

Sept experts nous parlent de l'économie collaborative

Rapport de compilation des interviews d'experts

Contexte

Le CFDD a mis sur pied un groupe de travail « Modèles Economiques Innovants », qui a décidé de se pencher sur l'économie collaborative et l'économie du partage. Deux lunch-débats ont ainsi été organisés durant l'année 2016 :

- Un [premier lunch-débat](#), organisé le 31 mai 2016, avait pour objectifs de présenter brièvement ces modèles économiques ainsi que les liens qu'ils peuvent avoir sur le développement durable, et de voir les tendances en cours.
- Un [second lunch-débat](#), organisé le 4 octobre 2016, a permis aux membres du Conseil de présenter leur point de vue sur des questions précises formulées à l'avance sur l'économie collaborative et le développement durable.

Sur base de ces réflexions, le Conseil a remis un avis d'initiative, voté à l'unanimité le 8 mars 2017. Il peut être consulté [via ce lien](#).

Le groupe de travail a ensuite chargé le secrétariat du conseil de réaliser une série d'interviews d'experts en économie collaborative et du partage en vue d'avoir une vue plus claire sur la définition de ces concepts, leurs impacts potentiels sur le développement durable, les exemples à suivre ou à éviter etc. Voici un canevas de questions posées lors de ces interviews :

1. Comment définissez-vous le concept d'économie collaborative et pourquoi le définissez-vous de la sorte ?
2. Si possible, pouvez-vous donner des exemples connus qui en font partie ou pas ? Pourquoi pensez-vous que ces exemples sont tellement connus ? Pourriez-vous également donner des exemples d'initiatives qui ne pourraient pas faire partie de ce concept ?
3. À quelles conditions l'économie collaborative constitue-t-elle un exemple de production ou de consommation durable ? Pourquoi ?
4. Quels critères utiliseriez-vous pour déterminer si une plateforme ou une initiative faisant partie de l'économie collaborative est durable ou non ? Pourquoi optez-vous pour ces critères ?
5. Pourriez-vous me donner des exemples de cas positifs d'économie collaborative d'un point de vue de durabilité, et expliquer pourquoi ?
6. Pensez-vous que l'économie collaborative peut réduire la pression environnementale liée aux transports, au logement et à l'alimentation ? Pourquoi ?

Sept experts nous parlent de l'économie collaborative

7. Connaissez-vous de bons exemples de mesures (réglementaires, standardisation, campagnes de sensibilisation...) dans votre pays ou à l'étranger, qui sont arrivées à stimuler le développement durable de l'économie collaborative ? Si vous connaissez la situation belge, pensez-vous que ces exemples pourraient être transposés en Belgique, et pourquoi ?

Rapport

L'objectif de ce rapport est de faire une compilation structurée d'interviews réalisées auprès de différents experts dans le cadre des travaux du groupe de travail « Modèles Economiques Innovants » du CFDD sur l'économie collaborative.

Les opinions exprimées sont celles des experts et ne reflètent pas nécessairement le point de vue du CFDD ou de ses membres.

Les personnes interviewées sont :

- JS: [Juliet Schor](#), Boston College, le 04/05/2017
- ChCh: [Christophe Charlot](#), Trends/Tendances, le 05/05/2017
- KF: [Koen Frenken](#), Universiteit Utrecht, le 08/05/2017
- RDL : [Rogier De Langhe](#), UGent, le 10/05/2017
- AM : [Angelo Meuleman](#), Taxisop, le 17/05/2017
- PhD : [Philippe Defeyt](#), Economie Prospective Club, le 19/05/2017
- MG : [Marguerite Grandjean](#), OuiShare, le 19/05/2017

Les questions posées durant les interviews ont été déterminées par le groupe de travail durant sa réunion du 31/03/2017, et parfois adaptées par le secrétariat en cours d'interview.

1. Le concept de l'économie collaborative (et du partage)

Il y a un point sur lequel tous les experts interviewés sont d'accord : le concept d'économie collaborative est vaste et est interprété de manière très différente par la plupart d'entre eux. Il y a donc un réel besoin de définition commune, et d'acceptation de cette définition.

La relation entre les parties participant aux transactions au moyen d'une plateforme semble cruciale. A côté de cela, plusieurs experts ont fait la distinction entre l'économie collaborative et l'économie du partage, tandis que d'autres utilisent indistinctement ces deux termes. La plupart insistent également sur la différence de finalité des plateformes : celles qui ont un objectif principal d'ordre financier, et les autres. Enfin, la distinction entre le partage de biens et le partage de services est souvent mise en avant.

