de consommation collaborative et la pratique conventionnelle Précisions sur l'unité fonctionnelle, le produit étudié et le scénario d'utilisation choisi
Périmètre	Définition des frontières du système, les éléments du cycle de vie du produit étudié inclus dans l'évaluation, ainsi que les éléments négligés
Inventaire du cycle de vie	Présentation de toutes les données utilisées pour réaliser l'évaluation environnementale : • les données d'activité : les données relatives aux flux physiques, énergétiques et économiques décrivant les procédés (kWh consommés, quantité de matériaux consommés, km parcourus, etc.) • les données environnementales : les inventaires du cycle de vie (ICV), qui correspondent à la somme des flux environnementaux entrants et sortants relatifs à une activité donnée. Ces données environnementales sont issues des bases de données présentées dans le rapport
Résultats unitaires	Présentation : • des résultats bruts absolus de l'ACV, sous forme de tableau, pour l'unité fonctionnelle retenue, ce pour l'initiative collaborative et son équivalent conventionnel • de la comparaison, entre les deux pratiques, de la répartition des impacts environnementaux sur les différentes étapes du cycle de vie, sous forme de graphique
Interprétation	Sur la base des résultats unitaires, analyse et apport d'éléments de compréhension sur la répartition des impacts sur le cycle de vie du produit étudié, et sur le bilan environnemental de l'initiative de consommation collaborative comparée à la pratique conventionnelle
Analyse de sensibilité	Permet de confirmer ou d'infirmer la validité de certaines hypothèses retenues pour les modèles ACV, ou également d'estimer l'influence de certains types de comportements non pris en compte dans les modèles ACV
Limites et conclusion	Bilan des enseignements de l'évaluation environnementale unitaire, sur la base des résultats unitaires, et de l'analyse de sensibilité. Présentation des points d'attention ou d'amélioration possibles

Cette structuration suit les recommandations des normes ISO 14040 :2006 et ISO 14044 :2006 relatives à l'Analyse de Cycle de vie. Cependant, on notera que les évaluations environnementales réalisées dans cette étude sont des ACV simplifiées, qui n'ont pas fait l'objet d'une revue critique par une tierce partie indépendante.

1.2.5.3. IMPACT DES SCENARIOS PROSPECTIFS SUR L'EVOLUTION DES PRATIQUES DE CONSOMMATION LIEES AUX INITIATIVES COLLABORATIVES

Pour chacune des 13 initiatives retenues (dix types d'initiatives dont trois subdivisées en deux cas d'étude), nous avons défini quels pourraient être les comportements des Français dans le cadre des scénarios 1 et 2, définis lors d'ateliers prospectifs réalisés avec le comité scientifique constitué par l'ADEME.

Il ne s'agit en rien d'un exercice de prévision. L'objectif est de travailler à des prospectives qui visent à illustrer des chemins possibles pour en tirer l'impact économique et environnemental que le développement des solutions collaboratives pourrait avoir au sein de chacun de ces deux scénarios.

Il s'agit de mesurer la proportion de clients ou d'utilisateurs de chaque initiative et la fréquence d'utilisation de chacune de ces initiatives, puis d'en tirer une évaluation économique qui mesure la part des comportements collaboratifs dans l'ensemble des comportements liés à la réponse à l'initiative.

Cette évaluation économique a servi de base à l'évaluation des impacts environnementaux que le développement de solutions collaboratives pourrait induire par rapport aux solutions conventionnelles à horizon 2030.

Ce travail s'est nourri des travaux prospectifs déjà menés à l'horizon 2030 par l'ADEME [7.] le PICOM, la DGE et le PIPAME [8.], de telle sorte qu'il y ait des liens entre ces travaux.

Les hypothèses posées pour chaque scénario ont été testées auprès d'utilisateurs actuels de chaque initiative collaborative. Dix entretiens individuels, un par type d'initiative, ont été ainsi réalisés en octobre 2015. Chaque entretien comportait quatre parties. La première consistait à décrire les comportements actuels de l'individu sur l'initiative étudiée, ses motivations et freins au recours à cette initiative. Dans les deux séquences suivantes, les scénarios ébauchés ont été présentés à l'interviewé à qui il a été demandé de se projeter dans ce cadre. Parmi les questions posées il a été demandé à l'interviewé s'il adhérait aux solutions collaboratives proposée, quels en étaient les avantages, les limites, et enfin s'il allait continuer à utiliser ces initiatives collaboratives. Une dernière partie concernait les pratiques de l'interviewé relatives aux neuf autres types d'initiatives. Ces entretiens ont aidé à tester, valider ou invalider les hypothèses qui constituent les éléments structurant les évolutions des pratiques collaboratives de chaque scénario.

Dix entretiens peuvent apparaître comme un nombre assez faible d'entretiens pour étayer cette évaluation. Ces entretiens doivent être vus comme un matériel venant en appui aux analyses portées par les groupes d'experts lors de la phase 2 de l'étude. Ils prennent également place dans un ensemble de travaux que le CREDOC et BIO réalisent sur la consommation collaborative depuis plusieurs années[5].

De plus, les principales hypothèses sur lesquelles se basent les évaluations chiffrées des initiatives collaboratives et de leur poids dans les comportements des Français en termes de mobilité, d'habitat, de distribution des biens et services, s'inscrivent dans la continuité de travaux prospectifs réalisés sur le sujet par l'ADEME[6].

1.2.5.4. ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES MACROSCOPIQUES

Les principales hypothèses de modélisation relatives aux évaluations environnementales macroscopiques sont les suivantes :

- **la taille du marché**, c'est-à-dire la valeur permettant d'extrapoler les évaluations environnementales unitaires/microscopiques à l'échelle nationale/macroscopique ;
- le taux de pénétration de l'initiative de consommation collaborative par rapport aux pratiques conventionnelles dans le mix de consommation moyen des Français sur tous les scénarios couverts. Ceci sera nommé « **mix marché** » dans la suite du rapport par commodité ;
- **les autres données d'activité** entre 2015 et 2030, par le jeu de l'évolution de la société française dans son ensemble.

Les résultats des évaluations macroscopiques sont présentés en deux temps :

1. les **résultats bruts** de l'évaluation environnementale macroscopique distingués selon le type de pratique de consommation ;
2. la **répartition relative des profils environnementaux** des différents scénarios permettant de hiérarchiser les potentiels d'extension des initiatives de consommation collaborative étudiées ici.

Dans les deux cas, un autre scénario est présenté, et nommé par convention « 2030-sc0 ». Ce scénario correspond à :

- une taille de marché identique à celle des scénarios « 2030-sc1 » et « 2030-sc2 » ;
- des données d'activité identiques à celles des scénarios « 2030-sc1 » et « 2030-sc2 » ;
- un mix marché identique à celui du scénario de référence pour la situation actuelle (2015).

Autrement dit, **ce scénario « 2030-sc0 » est un scénario tendanciel** : il intègre les évolutions technologiques et de consommation globale des Français, tout en fixant un *status quo* quant à la part de la consommation collaborative dans cette évolution. Cela permet de faire la distinction entre l'influence de la consommation collaborative dans la réduction des impacts de l'évolution en comparaison de la taille du marché et des progrès technologiques.

[5] Concernant les travaux du CREDOC, sur les 2 dernières années : *La société collaborative : mythe ou réalité* (Cahier de recherche, 2014), *Va-t-on vers une frugalité choisie* (Cahier de recherche, 2014), *Scénarisation des modes de vie dans le cadre du scénario prospectif Empreinte maitrisée de la consommation des Français à l'horizon 2030 (*ADEME, 2015)

[6] Op.cit.

Enfin, un gain environnemental correspond à une valeur négative (moins d'impacts environnementaux). Des codes couleurs différents permettent de faire la distinction entre réduction et augmentation des impacts selon les couleurs :

- **Vert** pour des réductions d'impacts environnementaux, soit des gains potentiels ;
- **Rouge** pour des augmentations d'impacts environnementaux.

1.2.5.5. INDICATEURS ENVIRONNEMENTAUX

Une sélection de catégories d'indicateurs a été réalisée sur la base des indicateurs utilisés pour l'évaluation environnementale qualitative établie lors de l'état des lieux. Pour chaque enjeu environnemental, une catégorie d'impact a été retenue pour la quantification.

Le choix des méthodes de caractérisation retenues pour chaque indicateur est basé sur les recommandations de l'ILCD (International Reference Life Cycle Data System, plateforme de recherche sur l'ACV mise en place par le JRC - Joint Research Centre -, centre de recherche de la Commission européenne) [5.].Les travaux de l'ILCD sont reconnus comme constituant l'état de l'art en ACV.

Le tableau suivant présente les catégories et les indicateurs d'impact retenus pour les évaluations unitaires.

Tableau 4 - Indicateurs d'impacts environnementaux retenus

Enjeu environnemental	Catégorie d'impact	Indicateur d'impact	Unité	Méthode de caractérisation
Climat	**Changement climatique**	Potentiel de réchauffement global	kg éq. CO_2	IPCC 2007 (AR4), modèle de base sur 100 ans
Pollution de l'air	**Acidification**	Potentiel d'acidification	mole H^+ émis	Accumulated Exceedance
Consommation de ressources	**Épuisement[7] des ressources minérales et fossiles**	Potentiel d'épuisement des ressources abiotiques	kg éq. Sb	CML 2002, avec les facteurs "ultimate reserve"[8] de (Van Oers et al., 2002)
Santé	**Toxicité Humaine**	Potentiel de toxicité humaine, effets cancérogènes et non cancérogènes	CTUh	USEtox
Pollution de l'eau	**Écotoxicité en eau douce**	Potentiel d'écotoxicité en eau douce	CTUe	USEtox
De plus, un indicateur de comptabilisation des flux énergétiques est ajouté à la sélection :				
Bilan énergétique	**Demande cumulée en énergie**	Consommation d'énergie primaire	MJ	Cumulative Energy Demand

Une description succincte des différents indicateurs utilisés et des types d'impacts environnementaux qu'ils couvrent est présentée en annexes.

1.2.5.6. BASES DE DONNEES ENVIRONNEMENTALES UTILISEES

Les données environnementales utilisées pour ces évaluations unitaires proviennent de la base de données Ecoinvent. Cette base de données est l'une des bases de données les plus complètes et fiables reconnues par les experts ACV[9]. La version 3.1 est la dernière parue au moment de la réalisation de cette étude et contient les données environnementales les plus récentes. Sauf mention contraire dans la présentation des données utilisées pour les évaluations unitaires, c'est cette base de données qui a été utilisée. La version « Alloc Rec » de la base de données a été utilisée pour la modélisation.

Cas particulier : pour l'évaluation environnementale associée aux biens alimentaires (communauté d'acheteurs de biens alimentaires locaux), la base de données Agribalyse version 1.2 a été utilisée pour modéliser les impacts environnementaux des produits agricoles à la sortie de ferme. Agribalyse est la base de données environnementales de référence pour les productions agricoles (animales et végétales) françaises [6.]. Elle a été développée par l'ADEME en partenariat avec plusieurs instituts techniques et organismes de recherche (INRA, Arvalis, IFIP, etc.).

L'exploitation des données de la base IMPACTS de l'ADEME a été envisagée durant l'étude. Cependant, elle ne permet pas à l'heure actuelle de disposer d'inventaires du cycle de vie exhaustifs. Seuls des résultats

[7] Ou « Déplétion » par anglicisme.
[8] Le JRC recommande l'utilisation des facteurs « reserve base ». Néanmoins, le choix a été fait ici d'utiliser les facteurs « ultimate reserve », recommandé par les auteurs de la méthode CML, pour des raisons de robustesse.
[9] Voir http://www.ecoinvent.ch/ pour plus de détails sur la base de données.

d'impacts (certes pour un grand nombre d'indicateurs environnementaux donnés) sont disponibles. C'est pourquoi cette base de données n'a pas pu être utilisée au profit d'Ecoinvent.

1.2.6. Points de vigilance sur les effets rebonds de la consommation collaborative

La prise en compte des effets rebonds est un élément important mais complexe à évaluer.

On appelle effet rebond une modification des pratiques de consommation liée à l'évolution des limites à l'utilisation d'une technologie ou d'un service, ces limites pouvant être monétaires, sociales, physiques, liées à l'organisation, etc. Dans le contexte de la transition énergétique et environnementale actuelle, les effets rebonds contribuent notamment à diminuer ou annuler les gains environnementaux permis par de nouvelles technologies ou pratiques de consommation initialement jugées comme « bonnes pour l'environnement ».

Les effets rebonds évalués dans le cadre cette étude sont présentés dans le tableau suivant.

Tableau 5 – Effets rebonds inclus dans la présente étude

Secteur d'activité	Initiative	Effet rebond étudié
Mobilité	Partage simultané de mobilité longue distance	Part de personnes qui n'auraient pas voyagé si l'offre de covoiturage n'existait pas : environ 12 % des personnes ayant covoituré n'auraient pas voyagé si l'offre de covoiturage n'existait pas (source : étude ADEME 2015 sur le covoiturage longue-distance)
	Partage simultané de mobilité courte distance	-
	Usage partagé séquentiel de véhicules entre particuliers	Aucun. N.B. : une étude ADEME 2015 sur les pratiques d'autopartage a étudié divers effets rebonds associés à cette pratique. Aucun de ces effets rebonds étudiés n'avait d'amplitude statistiquement significative
Logement	Mise à disposition de logement sur une courte période en France	Allongement potentiel des durées de séjour, permis par la réduction du budget alloué à l'hébergement : de tels séjours durent 2,5 jours de plus que les séjours en hôtellerie (source : Airbnb)
	Mise à disposition de logement sur une courte période à l'étranger	Allongement potentiel des distances de voyage parcourues, permis par la réduction du budget alloué à l'hébergement : on estime une augmentation de 28 % de la distance parcourue jusqu'à la destination de voyage (hypothèse BIO)
	Partage de logement sur une longue période (colocation)	-
Biens alimentaires	Circuits courts dont Communautés d'acheteurs de biens alimentaires locaux	-
Biens meubles	Réemploi de mobilier	-
	Réemploi d'équipement électroménager	Amélioration potentielle de la robustesse des équipements par les fabricants pour s'adapter à l'allongement des durées de vie totale des équipements de plus en plus souvent réemployés : on fait l'hypothèse que les fabricants produisent des équipements 10 % plus lourds/robustes afin de répondre à la plus longue durée d'utilisation par les particuliers (hypothèse BIO)
	Réemploi d'équipement audiovisuel de loisirs	-
	Location entre particuliers de matériel de bricolage	-
	Location entre particuliers de matériel de jardinage	-
	Réemploi de vêtements	-

Les autres effets rebonds n'ont pas pu être évalués du fait :

- de données bibliographiques manquantes ;
- qu'ils dépendent fortement des modalités d'utilisation des gains et économies générés. Ceux-ci peuvent de fait être assimilés à une hausse de revenus pour les acteurs de la consommation collaborative, qui entraîne plus d'actes de consommation, mais de façon non spécifique à la consommation collaborative.

Les résultats des évaluations réalisées dans le cadre de cette étude doivent donc intégrer cette limite méthodologique, qui pour certaines initiatives, ont un impact important.

1.3. Contenu du rapport d'étude

Le présent rapport présente l'ensemble des travaux effectués au cours des trois étapes de cette étude.

Les éléments de synthèse et d'analyse transversale font l'objet des chapitres 2 à 5 :

- le chapitre 2 présente un **état des lieux de la consommation collaborative en France**. Ce chapitre présente également une analyse transversale des enjeux environnementaux, économiques et sociologiques majeurs.
- le chapitre 3 présente le travail méthodologique effectué pour réaliser une analyse approfondie des différentes initiatives, et restitue les facteurs explicatifs et hypothèses relatives aux pratiques actuelles. Sur la base de ces éléments, **des scénarios prospectifs de développement ont été élaborés et analysés.**
- sur la base des travaux précédents, des initiatives-clés ont été sélectionnées. Le chapitre 4 s'attache à réaliser l'**évaluation économique, sociale et environnementale des initiatives** retenues. Le bilan global et les conclusions majeures figurent dans ce chapitre.
- enfin, le chapitre 5 tire les **conclusions et perspectives** en vue d'un développement pertinent des initiatives de consommation collaborative et des dispositifs les encadrant.

Les **éléments des analyses techniques détaillées** figurent dans trois rapports techniques détaillés additionnels :

- Rapport technique n°1 : Fiches détaillées des 21 initiatives analysées dans le volet 1 de l'étude ;
- Rapport technique n°2 : Restitution des entretiens réalisés notamment dans le cadre de l'analyse des pratiques et l'établissement des scénarios prospectifs du volet 2 ;
- Rapport technique n°3 : Fiches détaillées des 13 analyses environnementales approfondies réalisées dans le cadre du volet 3.

2. ÉTAT DES LIEUX DE LA CONSOMMATION COLLABORATIVE EN FRANCE

2.1. Histoire et analyse socio-économique de la consommation collaborative en France

Dans son exercice de prospective *« Alléger l'empreinte environnementale de la consommation des Français à l'horizon 2030 »*, l'ADEME a identifié les pratiques collaboratives comme une source potentielle de réduction des impacts environnementaux de la consommation des ménages français.

Ces pratiques recouvrent un ensemble dont le point commun est le partage. La consommation collaborative se définit comme « une pratique qui augmente l'usage d'un bien ou d'un service par le partage, l'échange, le troc, la vente ou la location de celui-ci, avec et entre particuliers »[10].

De nombreux concepts proches se sont développés ces dernières années : la « sharing économy », l'« économie du partage », l'économie « circulaire », la « consommation 2.0 », l'« économie P2P », la « consommation participative », la « consommation fonctionnelle », la « seconde vie des objets ». La première utilisation du terme consommation collaborative date de 1978 (Felson et Spaeth) puis a été diffusée par R. Bostman depuis 2011. Le principe est l'optimisation de l'usage d'une même ressource en le partageant auprès de différents consommateurs.

2.1.1. Dimension économique et dimension responsable

Le terme de consommation collaborative a été forgé en 1978 par Felson et Spaeth, mais il ne s'est propagé qu'à partir des années 2010, lorsque Bostman et Rogers (2011) vont identifier comme tels les « comportements de consommation centrés sur l'accès, la mise en commun et le partage de biens et de services ». La consommation collaborative participe de l'économie du partage. L'économie du partage comprend le réemploi (revente, troc, don/donc avec propriétaires successifs), la mutualisation (location de court-terme, emprunt) et la mobilité partagée (covoiturage, autopartage) (Demailly, Novel, 2014). Elle s'opère entre particuliers ou via des entreprises et repose sur une transaction marchande ou non. Il s'agit souvent de pratiques anciennes mais réinvesties par les technologies numériques puisque ces comportements se sont développés en grande partie par le biais d'Internet, caractérisé par son « esprit collaboratif » (Robert et al., 2014).

Bostman et Rogers (2011) distinguent **trois types** de consommation collaborative :

- les Product-Service Systems (PSS) qui concernent la location de biens entre particuliers et ne nécessite pas de cession de propriété ;
- les marchés de redistribution qui concernent essentiellement le don, le troc ou l'échange de biens entre particuliers ;
- les styles de vie collaboratifs qui concernent par exemple le partage d'une place de stationnement ou d'un hébergement, vacants à certains moments du jour ou de l'année ou les achats groupés à un producteur, via le réseau des AMAP par exemple (Robert et al., 2014).

Dans une optique responsable, il s'agit de lutter contre la sous-utilisation des biens matériels (voiture immobilisée dans la rue, poussette reléguée au grenier, perceuse utilisée quelques jours dans l'année, etc.), responsable d'une production de biens supérieure aux besoins réels. En d'autres termes, il s'agit d'obtenir un même niveau de service tout en réduisant la production de biens simultanée (économie sur les énergies et matières premières nécessaires à leur production, mais aussi sur le niveau de retraitement des objets usagés).

Utiliser les biens « au maximum de leur potentiel technique » permettrait de « réduire la production de biens tout en assurant un même niveau de service » (Demailly, Novel, 2014) (les biens « partageables » représenteraient environ 25 % des dépenses des ménages français - hors covoiturage (INSEE, enquête « Budget des ménages »).

[10] Etude IPSOS réalisée en 2012 /2013 pour l'ADEME.

L'ambition est de « rapprocher la durée d'usage d'un bien de la durée de vie « technique ». En effet, l'étude de l'ADEME sur la durée de vie des équipements électriques et électroniques réalisée en 2012 a montré par exemple que 40 % des réfrigérateurs et congélateurs étaient remplacés alors qu'ils étaient encore en état de marche, et que les téléphones cellulaires étaient changés tous les deux ans et demi en moyenne alors que l'estimation de leur durée de fonctionnement est estimée à 10 ans. Selon la même étude, 10 % des déchets des ménages pourraient être économisés si les systèmes de partage doublaient la durée d'usage des biens mutualisables (Demailly, Novel, 2014).

Selon Demailly et Novel (2014), l'économie du partage n'est cependant pas durable en soi. Pour qu'elle réponde à cette exigence, il lui faut :

- **avoir recours à des biens éco-conçus** (recyclables et économes en matières premières et en énergies ainsi qu'en volume de déchets) **de bonne qualité** (usage de longue-durée), régulièrement entretenus et réparés (réparables + assurance de se procurer des pièces détachées) ;
- **optimiser le transport** des biens (doux et limité) ;
- **avoir la capacité de modifier les modes de vie :** le recours à la voiture partagée par exemple, par rapport à la voiture individuelle, se traduit pour ses usagers par une utilisation plus fréquente des transports en commun.

Le rôle de l'offre apparaît comme central dans cette évolution. En particulier, concernant les biens mutualisés, ceux-ci « devraient être beaucoup plus durables pour compenser l'effet d'intensification de leur usage sur leur durée de vie effective » (Demailly, Novel), sachant aussi qu'un individu prendra souvent moins soin d'un bien utilisé sans être possédé (Bourg, Buclet, 2005).

2.1.2. L'hyperconsommation, effet pervers de la consommation collaborative

Accéder à des biens jusqu'alors inaccessibles et se libérer des contraintes de la propriété tout en accédant à un style de vie plus flexible (Bardhi et al., 2012) : cette analyse basée sur le cas de l'autopartage peut être étendue à bien d'autres types d'usages.

La consommation collaborative vient renouveler le rapport du consommateur à l'objet (Robert et al., 2014). La priorité n'est plus aujourd'hui d'acquérir et d'accumuler des biens. Le lien vaut plus que le bien (Cova) parce qu'aujourd'hui, le présent compte plus que l'avenir, signe de la rupture avec la modernité.

A partir du moment où la nouveauté prévaut parmi les valeurs sociales, posséder l'objet perd son sens puisqu'il tend à ralentir l'accès à la nouveauté (en termes d'usage ou en termes d'encombrement).

L'économie du partage organise à sa manière la démultiplication du désir matériel en proposant aux consommateurs d'avoir accès à un nombre d'objets illimité. C'est en ce sens un moyen d' « hyperconsommer » (Moati, 2009).

Les comportements qui consistent à vendre des objets en occasion sur Internet pour en acquérir des neufs ne vont pas précisément dans le sens de la réduction de l'empreinte environnementale. D'autant que la production accélérée de produits dotés de nouvelles fonctionnalités – mêmes mineures – ou d'un nouveau design ne fait que rendre plus rapidement obsolètes les produits d'occasion.

La facilitation de la reprise et de la circulation des biens peut en effet encourager le cycle « usage-frustration-renouvellement » (Robert et al., 2014).

Cependant, les objets sont également générateurs de prestige, et leur acquisition résulte de désirs qui ne sont pas seulement personnels tant la dimension collective du mécanisme mimétique y est forte (Baudrillard, 1968). Ils sont porteurs de valeurs, témoignent aussi d'une histoire personnelle et de la personnalité de leur détenteur (Richins, 1994).

Certains auteurs observent que « les motivations individuelles utilitaristes ou d'ordre économique sont prédominantes par rapport aux valeurs altruistes, sociales et environnementales » (Robert et al., 2014), en partie du fait de la marchandisation progressive des échanges collaboratifs et de la part marginale des

dimensions sociale et environnementale dans cette configuration. Les études ADEME[11] sur le covoiturage de courte et longue distance montrent que le facteur économique est de loin le plus important devant la convivialité pour le covoiturage longue distance. Le bénéfice économique, la praticité (du recours et de l'usage) et l'attrait (innovation accessible, valorisation de soi à user d'un service « à la mode », etc.) apparaissent comme jouant un rôle de premier plan dans le recours au collaboratif.

La diversification de l'offre (vide-greniers, achats d'occasion ou locations entre particuliers, autopartage, etc.) n'est pas à négliger dans l'engouement des consommateurs pour la consommation collaborative (Van de Walle et al., 2012).

2.1.3. Le partage de biens ou l'échange de services, objets transitionnels de l'échange social

Le souhait de nouer des liens avec autrui est l'une des trois composantes principales de la consommation collaborative, parallèlement aux aspects économiques (pouvoir d'achat) et écologiques. Notons au passage que l'on retrouve ici le triptyque définissant le développement durable (Rapport Brundtland, 1987). Ainsi, de nouvelles communautés perméables et éphémères se forment à partir de pratiques de consommation dont les objets servent d'objets transitionnels de l'échange social. Certes, les objets partagés entre particuliers restent la possession d'une partie d'entre eux, mais cette possession n'est plus exclusive en termes d'usage.

Sous certains aspects, et singulièrement lorsqu'elle s'opère entre particuliers, **la consommation collaborative peut aussi fonctionner comme un moyen de « contourner le circuit ordinaire des échanges marchands »**, comme « tactique de résistance face à la normalisation des échanges marchands » (Roux, 1994).

L'on pourrait ainsi la relier à une forme de **consommation engagée**. Des pratiques de dé-consommation ont été observées par exemple dans les ludothèques (emprunts de jouets), motivées par la volonté de se soustraire aux logiques du système de consommation marchande (Ozanne, Ballantine, 2010).

2.1.3.1. LES CIRCUITS COURTS ET LA VENTE DIRECTE DANS L'ALIMENTATION

Le contournement des logiques de la grande distribution alimentaire passe par la mise en place de filières dites de « circuits courts » favorisant la production locale et la vente directe du producteur au consommateur. Ils sont générateurs de lien social, tant entre les deux parties qu'entre les consommateurs eux-mêmes sur les lieux de vente ou au sein des associations.

Ces sources d'alimentation sont généralement proches de modes de productions raisonnés ou d'agriculture « biologique » dans le cas des AMAP (association pour le maintien d'une agriculture paysanne). Il peut s'agir aussi de vente classique au marché ou de vente par abonnement à la Ruche qui dit oui.

Le but des circuits courts est de limiter les intermédiaires en s'approchant de l'idéal de la vente directe, afin d'**améliorer les revenus des producteurs comme ceux des consommateurs** mais aussi les liens **entre le monde agricole et les autres segments de la société**, et enfin de contribuer à un développement plus harmonieux des territoires (Dury, 2008). Ils s'inscrivent aussi dans la volonté d'agir en faveur d'un environnement local menacé par l'urbanisation.

Parallèlement, une AMAP repose sur un système d'achat prépayé, sous forme de paniers assortis en fonction de la production dont dispose l'agriculteur. Cette formule lui assure la régularité de ses revenus et l'assurance de pouvoir écouler sa production. Le système des AMAP répond à une volonté de relocalisation, de préoccupation environnementale mais aussi d'autonomisation dans la transaction (Lamine, 2011).

L'acte marchand se voit redéfini sur de nouvelles bases, en générant des relations de confiance et de coopération. D'autres éléments tels que l'absence d'emballage, le caractère modeste du point de vente ou la saisonnalité des produits participent à favoriser une approche plus pérenne et moins porteuse d'impacts.

2.1.3.2. L'HABITAT PARTICIPATIF

Le cas de l'habitat participatif caractérise fortement les nouvelles pratiques collaboratives dans une optique de prise d'initiative. L'habitat participatif, qui suscite un certain nombre de projets depuis les années 2000, résulte de la **volonté d'un groupe de personnes d'échapper à la promotion immobilière, au coût du**

[11] Voir : http://www.presse.ademe.fr/2015/09/covoiturage-ou-autopartage-2-nouvelles-etudes.html

foncier et aux difficultés d'accès au logement, mais également du désir de retrouver des liens sociaux et de voisinage (UNION-DCR, 2014). L'échange social se situe autant dans la construction du projet que dans l'habitat participatif vécu (mutualisation de pièces, de salles de jeux, d'appareils et d'outils, etc.).

Le rôle de l'acteur public est alors de faciliter ces initiatives d'un point de vue réglementaire, de financement, mais aussi de communication (Devaux, 2013).

Si ce type d'habitat reste encore très peu développé en France, par rapport au Québec ou à l'Europe du Nord, il apparaît cependant comme un « signal faible » d'une tendance appelée à s'affirmer. Il contribue également à faire des liens sociaux des relais alternatifs au système marchand.

2.1.3.3. LE COVOITURAGE

Parmi les nouvelles pratiques de mobilité, le covoiturage et l'autopartage se présentent comme des alternatives à la mobilité en même temps que de nouvelles opportunités d'échange social.

Contrairement à la conjecture de Zahavi, selon laquelle les déplacements de la vie quotidienne se font à budget-temps de transport (BTT) constant, le nombre de déplacements et le temps de déplacement au quotidien des individus augmentent en Europe (Kauffmann, Jemelin, 2004), entraînant **un effet de saturation des voies de communications, une croissance des consommations d'énergie et une augmentation de la pollution atmosphérique**. Plusieurs enquêtes effectuées depuis la fin des années 1990 mettent en évidence cette hausse du temps des trajets domicile-travail. Notamment dans la dernière enquête Budget-Temps de l'INSEE de 2010, les temps passés ont progressé de 20 % en 10 ans.

Parallèlement, le développement et l'aménagement des transports en commun (TC) restant limités par rapport à l'ensemble des besoins de mobilité des individus, ceux-ci demeurent plus que jamais tributaires de l'automobile.

Toutefois, le choix de se déplacer en automobile ne répond pas seulement à des logiques financières. Les individus continuent souvent à privilégier la voiture au détriment des moyens de transports alternatifs auxquels ils ont accès, en dépit des inconvénients de ce mode de transport (La Branche, 2011).

Dès lors, il s'agit de savoir comment l'individu se représente les moyens de transport ; et quels sont ses moyens disponibles, ses stratégies de localisation lorsque l'on décide de son lieu de résidence en fonction des possibilités de transports, en privilégiant la proximité (à pied, à vélo…), les TC ou l'automobile (infrastructures routières, stationnement…), ses aptitudes à la mobilité. Tous participent à la construction d'un « processus décisionnel » (Flamm, 2004). Face à un mode de vie qui a valorisé l'automobile, synonyme d'autonomie, de confort et de liberté, et à l'organisation d'une forme de « dépendance à l'automobile » (Dupuy, 2006), le covoiturage, comme usage collectif de la voiture, s'oppose à « l'idéal de mobilité associé à l'usage individuel de la voiture qui consiste à aller librement où l'on veut et quand on le veut » (Vincent, 2008).

Le potentiel de changement des habitudes de mobilité dépend de la gestion des contraintes inhérentes aux différentes possibilités de mobilité, du niveau de valorisation du temps passé à se déplacer (occupation du temps ou sentiment de perte), ainsi que du rapport à l'objet « automobile » (possession et usage).

On doit toutefois souligner l'évolution générationnelle du rapport à la voiture, dont la possession exclusive caractérise moins les générations les plus récentes.

Par ailleurs, « la complexification des chaînes de déplacement n'est pas favorable aux transports collectifs dont la performance est moins uniforme dans le temps et dans l'espace que celle de la voiture » (Bonnel et al., 2003). La capacité du covoiturage à permettre une performance supérieure aux transports en commun est à cet égard de nature à être un moteur de changement.

Il reste que le recours à la mobilité partagée réclame « *des compétences et des connaissances personnelles fondées sur une expérience accumulée du terrain* » (Flamm, 2004), alors que tous les groupes sociaux ne bénéficient pas des mêmes potentialités et ne font pas face aux mêmes contraintes de mobilité.

Parmi les logiques de mobilité, le recours à l'automobile est souvent nécessité par le chaînage des activités (aller à plusieurs endroits) successifs et le transport de bagages ou de matériels, tandis que le temps, le coût et la complexité (au moins perçue) du système des TC s'ajoutent aux impératifs spécifiques de déplacement des individus.

Les comportements de déplacements n'évoluent pas naturellement. En particulier, la maîtrise d'un mode de déplacement n'encourage pas à en expérimenter un autre. Des éléments pouvant amener à les modifier ont été identifiés :

- le contexte de changement biographique (cycle de vie, nouveau travail, déménagement, etc.) ;
- l'expérience à la suite d'un événement imprévu (grève, incident) ;
- le glissement progressif vers une exaspération du temps perdu, de l'essence consommée, etc. ;
- l'allégement de la charge mentale (le stress), la réduction de l'incertitude ;
- l'accès à de nouvelles informations.

Toutefois, ces éléments ne suffisent pas à eux seuls. Leur opérativité repose en partie sur la prédisposition de l'individu à modifier ses comportements et sur l'offre disponible, une offre directement tributaire de l'incitation des politiques publiques en matière de transports.

Encadré 1 : Les déterminants incitant au développement du covoiturage

Triple combinaison = prédisposition + événement déclencheur + politiques publiques incitatives

Les déterminants des pratiques d'usage partagé sont donc multiples, complexes et parfois contradictoires. L'étude réalisée pour l'ADEME[12] sur les usages partagés met en évidence des freins importants comme l'attrait pour l'innovation et la volonté de ne pas dépendre des autres. Devoir partager peut être ressenti comme une forme de dépendance en révélant un manque dans la panoplie des biens matériels. Face à un besoin, même ponctuel, s'impose alors un achat. L'automobile reste un territoire intime à défendre.

2.2. Cartographie des initiatives majeures

L'état des lieux est constitué de vingt-et-une fiches initiatives et d'une évaluation environnementale transverse relative aux biens meubles (objets). Chaque fiche a pour objectif de mieux cerner le type d'initiative, et notamment les impacts environnementaux qui y sont associés.

Cet état des lieux a été constitué pour établir les scénarios prospectifs d'extension de la consommation collaborative à l'échelle française.

Comme précisé dans la présentation du contexte et de la méthodologie déployée, le détail de la cartographie ainsi que les 21 initiatives retenues figurent en annexes.

Le tableau suivant rappelle la liste les 21 types d'initiatives en les regroupant par objet de l'échange.

Tableau 6 - Liste des types d'initiatives retenus

Numéro de fiche (cf. Annexes)	Objet de l'échange	Types d'initiatives
1	Biens meubles (objets)	Vente de biens meubles en ligne réalisée par des particuliers
2		Revente de biens meubles online
3		Revente de biens meubles offline
4		Location de biens meubles (hors véhicule)
5		Prêt de biens meubles
6		Échange de biens meubles
7		Don de biens meubles

[12] http://www.ademe.fr/usages-partages-location-reemploi-troc-don-comme-alternatives-a-possession-exclusive-cartographie-type-biens-freins-sociotypes

Numéro de fiche (cf. Annexes)	Objet de l'échange	Types d'initiatives
8	Biens alimentaires	Communauté d'acheteurs (biens alimentaires)
9		Jardins partagés
10		Plats cuisinés consommés sur place
11		Plats cuisinés à emporter
12	Biens immobiliers (particuliers)	Location de parking
13		Location de logement de courte période
14		Échange de logement
15		Partage de chambre court terme
16		Habitat participatif
17		Colocation
18	Services de mobilité	Location de véhicules avec chauffeur (non professionnel)
19		Location de voiture
20		Co-voiturage ponctuel
21		Co-voiturage domicile-travail

Les sous-sections suivantes présentent le bilan de l'analyse menée.

2.2.1. Synthèse économique et environnementale par type d'initiative

Le tableau ci-après présente une synthèse par type d'initiative, à la fois sur le volet socio-économique et environnemental.

Le volet économique mesure, pour 2014, le poids des fonctions de consommation associées dans l'ensemble des dépenses de consommation, et le poids des dépenses de consommation collaborative au sein de chaque fonction de consommation associée. Ces résultats constituent des ordres de grandeurs. Ils doivent être pris avec toutes les précautions nécessaires. En effet la nature des dépenses n'est pas toujours exactement comparable aux yeux de la comptabilité nationale. Par exemple, acheter un bien auprès d'un non professionnel échappe à la comptabilité nationale. En d'autres termes, les dépenses de consommation finale des ménages excluent certaines dépenses de consommation collaborative.

Le potentiel de développement des initiatives sera évalué dans la seconde partie de l'étude. Le volet environnemental présente une évaluation de l'impact des fonctions de consommation associées aux types d'initiative, sous la forme de la contribution aux impacts de la consommation des ménages telle qu'évaluée dans l'étude ADEME « *Analyse des impacts environnementaux de la consommation des ménages et des marges de manœuvre pour réduire ces impacts* » (cf Annexes).

De plus, une évaluation préliminaire du potentiel de gains environnementaux attendu d'une substitution d'une pratique classique de consommation par une pratique collaborative a été réalisée, sur la base des évaluations comparatives qualitatives établies pour chaque fiche.