JS: Au début, ce concept couvrait un large périmètre d'activités, des petites communautés non lucratives aux grandes plateformes telles que Airbnb. Des critiques sont ensuite survenues par rapport aux grandes plateformes : ce qu'elles font n'a rien à voir avec l'économie du partage. On a également constaté une évolution de l'usage de ces plateformes. Prenons l'exemple d'Airbnb : au

Sept experts nous parlent de l'économie collaborative

début, c'étaient des chambres inoccupées dans une habitation qui étaient principalement proposées ; maintenant il s'agit surtout d'habitations inoccupées.

Le terme « partage » a souvent une meilleure connotation que lorsqu'il y a du profit à la clé. Dans ce dernier cas, je préfère l'appellation « économie de plateforme ». On peut également distinguer la consommation collaborative, le travail collaboratif, la seconde main...

KF : Pour moi, l'économie du partage, ce sont des consommateurs/citoyens qui se prêtent ou louent des biens. On le faisait auparavant avec la famille et les amis. Maintenant on le fait avec des étrangers, au moyen des plateformes, qui nous permettent de mettre en relation et créer une certaine confiance entre inconnus. Un propriétaire d'un bien laisse donc les autres l'utiliser lorsqu'il n'en a pas l'usage. Il s'agit principalement du partage de maisons, de voitures ou de trajets en voiture (covoiturage), mais cela peut s'organiser avec des livres, vêtements, outils etc. Pour moi, l'économie collaborative est plus large que l'économie du partage et comprend le marché de la seconde main, et l'échange de services (transport, cuisine, etc.). On peut également y lier les modèles économiques tels que l'économie de la fonctionnalité.

PhD : L'économie collaborative consiste à mettre en lien des acteurs économiques au moyen de plateformes, qui captent une partie de la valeur ajoutée créée. On y retrouve donc Uber, Deliveroo etc. Il faut qu'il y ait une relation économique. Je vois deux grandes catégories différentes : celles qui vont mobiliser des biens déjà existants et en organiser le partage (type Airbnb), et celles qui vont s'axer autour de services (type Deliveroo). Notons que je n'aime pas le terme d'économie collaborative, car elle s'apparente souvent plus à de l'exploitation qu'à de la collaboration.

RDL : La définition que je trouve la plus intéressante est de ne pas considérer le partage de biens au sein d'un processus économique, mais plutôt le partage du processus en lui-même. Le cœur de ces modèles est constitué par les plateformes. Avec celles-ci, la distinction entre consommateur et producteur disparaît. Production et consommation, droits et obligations y sont ainsi partagés. Cela change les règles sociétales. Le processus de production est donc partagé au moyen de la plateforme, et que des incitants financiers y soient liés ou non n'est selon moi pas la question principale. Ce n'est par ailleurs pas blanc ou noir : il y a toute une gamme de modèles intermédiaires, où les aspects financiers jouent un rôle plus ou moins important. Si l'on prend l'exemple des plateformes où des particuliers cuisinent pour d'autres, il est difficile à imaginer qu'ils fassent cela uniquement pour gagner de l'argent, au vu des faibles montants en jeu. Il y a donc d'autres raisons, telles que l'envie de participer à la société, le développement de ses compétences, etc. , qui constituent des motivations souvent beaucoup plus fortes.

AM : L'économie du partage consiste à bénéficier de l'usage d'un bien, sans en être propriétaire, que ce soit avec ou sans modèle économique (j'inclus donc les bibliothèques dans ce concept). Ce qui diffère entre l'économie du partage et l'économie collaborative, c'est que dans ce dernier cas il n'y a pas que des liens entre particuliers et plateformes, mais également entre individus/pairs, qui restent alors propriétaires des biens en question. Ainsi, parmi les services proposés par Taxistop, on retrouve Cambio, qui est de l'économie du partage (Cambio est propriétaire de la flotte) ; CozyCar (partage de véhicules entre particuliers) est de la consommation collaborative (pas de l'économie collaborative car il n'y a pas de business model). Des initiatives telles que CarAmigo (société externe à Taxistop) où



Sept experts nous parlent de l'économie collaborative

les particuliers restent propriétaires des véhicules, mais où la plateforme est basée sur un business model, peuvent être considérées comme de l'économie collaborative.

MG : Il y a deux façons de définir l'économie collaborative. La première concerne toutes les pratiques qui se font en mode horizontal, c-à-d de pair à pair, via des communautés. La façon un peu plus concrète de la définir est de la répartir en 4 sous-catégories : la consommation collaborative (biens et services distribués entre pairs), la production collaborative (fab labs, ...), la gouvernance collaborative (ex : Loomio) et le financement participatif (crowdfunding).

ChCh : Pour moi, l'économie collaborative est un terme fourre-tout dans lequel on va retrouver différents concepts. Il s'agit selon moi d'un modèle entre particuliers qui se rendent des services contre rémunération ou pas. Ce qui est donc important, c'est que les particuliers deviennent concurrents des acteurs traditionnels. Il y a deux tendances dans ce modèle : il y a d'un côté une vision très « pure » et qui tente de s'éloigner du capitalisme, avec des initiatives ayant pour objectifs de retisser du lien, de mieux consommer – j'appelle cela l'économie du partage – et d'un autre côté ce que j'appelle l'économie des plateformes, permettant aux particuliers d'entrer en contact entre eux via les outils du numérique.

2. Durabilité de ces modèles

A la question de savoir si, et dans quelle mesure, ces modèles peuvent avoir un impact sur le développement durable, les différentes personnes interrogées ont des avis très divergents. Si certains voient dans ces modèles une solution d'avenir, permettant de créer de la valeur de manière distribuée et en réduisant fortement les impacts environnementaux, d'autres ont l'impression que c'est tout le contraire qui est en train de se produire : augmentation importante de l'empreinte environnementale, pression sur les travailleurs, revenus très faibles, etc. Tous semblent néanmoins d'accord sur le fait que le partage de biens peut avoir un effet environnemental positif, à condition entre autres qu'il s'agisse de biens existants et sous-utilisés.

Un point de vue est également partagé par tous : il y a un manque crucial de données (publiques) et d'études (indépendantes) sur les impacts directs et indirects. En effet, ces modèles sont encore trop récents, sont en perpétuelle évolution, et les données collectées le sont par des plateformes, et ne sont en général pas rendues publiques.

La dimension temps est également importante. Ce n'est pas parce qu'une initiative n'est pas durable à court terme, qu'elle ne le sera pas à long terme, et *vice versa*.

Lors du passage à une échelle plus grande, il semblerait par ailleurs que les objectifs sociétaux initiaux d'une initiative ne soient pas toujours rencontrés par la suite.

ChCh : Beaucoup d'initiatives vont dans le sens du développement durable en misant sur le partage, la réutilisation etc. Il faut donc soutenir ces aspects environnementaux, lutter contre l'obsolescence programmée, ... En même temps, il faut lutter contre les grandes plateformes qui se développent en utilisant une armada de free lancers mal payés etc. Il faut donc des critères écologiques et sociaux. Piggybee (transport de biens par des particuliers qui vont à l'endroit voulu, sans contrepartie), Peerby (prêt entre voisins) et Blablacar (covoiturage pour les longs trajets sur base de partage de frais)



Sept experts nous parlent de l'économie collaborative

constituent des exemples positifs à mes yeux. En termes environnementaux, je pense également que cela aura un impact positif, même si l'on manque d'études à ce sujet.

MG : Cette question demande un regard subtil. Au départ, on a dit que l'économie collaborative était vertueuse tant en termes sociaux qu'environnementaux. Mais on se rend compte maintenant que ce terme regroupe beaucoup d'initiatives très différentes. L'impact social positif du partage et de la collaboration n'est pas toujours réalisé. En termes environnementaux, le fait d'avoir une production locale décentralisée ne change rien aux besoins logistiques. Des groupes alimentaires locaux risquent ainsi de créer plus de besoins de transports par camion par rapport aux achats centralisés dans les supermarchés. La logistique est un des enjeux de l'économie collaborative de demain. En revanche, il y a pas mal d'études, entre autres de l'OCDE, montrant qu'on pourrait diminuer substantiellement les émissions de CO₂ liées aux transports via les taxis autonomes électriques. On en est au début des études sur les impacts environnementaux de ces modèles, on n'a donc pas encore d'idée précise à ce sujet.

JS : Beaucoup de ces plateformes prétendent avoir un impact environnemental positif. Il est communément accepté qu'utiliser des capacités sous-utilisées entraîne une diminution de l'empreinte écologique. Mais on ne peut pas ainsi tirer une conclusion générale. Lorsque la création du bien en question a un impact écologique très important, le partage a du sens. C'est l'idée derrière le concept d'Airbnb : il ne nécessite pas la nouvelle construction d'immeubles, mais utilise les capacités sous-utilisées. Il y a très peu de recherche sur ce sujet. En effet, il n'y a pas de réel domaine d'études à ce sujet dans les universités. Il y a peu de données disponibles, car elles sont souvent la propriété des plateformes, et celles-ci agissent par ailleurs à petite échelle ; il est dès lors difficile d'extrapoler les résultats. Il est par ailleurs difficile de mesurer l'impact environnemental de ces initiatives : la plupart de ces plateformes offrent des alternatives moins chères que ce qui existait avant leur apparition, ce qui rend les services plus accessibles. Ainsi, Airbnb, en rendant les voyages moins chers, contribue à voyager plus. Je serais surprise que les études ne montrent pas qu'Airbnb entraîne une augmentation de l'empreinte écologique ! Les plateformes de partage de trajets (carpooling) sont également intéressantes et en plein développement aux Etats-Unis. Les questions à se poser sont : les véhicules utilisés sont-ils plus ou moins efficaces en termes énergétiques que les taxis qu'ils sont supposés remplacer ? Quelle est leur complémentarité vis-à-vis des transports en commun (pour le first et last mile) ? Une étude récente a montré que ces plateformes entraînent un mouvement important des transports en commun vers l'utilisation de la voiture. Etant donné que le carpooling permet de passer de l'autosolisme au partage de trajet, cela devrait en partie compenser cet effet négatif. Le logement et le transport seront les deux principaux secteurs où il peut y avoir des impacts environnementaux importants.