Tableau 7 - Synthèse économique et environnementale par type d'initiative

Numéro de fiche	Objet de l'échange	Type d'initiatives de consommation collaborative	Volet socio–économique				Volet environnemental		
			FC associée pour le volet socio-économique[13]	Poids économique des FC associées[14]	Part d'initiatives collaboratives de ce type au sein des FC associées	Potentiel de dévelop-pement du type d'initiatives	FC associée pour le volet environnemental	Poids environnemental des FC associées[15]	Potentiel de gains environnementaux « unitaires » de la substitution d'une consommation non–collaborative[16]
1	Biens meubles (objets)	Vente de biens meubles en ligne entre particuliers	COICOP 03 – Habillement et chaussures COICOP 05 – Meubles, équipement et entretien courant du ménage COICOP 08 – Communication COICOP 09 – Loisirs et culture *(voir encadré ci-dessous)*	12 % des dépenses des de consommation des ménages	**Faible** Aux alentours de 2 % des dépenses Forte prédominance des ventes de biens offline Le poids des autres activités est encore négligeable	*Variable selon le type de bien*	COICOP 03 – Habillement et chaussures COICOP 05 – Meubles, équipement et entretien courant du ménage COICOP 08 – Communication COICOP 09 – Loisirs et culture	6 à 15 % des impacts de la consommation des ménages	**Faible**
2		Revente de biens meubles online							**Important** pour les biens non consommateurs d'énergie et pour les biens consommateurs d'énergie peu utilisés **Moyen** pour les biens consommateurs d'énergie
3		Revente de biens meubles offline							
4		Location de biens meubles (hors véhicule)							
5		Prêt de biens meubles							
6		Échange de biens meubles							
7		Don de biens meubles							
8	Biens alimentaires	Communauté d'acheteurs (biens alimentaires)	COICOP 01 – Alimentation et boissons non alcoolisées COICOP 02.1 – Boissons alcoolisées	15 % des dépenses des de consommation des ménages	**Très faible** Moins de 0,01 % des dépenses alimentaires Prédominance des dépenses réalisées au sein de	*Faible*	COICOP 01 – Alimentation et boissons non alcoolisées COICOP 02.1 – Boissons alcoolisées	12 à 55 % des impacts de la consommation des ménages	**Important** si le gaspillage alimentaire est réduit
9		Jardins partagés							
10		Plats cuisinés sur place							

[13] Il est important de souligner que la correspondance entre les types d'initiatives et les fonctions de consommation n'est pas parfaite : notamment, la fonction COICOP 4 liée au logement est associée aux initiatives liées aux partages de biens immobiliers pour le tourisme, alors qu'elle ne couvre pas les activités de voyage. Soulignons également que les périmètres ne sont pas toujours exhaustifs : par exemple, dans « services de transport », les dépenses de carburants des ménages sont exclues.

[14] Les pourcentages indiqués correspondent à la part des dépenses « collaboratives » parmi les dépenses pour la fonction de consommation. Par exemple, pour les biens meubles, environ 2 % des dépenses en biens meubles se font via une initiative collaborative, soit 0.3 % des dépenses de consommation des ménages (2 % de 12 %).

[15] Pour le volet environnemental, issu de l'étude « analyse des impacts environnementaux de la consommation des ménages et des marges de manœuvre pour réduire ces impacts », cf Annexes).

[16] Les gains environnementaux sont dépendants du ou des types de consommation substitués d'une part, et des conséquences indirectes de la substitution (effets rebonds) d'autre part.

Numéro de fiche	Objet de l'échange	Type d'initiatives de consommation collaborative	Volet socio–économique				Volet environnemental		
			FC associée pour le volet socio-économique[13]	Poids économique des FC associées[14]	Part d'initiatives collaboratives de ce type au sein des FC associées	Potentiel de dévelop-pement du type d'initiatives	FC associée pour le volet environnemental	Poids environnemental des FC associées[15]	Potentiel de gains environnementaux « unitaires » de la substitution d'une consommation non–collaborative[16]
11		Plats cuisinés à emporter			communautés d'acheteurs				
12	Biens immobiliers (particuliers)	Location de parking	COICOP 04.1 – Loyers effectifs COICOP 04.2 – Loyers fictifs COICOP 07.2.4 – Services divers liés aux véhicules particuliers COICOP 11.2 Services d'hébergement	22 % des dépenses des de consommation des ménages	**Faible** Aux alentours de 0,25 % des dépenses immobilières Prédominance des dépenses réalisées au sein de colocations (0,18 %)	*Faible*	COICOP 04 - Logement, eau, électricité, gaz et autres combustibles	12 à 41 % des impacts de la consommation des ménages	**Faible**
13		Location de logement							**Faible voire négatif** (effet rebond entrainant plus de transport)
14		Échange de logement							
15		Partage de chambre court terme							
16		Habitat participatif							**Faible à Moyen**
17		Colocation							**Moyen**
18	Service de mobilité	Location de véhicules avec chauffeur (non professionnel)	COICOP 07.3 – Services de transport COICOP 07.2.4 – Services divers liés aux véhicules particuliers	3 % des dépenses des de consommation des ménages	**Faible** Aux alentours de 0,4 % des dépenses en services de mobilité Prédominance des dépenses réalisées pour du covoiturage ponctuel	*Fort*	COICOP 07 - Transport	9 à 21 % des impacts de la consommation des ménages	**Moyen à Important** (dépend a priori fortement du mode de transport substitué et du nombre de passagers)
19		Location de voiture							
20		Covoiturage ponctuel							
21		Covoiturage domicile–travail							

Légende :

	Vision par type d'initiative
	Vision par fonction de consommation

À noter – Fonctions de consommation associées aux biens meubles (objets) pour le volet socio-économique

Pour les types d'initiatives relatives aux objets, seuls les postes liés à la consommation de biens ont été conservés ; les dépenses en services ont été exclues. Détail des postes concernés :

- COICOP 03.1.2 – Vêtements ;
- COICOP 03.1.3 – Autres articles et accessoires d'habillement ;
- COICOP 03.2.1 – Chaussures ;
- COICOP 05.1.1 – Meubles et articles d'ameublement ;
- COICOP 05.0.2 – Tapis et revêtements de sol divers ;
- COICOP 05.3.1 – Gros appareils ménagers, électriques ou non ;
- COICOP 05.3.2 – Petits appareils électroménagers ;
- COICOP 05.4 – Verrerie, vaisselle et ustensiles de ménage ;
- COICOP 05.5 – Outillage et autre matériel pour la maison et le jardin ;
- COICOP 08.2 – Matériel de téléphonie et de télécopie ;
- COICOP 09.1.1 – Matériel de réception et d'enregistrement du son et de l'image ;
- COICOP 09.1.2 – Matériel photographique et cinématographique et appareils optiques ;
- COICOP 09.1.3 – Matériel de traitement de l'information ;
- COICOP 09.1.4 – Support d'enregistrement de l'image et du son ;
- COICOP 09.2.2 – Autres biens durables culturels et récréatifs neufs ;
- COICOP 09.3.1 – Jeux, jouets et passe-temps ;
- COICOP 09.3.2 – Articles de sport, matériel de camping et matériel pour activité de plein air ;
- COICOP 09.3.3 – Produits pour jardins, plantes et fleurs ;
- COICOP 09.3.4 – Animaux de compagnie et articles connexes ;
- COICOP 09.5 – Journaux, livres et articles de papèterie.

2.2.2. Les principaux enseignements

Il n'est pas aisé de synthétiser un phénomène comme la consommation collaborative, qui a déjà donné lieu à de nombreux travaux et analyses. Trois axes de synthèse ont toutefois été dégagés :

- la diversité des modèles ;
- la professionnalisation des initiatives ;
- les principaux leviers et freins.

2.2.2.1. UNE GRANDE DIVERSITE DES MODELES

Les initiatives de consommation collaborative sont nombreuses, florissantes. Vingt-et-un types d'initiatives ont été présentés au cours de cet état des lieux, qui n'épuisent pourtant pas le champ de la consommation collaborative. La diversité porte plus précisément sur :

- **l'objet de l'échange** : classés ici en quatre grandes catégories (biens meubles, biens alimentaires, biens immobiliers, services de mobilité), les objets d'échange sont innombrables et extrêmement variés – perceuse, voiture, maison, ordinateur, biens culturels, repas, etc.
- **le lieu de l'échange** : l'offre et la demande se rencontrent en ligne (*online*) ou hors ligne (*offline*), et d'ailleurs souvent l'un puis l'autre (une rencontre physique vient concrétiser un échange conclu en ligne) ;
- **la forme de l'échange** : marchand ou non, l'échange peut s'accompagner ou non d'un transfert de propriété ;

Tableau 8 - Diversité des formes de l'échange

		Transfert de propriété	
		Oui	**Non**
Échange marchand	**Oui**	(Re)vente	Location
	Non	Don ou Troc	Prêt

- **le modèle d'affaires** : liés aux diverses formes de l'échange, les modèles d'affaires des initiatives de la consommation collaborative sont très différents les uns des autre. Chaque initiative peut en effet reposer sur :
    - **le bénévolat (don de temps)**, à l'instar de co-voiturage-libre par exemple ;
    - **le mécénat (don d'argent)**, à l'instar de donnons.org par exemple ;
    - **l'abonnement**, comme Home Exchange ;
    - **la commission**, comme La Ruche Qui Dit Oui ;
    - **la publicité**, comme Guest to Guest ;
    - **la vente d'options payantes**, comme Leboncoin ;
    - **la revente de données personnelles**, comme Couchsurfing ;
    - **l'adossement à un site d'e-commerce**, comme Plantez chez nous ;
- **La structure juridique** : liées assez directement aux modèles d'affaires, les structures juridiques des initiatives de la consommation collaborative sont diverses, orientées ou non vers un objectif de profit. Certaines initiatives, comme les Incroyables comestibles, ne s'accompagnent d'ailleurs d'aucune structure juridique dédiée (une page Facebook suffit).

La diversité des initiatives, le caractère florissant de la consommation collaborative, peuvent contribuer à brouiller les contours du phénomène. Si l'échange de particulier à particulier reste le premier critère de définition, les professionnels s'y intéressent ; par exemple les vendeurs sur Etsy ne sont pas toujours des particuliers, alors que le site a été pensé pour eux à l'origine ; ou bien les plateformes de location de places de parking entre particuliers s'intéressent de plus en plus aux places de parking des entreprises et des administrations.

On a souligné également que les modèles de dépôts-vente, qualifiés si l'on veut de *C to B to C*, étaient à la limite de la consommation collaborative. La diversité des modèles rend donc le phénomène de consommation collaborative difficile à appréhender d'un seul tenant.

Enfin, cette diversité des modèles se retrouve dans la diversité des utilisateurs. Mais les travaux menés par la Fing et OuiShare, la « Sharevolution », illustrent bien davantage que cette étude les différents profils de consommateurs collaboratifs[17].

Il est très difficile d'évaluer au global, pour la France, le poids économique que représente l'ensemble des initiatives liées à la consommation collaborative. En effet, pour certaines initiatives, il n'a pas été possible d'évaluer leur poids économique, soit parce que les données nécessaires pour le faire n'existent pas, soit parce que l'évaluation a été possible au niveau mondial mais pas au niveau national.

Les données économiques présentées ici rassemblent donc 17 des 21 initiatives[18]. Au sein des 17 initiatives de consommation collaboratives, on recense au maximum 15 253 entreprises, auto-entrepreneurs et sociétés holding. Un secteur rassemble une part très importante de ces entreprises : il s'agit de la revente de biens offline (15 103 entreprises, auto-entrepreneurs et sociétés holding).

Les initiatives étudiées emploient 13 000 salariés directement employés par ces structures, dont 7 800 pour les entreprises de revente de bien offline et 4 000 pour les communautés d'acheteurs de produits alimentaires. L'emploi salarié créé par les entreprises exerçant leur activité au sein des initiatives de consommation collaborative représente quant à lui environ 0,8 % de l'emploi créé par les entreprises concurrentes exerçant leur activité dans le secteur conventionnel.

Le chiffre d'affaires de ces structures atteint 2,5 Mrds €, dont 2,1 Mrds € pour la revente de biens offline. Les dépenses réalisées par les particuliers dans le cadre d'initiatives de consommation collaborative sont de l'ordre de 3,2 Mrds €. Le chiffre d'affaires des entreprises exerçant leur activité au sein des initiatives de consommation collaborative représente environ 0,5 % de celui des entreprises concurrentes exerçant leur activité dans le secteur conventionnel.

2.2.2.2. UNE PROFESSIONNALISATION DES DISPOSITIFS

Un dernier marqueur de la diversité, mais qui contribue tout autant à expliquer la professionnalisation des initiatives, est la cohabitation au sein de la consommation collaborative de pratiques anciennes (comme les vides-greniers ou les jardins ouvriers) avec des pratiques nouvelles (comme la revente en ligne ou la location de voiture entre particuliers). Le phénomène de consommation collaborative a connu une accélération grâce à l'émergence et à la démocratisation des technologies de l'information et de la communication.

Cette accélération est allée de pair avec une professionnalisation de l'offre. La plupart des grandes plateformes d'échange entre particuliers (comme BlaBlaCar ou AirBnB) proposent en effet des services professionnels : une « hotline » d'aide, un service d'assurance, le paiement en ligne (qui est certainement une étape-clé dans la professionnalisation du service), etc. De plus, l'interface de ces plateformes est très travaillée, toujours pensée pour la facilité de l'utilisation. Ces entreprises phares de la consommation collaborative comptent aujourd'hui plusieurs dizaines voire centaines de salariés en France. Or cette professionnalisation des initiatives, favorable sans doute à l'essor de la consommation collaborative, s'accompagne de plusieurs tendances, parmi lesquelles :

- **une tendance au monopole et à l'internationalisation**. La plupart des initiatives gagnent à atteindre une masse critique, de façon à ce que l'offre et la demande soient les plus complètes possibles. Le maillage géographique serré du territoire français, voire du territoire européen, est un enjeu pour des plateformes d'échange d'objets, de partage de repas, de covoiturage, etc. Plusieurs des initiatives présentées ici connaissent actuellement une phase de concentration, qui peut se traduire par des rachats (Appartager rachetant Colocation.fr, Vizeat rachetant Cookening qui avait racheté Beyond Croissant, etc.) ou une concurrence très forte pour conquérir une situation oligopolistique voire monopolistique. Plusieurs initiatives sont déjà mondiales (AirBnB, Uber, Couchsurfing) et d'autres s'internationalisent à grande vitesse (BlaBlaCar, La Ruche Qui Dit Oui, Leboncoin) ;
- **la perte d'un certain côté militant ?** Un service plus professionnel est un service plus lisse, où déjà la rencontre physique n'est parfois plus nécessaire (Koolicar installe des boitiers sur les véhicules que les

[17] Voir : http://sharevolution.fing.org/

[18] Les données concaténées proviennent des 17 initiatives suivantes : Reventes de biens online et off line, locations, prêts, échanges et dons de biens, communautés d'acheteurs de produits alimentaires, locations de parking, locations immobilières de court terme, échange de logements, habitat participatif, colocation, autopartage, covoiturage longue distance, covoiturage domicile travail. Les initiatives n'ayant pas pu être évaluées au niveau de l'hexagone sont les ventes de biens, les jardins partagés, les plats cuisinés sur place ou à emporter, les locations de véhicules avec chauffeurs.

particuliers se louent entre eux). De même, on peut considérer la professionnalisation des initiatives comme une marchandisation de ce qui antérieurement était gratuit (l'auto-stop par exemple). En tout cas, l'efficacité de l'échange peut se faire au détriment de sa convivialité : ainsi La Ruche Qui Dit Oui est globalement plus simple et plus flexible d'utilisation qu'une AMAP, mais avec la Ruche le consommateur ne rencontre pas directement le producteur (qui n'est d'ailleurs pas nécessairement local). Il semble cependant qu'un côté militant subsiste, qu'une part de la consommation collaborative soit irréductiblement militante – on peut étayer ceci d'au moins deux exemples. Premièrement, il est vain d'opposer La Ruche Qui Dit Oui aux AMAP, dans la mesure où les deux modèles sont complémentaires et où le développement de l'un n'empêche pas le développement de l'autre. Deuxièmement, la professionnalisation d'un service comme le covoiturage, effective en France depuis juin 2012 et le lancement par BlaBlaCar d'un service payant de réservation en ligne, a entraîné en réaction la création de Co-voiturage-libre.fr, qui propose une alternative gratuite de covoiturage. La professionnalisation des initiatives n'implique donc pas forcément la disparition d'acteurs moins professionnels ;

- **La résistance ou l'adaptation des acteurs établis**. La résistance des acteurs établis est une dimension particulièrement médiatique de la consommation collaborative : elle se cristallise autour d'initiatives comme AirBnB (résistance de la profession hôtelière) ou Uber et *a fortiori* UberPop (résistance des chauffeurs de taxis). *A contrario*, il existe toute une vague d'adaptation des acteurs établis au phénomène de consommation collaborative : le groupe PSA investit par exemple dans Wedrive, les grandes surfaces traditionnelles proposent davantage de produits locaux, et des enseignes comme Castorama mettent en place un système d'échange d'heures de bricolage[19] ;
- **De nouveaux risques « professionnels »**. L'image de l'entreprise devient un enjeu au fur et à mesure de sa croissance. Un des nouveaux risques que connaissent les entreprises de la consommation collaborative est donc le risque de réputation, et c'est la raison pour laquelle plusieurs entreprises ont déjà recours à des services d'assurance. Mais cette réputation n'est pas toujours simple à maîtriser : ainsi, malgré un système de revue par les pairs, le site Couchsurfing a finalement exclu un de ses membres accusé de harcèlement.

2.2.2.3. LES PRINCIPAUX LEVIERS ET FREINS

L'essor du phénomène de consommation collaborative est enclenché. Chaque fiche fait état, dans sa dernière partie, de ce qui constitue une opportunité ou bien une menace pour le développement de ce type d'initiative. On ne reprend ici en synthèse que les leviers et les freins génériques qui sont applicables à une large partie des initiatives présentées.

Côté leviers, l'utilisation en hausse des TIC, et notamment la croissance du taux de pénétration des smartphones dans la population française, est le premier atout de la consommation collaborative. La consommation collaborative a connu et continuera de connaître un essor grâce au développement d'une population toujours plus « connectée ».

Un autre levier de la consommation collaborative est davantage sociologique : les jeunes générations sont moins attachées à la propriété que leurs aînées, et partagent donc plus facilement un même bien ou service. La possession d'une voiture, par exemple, est de plus en plus vécue comme une contrainte et de moins en moins affichée comme un signe de réussite sociale.

En règle générale, on retrouve très souvent deux grandes motivations chez les consommateurs collaboratifs : d'une part tirer un revenu des pratiques collaboratives, d'autre part vivre une expérience conviviale, voire unique. Les utilisateurs des plateformes de consommation collaborative espèrent en effet conjuguer ces deux promesses, gain économique et lien social, dans la plupart des initiatives auxquelles ils adhèrent.

Il semble enfin que la notion de praticité soit souvent mise en avant par les consommateurs, et ceci correspond tout à fait à une certaine professionnalisation des plateformes qui veillent à limiter tout ce qui peut apparaître comme « friction ».

[19] Voir : http://www.lestrocheures.fr/

Côté freins, l'obstacle principal reste encore psychologique.

La question de la confiance est en effet récurrente et décide de l'adhésion ou non d'un consommateur à une initiative. D'abord, la transaction en ligne est encore perçue comme risquée par une part de la population française. Ensuite, certaines initiatives impliquent une confiance plus importante que d'autres : est-on prêt à partager le même véhicule qu'un individu qu'on ne connaît pas ? Le même repas ? Le même logement ? Est-on prêt à prêter son appareil photo ? Sa voiture ? Son appartement ?

Enfin, la confiance dépend du niveau de développement de chaque initiative : un contrôle exercé par les pairs, ou par la plateforme elle-même, peut contribuer à lever l'obstacle psychologique et à donner progressivement confiance aux utilisateurs.

Deux autres éléments pourraient également freiner le développement de la consommation collaborative : d'une part la reprise économique, d'autre part l'apparition d'une contrainte réglementaire. En effet, la reprise économique pourrait compromettre certaines pratiques collaboratives « anti-crise », comme la revente d'objets en ligne ou même le covoiturage. Par ailleurs, l'apparition d'une contrainte réglementaire pourrait limiter l'essor de certaines plateformes emblématiques, comme AirBnB.

2.3. Enjeux environnementaux par catégorie de bien et identification préliminaire des leviers de réduction

La diversité des types d'initiatives se traduit également dans la variété des enjeux environnementaux associés à la consommation collaborative.

Le tableau ci-après présente une vue synthétique :

- de la répartition des postes à l'origine des principaux enjeux environnementaux pour chaque type de bien ou service étudiés dans les fiches, en distinguant d'une part l'utilisation du bien, d'autre part les phases amont et aval de l'utilisation ;
- des leviers de réduction des impacts permis par la consommation collaborative présentant le plus grand potentiel.

Tableau 9 - Synthèse des enjeux environnementaux par catégorie de bien et identification préliminaire des leviers de réduction

Objet de l'échange	Biens/Services	Répartition des postes à l'origine des principaux enjeux environnementaux	
		Amont et aval de l'utilisation	*Utilisation du bien*
Biens meubles (objets)	**Vêtements**	**Matériaux (fibre naturelle ou synthétique), Fabrication, Fin de vie**	**Consommation d'électricité et utilisation de lessive et d'eau**
	Mobilier	**Matériaux, Fabrication, Fin de vie**	
	Autres biens meubles non consommateurs d'énergie[20]	**Matériaux, Fabrication, Fin de vie**	
	Équipements électriques et électroniques (hors équipements informatiques)		**Consommation d'électricité**
	Équipements informatiques	**Matériaux, Composants électroniques, Fabrication, Fin de vie**	
Biens alimentaires	**Produits alimentaires (circuits de distribution)**	**Amont agricole, Logistique**	
Biens immobiliers (particuliers)	**Logement (résidence principale)**	**Matériaux de construction, Fin de vie**	**Consommations énergétiques du logement**
	Logement (temporaire)	**Matériaux de construction, Fin de vie**	**Consommations énergétiques du logement + Transport pour s'y rendre**
	Parking	**Matériaux de construction, Fin de vie**	
Service de mobilité	**Trajet en voiture**	**Matériaux, Fabrication, Fin de vie**	**Combustion de carburant ou production d'électricité**
		↓	↓
	Leviers « collaboratifs » présentant le plus grand potentiel de réduction des impacts	**Si les enjeux environnementaux sont davantage portés par la fabrication et la fin de vie, le levier *a priori* le plus efficace est d'amortir ces impacts via le réemploi, la location ou le prêt du bien. Ceci s'applique également aux biens peu utilisés, quelle que soit l'origine de leurs impacts environnementaux**	**Si elle est possible pour le bien considéré, l'utilisation partagée ou « simultanée » (covoiturage, colocation) est a priori le levier le plus important pour les biens dont les enjeux environnementaux sont concentrés lors de la phase d'utilisation**

Légende	
	Les enjeux environnementaux sont majoritairement sur la phase considérée
	Les enjeux environnementaux sont répartis entre les phases
	Les enjeux environnementaux sont minoritaires sur la phase considérée

Cette vision synthétique est établie sur la base d'une identification préliminaire des enjeux environnementaux. Une évaluation quantifiée plus avancée de certaines initiatives sera réalisée dans les prochaines étapes.

[20] Comprend également les biens consommateurs d'énergie mais peu utilisés (ex : outil de bricolage électrique utilisé quelques minutes par an).

3. ANALYSE DES PRATIQUES ET SCÉNARIOS PROSPECTIFS

La méthodologie utilisée repose sur des ateliers ayant réuni les experts du sujet.

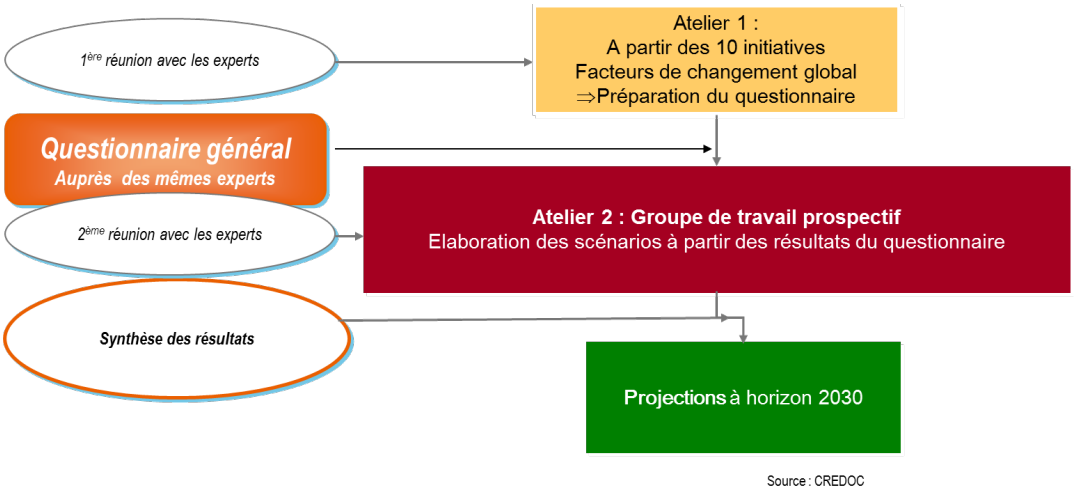

Figure 3 : Méthodologie prospective

3.1. Matrices d'hypothèses

Recherche d'économies, nouvelle approche de l'usage des produits dans les générations les plus jeunes ou encore utilisation croissante d'Internet, quels sont les déterminants sociodémographiques des pratiques d'usage partagé ? En outre, ces facteurs explicatifs diffèrent-ils selon les produits étudiés ?

L'analyse de l'enquête Budget des familles de 2011 (cf Annexes) nous permet d'identifier les différents moteurs des pratiques d'usage partagé. Cette étude de l'INSEE relève les dépenses de consommation d'un échantillon de 15 797 ménages représentatifs de la population résidant en France métropolitaine.

À l'aide d'une analyse statistique des montants et des actes déclarés de consommation, nous avons identifié et hiérarchisé les déterminants des pratiques d'usage partagé relatives à différentes familles de produits durables.

L'identification des facteurs permet de constituer une matrice d'hypothèses introductive à l'élaboration de scénarios prospectifs.

3.1.1. Les facteurs explicatifs des pratiques d'acquisition

Parmi les **pratiques d'acquisition** (cf Annexes), on observe à partir du tableau ci-dessous que l'achat d'occasion de biens durables est principalement influencé par deux facteurs : l'âge et la contrainte budgétaire. L'achat d'occasion se pratique davantage chez **les plus jeunes** en raison d'un rapport différent à l'usage et la propriété. Les jeunes générations recherchent de plus en plus d'expériences dans leur consommation et la propriété d'un bien déjà usité semble y répondre autant qu'un bien neuf. Soulignons que l'âge apparaît souvent comme le facteur le plus important de l'achat d'occasion de biens durables.

La restriction budgétaire constitue l'autre déterminant récurent de l'achat d'occasion. Identifié à partir d'un modèle économétrique (dont le raisonnement se fait toutes choses égales par ailleurs : il doit être appréhendé comme un facteur indépendant de l'âge (et aux autres déterminants). Ainsi, l'achat d'occasion est plus important chez les ménages aux ressources les plus contraintes. Cette pratique d'usage partagé leur permet d'accéder à un bien de consommation dont le coût est généralement inférieur à celui d'un bien neuf. Dans une moindre mesure, l'achat sur Internet, le niveau socio-culturel, le type de ménage et de logement, jouent un rôle significatif dans l'achat d'occasion.

Différant de l'achat d'occasion, l'acquisition de **paniers alimentaires** par le biais des AMAP est plus importante (toutes choses égales par ailleurs) chez les ménages de cyberacheteurs, les individus intégrés dans des tissus associatifs culturels ou sportifs, les plus jeunes et les plus diplômés.

Faisant plus office de mode de vie que d'une forme d'acquisition, la **colocation** est une pratique de partage déterminée par cinq facteurs : la taille du logement, la taille de la ville de résidence, la restriction budgétaire, l'âge et le niveau de diplôme.

Tableau 10 - Déterminants sociodémographiques des pratiques d'acquisition pour un usage partagé marchand

		DETERMINANTS SOCIO-DEMOGRAPHIQUES **									
		Contrainte budgétaire	Avancement en Age	Cyber-achat	Capital Socio-culturel	Type ménage	Type logement	Adhésion association	Concentration Urbaine	Equipement numérique	Nombre enfants
Part de l'achat d'occasion dans l'ensemble des dépenses d'achat	Automobile	# 1	# 2		# 3						# 4
	Vélo	# 2		# 1		# 3 (Solo)					
	Deux roues motorisés		# 1								
	Vêtement d'occasion	# 1			# 2	# 4 (Célibataire)	# 3 (Individuel)				
	Produits électroménagers	# 2	# 1			# 3 (Solos)					
	Meubles	# 1	# 4	# 2	# 3	# 5 (Mère célib)	# 6 (Petit)				
	Produits audio-visuels	# 2	# 1								
	Produits numériques	# 2	# 1			# 4 (Mère célib)	# 3 (Petit)				
	Produits de jardinage	# 2	# 1								
	Produits de bricolage			# 1							
	Biens culturels	# 3						# 1		# 2	
Autres	Panier alimentaire*		# 3	# 1	# 4			# 2			
	Colocation	# 3	# 5		# 4		# 1 (Grand)		# 2		

Source : INSEE, enquête « budget des familles » 2011, Calculs CREDOC

Légende :

	Effet favorable sur la pratique collaborative
	Effet défavorable sur la pratique collaborative
	Pas d'effet
# 1	Position au classement des déterminants de la pratique collaborative

*Guide de lecture : l'achat d'occasion d'une automobile est d'abord déterminée par la restriction budgétaire (plus on est restreint financièrement et plus la part de l'achat d'occasion est élevée), puis l'avancement en âge (plus on est âgé et moins la part d'occasion est élevée) et le capital socio-culturel (*plus le capital culturel est élevé moins la part d'occasion est élevée*). Ces facteurs sont indépendants les uns des autres.*

*Note : * la définition du « panier alimentaire » n'est pas précisée dans la nomenclature de l'INSEE.*

En outre, le développement de l'offre sur Internet par le biais de nouveaux acteurs (ex : Leboncoin) ou d'acteurs standards diversifiant leur offre initiale (ex : la FNAC) s'illustre par l'augmentation significative de la part d'Internet dans les circuits d'achat d'occasion. On voit par exemple ci-après qu'en 2011, 66 % des achats d'occasion de matériel de bricolage ont été réalisés sur Internet.

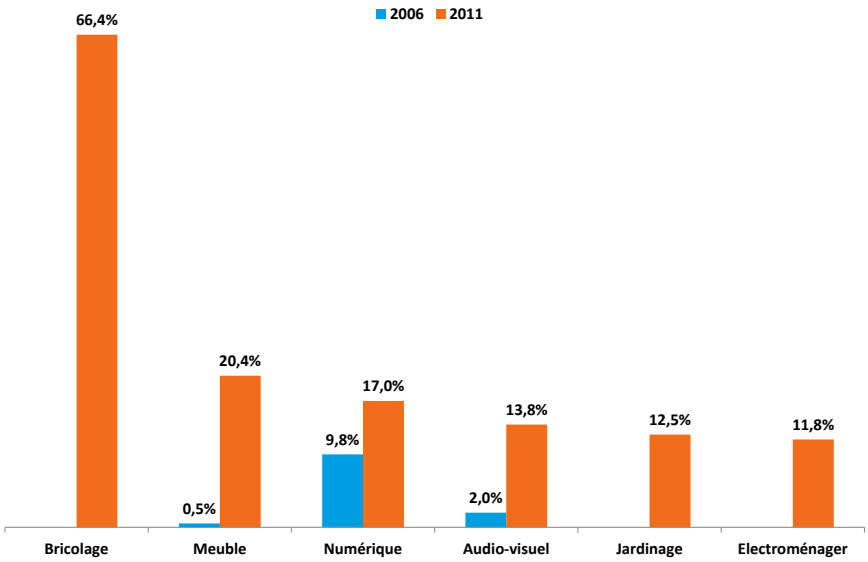

Figure 4 : Évolution de la part d'Internet parmi les circuits d'achats d'occasion entre 2006 et 2011 (en nombre d'achats)

Source : INSEE, enquête « budget des familles » 2006 et 2011, Calculs CREDOC

Guide de lecture (exemple du meuble) : en 2006, 0,5 % des achats de meubles d'occasion ont été réalisés sur Internet contre 20,4 % en 2011.

3.1.2. Les facteurs explicatifs des pratiques de délaissement

On retrouve peu ou prou les mêmes facteurs pour expliquer les pratiques collaboratives de **délaissement** (cf Annexes). À partir des données étudiées, ces comportements se répartissent entre la revente d'occasion et le don aux associations. Comparativement aux pratiques d'acquisition, la hiérarchie des déterminants diffère légèrement. Le **cyberachat** joue généralement le rôle le plus important. Cette variable rend compte des ménages habitués aux transactions sur la toile, puissante place de marché entre particuliers. La **contrainte budgétaire** influe particulièrement sur la revente d'occasion en raison du revenu généré. Les **plus jeunes** revendent plus car l'utilisation temporaire (ou « expérientielle ») d'un bien est plus marquée chez eux.

On remarque aussi que les **plus diplômés** ont une propension supérieure. Par ailleurs, que ce soit pour la revente ou le don, le facteur social des pratiques de délaissement de biens à partager s'exprime à travers l'intégration des ménages dans le **tissu associatif**.

Tableau 11 - Déterminants sociodémographiques des pratiques de délaissement pour un usage partagé

		DETERMINANTS SOCIO-DEMOGRAPHIQUES **									
		Cyberachat	Conrainte budgétaire	Avancement en Age	Capital Socio-culturel	Adhésion association	Concentration urbaine	Nombre personne sménage	Région	Nombre d'enfants	Type voisinage
Revente (montant en €)	Automobile		# 2		# 1			# 3			
	Vélo			# 1		# 2					
	Deux roues motorisés	# 2	# 3	# 1							
	Produits électroménagers	# 1			# 2						
	Meubles	# 1	# 3	# 2				# 4			
	Produits audio-visuels	# 1	# 2								
	Produits numériques	# 1	# 3	# 2	# 5		# 4				
	Produits de jardinage-bricolage				# 3		# 1				
Don (actes)	Vêtements aux associations					# 1			# 2 (Nordistes)		
	Biens culturels et loisirs aux associations	# 2								# 1	# 3 (Mixte)

Source : INSEE, enquête « budget des familles » 2011, Calculs CREDOC

Légende :

	Effet favorable sur la pratique collaborative
	Effet défavorable sur la pratique collaborative
	Pas d'effet
# 1	Position au classement des déterminants de la pratique collaborative

Guide de lecture : Le montant de la revente d'un vélo est d'abord déterminé par l'âge (plus on est âgé et moins le montant de la revente est important) puis par l'intégration dans le tissu associatif (les ménages avec au moins un adhérent associatif ont des montants de revente supérieurs). Ces facteurs sont indépendants les uns des autres.

**** Selon les cas, les déterminants sociodémographiques peuvent renvoyer à différentes variables :***

- *la restriction budgétaire : part des dépenses contraintes, perception des difficultés budgétaires, niveau de revenu par Unité de Consommation, aspiration à rembourser des dettes*
- *le cyberachat : cyberachat, nombre de produits durables achetés sur Internet, disposition d'une connexion à internet*
- *le capital socio-culturel : CSP, diplôme le plus élevé*
- *l'association : adhésion d'au moins un membre à une association de sport, loisirs ou culture*
- *le logement : type, surface*
- *l'équipement numérique : ordinateur, téléphone portable, GPS, imprimante, tablette…*

3.1.3. Matrice d'hypothèses sur les facteurs de changements de pratiques collaboratives

Les facteurs explicatifs les plus redondants des pratiques collaboratives d'acquisition ou de délaissement identifiés à partir de l'enquête Budget des familles 2011 ont permis d'élaborer une matrice d'hypothèses. En ce qui concerne le partage de biens (covoiturage et location d'appartement), les facteurs sociodémographiques les plus explicatifs dans l'enquête Consommation du CREDOC (voir étude ADEME

« *Usages partagés ou possession exclusive : cartographie par type de biens, de freins et sociotypes* ») sont aussi la génération et l'utilisation d'Internet.

Tableau 12 - Matrice d'hypothèses

Hypothèses	Domaines
Les ménages les plus restreints sur le plan budgétaire consomment plus de façon collaborative	Socio-économique
La consommation collaborative est plus prisée par les jeunes	
Plus on utilise Internet et plus on consomme de façon collaborative	Technologie et effet d'offre

3.2. Constructions de scénarios prospectifs

La méthodologie choisie pour la réalisation de l'exercice prospectif est un travail participatif avec des experts de la consommation collaborative.

Tableau 13 - Experts des ateliers prospectifs

NOM	FONCTION	ORGANISATION	LIEN
Damien Demailly	Coordinateur du programme Nouvelles Prospérités	SciencesPo / Iddri	iddri.org
Gwendal Briand	Fondateur	Collporterre	imaginationforpeople.org/fr/project/collporterre/
Valentina Carbone,	Professeur (Supply Chain Management)	ESCP Europe	escpeurope.eu/fr/
Cécile Desaunay	Directrice d'études	Futuribles International	futuribles.com/
Sophie Dubuisson	Directrice adjointe du CSO (Centre Social des Organisations)	CNRS	cso.edu
Olivier Perrin	Coordinateur du programme MOVIDA (modes de vies durables)	Ministère de l'Environnement	programme-movida.fr
Valérie Peugeot	Chercheuse en sciences humaines en charge d'un projet de recherche sur les usages des plateformes de consommation collaborative	Orange Labs	laborange.fr/
Alice Métayer-Mathieu	bureau de l'animation des études et de la prospective	DGE	entreprises.gouv.fr/

3.2.1. Identification des facteurs de changement

Lors du premier atelier prospectif du 19 juin 2015 réunissant les experts et l'ADEME et les partenaires du consortium (Bio by Deloitte, OuiShare et le CREDOC), **plusieurs facteurs de changement ont été identifiés**. Ces éléments sont issus de l'étape précédente (synthèse bibliographique et matrice d'hypothèses) et des échanges entre les experts participant aux ateliers de construction des scénarios.

Ces facteurs clés s'organisent en trois grandes catégories :

- les facteurs économiques et sociologiques ;
- les facteurs technologiques et d'offre ;
- les facteurs réglementaires.

3.2.1.1. FACTEURS ECONOMIQUES ET SOCIOLOGIQUES

À l'issue de l'étape précédente les **facteurs explicatifs des pratiques** de consommation collaborative ont été mis en évidence. Pour les pratiques d'acquisition, la hiérarchie est la suivante :

- le facteur **économique**, la restriction budgétaire constitue le déterminant récurent de l'achat d'occasion. L'achat d'occasion est plus important chez les ménages aux ressources les plus contraintes. Cette pratique collaborative leur permet d'accéder à un bien de consommation dont le coût est généralement inférieur à celui d'un bien neuf ;
- le facteur **d'âge** (ou générationnel, les plus jeunes ont des dépenses plus importantes de consommation collaborative). L'achat d'occasion se pratique davantage chez les plus jeunes en raison d'un rapport différent à l'usage et à la propriété. Les jeunes générations recherchent de plus en plus d'expériences dans leur consommation et la propriété d'un bien déjà utilisé semble y répondre autant que celle d'un bien neuf. Soulignons que l'âge apparaît souvent comme le facteur le plus important de l'achat d'occasion de biens durables ;
- l'intensité des **achats sur Internet**, les ménages connectés à Internet revendent plus d'occasion car la toile donne accès à un immense marché potentiel.