AM : La plupart des exemples d'économie du partage sont plus durables que leur alternative traditionnelle. C'est dans le secteur du tourisme qu'on peut trouver le plus d'exemples contraires. Airbnb participe ainsi au boom des déplacements touristiques, mais aussi à la montée des prix des logements en ville. En termes environnementaux, la plupart des exemples d'économie du partage qui me viennent à l'esprit sont positifs. Pour ce qui est de l'effet rebond, il existe certainement (entre autres dans le domaine du tourisme), mais il ne faut pas non plus être trop pessimiste ou négatif. Mais afin de déterminer si une initiative est durable, il faut au préalable que les données soient



Sept experts nous parlent de l'économie collaborative

disponibles pour la recherche. Une plateforme ne peut pas dire qu'elle est durable si des chercheurs ne peuvent pas disposer des données pour vérifier cela de manière indépendante. On dispose dès lors de très peu d'études empiriques. Une étude propre de Cambio montre que ses utilisateurs, étant donné qu'ils ne possèdent pas ou plus de voiture, réfléchissent plus à leur mobilité, et on assiste à plus de déplacements à vélo et en transports en commun. Mais ce serait mieux si des chercheurs externes pouvaient faire ce type d'étude. On voit ainsi que le « free-floating car sharing¹ » attire beaucoup d'utilisateurs des transports en commun. A court terme, cela ne semble donc pas durable ; mais on a également besoin d'études sur le plus long terme, car ce système pourrait amener d'autres développements, par exemple avec les transports en commun, avec les taxis... qui permettraient de se passer de voitures individuelles, et ainsi de favoriser un shift vers la marche, le vélo et les transports en commun.

RDL : L'avantage des processus partagés est l'utilisation de ressources sous-utilisées (les ressources pouvant être des connaissances, des biens...). Les plateformes permettent de ne plus forcément démarrer une entreprise pour se lancer dans une activité. Le fait d'utiliser des ressources qui autrement seraient inutilisées permet de réduire les coûts, les déchets etc. C'est donc pour moi une condition de durabilité. Mais attention, c'est un processus évolutif. Ce n'est pas parce que l'économie collaborative est ou n'est pas durable aujourd'hui, qu'il en sera de même dans 5 ans. Cela dépendra de beaucoup de facteurs qu'on ne connaît pas encore, de la réglementation, du développement de l'économie circulaire, etc. Il ne faut par ailleurs pas oublier que la sous-utilisation de ressources est analysée à partir de la situation existante. Les utilisateurs de plateformes pourraient « gonfler » leurs capacités pour pouvoir les mettre à disposition via des plateformes (par exemple, des habitations plus grandes pour louer via Airbnb...). Cela dépendra des incitants et donc de la réglementation.

KF : En termes purement environnementaux, l'économie du partage a probablement un impact positif, et certainement dans le secteur de la mobilité ; il y a eu des études qui montrent cela. On a besoin de moins de biens, donc moins de matières et d'énergie. Néanmoins, il y a l'effet rebond : l'économie du partage permet de faire des économies, et la question est de savoir ce que font les gens avec cet argent. On ne sait pas à quel taux s'élève cet effet, mais en tout cas moins de 100%. Par ailleurs, ces modèles peuvent créer un effet de levier pour les entreprises. Celles-ci pourraient profiter des plateformes existantes pour louer leur matériel. Pour l'utilisateur, que la voiture louée provienne d'un autre particulier ou d'une entreprise, cela ne change rien. Mais cela signifie que les entreprises vont commencer à concevoir leurs produits différemment, de sorte que ceux-ci puissent facilement être loués, réparés, et recyclés en fin de vie. L'économie du partage peut donc être un tremplin pour l'économie de la fonctionnalité, et c'est là que pourraient apparaître de véritables gains environnementaux. Les plateformes permettent par ailleurs à leurs utilisateurs de s'organiser, éventuellement via une plateforme différente (ex : les free lancers peuvent se regrouper via une plateforme comme Facebook ; les utilisateurs de plateformes de car sharing peuvent se regrouper et demander, par exemple, d'avoir des véhicules électriques...). Cela peut aussi apporter des modifications sociétales : individuellement, il est cher d'acquérir un véhicule électrique, mais les

¹ Car sharing dans lequel l'utilisateur peut prendre et déposer a voiture n'importe où dans un certain périmètre, évitant l'obligation de devoir faire l'aller et le retour au point de départ.