Pour les pratiques de délaissement, les trois facteurs explicatifs sont les mêmes mais le premier facteur explicatif est l'intensité des achats sur Internet, devant la contrainte économique et l'âge.

Les plus diplômés et les hommes sont plus enclins au partage de biens, mais ne sont pas ceux qui auront les pratiques les plus importantes. Plus de 66 % des diplômés de niveau bac + 3 et plus se disent prêts à partager ou prêter des objets, contre moins de 50 % pour les individus n'ayant pas le bac. De même, les plus hauts revenus se déclarent plus enclins à partager. En particulier, les plus diplômés sont ceux qui ont une propension supérieure à la revente d'occasion.

Parmi les autres facteurs, on peut remarquer que ce sont plutôt les habitants des villes de moins de 20 000 habitants qui se disent prêts à partager des biens. Enfin, on remarque un effet du genre : les femmes sont plus réticentes que les hommes au partage de biens (52 % y sont favorables contre 56 % des hommes). Ces derniers facteurs explicatifs sont issus de l'enquête « Aspirations et Conditions de Vie » et correspondent à des effets significatifs dans un modèle univarié.

Une autre étude du CREDOC pour l'ADEME[21] a mis en évidence lors d'entretiens qualitatifs les **motivations** suivantes :

- un **coût de transaction** plus abordable que l'achat neuf ;
- une réponse aux **problèmes d'encombrement** liés à la possession de biens utilisés ponctuellement ;
- la participation **à l'échange social** ;
- la possibilité d'acquérir **davantage de biens** ;
- la possibilité **de réutiliser des objets** en état de marche ou d'en transformer leur usage, l'accès à des biens introuvables en neuf (valeur fonctionnelle, esthétique, immatérielle, etc.).

L'enquête « *Aspirations et Conditions de Vie* » (Hoibian et Daudey, CREDOC 2013) permet de hiérarchiser ces motivations. En déclaratif, à la question « Favorisées par l'essor d'internet, certaines pratiques d'échanges ou de location entre particuliers se développent. Il peut s'agir de covoiturage, de financement participatif, d'échange d'appartements ou de services. Selon vous, quels sont les principaux avantages de ces pratiques ? », les réponses des interviewés placent :

- en **premier : le facteur économique** (67 % des réponses en premier et second) ;
- **en deuxième : le lien social** (47 % rencontrer des gens, nouer des liens) ;
- **en troisième : protéger l'environnement (30 %)**, la prise de conscience écologique soutient le développement de la consommation collaborative. Les offreurs ont communiqué rapidement sur le fait

[21] Usages partagés ou possession exclusive : cartographie par type de biens, de freins et socio-types, 2015

que les modèles de partage permettent d'augmenter la durée d'usage des produits échangés, ce qui permet en théorie de réduire la production de biens et d'y associer un moindre prélèvement des ressources.

Bien que la société collaborative recouvre plus que le seul partage de biens, il est intéressant de voir que la volonté de partage ou de prêt de biens avec autrui semble entrer dans une aspiration plus large à une société de confiance, avec une place importante donnée à la société civile et à l'environnement.

Les freins à la pratique sont :

- le **manque de confiance dans les autres :** lorsqu'on interroge les consommateurs sur les risques liés aux pratiques collaboratives, le facteur confiance arrive en tête avec 61 % des réponses et reste un frein important au développement de ces pratiques. 46 % des personnes prêtes à partager considèrent qu'il est possible de faire confiance aux autres, alors qu'elles ne sont que 24 % parmi les Français réticents au partage. Ce constat n'est pas lié au niveau de diplôme ou de revenu. A catégorie professionnelle, diplôme et classe sociale égaux, les personnes se disant prêtes à faire confiance aux autres ont 2,4 fois plus de chances que les personnes méfiantes de participer au partage. On pourra aussi remarquer que 40 % des personnes partageant des objets font partie d'une association (contre 30 % pour les personnes en non-partisanes du partage de biens) ;
- le **manque de temps :** l'utilisation des objets des autres demande d'y consacrer du temps, l'achat neuf est plus immédiat ;
- la peur que les entreprises tirent profit des **données personnelles** ;
- le besoin de **produits spécifiques** (disponibilité en magasin) ;
- la méconnaissance des pratiques ;
- l'appétence pour **l'innovation technique :** les individus les plus adeptes de nouveautés préfèrent acheter du neuf.

Au global plus de 50 % des Français ne pratiquent pas la consommation collaborative (Voir étude ADEME sur les usages partagés). Ces résultats sont issus d'enquêtes réalisées en population entière et faites autrement qu'à partir d'un panel online constitués d'Internautes très connectés et donc plus favorables aux pratiques collaboratives.

La dernière enquête du CREDOC « Tendances de Consommation 2015 » met en évidence une **stabilisation des pratiques collaboratives** et de nouvelles envies de consommer corroborées par la forte hausse des dépenses en achats de vélos neufs (+7,4 % en valeur en 2014 après -5,4 % en 2012, année noire en termes de pouvoir d'achat et de consommation). On observe aussi une stabilisation de l'importance accordée à l'usage plutôt qu'à la propriété.

L'amélioration du contexte économique, depuis fin 2014, pose la question de **la persistance** de la croissance des modes de consommation collaborative comme durable par le Commissariat Général au Développement Durable (2014).

Le choix a été fait de ne pas considérer la croissance économique comme un facteur différenciant les scénarios, comme dans l'exercice 2030 de l'ADEME « Empreinte allégée ». La crise économique a bien été un catalyseur du développement de la consommation collaborative. Cette dernière a permis de générer de nouveaux revenus pour les particuliers offreurs. Elle a contribué à réduire les prix de vente des produits d'occasion (entre 2006 et 2011, selon l'enquête Budget des familles de l'INSEE, les prix de l'occasion se sont effondrés). Elle a permis de réaliser de fortes économies notamment avec le troc et la location.

Ce tableau ci-après présente de façon qualitative les tendances identifiées, ainsi que des éléments d'explicitation de celles-ci.

Tableau 14 - Facteurs de changement identifiés

RACCOURCI UTILISE DANS LES GRAPHIQUES	INTITULE EXACT DU FACTEUR DE CHANGEMENT	EXPLICITATION
Facteurs économiques		
Jeunes baisse PA	Perte de pouvoir d'achat des plus jeunes	Les générations Mai 68 (née entre 1946 et 1955) et Libération (née entre 1936 et 1945) détiennent des niveau de patrimoine les plus élevés de toutes les générations (selon les enquêtes Patrimoine de l'INSEE), les retraites restent élevées au détriment des revenus des jeunes actifs, le taux de chômage des jeunes est très élevé
Inégalités	Hausse des inégalités	L'enrichissement des plus riches se traduit par la précarisation d'une fraction grandissante des classes moyennes. La descension sociale progresse avec en conséquence le développement d'une frugalité choisie
Ralentissement démographique	Fort ralentissement de la population (baisse de la natalité, moindre immigration) et vieillissement accéléré	Les derniers facteurs démographiques se traduiront à l'horizon 2030 par une accentuation du vieillissement qui est à prendre en compte dans les arbitrages de consommation (seuls les jeunes ont des dépenses fortes en habillement, le vieillissement se traduira par une baisse de la demande en vêtements)
Hausse du coût du transport	Hausse du coût du transport	Les hausses des prix du carburant ont contribué en 2008-2009 au développement du covoiturage intra-entreprise
Evolution des prix de l'énergie	Hausse des prix relatifs de l'énergie et des matières premières	Le renchérissement relatif de l'énergie et des matières premières entraîne un renchérissement des biens intensifs en énergie et en matières premières
Facteurs sociologiques (valeurs et modes de vie)		
Hausse sens écolo	Hausse de la sensibilité écologique	La protection de l'environnement est la troisième motivation déclarée au développement de l'usage partagé
Climato-sceptiques	Retour des climato-sceptiques	Les réfractaires progressent dans les enquêtes en 2015, la COP 21 voit resurgir des débats de climato-sceptiques
Protection vie privée	Montée de la protection de la vie privée	
Hausse des innovations	Montée de l'envie de modes, d'innovations	L'attachement à la mode, à l'innovation, conduit à de moindres pratiques collaboratives, les offres mieux mises en avant (cas de la mode vestimentaire) ou les progrès technologiques peuvent conduire à un mouvement général vers l'achat de neuf pour certains objets (cas des Smartphones)
Résistance obso prog	Résistance à l'obsolescence programmée	Les enjeux écologiques sont bien compris et de en plus adoptés, une prise de conscience anti-gaspillage conduit à mieux évaluer la durabilité des produits
Détachement propriété	Détachement de la propriété	On a noté une forte progression de l'attachement à l'usage plutôt qu'à la propriété entre 2007 et 2014, un retrait en 2015
Peur des autres	Peur des autres	La confiance dans les autres est le facteur prépondérant en tant que frein aux pratiques collaboratives
Confiance en Internet	Lien de confiance fort sur Internet	A l'inverse, les plus diplômés ont confiance en Internet et sont prêts à partager
DIY	Développement de l'auto-production (DIY)	La croissance des métiers tertiaires conduit à l'envie de réalisation de soi qui se traduit par la progression du fait soi-même (cuisine, bricolage, jardinage, …). Les Fab-Lab, plateformes collaboratives de création et de prototypage d'objets
Réutilisation	Développement de la réutilisation des objets (réparation, troc)	Une des motivations aux usages partagés est l'envie de réutiliser des objets en état de marche ou en transformer leur usage, de redonner vie à des objets auxquels on est attaché
Loisirs	Arbitrages en faveur des loisirs	La valorisation de la société de loisirs conduit à une croissance des marchés des loisirs. Ce seront peut-être par eux que se développera la consommation collaborative
Usage	Développement de la consommation d'usage (location, seconde main)	La montée de l'aspiration à l'usage plutôt que la propriété date de 2007, début de la crise
Made in France	Demande pour des produits durables français	Hausse de l'attente depuis 2009 – protectionnisme observé à chaque crise et effet du Grenelle de l'Environnement
Ludique	Recherche du ludique, plaisir, des expériences	Hédonisme émanant de la génération Mai 68 qui se diffuse dans la société
3D	Développement des fabrications 3D chez les particuliers	Prototypage d'objet possible avec les imprimantes 3D
Développements technologiques		

RACCOURCI UTILISE DANS LES GRAPHIQUES	INTITULE EXACT DU FACTEUR DE CHANGEMENT	EXPLICITATION
4G	Développement de la 4 G - accès Internet en magasins	Accès facilité au numérique incitant aux utilisations de plateformes numériques en mode nomade
Objets connectés	Hausse du digital - objets connectés	
Perf Environ	Meilleures performances environnementales des objets classiques (avion, auto, etc.)	L'amélioration énergétique des transports, production de produits pourraient conduire à des effets rebonds (plus de transports aériens)
Réparabilité	Hausse de la réparabilité des biens	Conception de biens à durée de vie plus longue
Multi-canal	Développement du multi-canal	Modification des concepts de magasins physiques en lien avec le numérique
Développement de l'offre de consommation collaborative		
ESS	Développement d'une offre de l'Economie Sociale et Solidaire sur la consommation collaborative	La consommation collaborative reste associée à des modèles économiques peu capitalistiques à caractère militant
Acteurs privés	Réactions des acteurs conventionnels - offre en consommation collaborative	Les acteurs traditionnels s'emparent du marché et l'intensifie
Passeport numérique	Mise en place de technologies rassurantes - passeport numérique	Création de système d'assurance sécurisant les transactions collaboratives
Investissement	Développement de l'investissement vers ces secteurs de consommation collaborative	Les investisseurs se saisissent du marché et soutiennent son développement
Open Source	Développement de l'Open Source	Facilitation de la création des plateformes numériques avec l'accès aux données
Réglementation nationale		
Taxation des activités collaboratives	Taxation à la source (ex. AIRBNB - taxe de séjour)	Impositions classiques appliquées aux nouveaux modèles
Droit concurrence	Réglementations pour le droit à la concurrence	Les réglementations veillent à ce que la concurrence soit saine et équitable entre les différents acteurs sur un marché
Règle de prof	Imposition de règles de professionnalisation	Obligation de détention d'un diplôme pour les activités rémunératrices
Eco taxes	Mise en place d'éco-taxes drastiques	
IG - facilitation	Etat met en place des actions en faveur de l'Intérêt Général - facilitateur	L'Etat facilite les actions en faveur de l'intérêt général
Politiques territoriales		
Subventions locales	Subventions des associations de la conso collaborative	
Monnaies locales	Soutien des monnaies locales favorisant la conso collaboratives	
Flottes colle	Mise à disposition des flottes des collectivités à la location	

3.2.1.2. FACTEURS TECHNOLOGIQUES ET D'OFFRE

Le développement **d'Internet** explique la progression récente du phénomène. Internet reste toutefois un circuit de distribution minoritaire pour les actes d'achat d'occasion (autour de 10 % en 2011). Par exemple, sur les biens électroménagers d'occasion, en 2011, Internet n'a représenté que 12 % des actes d'achats. Les échanges se font de façon informelle dans 65 % des cas, et dans 14 % dans un vide-grenier, une brocante ou un dépôt vente.

L'essor des technologies de l'information contribuera à inventer de nouveaux modèles d'échanges entre individus.

3.2.1.3. FACTEURS REGLEMENTAIRES

L'État, souhaitant assurer les conditions d'une concurrence loyale entre acteurs, pourrait mettre en place des mesures visant à encadrer ces pratiques.

Les effets sur la consommation collaborative seront les suivants :

- la limitation du développement, voire la réduction de la part des activités collaboratives déployées de gré à gré ;
- la banalisation de la consommation collaborative et ainsi élargissement de la population à même d'y recourir. En effet, une activité encadrée, devant suivre les réglementations de l'État, devrait élargir sa clientèle potentielle et se banaliser.

3.2.2. Définition des scénarios

À partir des premiers résultats présentés ci-avant, les experts ont établi une liste de variables pouvant avoir un impact sur le développement du phénomène de consommation collaborative. Une attention particulière a été portée aux facteurs de changements de comportements. On sait notamment que la force de l'habitude pour un individu limite très fortement ses changements de comportements. Les habitudes feraient écran entre des intentions, des valeurs auxquelles on adhère, et des comportements toujours répétés. Face aux habitudes qui constituent le frein principal au développement de la consommation collaborative, les valeurs semblent avoir du mal à peser suffisamment pour provoquer du changement.

C'est le cas en particulier des valeurs écologiques. Ces valeurs possèdent un rôle relativement faible dans le déclenchement de processus de changement. Les valeurs environnementales relèvent d'une référence valorisante à laquelle ils se réfèrent a posteriori dans leur changement de pratiques. Les seize participants (experts, partenaires du consortium et membres du comité de pilotage de l'ADEME) ont ensuite répondu à un questionnaire évaluant la probabilité d'occurrence de chaque facteur de changement et la force de l'impact sur les quatre familles de pratiques collaboratives étudiées :

- Mobilité : Partage simultané de mobilité longues distances ou courtes distances (régulier dont domicile-travail) - Usage partagé séquentiel de véhicules entre particuliers ;
- Logement : Mise à disposition sur courtes périodes de logement - Colocation sur longue période ;
- Alimentation : Communauté d'acheteurs de biens alimentaires locaux ;
- Objets : Occasion ou revente sur Internet de meubles, matériels électroménagers ou audiovisuels de loisirs, d'équipement de la personne – Location de matériels techniques (bricolage…).

Pour avoir une vision synthétique de l'influence des facteurs de changement sur la consommation collaborative dans sa globalité, la moyenne des impacts a été représentée sur la figure ci-après. Dans la moitié Ouest du graphique figurent les facteurs de changement les plus probables qui auront les impacts les plus importants en positif ou négatif. C'est parmi ces facteurs que nous avons sélectionné les éléments à même de différencier les deux scénarios. Il apparaît que les facteurs d'offre (en violet) et réglementaires (verts) sont les plus probables et les plus déterminants. Les deux scénarios élaborés lors d'une seconde réunion s'opposent donc sur ces deux grands groupes de facteurs. Plusieurs facteurs économiques et démographiques ont été considérés comme des invariants.

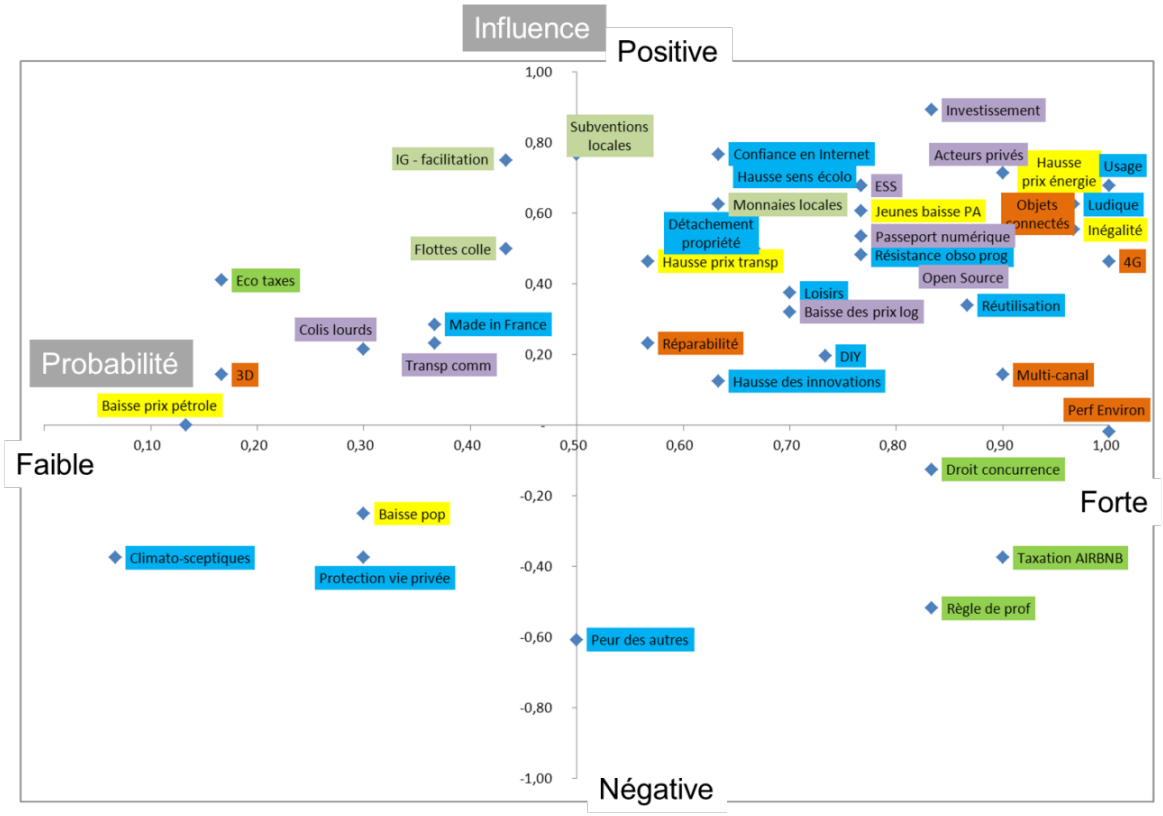

Figure 5 : Probabilité des facteurs de changement et moyenne des influences sur les quatre modes de consommation collaborative (moyennes des réponses de 16 participants)

Note de lecture : le facteur « Hausse des prix relatifs de l'énergie et des matières premières » a été associé à une probabilité d'occurrence moyenne de 0,9 et une influence de 0,9. Les facteurs de changements aux probabilités les plus fortes sont ceux qui ont été retenus comme principaux déterminants des scénarios.

Tableau 15 - Invariants d'ici 2030

HYPOTHESES	CONSEQUENCES SUR LA CONSOMMATION COLLABORATIVE
Facteurs économiques	
Croissance économique de 2 % par an	La faible croissance contribue à un besoin de produits et services moins chers pour la part de la population précaire et les classes moyennes mais la croissance est plus forte que dans les 7 dernières années de crise
Augmentation tendancielle des prix relatifs des matières premières	Même effet
Hausse de la précarisation des jeunes et des classes moyennes	Ce facteur sera positif sur la consommation collaborative
Hausse des ruptures au cours du cycle de vie	Les changements de comportements se font souvent lors d'une rupture dans le cycle de vie : chômage, divorce, veuvage, c'est dans ces moments là que l'on se sépare de sa voiture, que l'on vend des objets Facteur positif pour le développement de la consommation collaborative
Vieillissement de la population	Avec l'augmentation de l'âge, de nombreuses dépenses diminuent (Mathé et al, 2012). Ces baisses s'expliquent par la diminution des facultés cognitives. Le vieillissement général contribuera à faire diminuer les dépenses d'équipements mais aussi de loisirs
Diminution des emplois salariés	La place pour des emplois d'auto-entrepreneurs est possible mais n'aura lieu que dans le scénario A
Facteurs d'offre	
L'offre de transports en communs se stabilise	Les projets d'équipement sont déjà en cours (cf. Grand Paris et Tramway dans de nombreuses villes), d'ici à 2030, pas d'autres projets

Tableau 16 - Scénarios 2030

SIGNIFICATION	SCENARIO A	SCENARIO B
Facteurs d'offre		
Taille et gouvernance des entreprises	Les acteurs militants de l'économie solidaire prennent le dessus et développent un nouveau modèle avec des nouveaux systèmes de solidarité, le non marchand prend de l'importance (troc, monnaies locales) Les ménages sont à la recherche de revenus complémentaires. La consommation collaborative s'impose comme une solution pour un grand nombre de citoyens afin de changer progressivement de système économique La faible taille des entreprise conduit à une moindre fiabilité dans les systèmes informatiques : moins de gages de confiance –usurpation d'identité plus fréquente, arnaques, moins de sécurité Les acteurs sont nombreux avec de faibles chiffres d'affaires	Les opérateurs traditionnels s'emparent de la question collaborative. Ils en déclinent une version rentable, optimale économiquement. Cela contribue à développer les activités collaboratives en créant une architecture logistique, des opérateurs intermédiaires, en contribuant à créer de la confiance. On sort de pratiques de fonctionnement peer to peer La base de consommateurs pratiquant ces activités s'élargit. Les motivations sont économiques et liées au fait de retrouver du pouvoir face aux entreprises. Certaines activités collaboratives sont contrecarrées car elles remettent en cause le modèle traditionnel. Les acteurs qui avaient une vision militante sortent du jeu pour inventer autre chose Les acteurs mettent en place des passeports numériques garantissant la sécurité des nouveaux services Les acteurs du passés AIRBNB, Blablacar, Le bon coin seront devenus des acteurs traditionnels de service avec une offre qui n'est plus proposée par des particuliers mais par des professionnels qui proposeront de la location classique mais qui sera beaucoup plus présente sur les nouveaux réseaux technologiques qui existeront sous de nouvelles formes Les investisseurs intègrent les start-up, créent de nouvelles activités ou développent les anciennes. Des investisseurs s'intéressent au secteur (business angels) Par acteur de la consommation collaborative, l'activité et le chiffre d'affaires est plus important que dans le scénario A
Facteurs économiques		
Évolution du droit du travail	Dans un contexte de croissance lente, le chômage reste important. Le développement d'emplois flexibles, le cumul des activités, l'auto-entreprenariat encouragé permettent aux particuliers de mettre à disposition leurs services et produits de façon très régulière. De plus en plus de particuliers se consacrent entièrement à cette activité, notamment de jeunes retraités ou des profils très particuliers, experts en Fab Lab par exemple La multi-activité fait diminuer la protection sociale Le C to C est de plus en plus important	La défense des droits sociaux, l'économie descendante traditionnelle prend le dessus, les particuliers ne peuvent plus proposer leurs biens ou services de manière régulière ce qui condamne le développement d'un certain nombre d'activités collaboratives. Les anciennes start up se professionnalisent, elles sortent du champ de la consommation collaborative et deviennent traditionnelles Robotisation, caisses automatiques : les tâches manuelles diminuent

SIGNIFICATION	SCENARIO A	SCENARIO B
Facteurs réglementaires État		
	Les pouvoirs publics doivent adopter de nouveaux dispositifs (droit du travail, fiscalité, protection des consommateurs). Ils jouent un rôle de médiation dans le rapport de force entre consommateurs classiques et acteurs de la consommation collaborative. Les revenus de la consommation collaborative sont une des sources d'activité parmi d'autres car les gens travaillent moins en situation de salariat L'État joue son rôle pour clarifier les règles du jeu. Il favorise l'économie collaborative pour sécuriser l'activité économique	L'Etat applique la réglementation déjà existante de façon claire. L'activité des particuliers est limitée, l'État refuse la multi-activité. Les particuliers de la consommation collaborative deviennent des salariés classiques Les taxations sont trop fortes pour les petites entreprises de l'économie sociale et solidaire qui reste minoritaires Les acteurs traditionnels intègrent l'économie collaborative dans leur offre. Cela devient du B to C (moins d'offreurs plus professionnalisés) Mise en place de règles qui sécurisent ces nouveaux services
Facteurs réglementaires Territoires		
	Les collectivités locales s'appuient sur la consommation collaborative pour répondre au service public. Les territoires sont investis par les start-up qui expérimentent de nouvelles offres collaboratives dans des champs très divers (lieux de stockage, jardins, etc.) Les collectivités locales soutiennent les initiatives au niveau local (hubs de partage, fab lab dans les quartiers, maisons de quartier, prêt de locaux et de lieux physiques. Les localités lancent des services analogues à AirBnb, très sécurisés avec déclaration des revenus cumulés règlementés	Les acteurs locaux ne développent pas le C to C. Les collectivités territoriales n'ont pas la capacité ou les moyens pour accompagner cette transition vers une économie plus collaborative, se ferment et ne font rien avec les grands acteurs nationaux présents
Facteurs technologiques		
	Les acteurs alternatifs sont très habiles dans la maîtrise des mécanismes de l'économie numérique, en particulier dans la maîtrise de solutions ergonomiques, rapides et sécurisées qui séduisent les utilisateurs Ils n'ont pas les moyens de développer des gages de confiance sur Internet Les applications sont peu fiables avec beaucoup de bugs, et les consommateurs sont méfiants vis-à-vis des hackers, Internet stagne Un échec important de l'un des acteurs cristallise l'attention et limite les nouveaux développements	Les acteurs de plus grande capacité financière sauront proposer des offres très bien référencées, ils auront les moyens de communiquer Internet se développe de façon exponentielle
Facteurs sociologiques (valeurs et modes de vie)		
La consommation collaborative peut se développer de deux façons, soit en s'intensifiant dans les classes acheteurs d'occasions, revendeurs, emprunteurs et donateurs – acheteurs de neufs, soit elle peut gagner les réfractaires et les éloignés (voir typologie suivante)	La consommation collaborative s'intensifie dans les classes : emprunteurs, acheteurs d'occasions, revendeurs et donateurs –acheteurs de neufs La classe des revendeurs double entre 2015 et 2030 (elle passe de 4 % à 8 %) en contrepartie d'une diminution des emprunteurs exclusifs et acheteurs d'occasion exclusifs qui se mettent à être acteurs marchands	La catégorie réfractaire prend peu à peu confiance et se met timidement à la consommation collaborative. Les éloignés diminuent avec l'arrivée de nouvelles générations adeptes de la consommation collaborative. Par contre les revendeurs sont moins actifs, ils sont limités par les taxes importantes

En guise de synthèse :

- **Le scénario 2030-sc1** se fonde sur le développement des pratiques collaboratives de manière informelle, à partir des expériences de terrain, d'initiatives locales et de militants. Les pratiques non marchandes prennent de l'importance. Il s'agit de desserrer la contrainte budgétaire en proposant des

solutions d'accès aux produits et services qui soient gratuites ou peu onéreuses ou/et de permettre de disposer d'un complément de revenus.

Les pouvoirs publics acceptent que les particuliers mettent à disposition d'autres particuliers des biens et services qu'ils produisent ou possèdent. Ils accompagnent et favorisent le développement de ces pratiques. Ils favorisent les pratiques qui permettent de soutenir les politiques publiques en matière de déplacement, d'accès aux ressources par exemple.

- **Le scénario 2030-sc2** se fonde sur le développement d'une offre collaborative organisée par les acteurs de l'économie traditionnelle qui en déclinent une version rentable économiquement. La base des consommateurs s'élargit. Certaines activités collaboratives peuvent être contrecarrées car elles remettent en cause le modèle traditionnel.

  Les pouvoirs publics encadrent l'activité des particuliers, la limite afin qu'elle ne distorde pas les règles de la concurrence. Face à cette évolution réglementaire, certains particuliers décident de se professionnaliser, escomptant un complément de revenus substantiel de ces activités collaboratives. L'offre se structure en fonction de la demande, elle est mieux référencée. La clientèle potentielle de l'économie collaborative s'élargit sensiblement.

Pour aider à l'élaboration des scénarios et à leur traduction dans chaque initiative collaborative, nous avons bénéficié d'une analyse des pratiques de consommation collaborative qui a permis de connaître les profils des particuliers participant à la consommation collaborative.

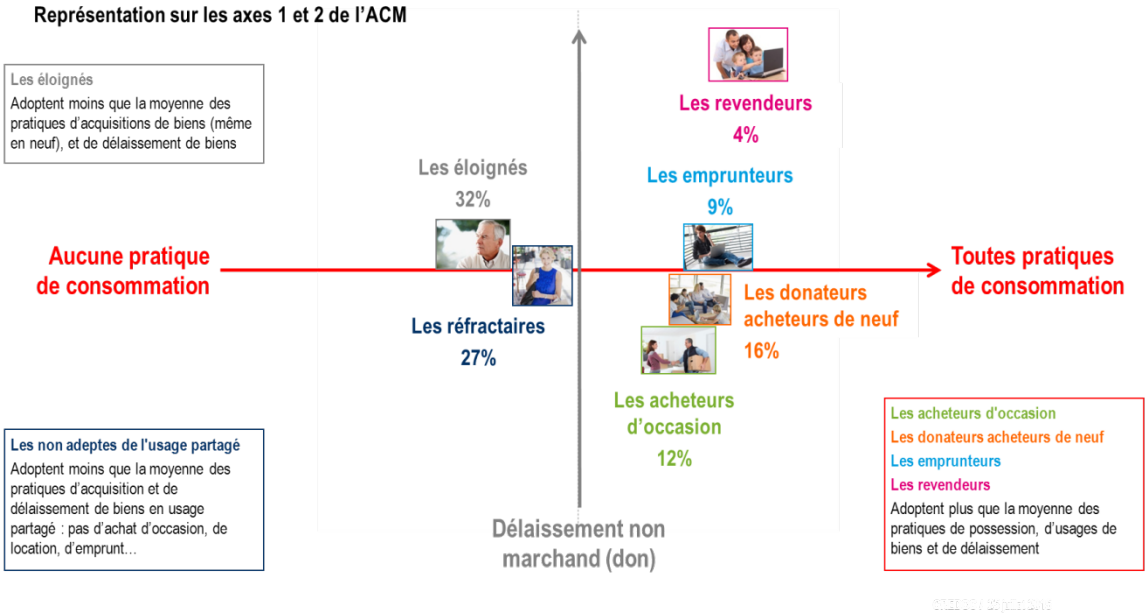

Figure 6 : Typologie des consommateurs selon leurs pratiques collaboratives

Source : Enquête « Tendances de Consommation », 2011

La méthodologie de la typologie réalisée est décrite dans le rapport de l'étude ADEME[22]. Elle permet d'évaluer parmi les 18 ans et plus (sur un terrain représentatif de toutes les populations, l'enquête est réalisée par téléphone et non sur un panel Online) les consommateurs qui pratiquent la consommation collaborative :

- 59 % des consommateurs ne pratiquent pas :
    - **Les éloignés** (32 %). Ils sont peu incités par les achats éthiques, peu préoccupés par la pauvreté, n'achètent pas de produits bios et n'utilisent jamais Internet. Très attachés à leur voiture, à leurs objets, ils sont peu consommateurs. Il s'agit plus souvent de seniors âgés de plus de 65 ans, de personnes vivant souvent seules, d'hommes.
    - Les **réfractaires** (27 %). Cette catégorie de consommateurs a besoin des recommandations de ses proches. Elle n'a pas facilement confiance et est réfractaire à tout échange informel. Cette catégorie a pourtant eu l'impression de changer ses modes de consommation afin de tenir compte de l'environnement. Ce sont plutôt des femmes, des personnes peu diplômées.
- 41 % des consommateurs pratiquent :
    - **Les donateurs et acheteurs de neuf** (16 % de la population) adoptent des pratiques de délaissement collaboratif puisqu'ils donnent les biens qu'ils possèdent, bien qu'ils les achètent neufs. Les personnes en couple, les familles nombreuses de 3 enfants et plus, les personnes actives sont davantage représentées dans cette classe. Les donnateurs sont sensibles à la responsabilité sociale des entreprises et à l'environnement : Ils sont plus nombreux à se déclarer prêts au boycott de produits ou de marques pour des raisons citoyennes ou morales et ont plus souvent déclaré avoir acheté des produits issus de l'agriculture biologique dans les 6 mois précédents l'enquête.
    - **Les acheteurs d'occasion** (12 % de la population) achètent des biens d'occasion et revendent ou donnent des biens qu'ils possèdent. Ce sont des personnes qui pratiquent également le troc de biens. Les personnes déclarant un revenu mensuel net de moins de 750 euros sont davantage représentées dans cette classe.
    - **Les emprunteurs** (9 % de la population) adoptent des pratiques d'acquisition en usage partagé puisqu'ils empruntent des biens, bien qu'ils aient tendance à jeter les biens dont ils souhaitent se séparer. Les hommes, les jeunes de 18 à 24 ans, les étudiants et les personnes qui ont une connexion Internet à leur domicile sont davantage représentés dans cette classe. Les emprunteurs sont des consommateurs « malins » : ils multiplient les pratiques autres que l'emprunt ou la revente selon leurs besoins (occasion, troc), avec une utilisation importante du canal Internet.
    - **Les revendeurs** (4 % de la population) revendent les biens dont ils se séparent. Les jeunes de 25 à 34 ans, les foyers d'au moins un enfant, les personnes actives sont davantage représentés dans cette classe. Les revendeurs sont aussi des consommateurs « malins ».

Il existe donc bien plusieurs types de partage de l'usage portés par des profils différents et des motivations spécifiques.

[22] Usages partagés ou possession exclusive : cartographie par type de biens, de freins et socio-types, 2015.

3.3. Sélection des initiatives pour l'évaluation approfondie

Le tableau ci-dessous présente les initiatives sélectionnées pour l'évaluation approfondie. Pour rappel, dix types d'initiatives ont été préalablement choisis. Cependant, les initiatives relatives à la mise à disposition de logement sur de courtes durées, au réemploi d'équipements électroniques et au réemploi d'équipements de bricolage/jardinage ont chacune été scindés en deux cas d'études différents. L'évaluation approfondie porte donc sur 13 initiatives distinctes.

Tableau 17 - Sélection des initiatives pour l'évaluation approfondie

	#	Initiative	Unite fonctionnelle	Commentaire
Service de mobilite	1	Partage simultané de mobilité longues distances	Effectuer un trajet de 1 km pour un passager	L'ensemble des initiatives de mobilité a été retenu, à l'exception de la *Location de véhicules avec chauffeur (non professionnel),* du fait : • du potentiel de réduction plus faible dû à la dimension ponctuelle de ce type de service • de la récente interdiction du service Uberpop, qui génère une forte incertitude sur un développement à grande échelle
	2	Partage simultané de mobilité de courtes distances (trajets quotidiens)	Effectuer un trajet de 1 km pour un passager	
	3	Usage partagé séquentiel de véhicules entre particuliers (location entre particuliers)	Effectuer un trajet de 1 km pour un passager	
Biens immobiliers	4	Mise à disposition sur courtes périodes de logement	Effectuer une nuitée à France	La location de parking n'a pas été retenue du fait du faible potentiel environnemental anticipé L'échange de logement n'a pas été retenu du fait du potentiel de développement plus faible que la location entre particuliers, car ce type d'échange nécessite que les deux parties soient propriétaires d'un logement, et que l'échange se fasse en simultané L'habitat participatif n'a pas été retenu car il ne concerne que des initiatives ponctuelles parmi les projets de construction de logements neufs
			Effectuer une nuitée à l'étranger	
	5	Colocation sur longue période (partage de logement)	Habiter 1 an dans un logement (pour une personne)	
Biens alimentaires	6	Communauté d'acheteurs de biens alimentaires locaux (type Ruche qui dit oui)	Se procurer un panier alimentaire (composé de poulet, blé, tomate, pomme et lait)	Les initiatives de type Jardins partagés, Plats cuisinés sur place et Plats cuisinés à emporter n'ont pas été retenues du fait de leur faible potentiel de gain environnemental identifié
Biens meubles (objets)				Pour les biens meubles, la sélection a été déclinée selon les types de biens plutôt que leur mode de mutualisation. Le type de bien apparait comme plus discriminant d'un point de vue environnemental, d'après l'analyse qualitative réalisée lors de la phase 1
	7	Réemploi de mobilier : cas du meuble meublant	Disposer pendant 1 an d'un meuble moyen multimatériaux	Les « meubles meublants » (i.e. déplaçables – armoires, commodes, tables, chaises…) représentent la plus grande dépense de meubles pour les ménages (3,01 Mds € en 2014), suivi des meubles de cuisine (2.29 Mds €) et des canapés, fauteuils (2,24 Mds €) (Source IPEA)
	8	Réemploi d'électroménager : cas de la machine à laver	Utiliser une machine à laver pour un cycle	Concernant le gros électroménager, les machines à laver sont l'équipement le plus vendu en France (2.630 Millions en France en 2014) (source CREDOC)
	9	Réemploi d'équipement informatique : cas de la tablette	Utiliser une tablette pour une journée (70 minutes)	Concernant les produits informatiques (hors smartphones), les tablettes sont les plus vendues en France (6,2 millions d'unités en 2014) (source GFK)
	10	Location entre particuliers d'équipement de bricolage : cas de la perceuse électrique	Utiliser une perceuse pour une journée (10 minutes)	La perceuse est le premier équipement électroportatif acheté en France (53 % en nombre d'unités, en 2014) (source CREDOC)
	11	Location entre particuliers d'équipement de jardinage : cas de la tondeuse électrique	Utiliser une tondeuse pour une journée (5 heures)	La tondeuse et le taille-haies sont, en nombre d'unités, les premiers équipements électriques de type « Outillage et machines » vendus en France (source CREDOC)
	12	Réemploi de vêtement : cas du pantalon en jean	Porter un jean en coton pendant une journée	Le pantalon en jean concerne un public très large. En effet, il s'en vend plus de 60 millions par an en France (source : LeMonde.Fr). De plus, la disponibilité des données environnementales sur ce produit est bonne, notamment grâce à une ACV réalisée par BIO en 2006 pour l'ADEME

4. ÉVALUATION ÉCONOMIQUE, SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE DES INITIATIVES

Ce chapitre présente les principaux enseignements relatifs à l'évaluation détaillée des initiatives de consommation collaborative choisies, sur les plans économique, social et environnemental.