Sept experts nous parlent de l'économie collaborative

grandes plateformes, sous la pression de leurs utilisateurs, peuvent en acheter un grand nombre à des conditions financières nettement plus favorables. Notons également que les plateformes peuvent être positives pour les grands événements (festivals...), pour les catastrophes, etc.

KF : A côté de cela, il y a les aspects sociaux. Le côté positif est que les gens ayant de faibles revenus peuvent malgré tout utiliser des biens de manière temporaire. Mais le problème est qu'une grande partie du chiffre d'affaire se fait avec le partage de biens qui ont le plus de valeur, à savoir les habitations. Or, ce sont principalement les personnes à revenu élevé qui en sont propriétaires et peuvent mettre leur bien en location ; ce sont également elles qui peuvent voyager beaucoup, et à meilleur prix grâce aux plateformes. Airbnb peut même avoir un effet pervers sur les personnes à faible revenu, en faisant monter les loyers dans les zones les plus touristiques. Piketty a constaté que ces 30 à 40 dernières années, les personnes disposant du capital, et surtout immobilier, ont vu leurs richesses augmenter. Ce phénomène est à présent renforcé via l'économie du partage. Ceci peut facilement être corrigé, via des taxes sur les propriétés immobilières. Le fait que les personnes les plus précarisées n'aient pas toujours accès aux nouvelles technologies n'est selon moi que transitoire. Le souci est que ces personnes commenceront plus tard que les autres à utiliser les plateformes, avec pour conséquence qu'elles ne bénéficieront pas encore de la confiance des autres utilisateurs, ce qui crée des inégalités. De plus, il y a des discriminations qui se font (selon la consonance du nom, le quartier de résidence etc.), ce qui n'était pas ou moins le cas dans les magasins de l'économie traditionnelle.

PhD : Considérons les dimensions économique, sociale, environnementale, et ajoutons-y la dimension culturelle. Je ne vois pas vraiment ce que ces modèles changent par rapport aux enjeux d'aujourd'hui. Il y a par ailleurs un immense effet rebond. Airbnb par exemple entraîne un besoin de plus de logements. Dans le présent, cela ne permet pas de répondre aux enjeux (entre autres la diminution de la pression environnementale). Cela peut même aggraver la situation actuelle. Je suis donc très sceptique par rapport à ces développements. Si l'on ajoute l'aspect culturel (plus le temps de vivre, plus de liens...), ces modèles constituent le contraire du développement durable. Enfin, j'estime qu'on oublie souvent de se projeter dans le futur. On pourrait ainsi greffer sur cette projection une réflexion sur le développement durable ; je pense par exemple aux flottes de voitures partagées et autonomes. On pourrait ainsi aller vers des modèles positifs en termes de développement durable.

3. Critères pour juger de la durabilité des initiatives

Cette question est visiblement difficile. La plupart des experts l'ont donc plus ou moins éludée. Il ressort néanmoins que ces critères écologiques et sociaux ne peuvent pas être définis de manière générale, mais plutôt par secteur. Ils doivent permettre d'identifier le greenwashing.

Il y a deux secteurs dans lesquels on retrouve potentiellement les modèles durables les plus porteurs : le logement et le transport.

PhD : Il faut se poser la question du sens dans lequel vont les activités. Si des personnes qui se déplaçaient en transports en commun utilisent à présent Uber, en termes environnementaux, on y perd. On peut en revanche assister à une dynamique intéressante en termes économiques si les nouvelles plateformes font évoluer dans un sens positif la qualité des services (c'est le cas d'Uber qui



Sept experts nous parlent de l'économie collaborative

a permis une amélioration de la qualité des services rendus par les taxis). Sur les aspects sociaux, c'est souvent assez négatif, même si certains cas sont plus positifs, comme Deliveroo qui a appliqué le système de SMARt. C'est une dérive structurelle de notre société actuelle : les conditions de travail de certains sont détériorées pour améliorer la qualité de vie de ceux qui ont les moyens. Je pense que des plateformes qui sont (quasi) dans la sphère non marchande, où seuls les frais de fonctionnement sont couverts, ont en termes sociaux un tout autre intérêt que celles dont l'objectif est de capter la plus grande partie possible de la plus-value créée au sein d'une chaîne de valeur économique. Tout ce qui favorise des rapprochements au niveau local est plus positif que les grandes structures, qui en plus sont rarement basées dans notre pays ; ceci renvoie à la question de la fiscalité, mais là je pense qu'on va dans la bonne direction : taxer les revenus dans le pays où ils ont été générés.