Pour rappel, la méthodologie mise en œuvre comporte les trois étapes présentées dans la figure suivante :

Figure 7 : Présentation schématique de la méthodologie du volet 3

Pour approfondir, l'ensemble des données utilisées et des résultats sont présentés au sein du troisième rapport technique. Dans le détail, des fiches synoptiques par initiative présentent les informations suivantes :

- **l'analyse environnementale unitaire :**
  - Contexte et objectifs ;
  - Unité fonctionnelle et produit étudié ;
  - Périmètre ;
  - Inventaire du cycle de vie ;
  - Résultats unitaires ;
  - Interprétation ;
  - Analyse de sensibilité ;
  - Limites et conclusion ;
  - Sources.
- **l'évaluation sociale et économique dans le cadre des deux scénarios imaginés à horizon 2030 :**
  - Contexte et objectifs ;
  - Invariants à l'horizon 2030 ;
  - Analyse selon le scénario 1 puis selon le scénario 2 ;

- Principales sources.

- **l'évaluation environnementale macroscopique :**
  - Contexte et objectif ;
  - Taille du marché ;
  - Mix entre pratiques collaborative et conventionnelle ;
  - Données environnementales ;
  - Résultats.

Les sections suivantes présentent quant à elles les principaux résultats de l'analyse environnementale et dégagent les enseignements-clés à retenir.

4.1. Résultats des évaluations environnementales unitaires

Les évaluations environnementales unitaires réalisées au cours de l'étude fournissent des clés de compréhension de l'évolution des impacts environnementaux. Elles doivent donc avant tout être considérées comme des **guides de lecture** de l'évaluation à l'échelle nationale.

Elles permettent également d'identifier des tendances et des paramètres clés dans l'influence de la consommation collaborative sur les habitudes de consommation. Les grandes tendances observées sont décrites ci-après, par catégorie de pratique.

Pour les initiatives relatives aux pratiques de mobilité :

- **Les pratiques de covoiturage ont un bilan environnemental globalement positif mais à nuancer**. Par exemple, les trajets courts tels que les trajets domicile – lieu de travail s'effectuent en majorité en autosolisme ; le covoiturage est une solution pertinente sur le plan environnemental dans ce cas de figure. Quant au covoiturage longue distance, ses impacts environnementaux sont positifs étant donné le fort taux d'occupation associé (3,5 passagers/véhicule en moyenne). Toutefois, ceci est à prendre avec précaution dans la mesure où le report modal depuis les modes de transport ferroviaires est conséquent. **Les modes de transport substitués par le covoiturage conditionnent fortement l'impact environnemental de ces deux types d'initiatives**. L'effet rebond de l'évolution du nombre de trajets via les offres de mobilité collaborative n'a pas pu être étudié à cette échelle.

- L'autopartage pour des trajets longue distance a des impacts a priori positifs. Néanmoins, ceci ne s'explique ni par la démotorisation des foyers (évitement de la production de nouveaux véhicules), ni par une réduction des kilométrages totaux effectués (ces deux effets étant peu significatifs au final). La réduction d'impacts est uniquement associée à l'hypothèse de travail selon laquelle le taux d'occupation des véhicules en autopartage est identique à celui du covoiturage longue-distance. Sans cette hypothèse, les résultats de cette évaluation environnementale unitaire seraient neutres, ce qui rejoint les conclusions de l'étude ADEME parue en septembre 2015 sur le sujet[23]. **Le niveau de confiance relatif aux résultats de la présente étude est donc moindre que pour les initiatives de covoiturage**.

- On gardera en tête que la comparaison effectuée pour les initiatives de mobilité n'est pas faite entre le covoiturage vs. le véhicule particulier vs. les transports en commun routiers vs. le train vs. l'avion. **La comparaison est plutôt faite entre le covoiturage et un mode de transport « théorique ».** Le mode de transport conventionnel, représentatif des modes de transports utilisés en moyenne pour des trajets longue (respectivement courte) distance, sur la base des statistiques nationales annuellement publiées sur le sujet.

[23] ADEME (2015), Enquête nationale sur l'autopartage entre particuiers. ENA.4, accessible via : http://www.ademe.fr/enquete-nationale-lautopartage-entre-particuliers-ena4

Pour les initiatives relatives aux biens immobiliers :

- Concernant **la mise à disposition de logements**, à surface équivalente, la location en France du logement d'un particulier a des impacts environnementaux plus faibles que la mise à disposition d'une chambre d'hôtel. Néanmoins, ce résultat dépend très fortement de la surface du logement proposé. Celle-ci étant en moyenne supérieure à celle d'une chambre d'hôtel, les impacts sur l'environnement du logement proposé par un particulier sont alors plus élevés que ceux d'une chambre d'hôtel (à partir d'une surface de logement 25 % plus élevée). Pour un séjour à l'étranger, l'impact de la pratique collaborative dépend fortement du **mix électrique du pays hôte**. En Espagne par exemple, à surface équivalente, la pratique collaborative a des impacts plus faibles que le logement dans un hôtel pour seulement quatre des six indicateurs étudiés. Pour ces initiatives, de nombreux paramètres rentrent en compte et complexifient l'évaluation environnementale.

- **La prise en compte du transport peut également avoir un impact important sur l'impact global du séjour**. Il est possible que les personnes voyagent davantage ou plus loin car elles disposent d'un budget vacances potentiellement plus élevé. L'augmentation de la distance de transport peut alors contrebalancer les éventuels bénéfices liés à la mise à disposition d'un logement par un particulier. Les éventuels bénéfices environnementaux de la pratique collaborative doivent donc être considérés avec précaution, étant donné les éventuels effets rebond associés.

- **Le partage d'appartements** permet de diminuer les impacts du logement par personne : les impacts de consommations de ressources relatives aux pièces communes sont partagés entre les colocataires.

Pour l'initiative relative aux biens alimentaires :

- Pour les pratiques d'achat associées aux circuits courts et plus particulièrement aux communautés d'acheteurs de biens locaux, les impacts environnementaux de la mise à disposition d'aliments sur un lieu d'achat proposant uniquement des produits locaux sont plus faibles que ceux d'un circuit de distribution classique pour l'ensemble des indicateurs. Néanmoins, ceci n'est valable que lorsque le transport du consommateur entre son domicile et le(s) lieu(x) d'achat est exclu du périmètre d'étude. La production des aliments composant un repas est alors le poste ayant le plus d'impacts pour cinq des six indicateurs étudiés. En revanche, lorsque le transport du consommateur est pris en compte, celui-ci augmente fortement les impacts du repas pour la majorité des indicateurs, devenant le principal poste d'impacts pour certains indicateurs tels que l'épuisement des ressources ou l'écotoxicité aquatique. Les choix de transport du consommateur peuvent alors contrebalancer les éventuels bénéfices liés à l'achat de produits locaux.

Pour les initiatives relatives aux biens meubles :

- **Dans le cas du réemploi, la durée de seconde détention du bien est le paramètre qui influence le plus le bilan environnemental**. Sur les produits ou services pour lesquels les phases de production et/ou de fin de vie portent une part significative des impacts environnementaux (tablette ou meuble meublant par exemple), le réemploi permet de réduire de façon significative les impacts environnementaux. Cependant, les modalités de détention (et d'utilisation) des objets réemployés par les Français sont des données peu documentées et peu robustes.

- Pour les pratiques de réemploi et de location entre particuliers, **les impacts de la logistique de transmission du bien sont souvent non négligeables**. Pour la location de perceuse ou de tondeuse électrique par exemple, les transports effectués par l'équipement à chaque changement d'usager majorent les résultats d'impacts de façon significative sur les indicateurs réchauffement climatique, la déplétion des ressources et la consommation d'énergie primaire. Les modalités de transmission du bien sont, comme les durées de seconde détention, peu documentées. On peut néanmoins estimer qu'une location entre voisins au sein d'un même quartier est judicieuse du point de vue environnemental, mais des données documentées sur ces aspects seraient nécessaires.

- On peut estimer que dans le cas où le réemploi se développe de plus en plus, les fabricants seront enclins à fabriquer des produits plus robustes pour supporter des durées de vie totales plus importantes. Cet effet rebond, testé sur le réemploi de la machine à laver, n'influence a priori pas de façon significative le bilan environnemental de l'initiative de consommation collaborative. À l'inverse,

pour des produits qui sont susceptibles d'être rapidement obsolètes, le réemploi est un levier d'autant plus important pour la réduction des impacts environnementaux. On notera que le plus fort taux d'usure des objets (induisant donc un renouvellement plus rapide) n'a pas pu être pris en compte dans le cas des pratiques locatives.

- De façon générale, **les scénarios d'utilisation de biens de consommation et de services par les Français sont difficiles à élaborer, par manque de données**. Les bilans environnementaux de la location de perceuse, de tondeuse, ou du réemploi de pantalon en jean manquent notamment de robustesse du fait de ce manque de données.

Concernant l'influence des technologies du numérique en lien avec la consommation collaborative :

- L'hypothèse est faite dans la présente étude que la mise en relation entre particuliers se fait essentiellement par Internet. **Les impacts environnementaux directs du numérique apparaissent négligeables** en comparaison des autres étapes du cycle de vie des pratiques de consommation collaborative. Cette évaluation n'a néanmoins pas pu être réalisée sur toutes les initiatives. De plus, les informations sur les modalités d'utilisation des TIC sont méconnues, et plus particulièrement dans le contexte de la consommation collaborative. Cependant, sur l'ensemble des initiatives pour lesquelles les impacts du numérique ont été inclus, les impacts environnementaux associés sont largement négligeables (moins de 1 % des impacts totaux). Les hypothèses sous-jacentes devront néanmoins être affinées à l'avenir.

Les tableaux ci-après rappellent la variation d'impacts environnementaux entre la pratique conventionnelle et la pratique collaborative pour toutes les initiatives étudiées. Le premier tableau présente les résultats dans les cas de référence, tandis que le second est consacré aux analyses de sensibilité.

En **rouge** sont indiquées les augmentations d'impacts environnementaux de l'initiative de consommation collaborative. En **gras souligné** sont mentionnées les réductions d'impacts significatives (plus de 10 % d'écart).

Tableau 18 - Bilan environnemental des initiatives de consommation collaborative en comparaison des pratiques conventionnelles, dans les cas de référence

Secteur d'activité	Initiative	Réchauf-fement climatique	Toxicité humaine	Acidification de l'air	Écotoxicité aquatique	Épuisement des ressources	Consom-mation d'énergie primaire
Mobilité	**Partage simultané de mobilité longue distance**	**-36 %**	**-35 %**	**-39 %**	**-32 %**	**-36 %**	**-38 %**
	Partage simultané de mobilité courte distance	**-49 %**	**-49 %**	**-50 %**	**-50 %**	**-50 %**	**-49 %**
	Usage partagé séquentiel de véhicules entre particuliers	**-36 %**	**-35 %**	**-39 %**	**-32 %**	**-36 %**	**-38 %**
Logement	**Mise à disposition de logement sur une courte période en France**	+27 %	+67 %	+47 %	+59 %	+26 %	+24 %
	Mise à disposition de logement sur une courte période à l'étranger	**-37 %**	+53 %	-14 %	+28 %	**-40 %**	**-38 %**
	Partage de logement sur une longue période (colocation)	**-24 %**	**-20 %**	**-22 %**	**-21 %**	**-24 %**	**-24 %**
Biens alimentaires	Circuits courts dont communautés d'acheteurs de biens alimentaires locaux	**-14 %**	**-17 %**	-5 %	**-34 %**	**-89 %**	**-33 %**
Biens meubles	**Réemploi de mobilier**	**-16 %**	**-28 %**	**-24 %**	**-25 %**	**-12 %**	**-23 %**
	Réemploi d'équipement électroménager	-6 %	**-15 %**	**-10 %**	**-14 %**	**-10 %**	-3 %

Secteur d'activité	Initiative	Réchauf-fement climatique	Toxicité humaine	Acidification de l'air	Écotoxicité aquatique	Épuisement des ressources	Consom-mation d'énergie primaire
	Réemploi d'équipement audiovisuel de loisirs	**-25 %**	**-33 %**	**-30 %**	**-31 %**	**-24 %**	**-20 %**
	Location entre particuliers de matériel de bricolage	**-60 %**	**-73 %**	**-74 %**	**-71 %**	**-58 %**	**-59 %**
	Location entre particuliers de matériel de jardinage	+160 %	**-38 %**	**-10 %**	**-15 %**	+164 %	+96 %
	Réemploi de vêtements	**-24 %**	**-13 %**	**-22 %**	+18 %	**-26 %**	**-14 %**

Tableau 19 - Bilan environnemental des initiatives de consommation collaborative en comparaison des pratiques conventionnelles, dans les analyses de sensibilité

Secteur d'activité	Initiative	Analyse de sensibilité réalisée	Réchauf-fement climatique	Toxi-cité humaine	Acidifi-cation de l'air	Écoto-xicité aquatique	Épuisement des ressources	Consom-mation d'énergie primaire
Mobilité	Partage simultané de mobilité longue distance	Report modal majoritairement à partir du train, et non du véhicule particulier	**-28 %**	**-31 %**	**-36 %**	**-21 %**	**-27 %**	**-41 %**
	Partage simultané de mobilité courte distance	-	-	-	-	-	-	-
	Usage partagé séquentiel de véhicules entre particuliers	Véhicule partagé entre 3,5 personnes (permet d'évaluer l'influence de la production évitée de nouveaux véhicules)	**-46 %**	**-73 %**	**-58 %**	**-76 %**	**-45 %**	**-48 %**
Logement	Mise à disposition de logement sur une courte période en France	Surface de logement particulier plus petite que dans le cas de référence	**-20 %**	+7 %	-7 %	-0 %	**-21 %**	**-22 %**
	Mise à disposition de logement sur une courte période à l'étranger	**Inclusion de la phase de déplacement en avion jusqu'à la destination de voyage**	**-16 %**	+49 %	+9 %	+28 %	-0 %	-3 %
	Partage de logement sur une longue période (colocation)	Logement partagé entre quatre personnes plutôt que trois	**-43 %**	**-40 %**	**-42 %**	**-41 %**	**-43 %**	**-43 %**
Biens alimentaires	**Circuits courts dont communautés d'acheteurs de biens alimentaires locaux**	**Inclusion de la phase de déplacement du consommateur final jusqu'au lieu d'achat**	+15 %	+19 %	+3 %	+55 %	+38 %	-2 %
Biens meubles	Réemploi de mobilier	-	-	-	-	-	-	-
	Réemploi d'équipement électroménager	Robustesse de la machine à laver 10% plus importante afin de résister à l'allongement de la durée de vie des équipements réemployés	-5 %	**-12 %**	-7 %	**-12 %**	-7 %	-2 %
	Réemploi d'équipement audiovisuel de loisirs	Durée de première détention réduite à 2 ans (contre 4 ans initialement)	**-44 %**	**-49 %**	**-47 %**	**-48 %**	**-43 %**	**-39 %**

Secteur d'activité	Initiative	Analyse de sensibilité réalisée	Réchauf-fement climatique	Toxi-cité humai ne	Acidifi-cation de l'air	Écoto-xicité aquatiq ue	Épuisement des ressources	Consom-mation d'énergie primaire
	Location entre particuliers de matériel de bricolage	Scénario d'utilisation moins intensif de la perceuse	**-63 %**	**-74 %**	**-75 %**	**-72 %**	**-67 %**	**-65 %**
	Location entre particuliers de matériel de jardinage	Tondeuse partagée entre 10 particuliers (contre 2 initialement)	+124 %	**-77 %**	**-49 %**	**-53 %**	+128 %	+74 %
	Réemploi de vêtements	Durée de seconde détention réduite à 2 ans (contre 4 ans initialement	-9 %	+1 %	-9 %	+54 %	**-10 %**	-5 %

Pour les cas de la mise à disposition de logement sur une courte durée à l'étranger et pour les communautés d'acheteurs de biens alimentaires locaux, les résultats issus des analyses de sensibilité (avec transport de l'usager inclus) sont pris pour référence pour l'évaluation à l'échelle macroscopique.

Le tableau ci-après synthétise quant à lui les principaux enseignements qui ressortent de ces évaluations environnementales unitaires. Les éléments suivants sont présentés pour chaque initiative :

- le niveau de confiance sur les données d'activité, autrement dit les données bibliographiques alimentant les modèles ACV ;
- le niveau de confiance sur les données environnementales, c'est-à-dire l'estimation de la robustesse des inventaires du cycle de vie pris et des hypothèses de modélisation faites pour les calculs ;
- les paramètres clés, qui ont une influence significative sur les résultats. Dans certains cas, le manque de connaissance sur ces paramètres réduit la robustesse des conclusions faites sur la base de l'évaluation unitaire ;
- le bilan environnemental global de l'initiative de consommation collaborative par rapport à la pratique conventionnelle, avec la notation qualitative suivante :
    - « ++ » si l'initiative de consommation collaborative réduit de façon significative (plus de 10 % d'écart[24]) les impacts environnementaux par rapport à la pratique conventionnelle sur tous les indicateurs considérés ;
    - « + » si l'initiative de consommation collaborative réduit de façon significative (plus de 10 % d'écart) les impacts environnementaux sur au moins quatre des six indicateurs environnementaux considérés ;
    - « ~ » si l'initiative de consommation collaborative permet de réduire de façon significative (plus de 10 % d'écart) les impacts environnementaux sur seulement trois des six indicateurs considérés ;
    - « - » si l'initiative de consommation collaborative augmente des impacts par rapport à la pratique conventionnelle sur un ou deux des six indicateurs environnementaux ;
    - « - - » si le bilan de l'initiative de consommation collaborative est moins bon que la pratique conventionnelle sur au moins trois des six indicateurs environnementaux considérés ;
- le niveau de confiance sur les résultats, basés sur les interprétations faites et la robustesse des données d'activité et environnementales ;

[24] On considère 10 % d'écarts afin de prendre en compte les incertitudes associées aux résultats générés par l'ACV.

- les conclusions relatives aux initiatives de consommation collaborative étudiées, sur la base de ces évaluations unitaires.

Tableau 20 – Principaux enseignements des évaluations environnementales unitaires

Secteur d'activité	Initiative	Niveau de confiance sur les :		Paramètres clés	Bilan environ-nemental	Niveau de confiance sur les résultats	Conclusion
		Don-nées d'acti-vité	Données environ-nementales				
Mobilité	Partage simultané de mobilité longue distance	Bon	Bon	Taux d'occupation des véhicules particuliers Mix transport substitué	++	Bon	Bilan positif dans le cas de référence Cependant, bilan nettement conditionné par le mix transports substitué (cf analyse de sensibilité). Effet rebond associé aux trajets supplémentaires induits par le covoiturage non inclus
	Partage simultané de mobilité courte distance	Bon	Bon	Taux d'occupation des véhicules particuliers	++	Bon	Bilan nettement positif et gains potentiels importants : substitution à des trajets en majorité en autosolisme
	Usage partagé séquentiel de véhicules entre particuliers	Faible	Bon	Nombre de personnes partageant le véhicule Taux d'occupation des véhicules particuliers	++	Moyen	Bilan a priori positif mais peu robuste à cause des incertitudes sur le taux d'autopartageurs ainsi que l'hypothèse peu robuste relative au meilleur taux d'occupation des véhicules
Logement	Mise à disposition de logement sur une courte période en France	**Faible**	**Faible**	Surface du logement loué entre particuliers	- -	Faible	Bilan peu robuste car entièrement dépendant de la surface des logements loués entre particuliers. Incertitudes importantes sur de nombreuses données d'activité
	Mise à disposition de logement sur une courte période à l'étranger	**Faible**	**Faible**	Surface du logement loué entre particuliers Mix électrique du pays de séjour Distance jusqu'à la destination	-	Faible	Bilan peu robuste car entièrement dépendant de la surface des logements loués entre particuliers. Incertitudes importantes sur de nombreuses données d'activité Effet rebond significatif de la destination de voyage plus lointaine grâce au budget restreint pour l'hébergement
	Partage de logement sur une longue période (colocation)	Bon	Moyen	Proportion des parties mutualisées dans la surface totale du logement	++	Moyen	Bilan globalement positif via la mutualisation des espaces communs Robustesse du modèle environnemental moyenne
Biens alimentaires	Circuits courts dont communautés d'acheteurs de biens alimentaires locaux	**Faible**	Moyen	Composition du repas Distance finale parcourue par le consommateur	- -	Faible	Bilan mitigé à cause de la robustesse du modèle (non-prise en compte de nombreux paramètres influençant ce type de consommation collaborative). Fort impact de la logistique de transport finale entre la distribution et le consommateur

Secteur d'activité	Initiative	Niveau de confiance sur les :		Paramètres clés	Bilan environ-nemental	Niveau de confiance sur les résultats	Conclusion
		Don-nées d'acti-vité	Données environ-nementales				
Biens meubles	Réemploi de mobilier	Moyen	Moyen	Durée de seconde détention Modalités de transmission du bien	++	Moyen	Bilan positif mais conditionné par la durée de seconde détention ainsi que la façon dont est transmis le bien mobilier
	Réemploi d'équipement électroménager	Bon	Moyen	Durée de seconde détention	+	Bon	Bilan positif mais gains environnementaux potentiels faibles : l'utilisation porte la majorité des impacts Bilan toujours positif même dans le cas où le fabricant fournit un appareil plus solide
	Réemploi d'équipement audiovisuel de loisirs	Moyen	Moyen	Durée de seconde détention Taux d'utilisation	++	Moyen	Bilan positif et gains environnementaux potentiels importants : la production porte la majorité des impacts Incertitudes sur les durées moyennes d'utilisation Réduction des impacts encore plus importante si le produit est plus rapidement obsolète
	Location entre particuliers de matériel de bricolage	**Faible**	Moyen	Nombre moyen d'usagers de l'équipement loué Modalités de transmission du bien Taux d'utilisation	++	Faible	Bilan positif comparé à l'achat de matériel neuf mais négatif par rapport à la location à un professionnel Robustesse faible du scénario d'utilisation et des modalités de transmission du bien Majoration significative des impacts environnementaux dans le cas d'une logistique peu optimisée et d'un taux d'utilisation faible
	Location entre particuliers de matériel de jardinage	**Faible**	Moyen	Nombre moyen d'usagers de l'équipement loué Modalités de transmission du bien Taux d'utilisation	- -	Faible	Bilan mitigé comparé à l'achat de matériel neuf. Données relatives au partage peu robustes Majoration significative des impacts environnementaux dans le cas d'une logistique peu optimisée Bilan négatif en comparaison de la location professionnelle, à moins d'un fort taux de partage entre particuliers
	Réemploi de vêtements	**Faible**	Moyen	Durée de seconde détention Modalités de transmission du bien	~	Moyen	Bilan positif (sauf sur un indicateur) mais scénario d'utilisation manquant de robustesse Majoration non négligeable des impacts environnementaux dans le cas d'une logistique peu optimisée

4.2. Résultats des évaluations socio-économiques

Les résultats des évaluations socio-économiques découlent de la construction des scénarios prospectifs. Pour chaque initiative, la méthode employée est la suivante :

- **Dans un premier temps**, nous avons décliné les scénarios pour les initiatives retenues. Il s'agissait d'imaginer l'évolution et l'importance de chaque pratique collaborative en 2030 en fonction du cadre général dressé par chaque scénario. Pour y parvenir, nous avons déterminé les invariants et leur impact sur la pratique étudiée. Puis nous avons élaboré une histoire possible d'évolution de la pratique en faisant varier les éléments principalement discriminant entre les deux scénarios, à savoir la structuration de l'offre et les actions publiques. Il ne s'agit en rien d'un exercice de prévision. L'objectif est d'illustrer des chemins possibles pour en tirer l'impact économique et environnemental que le développement des solutions collaboratives pourrait avoir au sein de chacun de ces deux scénarios. Pour élaborer ces histoires possibles, nous nous sommes appuyés sur les résultats de l'analyse documentaire menée depuis le début de l'étude et notamment sur les travaux prospectifs déjà réalisés à l'horizon 2030 par l'ADEME [7.] et le PICOM, la DGE et PIPAME [8.]. Les hypothèses que nous posons pour chaque scénario ont également été testées auprès d'utilisateurs actuels de chaque initiative collaborative. Dix entretiens individuels ont été ainsi réalisés en octobre 2015. Chaque entretien comportait 4 parties. La première consistait à décrire les comportements actuels de l'individu sur l'initiative étudiée, ses motivations et freins au recours à cette initiative. Dans les deux séquences suivantes, les scénarios 1 et 2 préalablement ébauchés par un groupe d'experts interne au CREDOC étaient présentés à l'interviewé et nous lui demandions de se projeter dans ce cadre. Nous lui demandions s'il adhérait aux solutions collaboratives proposées. Quels en étaient les avantages et les limites ? Continuerait-il de recourir à ces initiatives collaboratives si ces scénarios se réalisaient ? Une dernière partie concernait les pratiques de l'interviewé concernant les 9 autres initiatives. Ces entretiens nous ont aidés à tester, valider, invalider les hypothèses que nous imaginions dans un premier temps afin de constituer les éléments structurant des évolutions des pratiques collaboratives de chaque scénario. Ils nous ont permis d'en élaborer de nouvelles.
- **Dans un second temps**, nous avons mesuré la part des pratiques collaboratives en 2015 et nous l'avons fait évoluer en fonction des histoires élaborées à l'étape précédente. Les indicateurs ont été déterminés en fonction des besoins de la phase d'évaluation environnementale macroscopique. Les principales hypothèses sur lesquelles se basent ces évaluations chiffrées s'inscrivent dans la continuité de travaux prospectifs réalisés sur le sujet. Nous avons porté une attention toute particulière à baser ces évaluations sur les hypothèses transversales sur lesquelles repose le scénario énergétique de l'ADEME « Vision 2030 »[25].

La part relative de la pratique collaborative dans les différents scénarios pour chaque initiative est présentée de façon synthétique dans le tableau suivant. La déclinaison des scénarios pour chaque initiative collaborative et la mesure de leur évolution en 2030 sont présentées en détail dans le troisième rapport technique.

À horizon 2030, trois types de données évoluent :

- la **taille du marché**, autrement dit le volume d'actes de consommation relatifs à chaque initiative ;
- les **évolutions technologiques et sociétales** ;
- la **part de marché de la consommation collaborative** dans chaque initiative de consommation (« mix marché »).

Les deux premiers paramètres ont été estimés sur la base des scénarios prospectifs élaborés en Phase 2 de l'étude, mais également sur des données bibliographiques, dont les documents relatifs à la vision environnementale de l'ADEME à horizon 2030. Les données associées sont présentées dans le tableau suivant. Les hypothèses relatives à l'obtention de ces chiffres sont présentées dans le 3ème rapport technique relatif à cette étude.

[25] Op.cit.

Tableau 21 - Rappel des principales hypothèses sur la taille du marché et les évolutions technologiques considérées dans les scénarios 2030

Secteur d'activité	Initiative	Taille du marché		Unité (en France, par an)	Évolutions technologiques et sociétales considérées
		En 2015	En 2030		
Mobilité	Partage simultané de mobilité longue distance	5,31E+11 [26]	6,05E+11	Voy.km effectués pour des trajets longs	Modernisation du parc automobile Évolution des taux d'occupation des véhicules particuliers
	Partage simultané de mobilité courte distance	3,77E+11	4,29E+11	Voy.km effectués pour des trajets courts	
	Usage partagé séquentiel de véhicules entre particuliers	5,31E+11	6,05E+11	Voy.km effectués pour des trajets longs	
Logement	Mise à disposition de logement sur une courte période en France	3,17E+08	5,16E+08	Nuitées pour voyage passées en France	Amélioration de la performance énergétique des logements et des hôtels, en France et à l'étranger Évolution du mix énergétique français Évolution du mix électrique français
	Mise à disposition de logement sur une courte période à l'étranger	1,49E+08	2,43E+08	Nuitées pour voyage passées à l'étranger	
	Partage de logement sur une longue période (colocation)	5,01E+07	5,32E+07	Personnes majeures (en âge d'être en colocation)	
Biens alimentaires	Circuits courts dont Communauté d'acheteurs de biens alimentaires locaux	5,53E+10	5,71E+10	Repas pris à domicile	Modernisation du parc automobile
Biens meubles	Réemploi de meuble meublant	1,85E+09	2,29E+09	Meubles meublants possédés	Modernisation du parc automobile Amélioration de la performance de la filière REP DEA
	Réemploi de machine à laver	6,53E+09	7,63E+09	Cycles de lavage effectués	Modernisation du parc automobile Amélioration de la performance de la filière REP DEEE Amélioration de la performance énergétique des équipements Évolution du mix électrique français
	Réemploi de tablette électronique	5,08E+09	1,16E+10	Journées d'utilisation	
	Location entre particuliers de perceuse électrique	9,03E+07	1,09E+08	Journées d'utilisation	
	Location entre particuliers de tondeuse électrique	1,07E+08	1,43E+08	Journées d'utilisation	
	Réemploi de pantalon en jean	2,52E+08	2,61E+08	Journées d'utilisation	Modernisation du parc automobile Amélioration de la performance de la filière REP Textiles

La part de marché de la pratique collaborative dans les différents scénarios pour chaque initiative a également été évaluée sur la base des scénarios prospectifs développés en phase 2 de l'étude. Les chiffres sont présentés de façon synthétique dans le tableau ci-après.

[26] Notation scientifique : 5,31E+11 signifie 5,31 x 10^11 soit 531 000 000 000.

Tableau 22 - Principales hypothèses sur la part relative de la pratique collaborative dans les différents scénarios

Secteur d'activité	Initiative	2015 et 2030-sc0	2030-sc1	2030-sc2
Mobilité	Partage simultané de mobilité longue distance	4,2 %	4,7 %	8,2 %
	Partage simultané de mobilité courte distance	4,5 %	10,3 %	2,2 %
	Usage partagé séquentiel de véhicules entre particuliers	0,2 %	0,1 %	2,1 %
Logement	Mise à disposition de logement sur une courte période en France	2,1 %	4,8 %	8,8 %
	Mise à disposition de logement sur une courte période à l'étranger	1,0 %	6,1 %	5,9 %
	Partage de logement sur une longue période (colocation)	2,2 %	6,4 %	9,7 %
Biens alimentaires	Circuits courts dont Communauté d'acheteurs de biens alimentaires locaux	25,2 %	25,2 %	25,2 %
Biens meubles	Réemploi de meuble meublant	14,5 %	22,5 %	7,5 %
	Réemploi de machine à laver	2,8 %	5,6 %	8,4 %
	Réemploi de tablette électronique	1,5 %	2,0 %	4,0 %
	Location entre particuliers de perceuse électrique	3,8 %	9,7 %	5,4 %
	Location entre particuliers de tondeuse électrique	1,1 %	1,8 %	1,5 %
	Réemploi de pantalon en jean	8,6 %	12,8 %	15,8 %

De manière synthétique, on peut noter les **principaux résultats suivants** :

- Quels que soient les scénarios, **les pratiques collaboratives ont tendance à croître**. Il n'existe que trois initiatives pour lesquelles dans un des scénarios, la pratique diminue. C'est le cas pour le réemploi de mobilier, les communautés d'acheteurs de biens alimentaires et le partage simultané de mobilité courte distance ;
- En fonction des initiatives, **le scénario le plus favorable au développement de la pratique n'est pas systématiquement le même**. Pour 5 initiatives, le développement des pratiques collaboratives est plus élevé dans le scénario 1 et pour 7 autres initiatives, le scénario 2 est plus favorable. Généralement, l'élément déterminant l'évolution plus forte de la pratique dans un scénario plutôt qu'un autre est lié à **l'élargissement de la population pratiquant l'initiative** ;
- L'ampleur des croissances des pratiques collaboratives entre 2015 et 2030 va de 1 à 6 selon les scénarios et les initiatives.

Ceci témoigne de la complexité des facteurs aboutissant à la dissémination d'une initiative de consommation collaborative. Le détail de l'obtention de ces différents chiffres est fourni dans le 3ème rapport technique.

4.3. Résultats des évaluations environnementales macroscopiques

4.3.1. Rappel de l'approche méthodologique simplifiée

Pour l'évaluation environnementale macroscopique des différentes initiatives de consommation collaborative, nous avons comparé 3 scénarios :

- **2030-sc0** : pas de modification du poids relatif des pratiques collaboratives, mais évolution de la taille du marché, évolutions technologiques et effets rebonds éventuels ;
- **2030-sc1 et 2030-sc2** : modifications du poids relatif des pratiques collaboratives, sur la base des modifications globales intégrées dans le scénario 2030-sc0.

Encadré 2 : Guide de lecture des évaluations environnementales macroscopiques

Les graphiques ci-après présentent :

- les 6 indicateurs environnementaux ;
- les 4 scénarios distincts :
    - le **scénario 2015**, qui représente la situation actuelle ;
    - le **scénario 2030-sc0**, qui correspond au scénario tendanciel. Ce scénario ne considère pas de modification du pourcentage de pratiques collaboratives, mais inclut les évolutions de la taille du marché, les évolutions technologiques et les effets rebonds éventuels ;
    - les **scénarios 2030-sc1** et **2030-sc2**, qui correspondent aux deux scénarios prospectifs, avec modifications du pourcentage de pratiques collaboratives, sur la base des modifications globales intégrées dans le scénario 2030-sc0.

Pour certaines initiatives, des effets rebonds ont été évalués. Ils sont indiqués sur le graphique en rouge hachuré. Néanmoins, de par leur caractère incertain, ils ne sont pas inclus au calcul des pourcentages de réduction ou d'augmentation des impacts induits par les pratiques collaboratives.

Le niveau de confiance est lui présenté pour chaque initiative.

Pour faciliter la lecture des chiffres, le scénario 2015 est fixé à 100 % pour la comparaison. **Attention, l'échelle des ordonnées est tronquée et ne commence pas à 0 %.**

Enfin, des gains potentiels sont présentés de différentes couleurs sur les figures :

- En vert, pour une réduction d'impacts, ce qui correspond à un gain environnemental ;
- En rouge, pour une augmentation d'impacts environnementaux.

4.3.2. Résultats des évaluations macroscopiques comparatives pour chaque initiative

4.3.2.1. PARTAGE SIMULTANE DE MOBILITE DE LONGUE DISTANCE

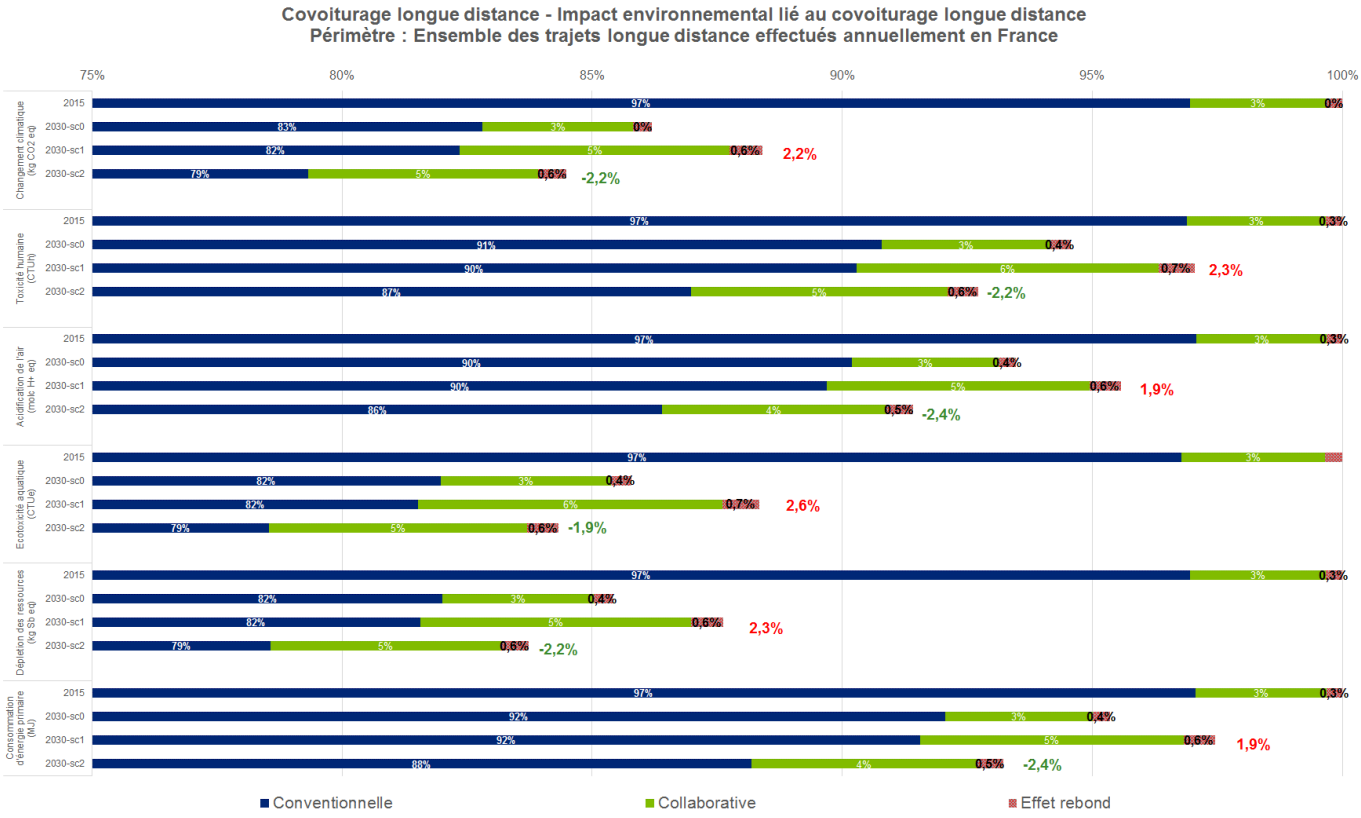

Figure 8 : Comparaison entre 2015 et 2030 des impacts environnementaux du covoiturage longue distance en France

- **Scenario 2030-sc0 :** le volume annuel de voy.km effectués augmente à horizon 2030 d'environ 14 %. Cependant, le parc automobile se modernise et s'améliore du point de vue environnemental, ce qui permet de réduire les impacts des trajets longue distance effectués annuellement en France de 5 à 15 % selon les indicateurs.
- **Scénario 2030-sc1** : indépendamment de ces progrès technologiques, la pratique collaborative dans le scénario 1 apporte environ 2 % d'impacts supplémentaires sur l'ensemble des indicateurs. Cette augmentation est due à la forte hausse du nombre de conducteurs « occasionnels » tandis que le nombre de passagers reste limité. De fait, ceci entraîne un faible développement du covoiturage dans ce scénario (4,7 % des voy.km effectués contre 4,2 % en 2015), et surtout à la diminution du taux d'occupation des véhicules particuliers lors du covoiturage (2,2 passagers/véhicule contre 3,5 en moyenne en 2015).
- **Scénario 2030-sc2** : à l'inverse du scénario 1, le scénario 2 est caractérisé par une augmentation du nombre de conducteurs « réguliers » qui pérennise l'offre de covoiturage pour un large public. Ceci induit une amélioration du taux d'occupation (4,5 passagers/véhicule) et une augmentation de la pratique collaborative (environ 8 % des trajets longue distance). Les gains environnementaux ne sont cependant « que » de 2 % en moyenne selon les indicateurs.
- **Effet rebond** : l'impact généré par les 12 % de personnes qui n'auraient pas voyagé sans l'offre de covoiturage est d'environ 0,5 % des impacts sur l'ensemble des indicateurs. Cet effet rebond n'a donc pas un impact très significatif. Le report modal depuis les transports ferroviaires (cf. analyse de sensibilité sur l'évaluation unitaire) entraînerait lui aussi des impacts supplémentaires du même ordre de grandeur.

Niveau de confiance : Le taux d'occupation des véhicules et dans une moindre mesure les modes de transports substitués sont les paramètres-clés du bilan environnemental. Cependant, les données issues d'études ADEME récentes sur la mobilité permettent d'attribuer **un bon niveau de confiance à cette initiative**.

4.3.2.2. PARTAGE SIMULTANE DE MOBILITE DE COURTE DISTANCE

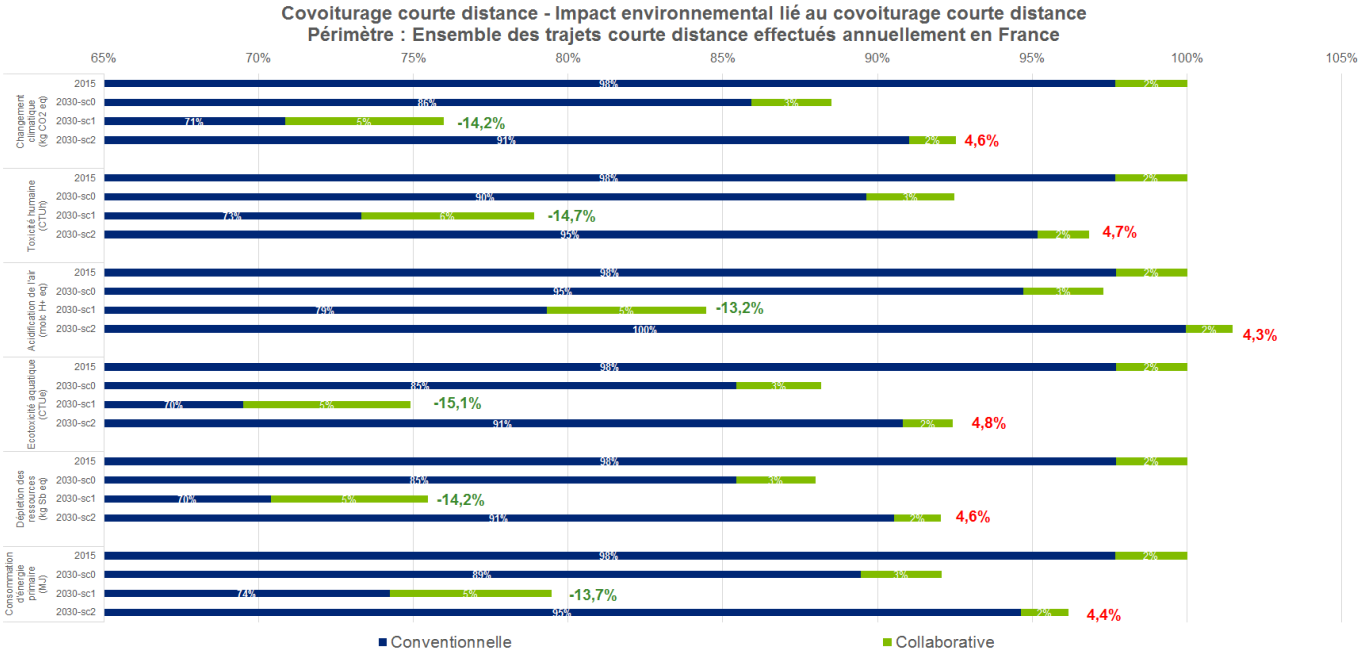

Figure 9 : Comparaison entre 2015 et 2030 des impacts environnementaux du covoiturage courte distance en France

- **Scenario 2030-sc0 :** le volume annuel de voy.km effectués augmente à horizon 2030 de 14 %. Cependant, le parc automobile se modernise, ce qui permet de réduire les impacts des trajets de courte distance effectués annuellement en France de 10 % en moyenne.
- **Scénario 2030-sc1** : Dans ce scénario, le marché se structure significativement et permet aux covoitureurs d'avoir l'assurance de trouver une solution flexible et adaptée à leurs besoins. Ceci induit un développement fort du covoiturage (10 % des voy.km effectués), mais également une amélioration du taux d'occupation des véhicules particuliers lors du covoiturage (3 passagers par véhicule en moyenne). Ainsi, la pratique collaborative du scénario 1 permet de réduire les impacts environnementaux d'environ 15 % sur tous les indicateurs.
- **Scénario 2030-sc2** : Via ce scénario, les intermédiaires privés peinent à entrer sur ce marché qui reste peu flexible. Les covoitureurs restent des voisins habitant le même quartier, contraints de faire l'aller et le retour ensemble. Par conséquent, on observe un recul de la pratique (2 % des voy.km effectués) mais aussi un taux d'occupation plus faible des véhicules (2,1 personnes par véhicule en moyenne). Ces évolutions majorent les impacts environnementaux d'environ 4 % en moyenne sur l'ensemble des indicateurs.

Niveau de confiance : Outre le taux de pénétration de la pratique collaborative, le taux d'occupation des véhicules est le paramètre-clé conditionnant les impacts environnementaux, dans la mesure où le covoiturage courte distance se substitue en majorité au véhicule particulier avec faible taux d'occupation. Les données issues d'études ADEME récentes sur la mobilité permettent d'attribuer **un bon niveau de confiance** à cette initiative. Dans les conditions du scénario 1, **cette initiative de consommation collaborative apparaît comme un levier intéressant de réduction des impacts environnementaux.**

4.3.2.3. USAGE PARTAGE SEQUENTIEL DE VEHICULES ENTRE PARTICULIERS

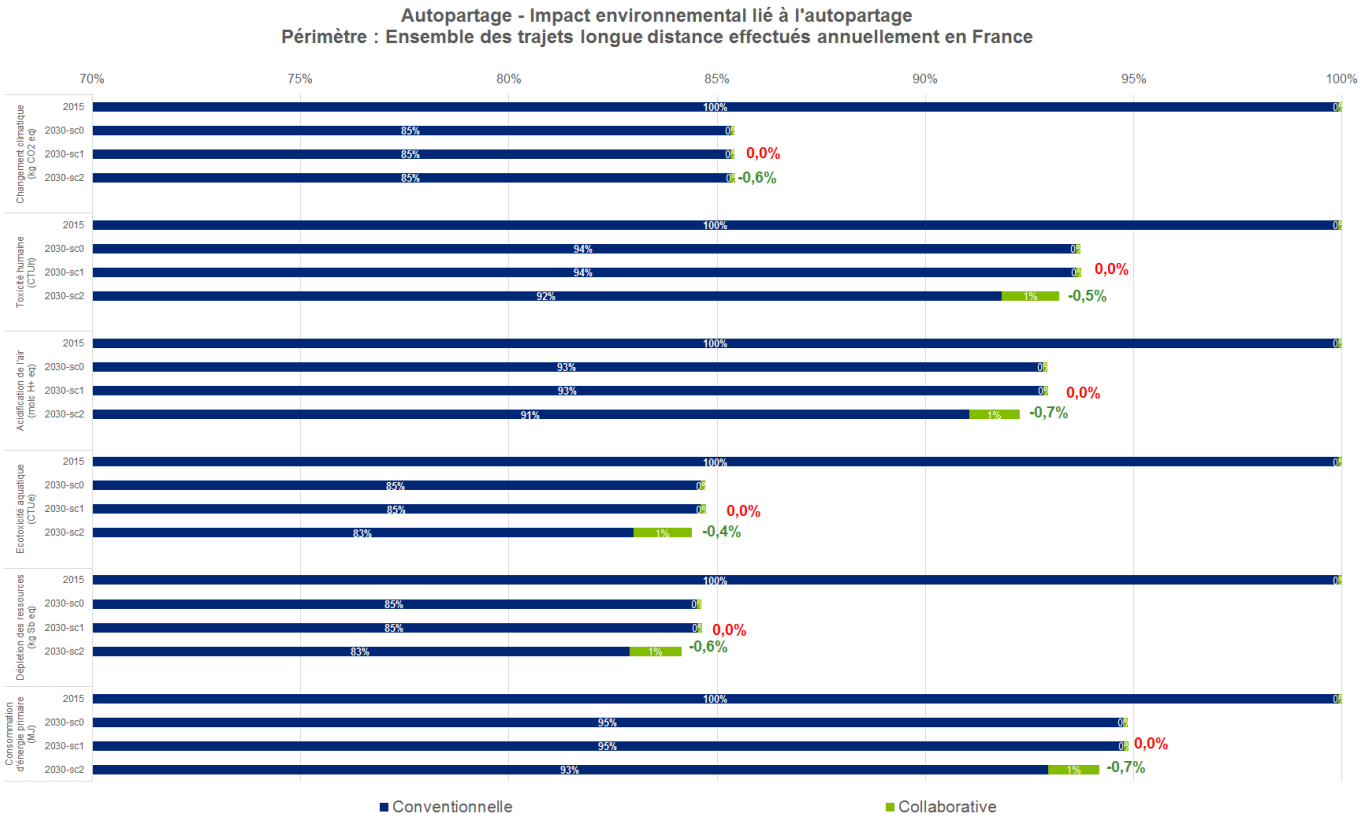

Figure 10 : **Comparaison entre 2015 et 2030 des impacts environnementaux de l'autopartage en France**

- **Scenario 2030-sc0 :** Comme pour les autres initiatives relatives à la mobilité, le parc automobile se modernise et s'améliore du point de vue environnemental, ce qui permet de réduire les impacts des trajets longue distance effectués annuellement en France de 5 à 15 %.
- **Scénario 2030-sc1** : dans ce scénario, l'offre d'autopartage augmente fortement dans un premier temps mais se retrouve confrontée à une forte concurrence. Les faibles revenus potentiels pour les loueurs conduisent ces derniers à retirer leur véhicule du marché. De fait, la part de l'autopartage est quasi-nulle (0,01 %) dans la mobilité longue distance selon ce scénario. Les gains que cette pratique engendre sont donc nuls.
- **Scénario 2030-sc2** : des intermédiaires plus structurants et la législation mise en place restreignent l'offre d'autopartage à des profils plus spécialisés souhaitant en tirer un revenu complémentaire. L'offre se fiabilise et la demande s'élargit à un public plus large. Malgré ces facteurs favorables, l'autopartage se généralise sur environ 2 % des trajets selon cette pratique. Le gain environnemental ne dépasse pas 1 % des impacts des trajets longue distance.

Niveau de confiance : Le taux d'occupation des véhicules est le paramètre-clé conditionnant les impacts environnementaux. Par ailleurs, certains effets indirects (comme le report modal sur les trajets autres que ceux effectués en autopartage) n'ont pas pu être inclus à l'analyse. Ces biais méthodologiques, ainsi que le faible potentiel de développement de cette initiative à horizon 2030, amènent à penser que dans les conditions actuelles, **l'offre d'autopartage longue distance n'est pas une pratique amenée à se développer significativement ni à contribuer à la réduction de l'empreinte environnementale des Français à horizon 2030**. Des innovations technologiques ou des changements radicaux de modalités d'utilisation, rapprochant les conditions d'utilisation de l'autopartage longue distance de l'autopartage courte distance (en boucle ou trace directe), amélioreraient le niveau de confiance sur la pertinence de cette pratique du point de vue environnemental.

4.3.2.4. MISE A DISPOSITION DE LOGEMENT SUR DE COURTES PERIODES

L'analyse effectuée ici a porté sur la mise à disposition de logement sur de courtes périodes en France d'une part, et à l'étranger d'autre part.

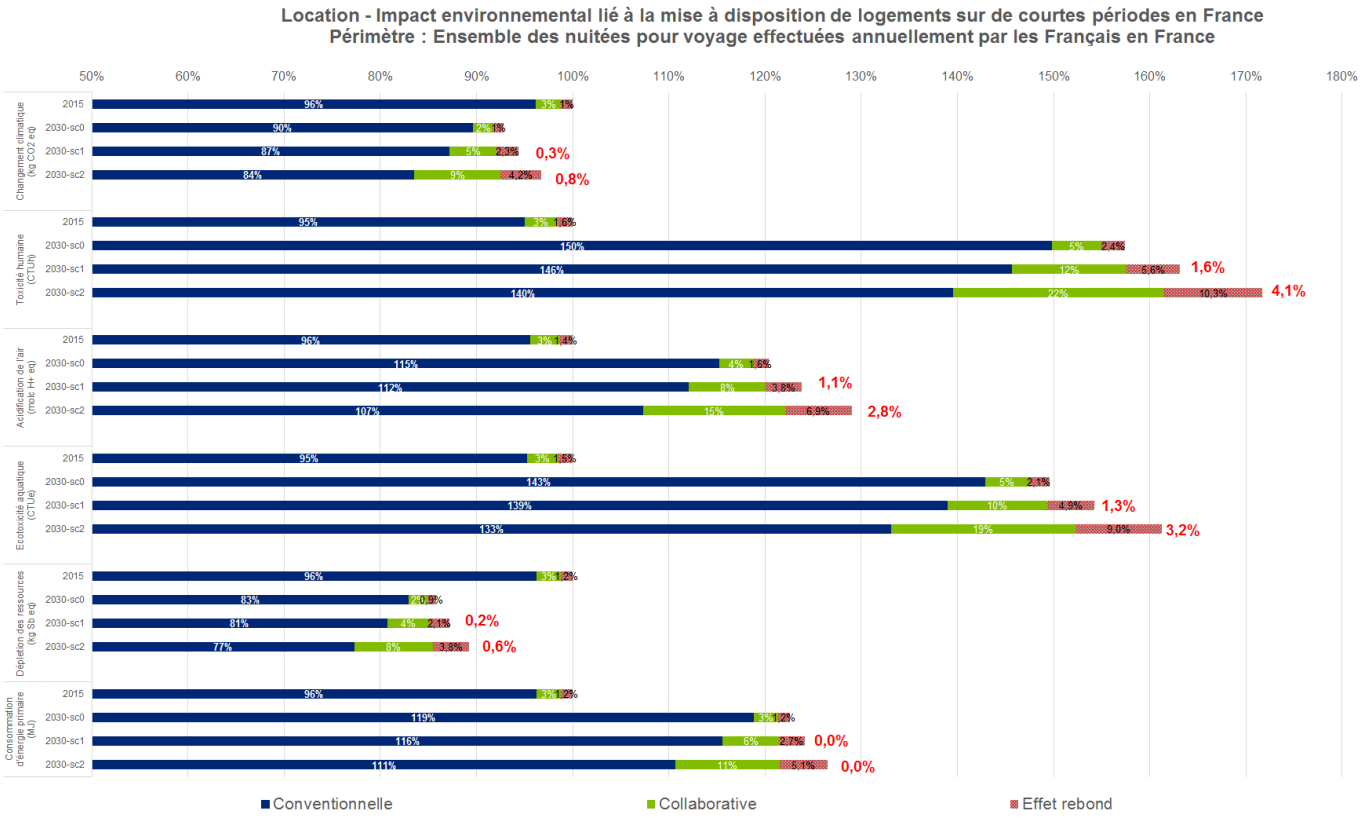

Figure 11 : Comparaison entre 2015 et 2030 des impacts environnementaux de la mise à disposition de logements sur de courtes périodes en France

- **Scénario 2030-sc0 :** le volume annuel de nuitées effectuées en France augmente à horizon 2030 d'environ 60 %. L'amélioration de l'efficacité et du mix énergétique utilisé dans le secteur résidentiel ne permet une réduction des impacts environnementaux par rapport à 2015 que sur les indicateurs déplétion des ressources et changement climatique.
- **Scénarios 2030 1 et 2** : Le scénario 1 table sur le développement de communautés d'échanges de logement court terme, tandis que le scénario 2 évoque une offre plus restreinte mais plus spécialisée et répondant mieux à la demande. Les scénarios 1 et 2 ont donc des taux de pénétration différents (5 % et 9 % des nuitées respectivement effectués en collaboratif pour chaque scénario) mais un profil environnemental similaire. Sur tous les indicateurs, les deux scénarios engendrent des impacts environnementaux supplémentaires par rapport à la pratique conventionnelle, de 0 à 4 %. Comme vu dans l'évaluation unitaire (cf. rapport détaillé n°3), le bilan environnemental de cette initiative de consommation collaborative est négatif par rapport à celui de la pratique conventionnelle.
- **Effet rebond** : nous avons intégré dans cette évaluation environnementale le calcul de l'effet rebond relatif à l'allongement des durées de séjour via la réduction du budget pour l'hébergement grâce à la pratique collaborative, basé sur un chiffre fourni par Airbnb. Cet effet rebond induit une augmentation des impacts environnementaux de la pratique collaborative : pour l'indicateur changement climatique, il est d'environ 4 % d'impacts supplémentaires dans le scénario 2, ce qui n'est pas négligeable

Niveau de confiance : De nombreux paramètres influencent le bilan environnemental : le type de logement (ancien ou récent, maison ou immeuble), la surface, le taux d'occupation ou encore les modalités d'utilisation. Dans le cadre de l'évaluation simplifiée réalisée ici, beaucoup de ces données d'activité ont été estimées. De plus on notera qu'un logement loué pour une courte durée n'offre pas exactement le même service qu'un hôtel, ce qui complexifie la comparaison entre pratiques conventionnelle et collaborative. Enfin, on constate

que les résultats évoluent différemment selon les indicateurs environnementaux. **Ainsi, le niveau de confiance sur cette évaluation est faible**. Une analyse plus approfondie et mieux documentée est nécessaire afin de statuer sur les impacts environnementaux de cette pratique.

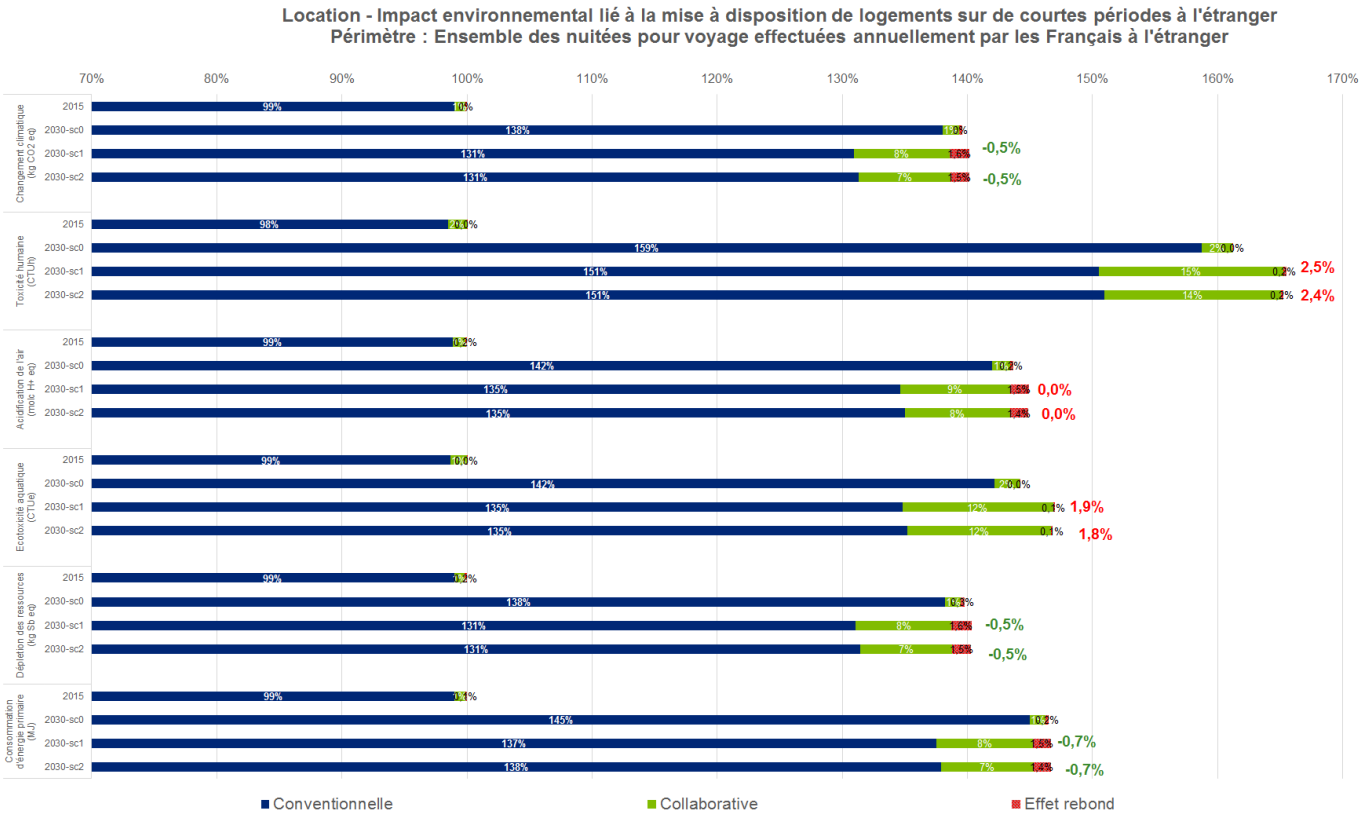

Figure 12 : Comparaison entre 2015 et 2030 des impacts environnementaux de la mise à disposition de logements sur de courtes périodes à l'étranger

- **Scénario 2030-sc0 :** le volume annuel de nuitées effectuées à l'étranger augmente à horizon 2030 d'environ 60 %. L'amélioration de l'efficacité et du mix énergétique utilisé dans le secteur résidentiel ne permet quant à lui pas de réduction globale des impacts sur cette pratique de consommation à horizon 2030. L'impact prévu de cette pratique représente donc une augmentation de 40 à 60 %, suivant les indicateurs. *Limite méthodologique : l'évolution du mix électrique espagnol en 2030 n'a pas pu être prise en compte dans cette évaluation macroscopique.*

- **Scénarios 2030 1 et 2** : Le scénario 1 table sur le développement de communautés d'échanges de logement court terme à l'échelle internationale, tandis que le scénario 2 évoque une offre plus restreinte mais plus spécialisée et répondant mieux à la demande. Les scénarios 1 et 2 ont un profil quasiment identique. Ceci s'explique par la part de la consommation collaborative similaire entre les deux scénarios (environ 6 %). L'évaluation unitaire de cette initiative (cf. rapport technique détaillé n°3) a par ailleurs permis d'identifier que les gains environnementaux liés cette pratique sont quasiment nuls (sans compter les effets rebonds).

- **Effet rebond** : nous avons intégré dans cette évaluation le calcul de l'effet rebond relatif à l'augmentation des distances parcourues via la réduction du budget pour l'hébergement grâce à la pratique collaborative. Cet effet rebond induit une augmentation des impacts environnementaux de la pratique collaborative : pour l'indicateur changement climatique, il est d'environ 1,5 % d'impacts supplémentaires. Attention, ce chiffre est toutefois basé sur une hypothèse arbitraire (environ 500 km supplémentaires effectués en avion) et mériterait d'être affiné. Néanmoins, on constate en l'état que son impact n'est pas négligeable et tend à annuler les faibles gains d'impacts permis par la pratique collaborative.

Niveau de confiance : Comme pour la location de logements courte durée en France, de nombreux paramètres influencent le bilan environnemental. En plus des paramètres-clés précédemment cités, le bilan environnemental du mix électrique du pays d'accueil peut radicalement changer les résultats d'un pays à un autre (mix fortement carboné ou non). Les conditions d'utilisation de ces logements loués à l'étranger sont également différentes du cas français. Enfin, on constate que les résultats évoluent différemment selon les indicateurs environnementaux. **Ainsi, le niveau de confiance sur cette évaluation est particulièrement faible**. Une analyse plus approfondie et mieux documentée est nécessaire afin de statuer sur les impacts environnementaux de cette pratique.

4.3.2.5. COLOCATION SUR LONGUE PERIODE

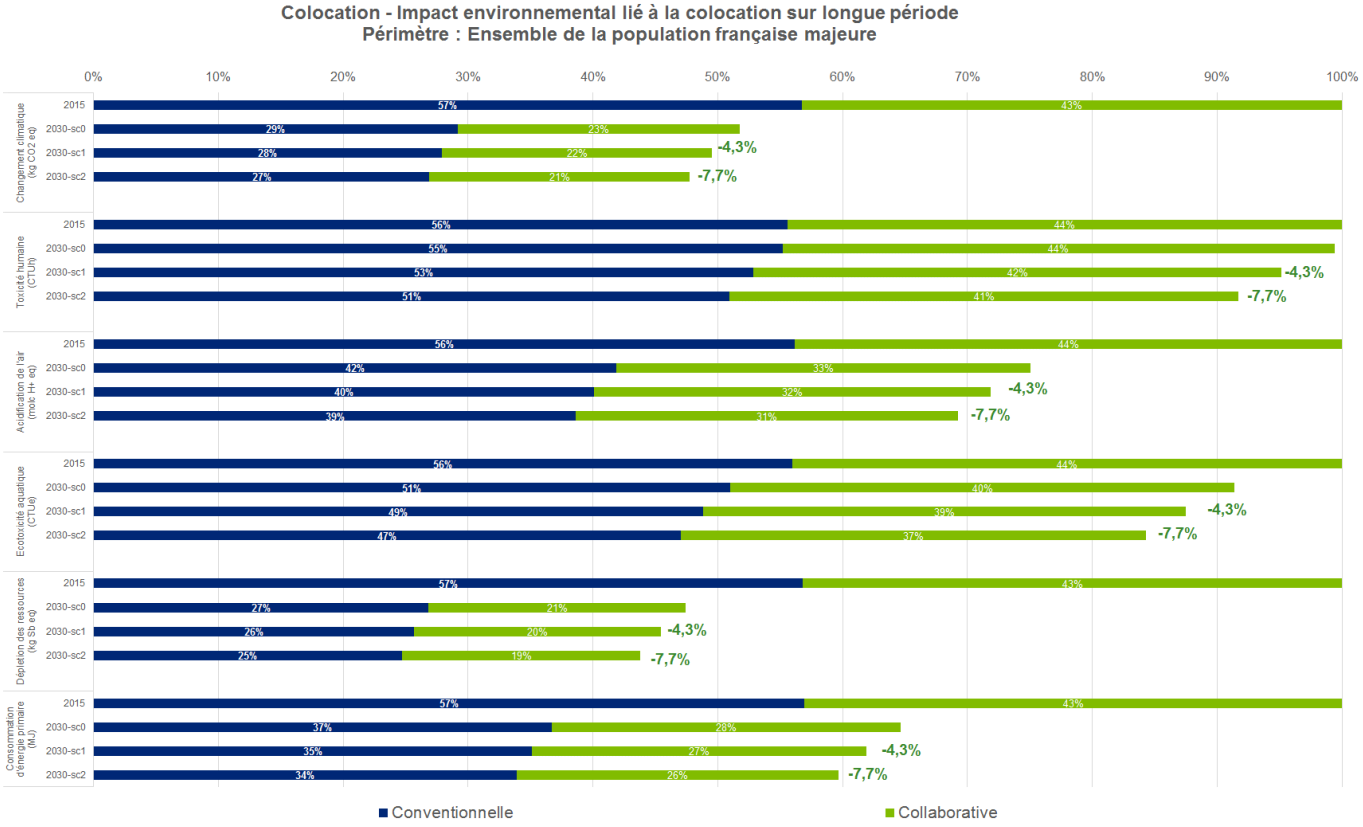

Figure 13 : Comparaison entre 2015 et 2030 des impacts environnementaux de la colocation sur longue période

- **Scénario 2030-sc0 :** la population française majeure augmente à horizon 2030 d'environ 6 %. Cependant, l'amélioration des performances énergétiques du parc permet de réduire significativement les impacts environnementaux de la fonction Logement en France (impacts totaux divisés par 2 en 2030 sur le changement climatique par exemple).
- **Scénario 2030 sc1**: La colocation se généralise pour des durées courtes et permet de répondre aux besoins de flexibilité sur le marché du logement d'une population plus mobile. Dans ces conditions, la pratique collaborative dans le scénario 1 (environ 6 % des Français sont en colocation), la pratique collaborative permet de réduire d'environ 4,5 % les impacts environnementaux. Ces gains environnementaux s'expliquent principalement par la mutualisation des espaces communs dans les logements.
- **Scénario 2030 sc2** : La colocation croît fortement dans ce scénario. Contrairement au scénario 1 toutefois, des intermédiaires facilitent l'appropriation du concept par les plus de 40 ans, au détriment des étudiants. Par conséquence, environ 10 % des Français sont en colocation, ce qui permet de réduire d'environ 7,5 % les impacts environnementaux pour tous les indicateurs environnementaux considérés. Comme pour le scénario 1, ces gains environnementaux s'expliquent principalement par la mutualisation des espaces communs dans les logements.

Niveau de confiance : Comme pour la location de logements courte durée, de nombreux paramètres influencent le bilan environnemental, tels que la surface totale du logement en colocation, la part d'espaces mutualisés, le type de résidence, etc. Cependant, les résultats convergent vers une réduction des impacts environnementaux pour tous les indicateurs environnementaux considérés. Ainsi, **le niveau de confiance sur cette évaluation est moyen**.

4.3.2.6. COMMUNAUTES D'ACHETEURS DE BIENS ALIMENTAIRES LOCAUX

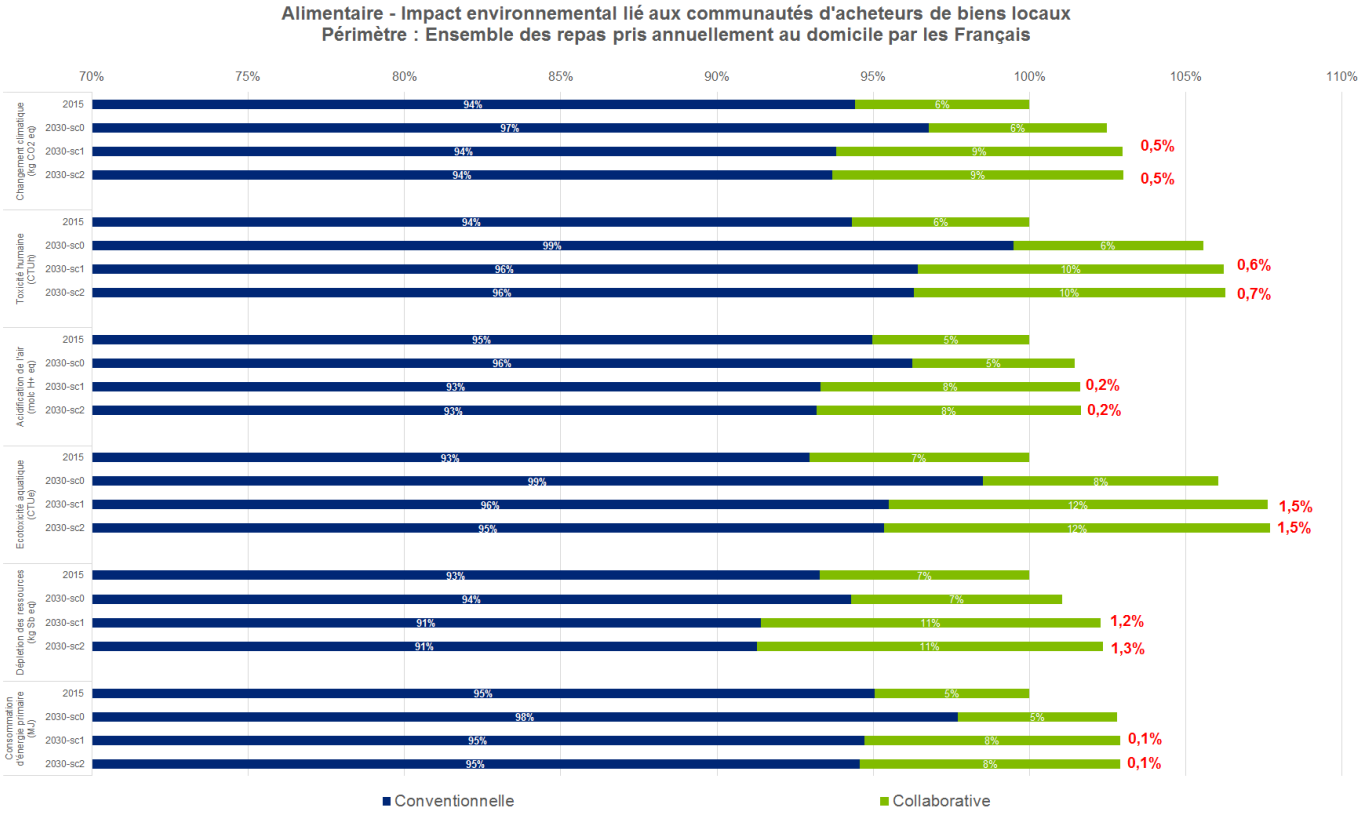

Figure 14 : Comparaison entre 2015 et 2030 des impacts environnementaux des communautés d'acheteurs de biens locaux et des circuits courts

- **Scénario 2030-sc0 :** la population française augmente d'environ 4 % à horizon 2030 et le nombre de repas également (d'environ 3 %). La seule évolution technologique qui a pu être considérée dans cette évaluation est la modernisation du parc automobile, qui intervient dans la logistique de distribution des produits. Les impacts environnementaux liés à l'alimentaire augmentent d'environ 3 % sur l'ensemble des indicateurs.
- **Scénarios 2030 sc1 et sc2** : les scénarios 1 et 2 ont un profil similaire (environ 25 % des Français achètent leurs produits alimentaires via des circuits courts), malgré des facteurs d'évolution distincts. Ainsi, dans le scénario 1, des communautés urbaines focalisées sur l'avantage prix se développent, tandis que des communautés centrées sur la proximité sont favorisées dans le scénario 2. Cependant, dans un cas comme dans l'autre, les communautés d'acheteurs de biens locaux restent des initiatives marginales. Les pratiques collaboratives de communautés d'acheteurs de biens locaux, les AMAP et la vente directe ne connaissent pas de développement croissant à horizon 2030 à cause de la nécessité de préfinancer les productions et au manque de variété des produits reçus, notamment l'hiver. Pour rappel, l'impact environnemental de cette pratique de consommation collaborative est supérieur à celui de la pratique conventionnelle (cf. rapport technique détaillé n°3), du fait principalement d'une logistique de distribution moins optimisée. Les gains environnementaux de cette pratique au niveau macroscopique sont nuls voire légèrement négatifs.