JS : Le premier critère que j'utiliserais est l'empreinte carbone. Ensuite, le taux d'augmentation du tourisme lié à Airbnb et aux autres plateformes comparables, et les impacts écologiques locaux qui y sont liés (consommation d'eau, d'énergie, pollution de l'air...). D'un point de vue social, il y a de nombreux impacts. Il y a la « race to the bottom » de la « Gig labour », l'augmentation du travail précarisé... On a constaté que les plateformes sont un plus pour les personnes ayant un emploi régulier ou étant pensionnées et utilisant l'économie collaborative comme source de revenus complémentaires. Par contre, pour les personnes qui dépendent des plateformes pour leurs revenus principaux, ce n'est certainement pas un système durable. Notons également que cela dépend beaucoup de ce qui se passe sur le marché du travail conventionnel du secteur en question : s'il s'agit d'un mauvais marché du travail, cela attire les travailleurs vers les plateformes. En revanche, s'ils ont beaucoup de bonnes opportunités en dehors des plateformes, les plateformes devront leur fournir de bonnes conditions. Il faut également regarder tous les stakeholders : les utilisateurs d'Airbnb, qu'ils soient propriétaires du bien ou locataires, apprécient la plateforme ; en revanche, leur voisinage apprécie nettement moins. Il y a le même phénomène avec Uber, qui rend les rues moins sûres pour les cyclistes. Les plateformes externalisent donc des coûts sur leurs non-utilisateurs.

MG : Cela a été beaucoup discuté en France suite au [rapport Terrasse](#), avec l'idée d'émettre un label pour identifier les plateformes collaboratives. Personnellement, je ne suis pas pour car de nombreuses plateformes ne se revendiquent pas d'un courant ou d'un label comme celui de l'économie solidaire, de l'économie collaborative, de l'économie circulaire, etc. Par contre, j'estime qu'il est important de dialoguer avec les plateformes, que les parties prenantes doivent avoir leur mot à dire sur ce qu'elles attendent de la plateforme. Je pense donc que le rôle de l'organisation dans ces aspects est au moins aussi important que celui de l'Etat.

4. Rôle des autorités et exemples de mesures

Sur cet aspect, les experts semblent d'avis que les autorités ont un rôle à jouer en termes d'aiguillage des activités, mais doivent veiller à ne pas les freiner. Les avis sur la manière d'encadrer ces activités sont à nouveau assez divergents, même si une approche par des « plafonds » semble généralement privilégiée (nombre de nuitées, nombre de repas maximum...). Ces plafonds devraient être définis par secteur et être ajustables. L'objectif de ces plafonds est de limiter les impacts négatifs. Le principe de base au sein d'un secteur est que tout le monde doit être traité de manière équivalente. La concurrence déloyale doit donc être combattue.



Sept experts nous parlent de l'économie collaborative

Si l'on prend l'exemple de la loi belge sur l'économie collaborative, relativement pionnière en la matière, certains l'estiment inefficace et discriminatoire, tandis que d'autres la jugent positive, car elle apporte de la clarté dans un paysage fiscal auparavant ambigu. L'idée de pouvoir expérimenter de nouvelles réglementations a par ailleurs été soulevée. L'importance de la mise à disposition des données a également été mise en avant.

Les autorités, du niveau fédéral jusqu'au niveau communal, peuvent également innover en vue d'améliorer les services dans des bonnes conditions de durabilité (par exemple en mettant en place leur propre plateforme).

Des mesures de soutien aux plateformes sans but lucratif seraient également nécessaires.

Enfin, plusieurs experts ont insisté sur l'importance de se projeter dans le futur afin de déterminer quelle sorte d'économie collaborative on veut, et de tenir compte du caractère évolutif de ces modèles.