Niveau de confiance : Cette initiative de consommation collaborative propre à des biens alimentaires est difficile à évaluer. Beaucoup de données sont mal documentées à l'heure actuelle. Notamment, la logistique

des circuits courts est un paramètre clé du bilan environnemental, surtout si l'on intègre le déplacement du consommateur. Par ailleurs, un certain nombre de dimensions sociales associées à la consommation de biens alimentaires n'ont pas pu être évaluées, telle que l'interaction entre circuits courts et habitudes alimentaires (produits issus de l'agriculture biologique, végétarisme par exemple). Enfin, l'évaluation n'a pas pu inclure les progrès technologiques associés aux modes agricoles à horizon 2030, en supposant une utilisation plus raisonnée des intrants chimiques, l'essor de l'agroécologie, etc. De fait, **le niveau de confiance relatif à cette évaluation environnementale est faible. Une analyse plus prononcée serait nécessaire afin de statuer.**

4.3.2.7. ACHATS OU REVENTE DE MEUBLES D'OCCASION

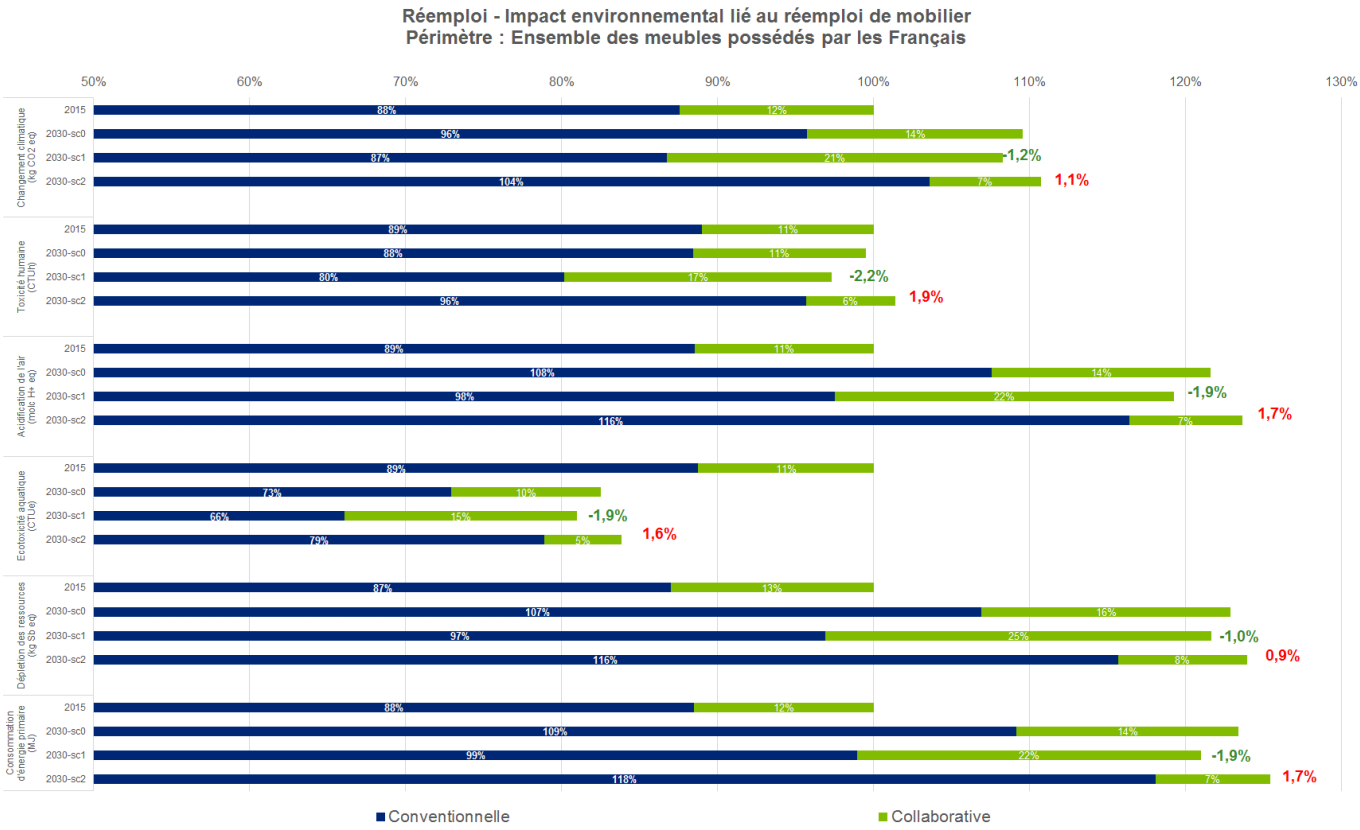

Figure 15 : Comparaison entre 2015 et 2030 des impacts environnementaux du réemploi de mobilier

- **Scenario 2030-sc0 :** le volume total de meubles possédés par les Français en 2030 augmente d'environ 23 %. Cependant, pour certains indicateurs, les impacts environnementaux sont réduits à horizon 2030 par rapport à 2015. Ceci s'explique principalement par l'optimisation des filières de traitement de fin de vie de ces produits, l'étape de fin de vie étant un contributeur significatif aux impacts relatifs à la toxicité humaine ou d'écotoxicité aquatique.
- **Scénario 2030-sc1** : l'achat de meubles d'occasion à bas prix se développe fortement avec la croissance du nombre de déménagements et la praticité du réemploi, propice à attirer un large socle de clientèle. Dans ces conditions, 22 % des meubles meublants ont une durée de vie plus longue grâce au réemploi, ce qui permet un gain environnemental de 1 à 2 %.
- **Scénario 2030-sc2** : dans ce scénario, il n'y a pas de structuration de particuliers pratiquant de façon plus régulière le réemploi, à cause de la concurrence des chaînes internationales. Les prix des meubles restent soutenus et la demande se restreint à des adeptes de la restauration ou des collectionneurs. Par conséquent, le réemploi de mobilier est de seulement 7,5 % (contre 14 % dans le scénario de référence). La pratique collaborative du scénario 2 induit alors une augmentation des impacts environnementaux de 1 à 2 %.

Niveau de confiance : Le paramètre clé influençant les résultats est la durée de seconde détention du meuble meublant. Cette donnée est peu documentée, et a été prise par défaut à la moitié de la durée de détention

initiale du meuble. Le premier rapport de la filière REP des déchets d'éléments d'ameublement a permis d'alimenter le modèle associé à cette évaluation environnementale. Cependant, la filière est encore jeune et certaines données gagneront en robustesse avec la pérennisation de celle-ci. Toutefois, les résultats convergent sur tous les indicateurs environnementaux considérés, selon le scénario. **Le niveau de confiance relatif à cette initiative est donc moyen**.

4.3.2.8. REEMPLOI D'EQUIPEMENTS ELECTRIQUES ET ELECTRONIQUES

Deux cas ont été étudiés : la machine à laver et la tablette électronique.

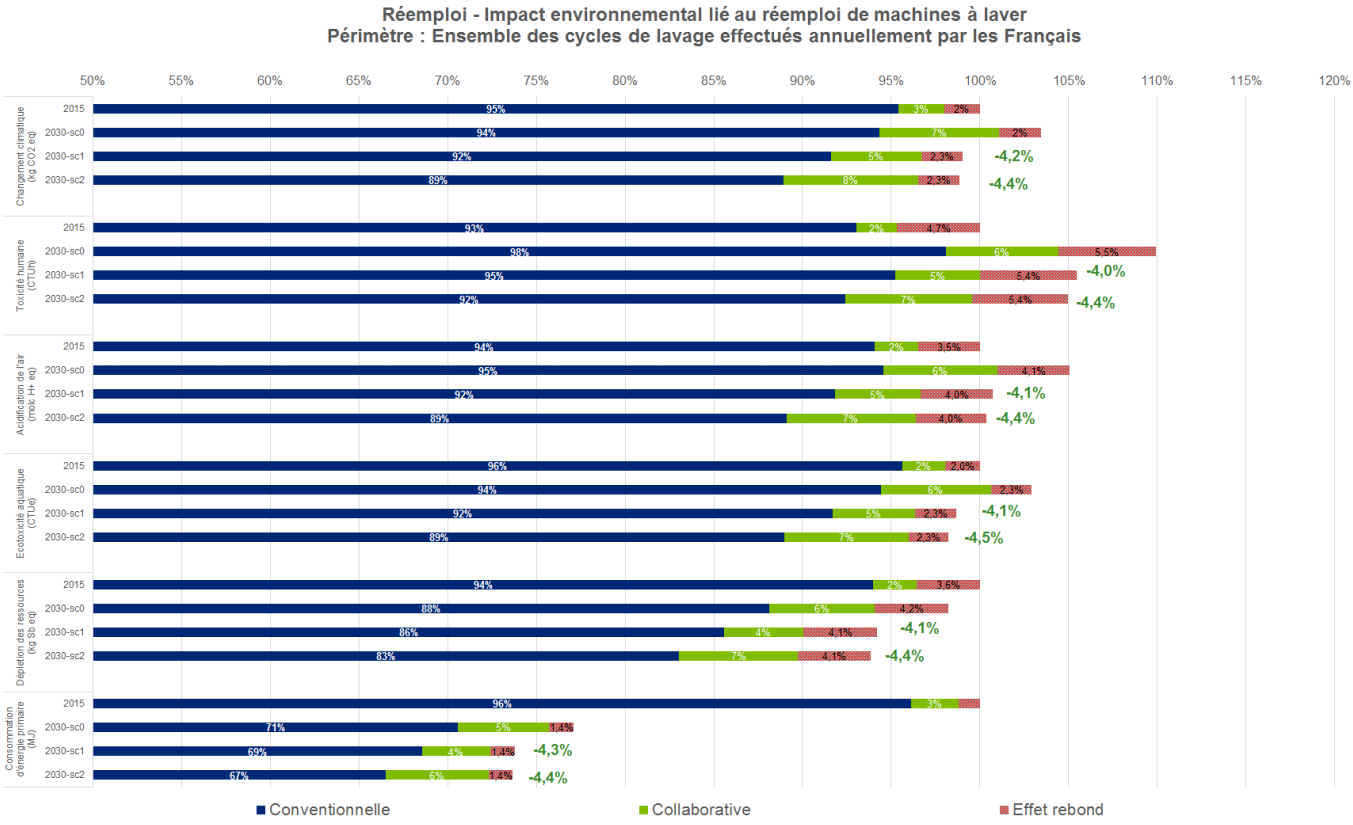

Figure 16 : Comparaison entre 2015 et 2030 des impacts environnementaux du réemploi de machine à laver

- **Scenario 2030-sc0 :** Le taux d'équipement en machines à laver et la population totale augmentent à horizon 2030. Le nombre de cycles de lavages augmente donc de 16 % par rapport à 2015. Cependant, on considère également que l'efficacité énergétique des machines à laver est améliorée. Pour la consommation d'énergie primaire, la réduction d'impact est de 25 %. Pour les autres indicateurs, les impacts entre 2015 et 2030 sont relativement similaires (moins de 5 % de différence en plus ou en moins par rapport à 2015).

- **Scénarios 2030 1 et 2** : Les deux scénarios sont basés sur une augmentation du taux de réemploi en 2030, soit respectivement 5,6 % et 8,4 %. Dans le cas du scénario 1, ce sont les valeurs de praticité et de développement durable qui permettent ce développement avec des prix bas, toutefois freiné par le manque de confiance entre particuliers. Pour le scénario 2, l'offre se spécialise autour d'un plus petit nombre de particuliers, mais qui s'adressent à une cible plus large, d'où un réemploi plus conséquent. Pour l'ensemble des indicateurs, le gain environnemental est d'environ 4 % pour les deux scénarios. Ceci s'explique essentiellement par l'allongement de la durée de vie totale des machines.

- **Effet rebond** : nous avons inclus ici l'effet rebond associé à l'hypothèse suivant laquelle les fabricants d'électroménager fabriquent en 2030 des machines 10 % plus robustes (10 % plus lourdes par simplification) pour s'adapter à l'allongement de la durée de vie totale des produits. Cependant, on considère ici que toutes les machines sont plus robustes, et pas uniquement les machines réemployées : cet effet rebond n'amène donc pas de différenciation entre pratiques collaborative et

conventionnelle. L'impact de cet effet rebond est compris entre 3 et 5 % d'impacts supplémentaires selon les indicateurs. Cette approche mériterait cependant d'être affinée. On notera que l'effet rebond potentiel associé au ralentissement de la modernisation du parc d'équipements n'a pas pu être inclus.

Niveau de confiance : comme pour les meubles meublants, le paramètre clé influençant les résultats est la durée de seconde détention de l'équipement. Cette donnée mériterait d'être mieux documentée. Les études préparatoires relatives aux directives Éco-conception de la Commission européenne permettent toutefois de bien caractériser les modalités d'utilisation de ces appareils. Par ailleurs, les résultats convergent sur tous les indicateurs environnementaux considérés, selon le scénario. **Le niveau de confiance relatif à cette initiative est donc moyen**.

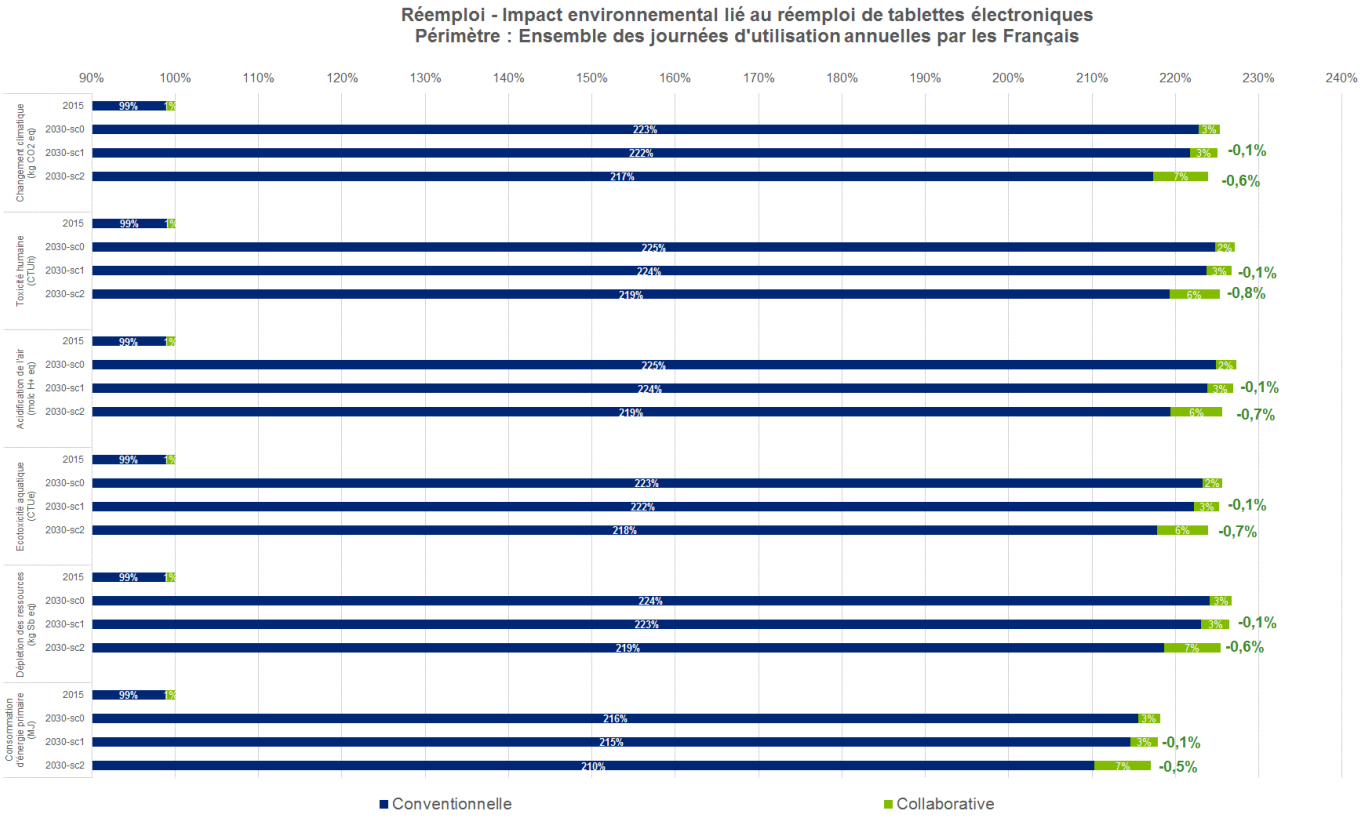

Figure 17 : Comparaison entre 2015 et 2030 des impacts environnementaux du réemploi de tablettes électroniques

- **Scenario 2030-sc0 :** Le taux d'équipement en tablettes double à horizon 2030. De ce fait, malgré l'amélioration de leur efficacité énergétique, l'impact environnemental de ces équipements est plus que doublé en 2030, quel que soit l'indicateur.
- **Scénarios 2030 1 et 2** : Les mécanismes d'évolution de cette pratique collaborative sont dans l'ensemble similaires à ceux évoqués pour la machine à laver. Cependant, ces équipements ont une faible tendance à être réemployés, à cause de leur rapide obsolescence et du fait des évolutions technologiques. Les deux scénarios sont donc basés sur une faible augmentation du taux de réemploi en 2030, soit 2 % et 4 % respectivement. Par conséquent, les réductions potentielles d'impacts environnementaux de ce type de pratique sont quasi-nulles. Le réemploi n'apparaît donc pas comme un levier pertinent de réduction des impacts. Des actions à l'efficacité reconnues comme l'éco-conception sont davantage à privilégier pour réduire l'empreinte environnementale associée à ces appareils.

Niveau de confiance le paramètre clé influençant les résultats est la durée de seconde détention de l'équipement. Cette donnée mériterait d'être mieux documentée. Par ailleurs, les tablettes électroniques sont des appareils encore jeunes dont on connaît peu les modalités d'utilisation à l'heure actuelle. Enfin, il n'est pas exclu qu'en 2030, l'usage des technologies numériques passe par des appareils différents avec des innovations de rupture significatifs. Ceci ne nuit cependant pas aux principales conclusions de ces évaluations

environnementales, qui pourraient probablement être étendues à d'autres équipements électroniques que les tablettes. **Le niveau de confiance relatif à cette initiative est donc moyen**.

4.3.2.9. LOCATION DE MATERIEL DE BRICOLAGE OU DE JARDINAGE

Deux cas ont également été étudiés : le cas de la perceuse et celui de la tondeuse.

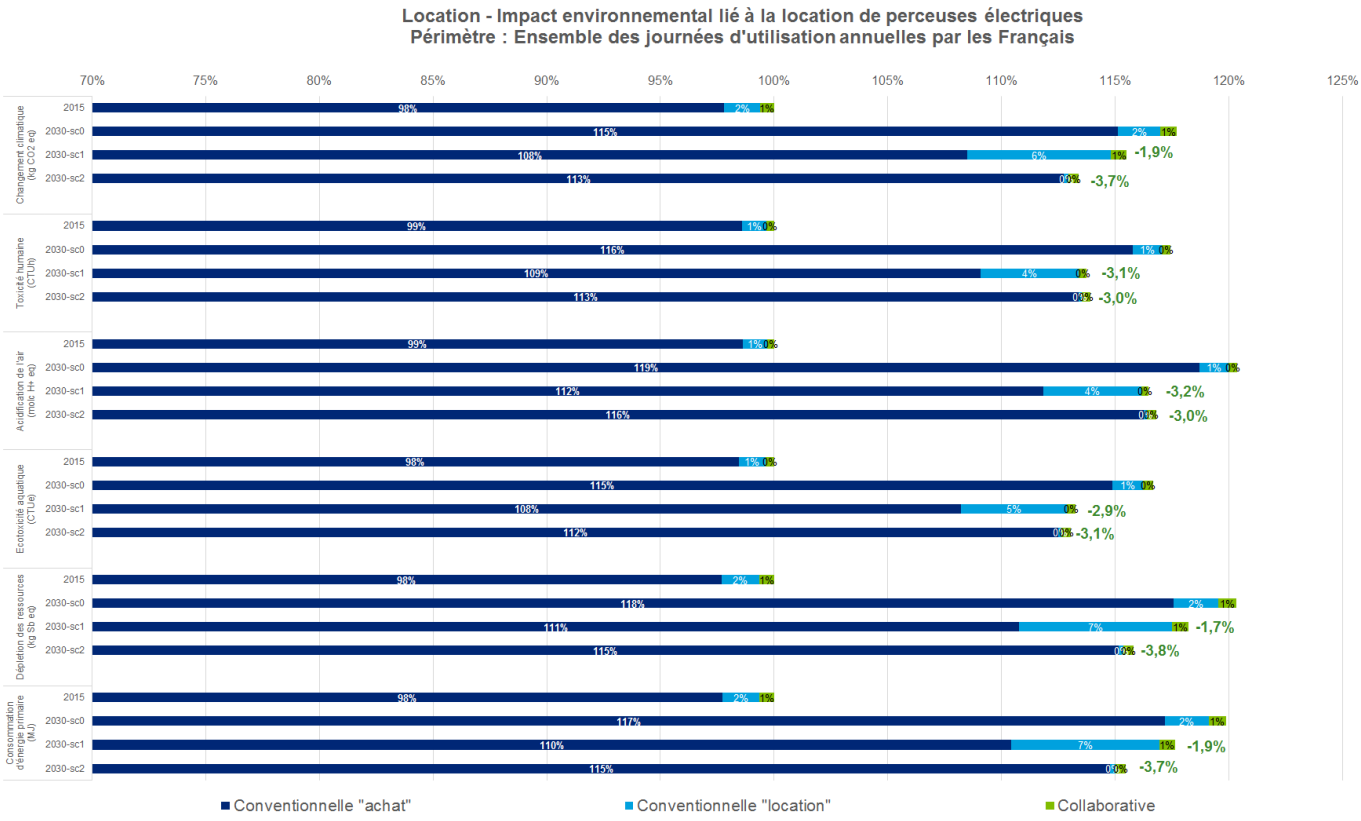

Figure 18 : Comparaison entre 2015 et 2030 des impacts environnementaux de la location de perceuse électrique

- **Scénario 2030-sc0 :** Le nombre de perceuses électriques augmente en lien avec la population totale à horizon 2030. Le nombre de journées d'utilisation augmente de 20 % par rapport à 2015. Cependant, on considère également que l'efficacité énergétique des outils de bricolage est améliorée. La conjugaison de ces deux paramètres d'évolution entraîne néanmoins en moyenne 15 % d'augmentation des impacts environnementaux.
- **Scénario 2030-sc1** : dans ce scénario, peu de loueurs de matériel existent mais la clientèle est large pour des besoins d'ordre exceptionnels. Environ 10 % des journées d'utilisation de perceuse se font avec des outils loués entre particuliers (contre 4 % en 2015). Sur l'ensemble des indicateurs, le gain environnemental associé est compris entre 1,5 et 3 %. Ceci s'explique par l'amélioration du taux d'utilisation des perceuses électriques avec la location entre particuliers. Il est cependant à noter que dans ce scénario, la perceuse n'est utilisée que par 2 personnes : la mutualisation du bien est donc relativement faible.
- **Scénario 2030-sc2** : dans ce scénario, des intermédiaires structurent un marché plus petit autour d'un nombre restreint de particuliers offrant en permanence leur matériel à la location. Environ 5,4 % des journées d'utilisation de perceuse se font avec des outils loués entre particuliers. Toutefois, dans ce scénario, les propriétaires de perceuse électrique partagent leurs outils avec une cinquantaine de personnes. Pour l'ensemble des indicateurs, le gain environnemental associé est donc de 3 %, soit un gain potentiel légèrement supérieur à celui du scénario 1.

Niveau de confiance les paramètres clés influençant le bilan environnemental de cette initiative sont les modalités d'utilisation de l'équipement, les conditions logistiques propre au transfert de l'équipement et enfin le nombre de particuliers mutualisant le bien. Ces données sont peu voire pas documentées dans la littérature à l'heure actuelle. **Le niveau de confiance relatif à cette initiative est donc faible**.

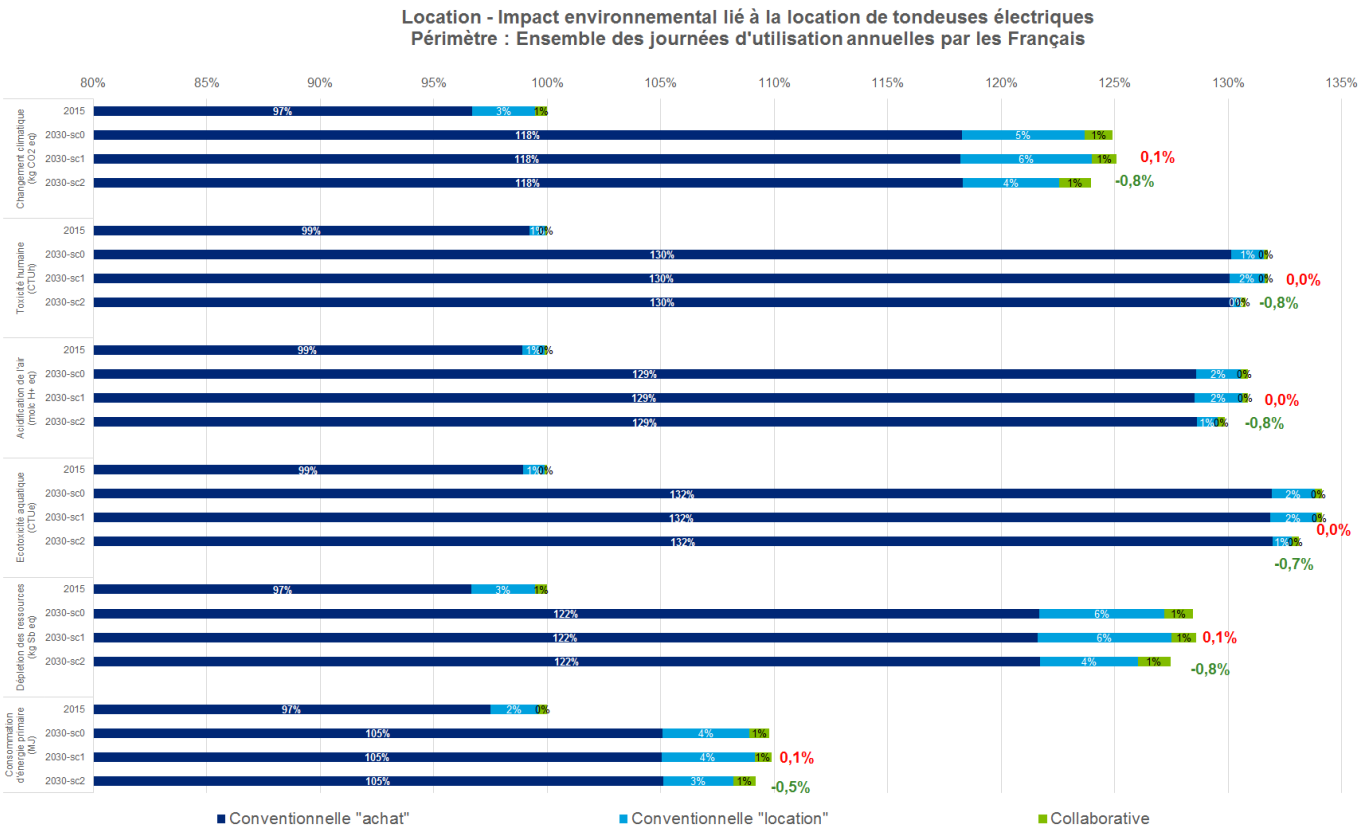

Figure 19 : Comparaison entre 2015 et 2030 des impacts environnementaux de la location de tondeuse

- **Scénario 2030-sc0 :** Le nombre de tondeuses électriques augmente en lien avec la population totale à horizon 2030. Le nombre de journées d'utilisation augmente de ce fait de 33 % par rapport à 2015. Cependant, on considère également que l'efficacité énergétique des outils de bricolage est améliorée. La conjugaison de ces deux paramètres d'évolution entraîne néanmoins en moyenne 25 % d'augmentation des impacts environnementaux.
- **Scénarios 2030 1 et 2** : Les scénarios prospectifs à horizon 2030 sont basés sur une faible augmentation du taux de pratique collaborative pour les équipements de jardinage (1,8 % et 1,5 % respectivement contre 1 % en 2015). Le scénario 2 est basé, comme pour les perceuses électriques une forte mutualisation du bien (plus de 50 utilisateurs différents), néanmoins le gain environnemental associé est quasi-nul (moins de 1 %). Pour le scénario 1, le bilan est quasiment identique à celui du scénario 2030-sc0.

Niveau de confiance les paramètres clés influençant le bilan environnemental de cette initiative sont identiques à ceux concernant la perceuse électrique, avec les mêmes difficultés. De plus, le degré de confiance sur les données environnementales relatives à la production de la tondeuse est faible. C'est pourquoi l**e niveau de confiance relatif à cette initiative est faible**. On notera par ailleurs que les tondeuses électriques sont des objets peu propices à la location entre particuliers, en raison d'un manque de confiance entre les usagers.

4.3.2.10. ACHATS OU REVENTES DE VETEMENTS D'OCCASION

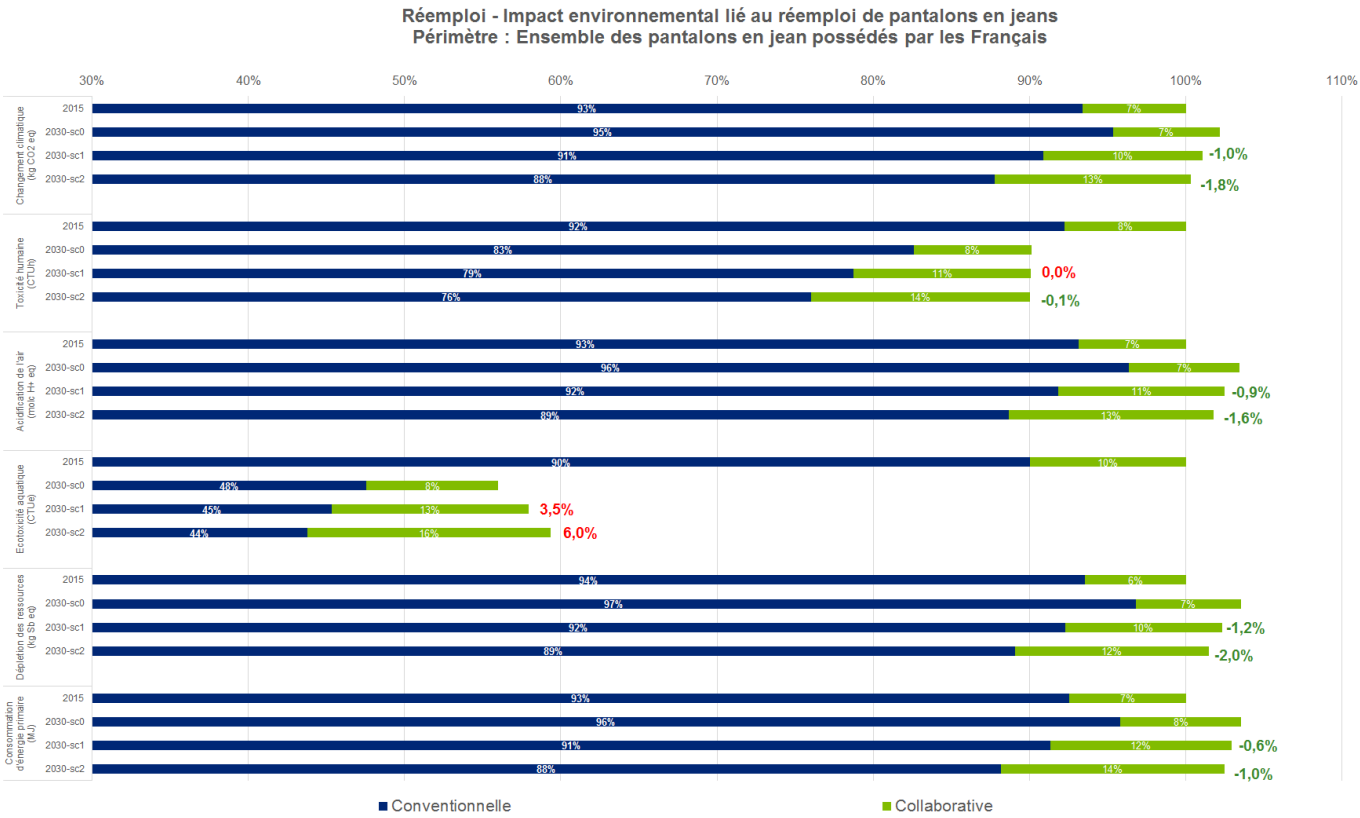

Figure 20 : Comparaison entre 2015 et 2030 des impacts environnementaux du réemploi de vêtements

- **Scenario 2030-sc0 :** le nombre total de pantalons en jean possédés par les français en 2030 augmente avec l'évolution de la population française (environ 4 % d'augmentation). Cependant, pour certains indicateurs, les impacts environnementaux sont réduits à horizon 2030 par rapport à 2015. Ceci s'explique par l'optimisation des filières de traitement de fin de vie des déchets textiles, d'autant plus sur les indicateurs de toxicité humaine ou d'écotoxicité où l'étape de fin de vie est un contributeur significatif aux impacts. On note cependant que les progrès technologiques associés à l'amélioration des pratiques agricoles sur la culture du coton, ou l'amélioration de l'efficacité énergétique des machines à laver n'ont pas pu être considérés.
- **Scénario 2030-sc1** : la pratique collaborative prend son essor via des ventes à bas prix lors de vide-greniers et sur Internet (13 % des jeans achetés). Ceci permet de réduire les impacts environnementaux de 1 % en moyenne. Ce gain est faible et s'explique par les faibles gains environnementaux permis par le réemploi de pantalon en jean au niveau unitaire (cf. rapport technique détaillé n°3).
- **Scénario 2030-sc2** : dans ce scénario, le réemploi de vêtements se structure davantage autour des ventes pour enfants, sur les collections précédentes ou les vêtements haut de gamme. Le gain lié au réemploi de pantalons en jean est à peine plus élevé que dans le scénario 1, malgré un taux de réemploi plus élevé (16 % des achats de jeans).

Niveau de confiance les paramètres clés influençant le bilan environnemental de cette initiative sont la durée de seconde détention, relativement méconnue, ainsi que les modalités de transmission du bien. De plus, les données environnementales utilisés pour la modélisation proviennent certes d'une étude ADEME soumise à revue critique, mais elles sont relativement anciennes (2006). Par ailleurs, il est possible que les conditions d'utilisation des vêtements réemployés soient différentes des vêtements neufs, ce qui n'a pas pu être considéré dans la présente évaluation. L**e niveau de confiance relatif à cette initiative est moyen**.

4.3.3. Synthèse et analyse

Le tableau suivant présente de façon synthétique les résultats des évaluations macroéconomiques comparatives des dix types d'initiatives différentes (soit 13 cas d'étude distincts), ainsi que les éléments majeurs d'analyse pour chaque initiative. Pour rappel, le scénario 2030-sc0 correspond aux progrès technologiques et aux évolutions sociétales.

Tableau 23 - Évaluations macroéconomiques comparatives des 13 initiatives en termes d'impacts environnementaux

Secteur d'activité	Initiative	Gains environnementaux permis par :			Éléments majeurs d'analyse	Niveau de confiance
		Scénario 2030-sc0	Scénario 2030-sc1	Scénario 2030-sc2		
Mobilité	Partage simultané de mobilité longue distance	-5 à -15 %	+ 2 %	-2 %	L'amélioration du parc automobile et la plus forte utilisation des modes de transports en commun ont des effets positifs potentiels supérieurs à celui du développement plus ou moins important des pratiques collaboratives, en pourcentage, et l'impact des 2 scénarios semblent proches. Néanmoins comme la base globale d'impact est importante, l'effet « dans l'absolu » des 2 scénarios représente un impact important et différent en valeur absolue	Bon
	Partage simultané de mobilité courte distance	- 10 %	- 15 %	+ 4 %	Le scénario 1 permet de réduire l'impact environnemental de façon importante grâce à un meilleur taux de pénétration de la pratique collaborative et un fort taux d'occupation	Bon
	Usage partagé séquentiel de véhicules entre particuliers	-5 à -15 %	0	-1 %	Peu de différences entre les 2 scénarios, l'autopartage longue distance étant une pratique à faible potentiel de développement à horizon 2030. Le niveau de confiance associé aux résultats est moyen	Moyen
Logement	Mise à disposition de logement sur une courte période en France	-10 à 60 %	+1 %	0 à 4 %	Peu de différences entre les 2 scénarios et pas d'impact, mais la fiabilité des données sources est faible et les indicateurs sont « divergents ». Une analyse plus approfondie serait nécessaire afin d'améliorer le niveau de confiance sur les résultats relatifs à cette initiative. L'allongement des durées de séjour est un effet rebond significatif	Faible
	Mise à disposition de logement sur une courte période à l'étranger	+40 à 60 %	0 à 2 %	0 à 2 %	Pas de différence entre les 2 scénarios et pas d'impact, mais la fiabilité des données sources est faible et les indicateurs sont « divergents ». Une analyse plus approfondie serait nécessaire afin d'améliorer le niveau de confiance sur les résultats relatifs à cette initiative	Faible
	Partage de logement sur une longue période (colocation)	-0 à -50 %	-4 %	-8 %	Les 2 scénarios permettent de réduire l'impact grâce à la mutualisation des espaces communs du logement, avec un avantage pour le scénario 2. Cependant, la fiabilité des données sources est moyenne	Moyen
Biens	Circuits courts dont	+ 5 %	0 à 1,5 %	0 à 1,5 %	Les 2 scénarios augmentent modérément l'impact (valeur relative faible mais absolue forte) mais la fiabilité des	Faible

Secteur d'activité	Initiative	Gains environnementaux permis par :			Éléments majeurs d'analyse	Niveau de confiance
		Scénario 2030-sc0	Scénario 2030-sc1	Scénario 2030-sc2		
alimentaires	Communauté d'acheteurs de biens alimentaires locaux				données sources est faible, et les indicateurs sont « divergents ». Une analyse plus approfondie serait nécessaire afin d'améliorer le niveau de confiance sur les résultats relatifs à cette initiative	
Biens meubles	Réemploi de meuble meublant	-15 à +15 %	-1 à -2 %	+1 à +2 %	Légère différence entre les 2 scénarios, avec un avantage pour le scénario 1 via lequel le réemploi de mobilier est moins contraint et se développe davantage	Moyen
	Réemploi de machine à laver	-25 à +5 %	-4 %	-4 %	Impact positif et équivalent entre les 2 scénarios. Attention : le gain en valeur absolue est lié aux seules machines à laver et non à l'ensemble des équipements électroménagers	Moyen
	Réemploi de tablette électronique	+120 %	0	-1 %	Impact positif et équivalent entre les 2 scénarios. Attention : le gain en valeur absolue est lié aux seules tablettes électroniques et non à l'ensemble des équipements électroniques de loisirs	Moyen
	Location entre particuliers de perceuse électrique	+20 %	-2 %	-3 %	Impact positif et équivalent entre les 2 scénarios. Attention : le gain en valeur absolue est lié aux seules perceuses électriques à non à l'ensemble des équipements de bricolage	Faible
	Location entre particuliers de tondeuse électrique	+10 à +30 %	0 %	-1 %	Impact positif et équivalent entre les 2 scénarios. Attention : le gain en valeur absolue est lié aux seules tondeuses électriques et non à l'ensemble des équipements de jardinage	Faible
	Réemploi de pantalon en jean	-40 à +5 %	0 à -2 %	0 à -2 %	Impact positif et équivalent entre les 2 scénarios. Attention : le gain en valeur absolue est lié aux seuls pantalons en jean et non à l'ensemble des vêtements	Moyen

Le tableau suivant présente la comparaison quantifiée des impacts environnementaux associés à chaque scénario et pour chaque initiative. Il permet ainsi de disposer d'éléments de comparaison :

- en valeur absolue pour chaque initiative ;
- de façon relative entre les impacts potentiels de l'ensemble des initiatives évaluées.

Note : les impacts négatifs représentent les gains environnementaux et sont représentés en couleur verte.