KF : L'économie du partage a beaucoup d'impacts positifs et négatifs sur la société. Les autorités doivent regarder ces effets un par un et voir comment elles peuvent répondre aux effets négatifs. Le fait que les rémunérations ne soient pas taxées, créant une concurrence déloyale, est le premier point auquel il faut s'attaquer. Le plus important à mon avis est que les autorités ne créent pas des règles pour les plateformes telles qu'elles sont maintenant, car elles vont encore beaucoup évoluer. Il y a par exemple des mouvements de plateformes coopératives, de blockchain platforms, de plateformes communales, qui peuvent encore se développer. Si les autorités établissent des règles en visant les plateformes commerciales, mais que ces règles s'appliquent indistinctement à toutes les plateformes, le développement de plateformes plus positives d'un point de vue sociétal peut être entravé. Par ailleurs, les autorités peuvent utiliser des plateformes elles-mêmes, et donc choisir celles qu'elles préfèrent (ex : BlaBlaCar, mais pas Uber). Enfin, elles peuvent développer leur propre plateforme (par exemple au niveau d'une commune). Je ne prendrais en tout cas pas trop vite des règles trop rigides. Par exemple, pour Airbnb, il faut des règles pour réduire les impacts locaux en termes de bruit, de sentiment d'insécurité, etc. Il est intéressant de voir que la Belgique a introduit une taxation des revenus de l'économie collaborative, avec pour objectif de clarifier la situation, mais également d'encourager ce modèle au moyen d'une fiscalité avantageuse. Mais j'ai des doutes quant à sa mise en œuvre : il est difficile de savoir qui est actif sur quelle plateforme. Par ailleurs, en tant qu'économiste, je trouve cela étrange que si je demande un service par téléphone ou via une plateforme électronique, le prestataire ne soit pas taxé de la même manière ; cela entraîne une concurrence déloyale... que la loi veut justement combattre ! Les principales réglementations qui existent consistent à fixer un plafond, comme un montant maximum, un nombre maximum de nuitées, etc. Cela permet en partie de régler le problème de la concurrence déloyale entre acteurs des plateformes et indépendants. Cela permet de ne pas en faire un réel business, cela diminue les inconvénients pour le voisinage etc. Il s'agit d'une sorte de compromis pour ne pas décourager l'économie collaborative, tout en ne laissant pas faire n'importe quoi.

PhD : Je suis partisan d'un Etat qui joue son rôle de régulateur, qui redistribue... Mais un Etat, pas plus que quiconque, n'est pas en mesure de déterminer quelles activités vont devenir intéressantes. Il n'y a donc pas de raison de traiter différemment les revenus en fonction de leur source. Pourquoi



Sept experts nous parlent de l'économie collaborative

quelqu'un faisant une activité à titre complémentaire est-il taxé différemment d'un travailleur inscrit sur une plateforme ? Tout le monde doit jouer avec les mêmes règles, qu'elles soient sociales, fiscales ou sectorielles. Par exemple, s'il faut des règles en termes de transport de personnes, il faut qu'elles soient les mêmes pour tous les acteurs. En revanche, ces règles doivent être fondées (je me pose par exemple des questions quant à l'obligation vestimentaire des chauffeurs de taxis). Les revenus doivent être traités de manière équivalente. La loi De Croo n'a donc pour moi pas beaucoup de sens. Les réglementations empêchant d'utiliser Airbnb pour louer des biens de manière structurelle me paraissent en revanche un bon exemple. En conclusion, il faut se projeter dans l'avenir. Les autorités devraient être plus volontaristes pour mobiliser ce que ces innovations apportent, en vue de les généraliser au bénéfice de tous. Les sociétés de transport en commun auraient ainsi avantage à investir le domaine des flottes partagées.

AM : En termes de réglementation, la Belgique est pionnière en termes de fiscalité. Dans d'autres pays il y a plutôt de bonnes réglementations au niveau des villes. Berlin a ainsi été une des premières villes à instaurer des limitations pour Airbnb (60 nuitées par an). Au début, c'était perçu comme une réglementation allant à l'encontre de l'innovation, mais je trouve cela plutôt positif car le but était de conserver la maîtrise des prix des logements. Notons que l'économie du partage est souvent vue comme une fin en soi, alors que ce n'est qu'un moyen de poursuivre un objectif. Il est clair que la réglementation actuelle est souvent inadaptée à la réalité car elle a souvent été développée sur base de la possession ou de la location, mais pas du partage. Si l'on prend l'exemple des Services d'Echange Locaux, la logique actuelle voudrait que ces services soient taxés. Tant que cela restait à petite échelle, on n'y a jamais porté trop d'attention, mais maintenant qu'il y a des acteurs internationaux de grande taille qui se lancent là-dedans, les autorités commencent à regarder cela de plus près. Aujourd'hui, on se heurte à la législation avec nos chauffeurs bénévoles pour la Centrale des Moins Mobiles. En effet, il n'y a pas de différence entre les remboursements de frais, et les revenus. La réglementation n'est en effet pas adaptée au cas des particuliers qui offrent ce service sans objectif lucratif. Le nouveau cadre fiscal de l'économie collaborative offre une certaine clarté, mais ce n'est pas toujours évident : qu'est-ce qui tombe sous ce nouveau cadre ou pas ? Les autorités ont par ailleurs un rôle à jouer en termes de mise à disposition des données et informations. Elles pourraient par exemple dire aux différents opérateurs : « vous pouvez utiliser l'infrastructure, mais vous devez partager vos données ».