Tableau 24 - Comparaison quantifiée des impacts environnementaux associés à chaque scénario et pour chaque initiative, pour l'indicateur Changement Climatique

SECTEUR D'ACTIVITE	INITIATIVE	Impacts potentiels en valeur absolue (kg éq. CO_2)		Impacts potentiels en équivalents habitants français	
		2030sc1	2030sc2	2030sc1	2030sc2
MOBILITE	Partage simultané de mobilité longue distance	1,45E+09	-1,43E+09	**118 852**	**-117 213**
	Partage simultané de mobilité courte distance	-1,18E+10	3,81E+09	**-967 213**	**312 295**
	Usage partagé séquentiel de véhicules entre particuliers	1,37E+07	-3,70E+08	**1 123**	**-30 328**
LOGEMENT	Mise à disposition de logement sur une courte période en France	9,27E+06	2,32E+07	**760**	**1 902**
	Mise à disposition de logement sur une courte période à l'étranger	-4,25E+07	-4,02E+07	**-3 484**	**-3 295**
	Partage de logement sur une longue période (colocation)	-1,17E+07	-2,11E+07	**-959**	**-1 730**
BIENS ALIMENTAIRES	Circuits courts dont Communauté d'acheteurs de biens alimentaires locaux	2,51E+08	2,67E+08	**20 574**	**21 885**
BIENS MEUBLES	Réemploi de meuble meublant	-2,31E+07	2,02E+07	**-1 893**	**1 656**
	Réemploi de machine à laver	-1,44E+08	-1,50E+08	**-11 803**	**-12 295**
	Réemploi de tablette électronique	-2,24E+05	-1,19E+06	**-18**	**-98**
	Location entre particuliers de perceuse électrique	-8,60E+06	-1,68E+07	**-705**	**-1 377**
	Location entre particuliers de tondeuse électrique	2,19E+05	-1,34E+06	**18**	**-110**
	Réemploi de pantalon en jean	-1,55E+05	-2,63E+05	**-13**	**-22**

Le calcul en équivalent-habitants est fait sur la base du chiffre de 12,2 tonnes éq. CO_2 émises par Français chaque année[27].

D'après les deux tableaux précédents, on observe que :

- les tendances globales (évolutions sociétales ou technologiques) ont de façon majoritaire plus d'impact que le développement plus ou moins important des pratiques collaboratives. La pertinence de leviers de réduction d'impacts reconnus depuis longtemps, tels que la prévention des déchets ou l'écoconception, n'est pas remise en cause par l'essor de la consommation collaborative ;
- les initiatives avec le potentiel de réduction le plus important sont celles relatives :
  - **au partage de mobilité**, pour lesquelles le choix du scénario est important, le scénario 1 apportant le bénéfice environnemental le plus important en valeur absolue (pour la mobilité courte distance), soit presque l'équivalent CO_2 d'un million d'habitants ;
  - au **réemploi de biens meubles**, pour lesquelles le choix du scénario n'apparaît pas prépondérant. On notera cependant qu'on dispose d'une vision moins complète des gains potentiels du réemploi par rapport aux pratiques de mobilité dans la mesure où les chiffres sont à chaque fois restreints à un seul type d'objet.

[27] Commissariat Général au Développement Durable – Service de l'Observation et des Statistiques (SOeS) (2012), L'empreinte carbone de la consommation des Français : évolution de 1990 à 2007, n°114, mars 2012. Dernier accès en novembre 2015 : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/LPS114.pdf

- pour les initiatives relatives au **partage de logements sur de courtes durées, à la location de biens meubles entre particuliers et aux biens alimentaires**, les évaluations réalisées dans le cadre de cette étude ne permettent pas de **disposer d'éléments suffisamment robustes pour en tirer des conclusions pertinentes**. Les données sources sont en effet d'une fiabilité faible et les résultats des différents indicateurs d'impacts ne convergent pas. Des analyses plus poussées seraient nécessaires afin de mieux prendre en compte la complexité de ces initiatives de consommation.

5. CONCLUSIONS ET PERSPECTIVES

L'objectif de l'étude était d'évaluer dans quelles conditions la consommation collaborative pouvait permettre de réduire les impacts environnementaux.

Elle a tout d'abord permis de montrer que **l'impact environnemental de la consommation collaborative est très contrasté d'une initiative à une autre**. De façon générale, la consommation collaborative n'est pas un tout homogène et n'est pas, par essence, « meilleure pour l'environnement ». Il convient donc de casser les idées reçues qui consistent à automatiquement considérer les initiatives de consommation collaborative comme vertueuses.

Le second enseignement est que **la consommation collaborative contribue assez faiblement à la réduction de l'empreinte environnementale des Français par rapport aux grandes tendances macroscopiques à horizon 2030 (progrès techniques, évolutions sociétales et démographiques).** Des progrès tels que la modernisation du parc automobile, l'amélioration des filières REP ou de l'efficacité énergétique des produits consommateurs d'énergie confirment **le besoin de poursuivre les efforts consacrés à d'autres dimensions de l'économie circulaire**. La prévention des déchets, l'éco-conception ou encore le recyclage constituent des leviers de première importance afin de contribuer à réduire l'empreinte environnementale des Français dans les prochaines décennies.

Si l'on regarde les différentes initiatives une par une, il ressort que **les pratiques de mobilité et le réemploi de biens meubles sont les pratiques à plus fort potentiel de réduction des impacts environnementaux**. Dans le cas du partage de mobilité, ce potentiel dépend toutefois fortement du scenario considéré. Par exemple, pour le covoiturage de courte distance, le scénario 2030-sc1 pourrait induire un gain environnemental important estimé équivalent aux émissions annuelles de CO_2 éq. d'un million d'habitants pour l'indicateur changement climatique, alors que le scénario 2030-sc2 induirait, quant à lui, une hausse en CO_2 éq. de 300 000 habitants. Concernant les pratiques de réemploi, le potentiel de réduction exact des impacts permis par la consommation collaborative serait à déterminer car l'évaluation s'est à chaque fois focalisée sur un objet en particulier (la machine à laver, le pantalon en jean, etc.) et non sur toute une catégorie de biens. Néanmoins, le niveau de confiance est jugé satisfaisant quant aux tendances dégagées par les évaluations environnementales relatives à ces pratiques.

Pour ces initiatives, l'**objectif à venir est d'accompagner la réalisation de ces potentiels de réduction des impacts, notamment en travaillant sur les enjeux propres à chaque pratique (exemple : taux d'occupation pour le covoiturage).**

En revanche, pour les initiatives relatives au **logement, à la location de biens entre particuliers et aux biens alimentaires**, le bilan de l'évaluation est à considérer avec prudence, et cela pour deux raisons majeures :

- **l'exhaustivité et la fiabilité des données d'activités** : un nombre très important de dimensions est à prendre en considération (par exemple pour le partage de logements à l'étranger : destination de vacances, mix électrique du pays visité, ancienneté des logements, taux d'occupation, etc.). Une grande partie de ces données ne sont pas accessibles ou sont inexistantes ;
- **les indicateurs d'impact environnemental** : les conclusions sont complexes dès lors que les résultats divergent d'un indicateur à l'autre, et prioriser certains impacts nécessite des approches spécifiques (par exemple constitution d'indices pondérés).

Il pourrait s'agir de points d'approfondissements à investiguer dans des études spécifiques. De tels travaux complémentaires permettraient alors d'avoir un regard plus précis sur les impacts environnementaux de ces pratiques, ainsi que sur les leviers pertinents pour les réduire.

Enfin**, la prise en compte des effets rebonds est un élément important mais complexe à évaluer**. Certains effets rebonds ont été évalués dans le cadre cette étude, tels que l'allongement des durées de séjour ou des distances de voyage dans le cas de la location immobilière entre particuliers. Les autres effets rebonds n'ont pas pu être évalués. Ils dépendent en effet fortement des modalités d'utilisation des gains et économies générés. Ceux-ci peuvent de fait être assimilés à une hausse de revenus pour les acteurs de la consommation collaborative, qui entraîne potentiellement plus d'actes de consommation, dont la structure détermine fortement les impacts environnementaux, et ce de façon non spécifique à la consommation collaborative. Une

étude consacrée à cette problématique serait souhaitable. Elle permettrait une meilleure connaissance des mécanismes régissant ces processus microéconomiques en vue d'affiner la connaissance de ces effets rebonds associés aux nouvelles pratiques de consommation.

BIBLIOGRAPHIE

Éléments bibliographiques utilisés pour l'établissement du contexte et de la méthodologie déployée :

[1.] IDDRI (2014), Économie du partage : enjeux et opportunités pour la transition écologique

[2.] La Tribune (2015), Automobile : le marché de l'occasion se porte bien. Dernier accès en septembre 2015 http://www.latribune.fr/entreprises-finance/industrie/automobile/20150105tribb99da75fb/automobile-le-marche-de-l-occasion-se-porte-bien.html

[3.] Cetelem (2014) Véhicule d'occasion – Un indicateur clé de la performance économique du marché automobile. Dernier accès en mars 2015 : http://www.challenges.fr/entreprise/20140611.CHA4970/les-francais-achetent-3-fois-moins-de-voitures-neuves-que-d-occasion.html

[4.] Commissariat Général au Développement Durable (2015), Compte du logement 2013. Dernier accès en mars 2015 : http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits_editoriaux/Publications/References/2015/compte-logement-2013-references-2015.pdf

[5.] European Commission – Joint Research Centre – Institute for Environment and Sustainability (2012). Characterisation factors of the ILCD Recommanded Life Cycle Impact Assessment methods. Database and Supporting Information. First Edition, February 2012

[6.] ADEME (2014), L'outil Agribalyse. Dernier accès en octobre 2015 : http://www.ademe.fr/expertises/produire-autrement/production-agricole/passer-a-laction/dossier/levaluation-environnementale-agriculture/loutil-agribalyse-agribalyse-program

[7.] ADEME, Contribution de l'ADEME à l'élaboration de visions énergétiques 2030-2050, juin 2013

[8.] DGE, Prospective, enjeux et perspectives de la consommation collaborative, juillet 2015

Éléments bibliographiques transverses :

- BARDHI F., ECKHARDT G.M. (2012), « access-based consumption: the case of car sharing », Journal of Consumer Research, vol. 39, issue 4, pp 881-898.
- BONNEL P. CABANNE I., MASSOT M.-H. (2003), Evolution de l'usage des transports collectifs et politiques de déplacements urbains : Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT), La Documentation française.
- BOSTMAN R., ROGERS R. (2011), What's mine is yours. How collaborative consumption is changing the way we live, London, Collins.
- BOURG D., BUCLET (2005), « L'économie de fonctionnalité. Changer la consommation dans le sens du développement durable », *Futuribles*, n° 313, pp. 27-37.
- DAUDEY E., HOIBIAN S. (2014), *La société collaborative - mythe et réalité*, CREDOC, Cahier de recherche n° 313.
- DEMAILLY D., NOVEL A.-S. (2014), « Economie du partage : enjeux et opportunités pour la transition écologique », *Study*, n° 3/14, IDDRI.
- DEVAUX C. (2013), « L'habitat participatif : de l'émergence d'une initiative habitante à son intégration dans l'action publique », Thèse de Doctorat en urbanisme, Université Paris-Est.
- DUPUY Gabriel (2006), *La dépendance à l'égard de l'automobile*, La Documentation Française.
- DURY S. (2008), « Les consommateurs de l'Hérault face aux circuits courts de commercialisation et aux produits locaux », *Les Cahiers de l'Observatoire CROC*, n°5.
- FELSON M., Spaeth J. (1978), Community Structure and Collaborative Consumption: A Routine Activity Approach, London, SAGE Publications.
- FLAMM M. (2004), « Comprendre le choix modal. Les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transports », thèse sous la direction de M. Bassand, Lausanne, EPFL.

- LA BRANCHE S. (2011), « La gouvernance climatique face à la mobilité quotidienne. Le cas des Lyonnais », *Environnement urbain*, vol. 5, 2011, pp. 10-23.
- LAMINE C. (2011), AMAP : un nouveau pacte entre producteurs et consommateurs, Yves Michel.
- MATHE T, HEBEL P., PERROT M., ROBINEAU D. 2012. *Comment consomment les seniors ?* Cahier de Recherche, CREDOC, N° C296.
- MOATI P. (2009), « Cette crise est aussi une crise du modèle de consommation », *Les Temps Modernes*, pp. 145-169, octobre.
- OZANNE L., BALLANTINE P. (2010), « Sharing as a form of anti-consumption ? An sustainable of Toy Library Users", *Journal of Consumer Behaviour*, 9, (6), pp. 485-498.
- RICHINS M. (1994), « Special Possessions and the expression of material values », *Journal of Consumer Research*, 21, pp. 522-533.
- ROBERT I., BINNINGER A.-S., OURAHMOUNE N. (2014), « La consommation collaborative, le versant encore équivoque de l'économie de la fonctionnalité », *Développement durable et territoires* [En ligne], vol. 5, n°1, février.
- ROUX D. (1994), « Les brocantes, réenchantement ou piraterie des systèmes marchands », *Revue française du marketing*, 201, 1/5, pp. 63-84.
- UNION-DCR (2014), Actualités Habitat, n°994.
- VAN DE WALLE I., HÉBEL P., SIOUNANDAN N. (2012), Les secondes vies des objets : les pratiques d'acquisition et de délaissement des produits de consommation, CREDOC, Cahier de recherche, n° 290, janvier.
- VINCENT S. (2008), Les altermobilités : analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ?, Université René Descartes - Paris V.

Les données bibliographiques relatives à l'étude des initiatives et aux évaluations environnementales et socio-économiques figurent directement au sein de chaque fiche détaillée (cf rapports techniques).

INDEX DES ILLUSTRATIONS

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Méthodologie générale 12
Figure 2 : Présentation schématique de l'approche « bottom-up » mise en œuvre pour l'évaluation environnementale à l'échelle nationale de la consommation collaborative 16
Figure 3 : Méthodologie prospective 36
Figure 4 : Évolution de la part d'Internet parmi les circuits d'achats d'occasion entre 2006 et 2011 (en nombre d'achats) 38
Figure 5 : Probabilité des facteurs de changement et moyenne des influences sur les quatre modes de consommation collaborative (moyennes des réponses de 16 participants) 46
Figure 6 : Typologie des consommateurs selon leurs pratiques collaboratives 49
Figure 7 : Présentation schématique de la méthodologie du volet 3 52
Figure 8 : Comparaison entre 2015 et 2030 des impacts environnementaux du covoiturage longue distance en France 64
Figure 9 : Comparaison entre 2015 et 2030 des impacts environnementaux du covoiturage courte distance en France 65
Figure 10 : Comparaison entre 2015 et 2030 des impacts environnementaux de l'autopartage en France 66
Figure 11 : Comparaison entre 2015 et 2030 des impacts environnementaux de la mise à disposition de logements sur de courtes périodes en France 67
Figure 12 : Comparaison entre 2015 et 2030 des impacts environnementaux de la mise à disposition de logements sur de courtes périodes à l'étranger 68
Figure 13 : Comparaison entre 2015 et 2030 des impacts environnementaux de la colocation sur longue période 69
Figure 14 : Comparaison entre 2015 et 2030 des impacts environnementaux des communautés d'acheteurs de biens locaux et des circuits courts 70
Figure 15 : Comparaison entre 2015 et 2030 des impacts environnementaux du réemploi de mobilier 71
Figure 16 : Comparaison entre 2015 et 2030 des impacts environnementaux du réemploi de machine à laver 72
Figure 17 : Comparaison entre 2015 et 2030 des impacts environnementaux du réemploi de tablettes électroniques 73
Figure 18 : Comparaison entre 2015 et 2030 des impacts environnementaux de la location de perceuse électrique 74
Figure 19 : Comparaison entre 2015 et 2030 des impacts environnementaux de la location de tondeuse 75
Figure 20 : Comparaison entre 2015 et 2030 des impacts environnementaux du réemploi de vêtements 76
Figure 21 : Schéma de l'approche ACV 105
Figure 22 : Schéma du principe de réalisation d'un inventaire en ACV 106
Figure 23 : Schéma du principe de l'évaluation des impacts en ACV 106

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 - Liste des types d'initiatives retenus 13
Tableau 2 - Initiatives choisies pour l'évaluation environnementale 14
Tableau 3 - Structure de présentation des étapes des évaluations environnementales unitaires 16
Tableau 4 - Indicateurs d'impacts environnementaux retenus 19
Tableau 5 – Effets rebonds inclus dans la présente étude 20
Tableau 6 - Liste des types d'initiatives retenus 26
Tableau 7 - Synthèse économique et environnementale par type d'initiative 28
Tableau 8 - Diversité des formes de l'échange 31
Tableau 9 - Synthèse des enjeux environnementaux par catégorie de bien et identification préliminaire des leviers de réduction 35
Tableau 10 - Déterminants sociodémographiques des pratiques d'acquisition pour un usage partagé marchand 37
Tableau 11 - Déterminants sociodémographiques des pratiques de délaissement pour un usage partagé 39
Tableau 12 - Matrice d'hypothèses 40
Tableau 13 - Experts des ateliers prospectifs 40
Tableau 14 - Facteurs de changement identifiés 43
Tableau 15 - Invariants d'ici 2030 46
Tableau 16 - Scénarios 2030 47
Tableau 17 - Sélection des initiatives pour l'évaluation approfondie 51
Tableau 18 - Bilan environnemental des initiatives de consommation collaborative en comparaison des pratiques conventionnelles, dans les cas de référence 55
Tableau 19 - Bilan environnemental des initiatives de consommation collaborative en comparaison des pratiques conventionnelles, dans les analyses de sensibilité 56
Tableau 20 – Principaux enseignements des évaluations environnementales unitaires 58
Tableau 21 - Rappel des principales hypothèses sur la taille du marché et les évolutions technologiques considérées dans les scénarios 2030 61
Tableau 22 - Principales hypothèses sur la part relative de la pratique collaborative dans les différents scénarios 62
Tableau 23 - Évaluations macroéconomiques comparatives des 13 initiatives en termes d'impacts environnementaux 77
Tableau 24 - Comparaison quantifiée des impacts environnementaux associés à chaque scénario et pour chaque initiative, pour l'indicateur Changement Climatique 79
Tableau 25 - Invariants d'ici 2030 101
Tableau 26 - Facteurs variant entre les deux scénarios 2030 101

ANNEXES

ANNEXE 1 Cartographie des différentes initiatives de l'économie collaborative

ANNEXE 2 Éléments d'analyse économétrique

ANNEXE 3 Présentation des scénarios généraux d'évolution de la consommation collaborative à horizon 2030

ANNEXE 4 Enjeux environnementaux de la consommation des ménages en France

ANNEXE 5 Présentation de la méthode de l'Analyse de Cycle de Vie

ANNEXE 1 CARTOGRAPHIE DES DIFFERENTES INITIATIVES DE L'ECONOMIE COLLABORATIVE

Pilier	Objet de l'échange	Type d'initiative (niveau 1)	Type d'initiative (niveau 2)	Exemple d'initiative	Echange monétaire	Transfert de propriété	Online / Offline
Education collaborative	Temps & Compétences	Cours en ligne (*Massive Open Online Course* ou MOOC)		France Université Numérique Flots.Sillages	Oui et Non	Non	Online
		Apprentissage réciproque (*P2P learning*)		Hello Mentor TalenTroc	Oui et Non	Non	Online
		Partage de connaissances		Wikipedia Creative Commons	Non	Non	Online
Finance collaborative	Argent	Financement participatif (*crowdfunding*)	Don	HelloAsso	Non	Non	Online
			Récompense (don avec contrepartie)	Ulule Kisskissbankbank	Non	Non	Online
			Prêt (*debt*), dont prêt à des particuliers (*social*	Prêt d'union Babyloan	Oui	Non	Online
			Investissement en capital (*equity*)	Anaxago Wiseed	Oui	Non	Online
		Monnaies complémentaires	Locales	25+ monnaies locales en France	Oui	Oui	Offline
			Numériques	Bitcoin	Oui	Oui	Online
		Autres services financiers de pair-à-pair	Assurance	Inspeer Friendsurance	Oui	Non	Online
			Transfert d'argent	Transferwise P2P Cash	Oui	Non	Online
			Plateforme de paiement en ligne	Balanced Stripe	Oui	Non	Online
Production collaborative	Ressources professionnelles	Innovation partagée (*collaborative design*)	Solutions propriétaires	Open Oxylane Quirky	Oui	Non	Online
			Solutions libres	Open source hardware	Non	Non	Online
		Fabrication partagée (*collaborative making*)		Fab lab	Oui et Non	Non	Offline
		Plateforme de travailleurs (indépendants ou non)		Flexojob Elance	Oui	Non	Online
		Logistique participative B2B (*collaborative distribution*)		?	Oui	Non	Offline
	Biens immobiliers (professionnels)	Espace de travail	Partage d'un espace de travail (*coworking*)	La Mutinerie Copass	Oui	Non	Offline
			Location de bureaux à partager	Bureaux A Partager (BAP)	Oui	Non	Offline
			Location de salles de réunion	Breather	Oui	Non	Offline
		Espace de stockage		?	Oui	Non	Offline
Consommation collaborative	Biens meubles (objets)	Vente		Etsy	Oui	Oui	Online
		Revente	Online	Leboncoin ebay	Oui	Oui	Online
			Offline	Emmaüs Vide-greniers	Oui	Oui	Online
		Location hors véhicule		Zilok e-loue	Oui	Non	Online
		Prêt (location gratuite)		Peerby Share Voisins	Non	Non	Online
		Echange		Gchangetout Troc de presse	Non	Oui	Online
		Don	Plateformes en ligne	Donnons.org Freecycle.org	Non	Oui	Online
			Lieux physiques	Bornes à livres	Non	Oui	Offline
	Biens alimentaires (nourriture)	Produits bruts	Communauté d'acheteurs	La Ruche qui dit Oui AMAP La louve	Oui	Oui	Online
			Jardins partagés	Jardins ouvriers	Non	Non	Offline
		Plats cuisinés	Sur place	Cookening EatWith	Oui	Oui	Online
			A emporter	Super Marmite Share your meal	Oui	Oui	Online
			Chef à la maison	La Belle Assiette Kitchen Surfing	Oui	Oui	Online

Consommation collaborative	Biens immobiliers (particuliers)	Location	Parking	Parkadom Monsieur Parking	Oui	Non	Online
			Espace de stockage	Jestocke.com Costockage	Oui	Non	Online
			Appartement / Maison (court terme)	AirBnB Sejourning	Oui	Non	Online
			Appartement / Maison (long terme)	PAP	Oui	Non	Online
		Echange (Appartement / Maison)		HomeExchange Guest To Guest	Non	Non	Online
		Partage	Chambre (séjour court terme)	Couchsurfing	Non	Non	Online
			Appartement / Maison : Habitat participatif	CoAb Je rêve d'une maison	Non	Non	Online
			Appartement / Maison : Colocation	Apartager.com Weroom	Non	Non	Online
	Service de mobilité	Service de VTC (conduit par un particulier)		Djump UberPop	Oui	Non	Online
		Autopartage (Location de véhicule) entre particuliers		Drivy Koolicar	Oui	Non	Online
		Covoiturage	Covoiturage longue distance	BlaBlaCar	Oui	Non	Online
			Covoiturage domicile-travail	Wayz-up	Oui	Non	Online
			Auto-stop	-	Non	Non	Offline
		Logistique participative	Longue distance	Shyp Easybring (Nimber)	Oui et Non	Non	Online
			Courte distance	Instacart Cocourse	Oui et Non	Non	Online
	Autres services	Ménage et bricolage		Zaarly Cobricolage	Oui	Non	Online
		Systèmes d'échange locaux		Mon petit voisinage TaskRabbite	Oui et Non	Non	Offline
		Autres	Partage de réfrigérateur	Partage ton frigo	Non	Non	Online
			Plateforme de joueurs de football	Fubles (Italie)	Non	Non	Online
			Vacances partagées	Co'lidays	Non	Non	Online

ANNEXE 2 ELEMENTS D'ANALYSE ECONOMETRIQUE

1.1. METHODOLOGIE DE L'ANALYSE ECONOMETRIQUE SUR L'ENQUETE BUDGET DES FAMILLES 2011

1.1.1. LA SOURCE : L'ENQUETE BUDGET DES FAMILLES 2011

L'analyse statistique des déterminants de l'usage partagé se base sur les données issues de l'enquête Budget des Famille de 2011 menée par l'INSEE auprès de 15 797 ménages ordinaires (les ménages collectifs et les personnes sans domiciles sont exclus) résidant en France métropolitaine.

Pour chaque ménage, la personne de référence est interrogée. La personne de référence du ménage est considérée comme le principal apporteur de ressource. Lorsqu'il y a plusieurs principaux apporteurs de ressources, la personne de référence est en priorité l'actif, le retraité, puis l'autre inactif ; à statut égal, la personne de référence est la personne la plus âgée.

L'enquête Budget des Familles apporte des informations uniques sur la consommation des ménages. Elle vise la mesure des dépenses et des ressources des ménages. Toutes les dépenses sont enregistrées d'après leur nature et leur montant puis ventilée selon une nomenclature d'environ 900 postes. Analysant les dépenses des ménages, cette enquête rend principalement compte de l'usage partagé donnant lieu à une transaction marchande.

1.1.2. CLES DE LECTURE DES TABLEAUX

Les tableaux synthétisent les résultats de « modèles linéaires généraux ». Ce modèle statistique permet d'identifier et de hiérarchiser les déterminants significatifs d'une variable quantitative telle que le comportement. Le modèle détermine la significativité des effets « toutes choses égales par ailleurs », qu'ils soient sous forme de variable continue ou comme variable qualitative. Le test d'absence d'une des variables repose sur la statistique de Fisher-Snedecor (Valeur F) qui peut être utilisée pour hiérarchiser les effets. Plus la valeur de la statistique F est forte, plus l'effet de la variable testée est significatif « toutes choses égales par ailleurs » pour les autres variables.

Exemple : Modélisation de la part de dépenses d'occasion dans l'ensemble de dépenses d'achat en automobile

Rang	Variables explicatives	Valeur F	Sens	Tendance
1	Part de dépenses contraintes	195		
			+	Plus les dépenses contraintes sont élevées et plus la part d'occasion en automobile est forte
2	Age PR	118		
			-	Plus on est jeune et plus on achète de l'automobile d'occasion
3	Diplôme PR	19		
			-	Moins on est diplômé et plus on achète de l'automobile d'occasion
4	Nombre d'enfants	17		
			+	La part d'achat d'occasion en automobile monte avec le nombre d'enfants

Source : Enquête Budget des Familles 2011, Calculs CREDOC

Note : PR = Personne de référence du ménage aussi dit « chef de ménage »

Dans l'exemple ci-dessus, on identifie quatre déterminants significatifs (appelées ici « variables explicatives ») de la part d'achat d'occasion en automobile :

- la part de dépenses contraintes[28] ;
- l'âge de la personne de référence ;
- le diplôme le plus élevé de la personne de référence ;
- le nombre d'enfants.

La part de dépenses contraintes constitue le déterminant le plus influent (« rang » n°1) tandis que le nombre d'enfants est le facteur significatif le moins décisif (« rang » n°4).

Le « sens » indique si la variable explicative a un effet favorable (« + ») ou défavorable (« - ») sur la pratique que l'on cherche à expliquer. Par exemple, la part des dépenses contraintes dispose d'un impact positif (« + ») sur la part d'occasion dans l'achat d'automobile. Par conséquent, la part de dépenses contraintes fait progresser l'achat d'automobile d'occasion (voir « Tendance »). Au contraire, l'avancement en âge fait diminuer (« - ») l'achat d'automobile d'occasion.

Les effets sont testés indépendamment les uns des autres, on raisonne « toute chose égale par ailleurs ». A âge égal, la part de dépense contrainte détermine significativement la part d'achat d'occasion en automobile.

D'autres facteurs explicatifs ont été testés pour expliquer ce comportement (ex : l'utilisation d'Internet pour acheter) mais ils n'apparaissent pas dans ce tableau car l'effet n'est pas statistiquement significatif.

Déterminants de la part des dépenses en paniers alimentaires dans les dépenses alimentaires totales

Rang	Variables explicatives		Valeur F	Sens	Tendance
1	**Cyberachateur**		**12**		
		Oui		**	Les ménages de cyberacheteurs sont plus portés sur l'achat de paniers alimentaires
		Non		*	
2	**Adhésion association sport/loisirs**		**8**		
		Oui		**	Les ménages intégrés dans le monde associatif sont plus portés sur l'achat de paniers alimentaires
		Non		*	
3	**Age PR**		**5**		
				-	Plus on est jeune et plus on achète des paniers alimentaires
4	**CSP PR**		**3**		
		Artisans commerçants		*******	Les CSP + sont plus portées sur l'achat de paniers alimentaires
		Cadres		******	
		Professions intermédiaires		*****	
		Inactifs		****	
		Agriculteurs		***	
		Employés		**	
		Ouvriers		*	

Source : Enquête Budget des Familles 2011, Calculs CREDOC

[28] Postes de dépenses pour lesquelles les ménages paient par contrat et dont la négociation à court terme est difficile (par exemple le loyer, les abonnements aux transports en commun, les assurances, etc.).

1.2. RESULTATS DETAILLES DES FACTEURS EXPLICATIFS DES PRATIQUES COLLABORATIVES

1.2.1. LES DETERMINANTS DES PRATIQUES D'ACQUISITION POUR UN USAGE PARTAGE MARCHAND

Déterminants de la part d'occasion dans les dépenses totales d'achat d'automobile

Rang	Variables explicatives	Valeur F	Sens	Tendance
1	Part de dépenses contraintes	195		
			+	Plus les dépenses contraintes sont élevées et plus la part d'occasion en automobile est forte
2	Age PR	118		
			-	Plus on est jeune et plus on achète de l'automobile d'occasion
3	Diplôme PR	19		
			-	Moins on est diplômé et plus on achète de l'automobile d'occasion
4	Nombre d'enfants	17		
			+	La part d'achat d'occasion en automobile monte avec le nombre d'enfants

Source : Enquête Budget des Familles 2011, Calculs CREDOC

Déterminants de la part d'occasion dans les dépenses totales d'achat de vélo

Rang	Variables explicatives	Valeur F	Sens	Tendance
1	Cyberachateur	22		
	Oui		**	Les ménages cyberacheteurs sont plus portés sur l'achat de vélo d'occasion
	Non		*	
2	Perception difficultés budgétaires	19		
			+	Plus on se sent restreint budgétairement plus on achète d'occasion son vélo
3	Type de ménage	3		
	Solo femme		*******	Les solos sont plus portés sur l'achat de vélo d'occasion
	Solo homme		******	
	Couple sans enfant		*****	
	Couple avec enfant(s)		****	
	Monoparental homme		***	
	Monoparental femme		**	
	Autres		*	

Source : Enquête Budget des Familles 2011, Calculs CREDOC

Déterminants de la part d'occasion dans les dépenses totales d'achat de deux-roues motorisées

Rang	Variables explicatives	Valeur F	Sens	Tendance
1	Age PR	11		
			-	Plus on est jeune et plus on tend à acheter des deux-roues motorisés d'occasion

Source : Enquête Budget des Familles 2011, Calculs CREDOC

Déterminants de la part d'occasion dans les dépenses totales d'achat de vêtement

Rang	Variables explicatives	Valeur F	Sens	Tendance
1	**Perception difficultés budgétaires**	36		
			+	Plus on se sent restreint sur le plan budgétaire et plus on achète d'occasion ses vêtements
2	**Aspiration à dépenser plus en alimentation**	24		
	Oui		**	Les ménages voulant dépenser plus en alimentation tendent plus à acheter leurs vêtements d'occasion
	Non		*	
3	**Aspiration à dépenser plus pour sa culture**	10		
	Oui		**	Les ménages voulant dépenser plus pour leur culture tendent plus à acheter leurs vêtements d'occasion
	Non		*	
4	**Diplôme PR**	9		
			+	Plus on est diplômé et plus on achète ses vêtements d'occasion
5	**Type de logement**	9		
	Individuel		**	Les résidents d'un logement individuel achètent plus de vêtements en occasion
	Collectif		*	
6	**Type de ménage**	5		
	Autres		*******	Les célibataires achètent plus leurs vêtements d'occasion
	Solo femme		******	
	Monoparental femme		*****	
	Couple sans enfant		****	
	Couple avec enfant(s)		***	
	Solo homme		**	
	Monoparental homme		*	

Source : Enquête Budget des Familles 2011, Calculs CREDOC

Déterminants de la part d'occasion dans les dépenses totales d'achat d'électroménager

Rang	Variables explicatives	Valeur F	Sens	Tendance
1	**Age PR**	99		
			-	Plus on est jeune et plus on achète de l'électroménager d'occasion
2	**Perception difficultés budgétaires**	31		
			+	Plus on se sent restreint sur le plan budgétaire et plus on achète de l'électroménager d'occasion
3	**Aspiration à dépenser plus en alimentation**	10		
	Oui		**	Les ménages voulant dépenser plus en alimentation achètent plus de l'électroménager d'occasion
	Non		*	
4	**Type de ménage**	3		
	Solo femme		*******	Les personnes vivant seules, achètent plus de l'électroménager d'occasion
	Solo homme		******	
	Couple sans enfant		*****	
	Autres		****	
	Monoparental homme		***	
	Couple avec enfant(s)		**	
	Monoparental femme		*	

Source : Enquête Budget des Familles 2011, Calculs CREDOC

Déterminants de la part d'occasion dans les dépenses totales d'achat de meubles

Rang	Variables explicatives	Valeur F	Sens	Tendance
1	Part dépenses contraintes	39		
			+	Plus les dépenses contraintes sont élevées et plus l'achat de meubles d'occasion est important
2	Cyberacheteur	37		
	Oui		**	Les ménages cyberacheteurs achètent plus de meubles en occasion
	Non		*	
3	Diplôme PR	20		
			-	Les moins diplômés achètent plus de meubles en occasion
4	Aspiration à dépenser plus en loisirs	15		
	Oui		**	Les ménages voulant dépenser plus en loisirs achètent plus de meubles en occasion
	Non		*	
5	Age PR	15		
			-	Plus on est jeune et plus on achète des meubles d'occasion
6	Aspiration à dépenser plus en alimentation	13		
	Oui		**	Les ménages voulant dépenser plus en alimentation achètent plus de meuble en occasion
	Non		*	
7	Type de ménage	8		
	Monoparental femme		*******	Les mères célibataires et les personnes vivant seules achètent plus de meubles en occasion
	Solo homme		******	
	Solo femme		*****	
	Autres		****	
	Couple sans enfant		***	
	Couple avec enfant		**	
	Monoparental homme		*	
8	Surface d'habitation du logement	4		
			+	Plus la surface d'habitation du logement est élevée est plus on achète des meubles en occasion

Source : Enquête Budget des Familles 2011, Calculs CREDOC

Déterminants de la part d'occasion dans les dépenses totales d'achat de matériel audio-visuel*

Rang	Variables explicatives	Valeur F	Sens	Tendance
1	Age PR	66		
			-	Plus on est jeune et plus on achète du matériel audio-visuel d'occasion
2	Niveau de revenu par UC	7		
			-	Les ménages aux revenus les plus modestes achètent plus d'audio-visuel d'occasion

Source : Enquête Budget des Familles 2011, Calculs CREDOC

Déterminants de la part d'occasion dans les dépenses totales d'achat de matériel numérique*

Rang	Variables explicatives	Valeur F	Sens	Tendance
1	Age PR	10		
			-	Plus on est jeune et plus on achète du matériel numérique d'occasion
2	Niveau de revenu par UC	8		
			-	Les ménages aux revenus les plus modestes achètent plus du matériel numérique d'occasion
3	Surface d'habitation du logement	5		
			-	Plus on habite dans un logement petit et plus achète du matériel numérique d'occasion
4	Type de ménage	3		
	Autres		*******	
	Monoparental femme		******	
	Solo homme		*****	
	Couple sans enfant		****	Les mères célibataires achètent plus de matériel informatique d'occasion
	Couple avec enfant(s)		***	
	Monoparental homme		**	
	Solo femme		*	

Source : Enquête Budget des Familles 2011, Calculs CREDOC

Déterminants de la part d'occasion dans les dépenses totales d'achat de matériel de jardinage

Rang	Variables explicatives	Valeur F	Sens	Tendance
1	Age PR	27		
			-	Plus on est jeune et plus on achète du matériel de jardinage d'occasion
2	Aspiration à dépenser plus en logement	13		
	Oui		**	Les ménages voulant dépenser plus pour leur logement achètent plus de matériel de jardinage d'occasion
	Non		*	
3	Perception difficultés budgétaires	6		
			+	Les ménages se sentant le plus restreints sur le plan budgétaire achètent plus de matériel de jardinage d'occasion

Source : Enquête Budget des Familles 2011, Calculs CREDOC

Déterminants de la part d'occasion dans les dépenses totales d'achat de matériel de bricolage

Rang	Variables explicatives	Valeur F	Sens	Tendance
1	Cyberachateur	4		
	Oui		**	Les ménages cyberacheteurs achètent plus de matériel de bricolage d'occasion
	Non		*	
2	Aspiration à dépenser plus en loisirs	4		
	Oui		**	Les ménages voulant dépenser plus pour leurs loisirs achètent plus de matériel de bricolage d'occasion
	Non		*	

Source : Enquête Budget des Familles 2011, Calculs CREDOC

Déterminants de la part d'occasion dans les dépenses totales d'achat de biens culturels*

Rang	Variables explicatives	Valeur F	Sens	Tendance
1	**Adhésion association sport/loisirs**	7		
	Oui		**	Les ménages intégrés dans le tissu associatif achètent plus des biens culturels d'occasion
	Non		*	
2	**Nombre d'équipements numériques**	6		
			+	Les ménages les plus équipées en produits numériques achètent plus de biens culturels d'occasion
3	**Aspiration à rembourser dettes**	4		
	Oui		**	Les ménages voulant rembourser leurs dettes achètent plus de biens culturels d'occasion
	Non		*	

Source : Enquête Budget des Familles 2011, Calculs CREDOC

Déterminants de la colocation

Rang	Variables explicatives	Valeur F	Sens	Tendance
1	**Surface d'habitation du logement**	22		
			+	Plus on habite un logement grand et plus on vit en colocation
2	**Taille unité urbaine**	17		
			+	Plus on réside dans une grande agglomération et plus on vit en colocation
3	**Perception difficultés budgétaires**	15		
			+	Plus on se sent restreint sur le plan budgétaire et plus on vit en colocation
4	**Diplôme PR**	14		
			-	Les moins diplômés vivent plus en colocation
5	**Age PR**	7		
			-	Plus on est jeune et plus on vit en colocation

Source : Enquête Budget des Familles 2011, Calculs CREDOC

1.2.2. LES DETERMINANTS DES PRATIQUES DE DELAISSEMENT POUR UN USAGE PARTAGE MARCHAND

Déterminants du montant de la revente de vélo (s)

Rang	Variables explicatives	Valeur F	Sens	Tendance
1	**Adhésion association sport/loisirs**	8		
	Oui		**	Les foyers intégrés dans le monde associatifs sont plus revendeurs de vélo
	Non		*	
2	**Age PR**	8		
			-	Plus on est jeune et plus on est revendeurs de vélo

Source : Enquête Budget des Familles 2011, Calculs CREDOC

Déterminants du montant de la revente de deux-roues motorisée (s)

Rang	Variables explicatives	Valeur F	Sens	Tendance
1	Age PR	14		
			-	Plus on est jeune et plus on est revendeur de 2 roues motorisées
2	Cyberachateur	12		
	Oui		**	Les ménages de cyberacheteurs sont plus revendeurs de 2 roues
	Non		*	
3	Aspiration à rembourser dettes	6		
	Oui		**	Les ménages voulant rembourser leurs dettes sont plus revendeurs de 2 roues
	Non		*	

Source : Enquête Budget des Familles 2011, Calculs CREDOC

Déterminants du montant de la revente d'automobile (s)

Rang	Variables explicatives	Valeur F	Sens	Tendance
1	Diplôme PR	13		
			+	Plus on est diplômé et plus on est revendeur d'automobile
2	Aspiration à rembourser dettes	9		
	Oui		**	Les ménages qui veulent rembourser des dettes sont plus revendeuses d'automobile
	Non		*	
3	Nombre de personnes au foyer	8		
			+	Plus le ménage compte de membres et plus il est revendeurs d'automobile

Source : Enquête Budget des Familles 2011, Calculs CREDOC

Déterminants du montant de la revente d'électroménager(s)

Rang	Variables explicatives	Valeur F	Sens	Tendance
1	Cyberachateur	10		
	Oui		**	Les ménages de cyberacheteurs sont plus revendeurs d'électroménager
	Non		*	
2	Diplôme PR	7		
			+	Plus on est diplômé et plus on revend de l'électroménager

Source : Enquête Budget des Familles 2011, Calculs CREDOC

Déterminants du montant de la revente de meuble(s)

Rang	Variables explicatives	Valeur F	Sens	Tendance
1	Cyberachateur	12		
	Oui		**	Les foyers de cyberacheteurs sont plus revendeurs de meuble
	Non		*	
2	Aspiration à dépenser plus en loisirs	9		
	Oui		**	Les ménages voulant dépenser plus en loisirs sont plus revendeurs de meubles
	Non		*	
3	Age PR	6		
			-	Les plus jeunes sont plus revendeurs de meubles
4	Aspiration à rembourser dettes	5		
	Oui		**	Les ménages voulant rembourser des dettes sont plus revendeuses de meubles
	Non		*	
5	Nombre de personnes au foyer	5		
			+	Plus le ménage est grand et plus il est revendeur de meuble

Source : Enquête Budget des Familles 2011, Calculs CREDOC

Déterminants du montant de la revente de matériel(s) de jardinage-bricolage

Rang	Variables explicatives	Valeur F	Sens	Tendance
1	**Taille d'unité urbaine**	**10**		
			-	Plus habite dans une petite ville et plus on est revendeur de matériel de jardinage-bricolage
2	**CSP**	**2**		
	Artisants commerçants		*******	
	Professions intermédiaires		******	
	Cadres		*****	Les CSP + sont plus revendeuses de produits de jardinage-bricolage
	Employés		****	
	Inactifs		***	
	Ouvriers		**	
	Agriculteurs		*	

Source : Enquête Budget des Familles 2011, Calculs CREDOC

Déterminants du montant de la revente de produit(s) d'audio-visuel

Rang	Variables explicatives	Valeur F	Sens	Tendance
1	**Nombre de produits achetés sur internet**	**112**		
			+	Plus un ménage achète sur Internet et plus il est revendeur de produits audio-visuels
2	**Aspiration à rembourser dettes**	**16**		
	Oui		**	Les ménages voulant rembourser des dettes sont plus revendeurs de produits audio-visuels
	Non		*	

Source : Enquête Budget des Familles 2011, Calculs CREDOC

Déterminants du montant de la revente de produit(s) numérique(s) de loisirs*

Rang	Variables explicatives	Valeur F	Sens	Tendance
1	**Nombre de produits achetés sur internet**	**84**		
			+	Plus un ménage achète des produits sur Internet et plus il est revendeur de produits numériques
2	**Age PR**	**44**		
			-	Plus on est jeune et plus on revend de produits numériques
3	**Aspiration à rembourser dettes**	**14**		
	Oui		**	Les ménages voulant rembourser des dettes sont plus revendeurs de produits numériques
	Non		*	
4	**Taille d'unité urbaine**	**12**		
			+	Plus on habite dans une grande ville et plus on est revendeur de produits numériques
5	**Diplôme PR**	**6**		
			-	Moins on est diplômé et plus on est revendeur de produits numériques

Source : Enquête Budget des Familles 2011, Calculs CREDOC

Déterminants du don aux associations de vêtements

Rang	Variables explicatives	Valeur F	Sens	Tendance
1	**Adhésion association sport/loisirs**	11		
	Oui		**	Les ménages intégrés dans le tissu associatif de loisirs font plus de dons de vêtement aux associations
	Non		*	
2	**Région de résidence**	4		
	Nord		********	Les ménages du Nord font plus de dons de vêtements aux associations
	Sud-ouest		*******	
	Méditerrannée		******	
	Ouest		*****	
	Est		****	
	Centre-est		***	
	Bassin parisien		**	
	Région parisienne		*	

Source : Enquête Budget des Familles 2011, Calculs CREDOC

Déterminants du don aux associations de produits de loisirs et culture

Rang	Variables explicatives	Valeur F	Sens	Tendance
1	**Nombre d'enfants au foyer**	7		
			+	Plus on compte d'enfants dans un foyer et plus on fait de dons de produits loisirs et culture aux associations
2	**Connexion Internet à domicile**	4		
	Oui		**	Les ménages connectés à Internet font plus de dons de produits loisirs et culture aux associations
	Non		*	
3	**Type de voisinage**	3		
	Immeubles et maisons		*****	Les ménages habitant dans des quartiers à bâti mixte font plus de dons de produits loisirs et culture
	Immeubles en cité		****	
	Immeubles hors-cité		***	
	Maisons dispersées		**	
	Maisons en lotissement		*	

Source : Enquête Budget des Familles 2011, Calculs CREDOC

ANNEXE 3 PRESENTATION DES SCENARIOS GENERAUX D'EVOLUTION DE LA CONSOMMATION COLLABORATIVE A HORIZON 2030

Les scénarios généraux ont été établis à l'issu d'un processus comportant trois étapes :

- une première réunion d'experts a d'abord permis d'établir une liste de variables pouvant avoir un impact sur le développement du phénomène de consommation collaborative. Une attention particulière a été portée aux facteurs de changements de comportements. On sait notamment que la force de l'habitude pour un individu limite très fortement ses changements de comportements. Les habitudes feraient écran entre des intentions, des valeurs auxquelles on adhère et des comportements toujours répétés ;
- les seize participants (experts, partenaires du consortium et comité de pilotage de l'ADEME) ont ensuite répondu à un questionnaire évaluant la probabilité d'occurrence de chaque facteur de changement et la force de l'impact sur les quatre familles de pratiques collaboratives étudiées :
    - Mobilité : Partage simultané de mobilité longues distances ou courtes distances (régulier dont domicile-travail) - Usage partagé séquentiel de véhicules entre particuliers ;
    - Logement : Mise à disposition sur courtes périodes de logement - Colocation sur longue période (partage de logement)
    - Alimentation : Communauté d'acheteurs de biens alimentaires locaux
    - Objets : Occasion ou revente sur Internet de meubles, matériels électroménagers ou audiovisuels de loisirs, d'équipement de la personne - Location, partage, troc, échange de services ou de matériels techniques (bricolage) ;
- une seconde réunion des experts a permis d'élaborer deux scénarios possibles en fonction des variables validées comme déterminantes. Nous présentons ici une synthèse de ces deux scénarios. Ils s'opposent sur deux grands groupes de facteurs (offre et réglementation). Plusieurs facteurs économiques et démographiques ont été considérés comme des invariants.

Le scénario 2030-sc1 se fonde sur le développement des pratiques collaboratives de manière informelle, à partir des expériences de terrain, d'initiatives locales et de militants. Les pratiques non marchandes prennent de l'importance. Il s'agit de desserrer la contrainte budgétaire en proposant des solutions d'accès aux produits et services qui soient gratuites ou peu onéreuses ou/et de permettre de disposer d'un complément de revenus.

Les pouvoirs publics acceptent que les particuliers mettent à disposition d'autres particuliers des biens et services qu'ils produisent ou possèdent. Ils accompagnent et favorisent le développement de ces pratiques. Ils favorisent particulièrement les pratiques qui permettent de soutenir les politiques publiques en matière de déplacement et d'accès aux ressources par exemple.

Le scénario 2030-sc2 se fonde sur le développement d'une offre collaborative organisée par les acteurs de l'économie traditionnelle qui en déclinent une version rentable économiquement. La base des consommateurs tend à s'élargir. Certaines activités collaboratives peuvent être contrecarrées car elles remettent en cause le modèle traditionnel des entreprises présentes sur le marché. Concernant les initiatives proposant des biens en location, l'introduction de pratiques collaboratives permet généralement aux entreprises de transférer vers les particuliers tout ou partie de la charge d'investissement en biens mis en location. Dans ce scénario, les pouvoirs publics encadrent l'activité des particuliers, la limite afin qu'elle ne distorde pas les règles de la concurrence. Face à cette évolution réglementaire, certains particuliers décident de se professionnaliser, escomptant un complément de revenus substantiel de ces activités collaboratives. L'offre se structure en fonction de la demande, elle est mieux référencée. La clientèle potentielle de l'économie collaborative s'élargit sensiblement.

L'ensemble de la méthode et des scénarios ont été présentés au sein du rapport de la phase 2 de cette étude imprimé en octobre 2015. Nous présentons dans les tableaux suivants le détail des choix réalisés au sein du groupe d'experts concernant l'évolution de chaque facteur.

Tableau 25 - Invariants d'ici 2030

	Hypothèses	*Conséquences sur la consommation collaborative*
Facteurs économiques		
	Croissance économique de 2 % par an	La faible croissance contribue à un besoin de produits et services moins chers pour la part de la population précaire et les classes moyennes mais la croissance est plus forte que dans les 7 dernières années de crise
	Augmentation tendancielle des prix relatifs des matières premières	Même effet
	Hausse de la précarisation des jeunes et des classes moyennes	Ce facteur sera positif sur la consommation collaborative
	Hausse des ruptures au cours du cycle de vie	Les changements de comportements se font souvent lors d'une rupture dans le cycle de vie : chômage, divorce, veuvage, c'est dans ces moments-là que l'on se sépare de sa voiture, que l'on vend des objets Facteur positif pour le développement de la consommation collaborative
	Vieillissement de la population	Avec l'augmentation de l'âge, de nombreuses dépenses diminuent (Mathé et al, 2012). Ces baisses s'expliquent par la diminution des facultés cognitives. Le vieillissement général contribuera à faire diminuer les dépenses d'équipements mais aussi de loisirs
	Diminution des emplois salariés	La place pour des emplois d'autoentrepreneurs est possible mais n'aura lieu que dans le scénario A
Facteurs d'offre		
	L'offre de transports en communs se stabilise	Les projets d'équipement sont déjà en cours (cf. Grand Paris et Tramway dans de nombreuses villes), d'ici à 2030, pas d'autres projets

Tableau 26 - Facteurs variant entre les deux scénarios 2030

Signification	*Scénario A*	*Scénario B*
Facteurs d'offre		
Taille et gouvernance des entreprises	Les acteurs militants de l'économie solidaire prennent le dessus et développent un nouveau modèle avec des nouveaux systèmes de solidarité, le non marchand prend de l'importance (troc, monnaies locales) Les ménages sont à la recherche de revenus complémentaires. La consommation collaborative s'impose comme une solution pour un grand nombre de citoyens afin de changer progressivement de système économique La faible taille des entreprise conduit à une moindre fiabilité dans les systèmes informatiques : moins de gages de confiance–usurpation d'identité plus fréquente, arnaques, moins de sécurité Les acteurs sont nombreux avec de faibles chiffres d'affaires	Les opérateurs traditionnels s'emparent de la question collaborative. Ils en déclinent une version rentable, optimale économiquement. Cela contribue à développer les activités collaboratives en créant une architecture logistique, des opérateurs intermédiaires, en contribuant à créer de la confiance. On sort de pratiques de fonctionnement peer to peer La base de consommateurs pratiquant ces activités s'élargit. Les motivations sont économiques et liées au fait de retrouver du pouvoir face aux entreprises. Certaines activités collaboratives sont contrecarrées car elles remettent en cause le modèle traditionnel. Les acteurs qui avaient une vision militante sortent du jeu pour inventer autre chose Les acteurs mettent en place des passeports numériques garantissant la sécurité des nouveaux services Les acteurs du passé AIRBNB, Blablacar, Leboncoin seront devenus des acteurs traditionnels de service avec une offre qui n'est plus proposée par des particuliers mais par des professionnels qui proposeront de la location classique mais qui sera beaucoup plus présente sur les nouveaux réseaux technologiques qui existeront sous de nouvelles formes Les investisseurs intègrent les start-up, créent de nouvelles activités ou développent les anciennes. Des investisseurs s'intéressent au secteur (business angels) Par acteur de la consommation collaborative l'activité et le chiffre d'affaires est plus important que dans le scénario A

Signification	*Scénario A*	*Scénario B*
Facteurs économiques		
Évolution du droit du travail	Dans un contexte de croissance lente, le chômage reste important. Le développement d'emplois flexibles, cumul des activités, auto-entreprenariat encouragé permettent aux particuliers de mettre à disposition leurs services et produits de façon très régulière. De plus en plus de particuliers se consacrent entièrement à cette activité, notamment de jeunes retraités ou des profils très particuliers, experts en Fab Lab par exemple La multi-activité fait diminuer la protection sociale Le C to C est de plus en plus important	La défense des droits sociaux, l'économie descendante traditionnelle prend le dessus, les particuliers ne peuvent plus proposer leurs biens ou services de manière régulière ce qui condamne le développement d'un certain nombre d'activités collaboratives. Les anciennes start up se professionnalisent, elles sortent du champ de la consommation collaborative et deviennent traditionnelles Robotisation, caisses automatiques : le taux de chômage est plus élevé que dans le scénario A
Facteurs réglementaires État		
	Les pouvoirs publics doivent adopter de nouveaux dispositifs (droit du travail, fiscalité, protection des consommateurs). Ils jouent un rôle de médiation dans le rapport de force entre consommateurs classiques et acteurs de la consommation collaborative. Les revenus de la consommation collaborative sont une des sources d'activité parmi d'autres car les gens travaillent moins en situation de salariat. L'État joue son rôle pour clarifier les règles du jeu. Il favorise l'économie collaborative pour sécuriser l'activité économique	L'Etat applique la réglementation déjà existante de façon claire. L'activité des particuliers est limitée, l'État refuse la multi activité. Les particuliers de la consommation collaborative deviennent des salariés classiques Les taxations sont trop fortes pour les petites entreprises de l'économie sociale et solidaire qui reste minoritaires Les acteurs traditionnels intègrent l'économie collaborative dans leur offre. Cela devient du B to C (moins d'offreurs plus professionnalisés) Mise en place de règles qui sécurisent ces nouveaux services
Facteurs réglementaires Territoires		
	Les collectivités locales s'appuient sur la consommation collaborative pour répondre au service public. Les territoires sont investis par les start-up qui expérimentent de nouvelles offres collaboratives dans des champs très divers (lieux de stockage, jardins, …) Les collectivités locales soutiennent les initiatives au niveau local (hubs de partage, fab lab dans les quartiers, maisons de quartier, prêt de locaux et de lieux physiques). Les localités lancent des services analogues à AirBnb, très sécurisés avec déclaration des revenus cumulés règlementés	Les acteurs locaux ne développent pas le C to C. Les collectivités territoriales n'ont pas la capacité ou les moyens pour accompagner cette transition vers une économie plus collaborative, se ferment et ne font rien avec les grands acteurs nationaux présents
Facteurs technologiques		
	Les acteurs alternatifs sont très habiles dans la maîtrise des mécanismes de l'économie numérique, en particulier dans la maîtrise de solutions ergonomiques, rapides et sécurisées qui séduisent les utilisateurs Ils n'ont pas les moyens de développer des gages de confiance sur Internet Les applications sont peu fiables avec beaucoup de bugs, et les consommateurs sont méfiants vis-à-vis des hackers, Internet stagne Un échec important de l'un des acteurs cristallise l'attention et limite les nouveaux développements	Les acteurs de plus grande capacité financière sauront proposer des offres très bien référencées, ils auront les moyens de communiquer Internet se développe de façon exponentielle

Facteurs sociologiques (valeurs et modes de vie)		
La consommation collaborative peut se développer de deux façons, soit en s'intensifiant dans les classes acheteurs d'occasions, revendeurs, emprunteurs et donateurs– acheteurs de neufs, soit en gagnant les réfractaires et les éloignés (voir Typologie suivante)	La consommation collaborative s'intensifie dans les classes : emprunteurs, acheteurs d'occasions, revendeurs et donateurs –acheteurs de neufs La classe des revendeurs double entre 2015 et 2030 (elle passe de 4% à 8%) en contrepartie d'une diminution des emprunteurs exclusifs et acheteurs d'occasion exclusifs qui se mettent à être acteurs marchands	La catégorie réfractaire prend peu à peu confiance et se met timidement à la consommation collaborative. Les éloignés diminuent avec l'arrivée de nouvelles générations adeptes de la consommation collaborative. Par contre les revendeurs sont moins actifs, ils sont limités par les taxes importantes

ANNEXE 4 ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DE LA CONSOMMATION DES MENAGES EN FRANCE

Synthèse de l'étude « analyse des impacts environnementaux de la consommation des ménages et des marges de manœuvre pour réduire ces impacts », réalisée par BIO pour l'ADEME

L'objectif de cette étude était d'identifier les produits et ensembles de produits sur lesquels il pourrait être pertinent de faire porter un signal-prix afin d'inciter à une réduction de l'empreinte environnementale de la consommation des ménages. Afin de répondre à cet objectif, les impacts environnementaux imputables à la consommation des ménages en France ont été analysés en s'appuyant dans un premier temps sur la méthode de l'Analyse Input-Output (AIO) puis dans un second temps sur l'Analyse de Cycle de Vie (ACV). Le tableau ci-dessous présente les principaux résultats de l'AIO. Les impacts calculés représentent ceux imputables aux achats en biens et services[29] des ménages résidant sur le territoire français (y compris les importations) en 2007, selon les indicateurs suivants :

- Changement climatique (GES), évalué en t CO2-eq ;
- Acidification de l'air (Acidif), évaluée en t SO2-eq ;
- Émissions de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM), évaluées en t COVNM-eq ;
- Production de déchets industriels non-dangereux (DND), exprimée en tonnes ;
- Production de déchets industriels dangereux (DD), exprimée en tonnes.

Intitulés COICOP	Part dans l'impact total en 2007[30]					Évolution des impacts entre 1995 et 2007[31]				
	GES	Acidif	COVNM	DD	DND	GES	Acidif	COVNM	DD	DND
COICOP 01 - Alimentation et boissons non alcoolisées	31 %	55%	32 %	14 %	12 %	-4 %	-10 %	-9 %	-1 %	4 %
COICOP 02 - Boissons alcoolisées, tabac et drogues	1 %	1 %	1 %	0 %	0 %	-16 %	-24 %	-20 %	-11 %	-10 %
COICOP 03 - Habillement et chaussures	3 %	1 %	3 %	2 %	2 %	-20 %	-52 %	-31 %	6 %	10 %
COICOP 04 - Logement, eau, électricité, gaz et autres combustibles	22 %	12 %	15 %	36 %	41 %	7 %	-41 %	23 %	9 %	-10 %
COICOP 05 - Meubles, équipement et entretien courant du ménage	4 %	2 %	6 %	5 %	4 %	3 %	-31 %	-36 %	33 %	32 %
COICOP 06 - Santé	7 %	4 %	7 %	12 %	10 %	-9 %	-27 %	-8 %	20 %	6 %
COICOP 07 - Transport	16 %	9 %	21 %	10 %	9 %	29 %	-25 %	-17 %	49 %	49 %
COICOP 08 - Communication	1 %	0 %	1 %	1 %	2 %	106 %	47 %	70 %	69 %	66 %
COICOP 09 - Loisirs et culture	5 %	3 %	5 %	6 %	7 %	0 %	-30 %	-18 %	12 %	16 %
COICOP 10 - Éducation	3 %	2 %	2 %	4 %	5 %	-7 %	-31 %	-12 %	-2 %	15 %
COICOP 11 - Restaurants et hôtels	5 %	7 %	5 %	4 %	3 %	10 %	-8 %	-1 %	18 %	19 %
COICOP 12 - Biens et services divers	3 %	2 %	3 %	4 %	5 %	-14 %	-37 %	-44 %	-7 %	-5 %
Ensemble des fonctions comprenant des biens meubles (COICOP 03, 05, 08, 09)	13 %	6 %	15 %	14 %	15 %					

Les résultats de cette AIO montrent que les biens alimentaires, les biens et services liés au logement et les transports sont les principaux contributeurs aux impacts de la consommation des Français, pour les indicateurs évalués. En groupant l'ensemble des fonctions de consommation comprenant des biens meubles (COICOP 03, 05, 08, 09), les contributions aux impacts globaux deviennent significatives.

Concernant les tendances d'évolution (évaluées entre 1995 et 2007 dans l'étude), les fonctions de consommation montrant les hausses d'impact les plus importantes sont les biens et services de communication (TIC), les transports, les restaurants et hôtels.

[29] Les dépenses individualisables des administrations publiques en services de santé et en services d'éducation sont également incluses.

[30] Hors émissions directes. Lorsque les émissions directes sont inclues, (elles ont principalement lieu dans les familles Transport et Logement), la part des transports dans les émissions de GES monte à 25%, celle du logement à 28% tandis que celle des produits alimentaires diminue à 23%.

[31] Non corrigées par rapport à l'inflation.

ANNEXE 5 PRESENTATION DE LA METHODE DE L'ANALYSE DE CYCLE DE VIE

5.1. METHODOLOGIE GENERALE

L'Analyse de Cycle de Vie (ACV) est une technique qui permet d'évaluer les effets quantifiables sur l'environnement d'un service ou d'un produit depuis l'extraction des matériaux nécessaires à son élaboration jusqu'aux traitements de fin de vie.

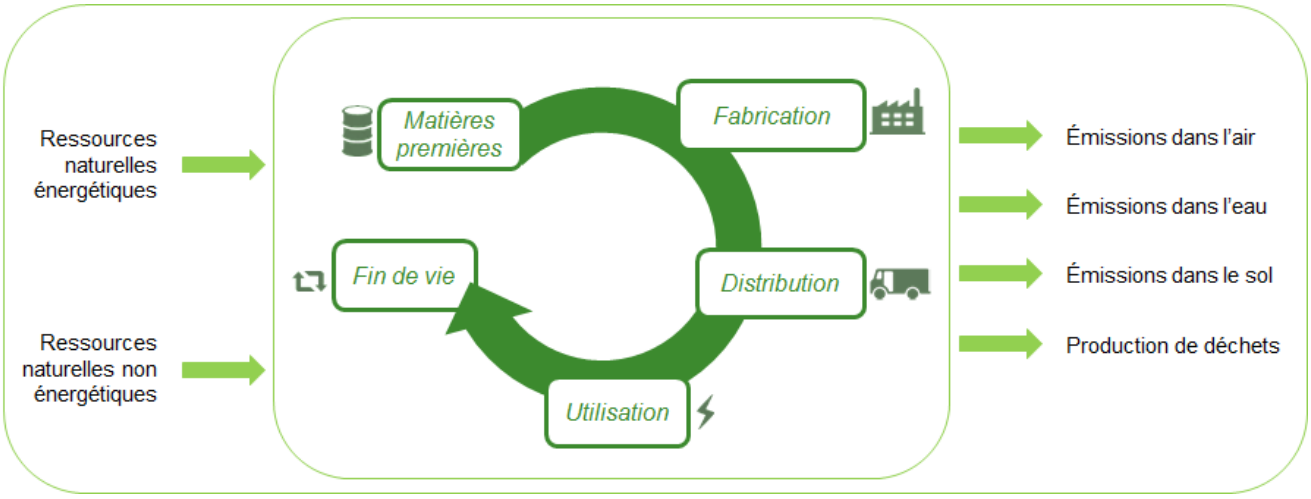

Figure 21 : Schéma de l'approche ACV

La méthode est règlementée par les normes ISO 14040 et ISO 14044, et consiste à réaliser des bilans exhaustifs de consommation de ressources naturelles et d'énergie et d'émissions dans l'environnement (rejets air, eau, sols, déchet) de l'ensemble des processus étudiés.

Pour chaque Analyse de Cycle de Vie, on introduit une référence commune servant à exprimer les bilans matières et énergies du cycle de vie. C'est l'unité fonctionnelle du bilan environnemental. Elle permet de quantifier les résultats d'une étude ACV par rapport au service rendu.

L'avantage de l'approche ACV est qu'elle permet de comparer des situations et d'identifier les déplacements de pollution d'un milieu naturel vers un autre ou bien d'une étape du cycle de vie vers une autre entre deux situations comparées d'un système. Elle peut donc aider à mieux discerner les arbitrages pertinents lors d'une prise de décision.

L'ACV constitue une approche multicritères : les résultats de l'étude seront présentés sous la forme de plusieurs indicateurs d'impacts environnementaux.

ÉTAPES D'UNE ANALYSE DE CYCLE DE VIE

La première étape consiste à définir précisément les objectifs et le champ de l'étude. L'analyse de cycle de vie sera réalisée de façon à répondre aux objectifs fixés.

La seconde étape est la réalisation de l'inventaire.

Pour cela, tout d'abord un certain nombre de **données d'activité** sont collectées. Les données d'activité peuvent être des données spécifiques aux systèmes étudiés et/ou des données génériques issues de sources bibliographiques.

Une ou plusieurs bases de données sont ensuite utilisées pour réaliser l'inventaire du système étudié. Les bases de données utilisées contiennent des **inventaires de cycle de vie** (ICV), qui sont des listes de flux élémentaires entrant (consommés) et sortant (rejetés) relatifs à la production d'1 kg de matériau, à la production d'1 kWh d'énergie, etc.

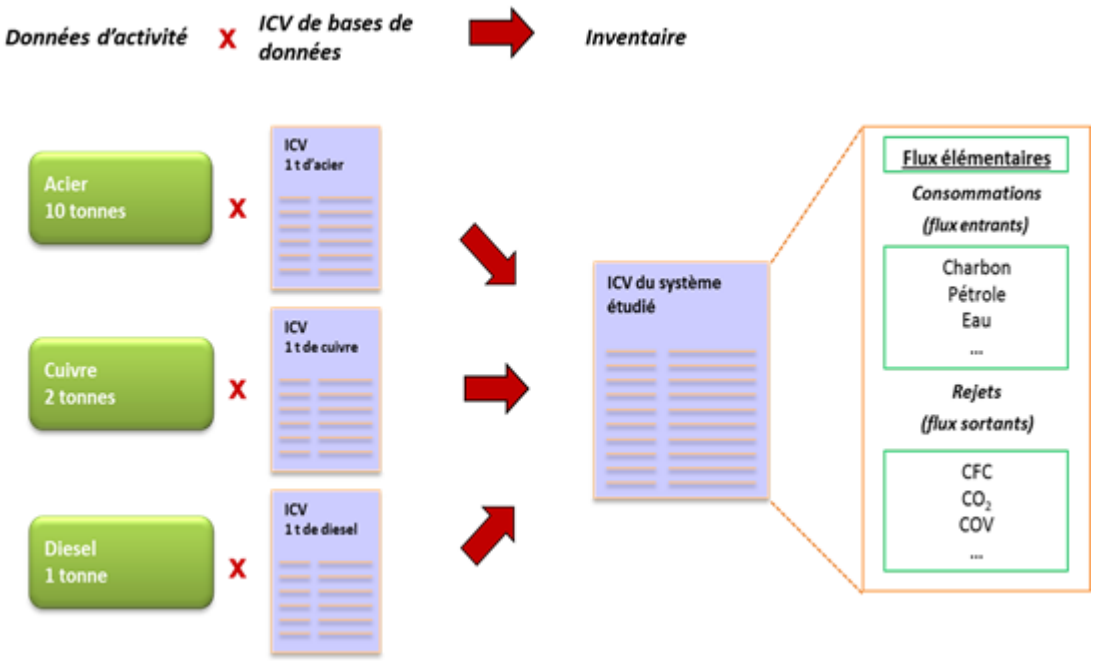

Figure 22 : Schéma du principe de réalisation d'un inventaire en ACV

Enfin cette liste de flux élémentaires est « traduite » en impacts environnementaux lors de l'évaluation des impacts. Les indicateurs d'impacts environnementaux sont calculés en appliquant des modèles de calcul qui précisent les flux élémentaires qui influent sur un impact environnemental donné, et les facteurs de caractérisation (FC) à appliquer à chaque flux, c'est-à-dire le facteur à appliquer pour convertir chaque flux élémentaire de l'inventaire dans l'unité de référence choisie pour la restitution de l'impact environnemental.

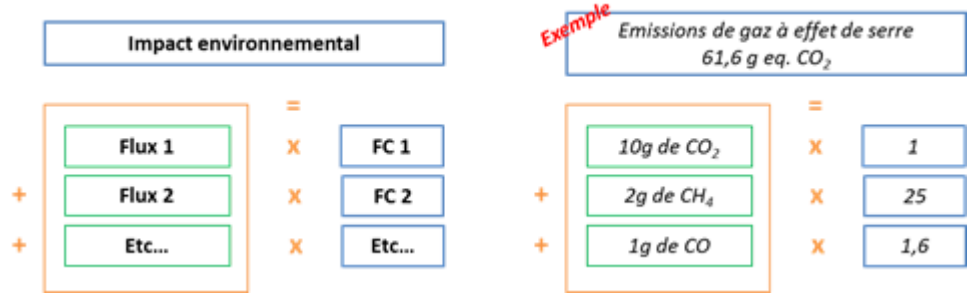

Figure 23 : Schéma du principe de l'évaluation des impacts en ACV

5.2. DESCRIPTION DES INDICATEURS ENVIRONNEMENTAUX UTILISES

POTENTIEL DE RECHAUFFEMENT GLOBAL

Le rayonnement solaire est réémis par la surface de la terre sous forme de rayonnement infrarouge, qui est lui-même partiellement absorbé par diverses espèces chimiques présentes dans l'atmosphère : c'est ce qu'on appelle "l'effet de serre". Le bilan radiatif détermine la température moyenne de la planète et la présence de substances « à effet de serre » permet que la température soit compatible avec la vie sur terre (sans cet effet, la température serait de l'ordre de -15°C). Cependant, les activités humaines engendrent des émissions de gaz à effet de serre (GES) à longue durée de vie telles que le dioxyde de carbone (CO_2), le méthane (CH_4), l'oxyde nitreux (N_2O) et les hydrocarbures halogénés (un groupe de gaz contenant du fluor, du chlore ou du brome) et il en résulte un forçage radiatif qui entraîne un renforcement de l'effet de serre. En conjonction avec les forces naturelles, cela contribue à des changements climatiques mondiaux : augmentation de la température moyenne à la surface de la terre et des océans, modification des précipitations, élévation du niveau de la mer, etc. L'influence des GES sur le changement du système climatique de la planète varie selon les propriétés radiatives de ces gaz et leur durée de vie dans l'atmosphère.

TOXICITE HUMAINE

Cet indicateur évalue l'impact sur l'homme dû à des composés chimiques toxiques. L'évaluation des catégories d'impact de toxicité (et d'écotoxicité, voir plus bas) dans les ACV est un sujet de débat en Europe.

En effet, une grande incertitude est liée aux indicateurs de toxicité, en particulier du fait du très grand nombre de substances ayant potentiellement un impact sur la toxicité. De plus, il est aussi difficile d'établir des méthodes fiables permettant de traduire en termes d'impacts les différentes émissions, en prenant en compte les effets de synergie entre les différentes substances. Les impacts toxicologiques sont ainsi souvent exclus des ACV à cause des incertitudes associées.

Le JRC préconise cependant d'inclure les indicateurs relatifs à l'occupation des sols et à la toxicité, et ce malgré les incertitudes importantes liées à l'évaluation de ces impacts potentiels. La méthode USETOX, développée dans le cadre de l' « UNEP-SETAC Life Cycle Initiative » est préconisée.

Cet indicateur est exprimé en « Comparable Toxic Units » (CTUh). Il s'agit d'une estimation de la potentielle augmentation de morbidité – c'est-à-dire le nombre de cas de maladie supplémentaires – par quantité de substance chimique ingérée ou inhalées (PAF), dans un volume donné et dans le temps (PAF.m^3.jour/kg de substance chimique émise). La distinction est faite entre substances carcinogènes (aggravant l'apparition potentielle de cancer) et substances non-carcinogènes. Le choix est fait ici de sommer les résultats obtenus pour ces deux indicateurs afin d'obtenir un indicateur de toxicité humaine unique.

ACIDIFICATION DE L'AIR

Il s'agit de l'augmentation de la teneur en substances acides dans la basse atmosphère, à l'origine des «pluies acides» et notamment du dépérissement de certaines forêts. Cet indicateur rend compte de l'effet de trois substances acidifiantes : SO_2, NO_2 et NH_3.

L'unité retenue pour évaluer la contribution d'une substance à l'acidification est le potentiel de libération de protons (H^+).

ÉCOTOXICITE AQUATIQUE

L'écotoxicité aquatique reflète les émissions de substances chimiques toxiques présentant un risque potentiel pour le milieu vivant aquatique. Il s'agit pour la plupart de substances chimiques générées en masse par les activités humaines.

Cet indicateur est exprimé en « Comparable Toxic Units » (CTUe) qui estime la potentielle fraction d'espèces affectées (PAF) par quantité de substance chimique émise, dans un volume donné et dans le temps (PAF.m^3.jour/kg de substance chimique émise).

POTENTIEL DE DEPLETION DES RESSOURCES ABIOTIQUES

L'épuisement des ressources naturelles concerne l'extraction de ressources naturelles considérées comme non renouvelables, c'est-à-dire celles qui sont consommées à un rythme supérieur au temps nécessaire à leur élaboration naturelle : les ressources fossiles et minérales.

DEMANDE CUMULEE EN ENERGIE

Cet indicateur de flux agrège les consommations de ressources énergétiques en MJ : il comptabilise tous les types d'énergie, qu'elles soient non-renouvelables, renouvelables épuisables ou renouvelables inépuisables. À noter cependant que l'indicateur calculé dans cette étude ne comptabilise ni l'énergie solaire prélevée directement par les panneaux solaires, ni l'énergie calorifique prélevée par les systèmes thermodynamiques de l'air ambiant, l'usage de ces énergies ne limitant pas la ressource pour la collectivité.

L'ADEME EN BREF

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. Elle met ses capacités d'expertise et de conseil à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public, afin de leur permettre de progresser dans leur démarche environnementale.

L'Agence aide en outre au financement de projets, de la recherche à la mise en œuvre et ce, dans les domaines suivants : la gestion des déchets, la préservation des sols, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, la qualité de l'air et la lutte contre le bruit.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle conjointe du ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer et du ministère de l'Education nationale, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche.

LES COLLECTIONS
DE L'ADEME

ILS L'ONT FAIT
L'ADEME catalyseur : Les acteurs témoignent de leurs expériences et partagent leur savoir-faire.

EXPERTISES
L'ADEME expert : Elle rend compte des résultats de recherches, études et réalisations collectives menées sous son regard.

FAITS ET CHIFFRES
L'ADEME référent : Elle fournit des analyses objectives à partir d'indicateurs chiffrés régulièrement mis à jour.

CLÉS POUR AGIR
L'ADEME facilitateur : Elle élabore des guides pratiques pour aider les acteurs à mettre en œuvre leurs projets de façon méthodique et/ou en conformité avec la réglementation.

HORIZONS
L'ADEME tournée vers l'avenir : Elle propose une vision prospective et réaliste des enjeux de la transition énergétique et écologique, pour un futur désirable à construire ensemble.

EXPERTISES

POTENTIELS D'EXTENSION DE LA CONSOMMATION COLLABORATIVE POUR RÉDUIRE LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

Résumé

La consommation collaborative est définie comme un échange entre particuliers et à des fins d'usage, d'un bien ou d'un service. Cet échange peut être marchand ou non, en ligne ou hors ligne, impliquant ou non un transfert de propriété. La consommation collaborative possède une logique horizontale qui la différencie des modèles classiques d'échange. Le covoiturage, l'échange de logements ou encore la revente de biens d'occasion en sont des exemples connus.

Fondée sur l'aspect d'échange de particulier à particulier, la consommation collaborative connaît ces dernières années un essor significatif. Cependant, les acteurs qui la portent et la structurent restent souvent méconnus. De plus, si certaines initiatives de consommation collaborative semblent intuitivement générer des bénéfices environnementaux, il demeure difficile de tirer une conclusion générale sur la performance environnementale de la consommation collaborative sans évaluer de manière spécifique ses différentes formes.

L'objectif de l'étude *est d'identifier les facteurs permettant un développement soutenable de ces nouvelles initiatives. Pour cela, elle répond aux questions suivantes :*

- quelles sont les formes de la consommation collaborative ?

- que sera la consommation collaborative de 2030 ?

- quels sont les impacts environnementaux de la consommation collaborative ?

- quels sont les potentiels de réduction des impacts environnementaux de la consommation collaborative ?

ADEME
Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER
MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE, DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE

www.ademe.fr