RDL : Le mauvais exemple, à ne pas suivre, est celui de la réglementation mise en place à Bruxelles pour Airbnb. Les personnes voulant y partager un bien doivent remplir énormément de formalités, payer plusieurs taxes, avant de pouvoir partager leur chambre ou appartement. Le problème est que le système n'est finalement avantageux que pour les personnes mettant beaucoup de biens en partage, car il y a des économies d'échelle, et les coûts de transaction sont proportionnellement plus faibles pour eux, puisque toutes ces démarches doivent être entreprises indépendamment du nombre de biens mis à disposition. On favorise donc clairement les entreprises, or c'est justement ce que l'on voulait éviter... Il faut veiller à ce que les aspects d'échelle ne fassent pas que ce soit uniquement des professionnels qui en bénéficient, dont la motivation est exclusivement ou principalement financière. Par contre, la législation mise en place par De Croo est plus favorable selon moi : tant qu'on ne dépasse pas un certain plafond (pour ne pas concurrencer les entreprises de manière déloyale), on peut très facilement participer à l'économie collaborative, même à petite échelle. Si on prend



Sept experts nous parlent de l'économie collaborative

l'exemple de la mobilité partagée, le plafond permet que personne ne soit incité à acheter une voiture pour en faire une activité professionnelle. Je plaide donc pour des barrières aussi basses que possible (il faudrait pouvoir participer d'une simple pression sur un bouton), mais avec une limite de revenus, de sorte à inciter les gens à utiliser les ressources sous-utilisées, et uniquement celles-ci. Par ailleurs, la réglementation doit être spécifique par secteur, et doit pouvoir évoluer, car les plateformes évoluent rapidement. Ce dont on a besoin, c'est d'expérimentation de la réglementation, afin de voir les impacts de telle ou telle législation, comment cela permet de minimiser les risques et maximiser les bénéfices de ces modèles, et voir comment les plateformes s'adaptent à cette nouvelle réglementation. Cette expérimentation doit se faire avec des contacts réguliers entre les plateformes et le régulateur. Les plateformes doivent être au courant de ce que les autorités veulent et de ce qu'elles craignent ; celles-ci doivent également comprendre la logique des plateformes. Il faut également que les citoyens, les ONG etc. soient impliqués.

JS : Les politiques des Etats-Unis pour le moment sont assez mauvaises dans ce domaine. Il y a des réglementations en vue de limiter l'activité (payer des taxes, maximum de nuitées autorisées...). Des réglementations doivent être mises sur pied, par exemple interdisant la discrimination raciale. Au niveau environnemental, il est primordial d'obliger les plateformes à rendre leurs données disponibles et transparentes pour les autorités et pour les chercheurs. L'UE pourrait jouer un rôle de pionnier dans ce domaine. Il faudrait aussi des mesures pour favoriser les plateformes sans but lucratif.

MG : Les autorités ont un rôle à jouer mais elles ne remplaceront pas les décisions prises au niveau de la direction de la plateforme. L'Etat peut interdire certaines plateformes, mais je ne pense pas que ce soit la bonne solution, car c'est aller contre le sens de l'histoire. On voit des sharing cities, comme à Séoul et Amsterdam, dans lesquelles la municipalité fait un partenariat avec les plateformes collaboratives, de préférence locales, et s'assurent ainsi par exemple que la protection sociale soit prise en charge par les plateformes, etc. Le dialogue est ainsi primordial. A Paris, la médiation avec Uber a été un échec.

ChCh : La mesure fiscale prévue par la Loi De Croo est intéressante car elle met fin à une zone de flou. Le système est assez clair. La mesure n'est pas parfaite car elle pose des questions en rapport entre autres aux indépendants complémentaires. Les acteurs de l'économie collaborative accueillent en général favorablement cette loi. Si l'on veut soutenir l'économie collaborative durable, il faudrait selon moi encourager les modèles coopératifs, soutenir les start-ups coopératives ; cela permettrait de répondre en partie aux problèmes sociaux souvent soulevés auprès des grandes plateformes

5. Gouvernance

Les questions du partage de la valeur (financière) et du pouvoir, ainsi que les questions de valeurs (morales) ont aussi abordées. Le principal inconvénient des effets de réseau est l'apparition potentielle de monopoles. Les plateformes collectent un nombre impressionnant de données concernant leurs utilisateurs, et cela leur confère du pouvoir. Il y a donc un besoin de règles au sein des plateformes pour déterminer qui détient le pouvoir, vers qui va la valeur, ...

Sept experts nous parlent de l'économie collaborative

Une autre question importante est celle du contrôle et de la confiance entre les différents utilisateurs de plateformes.

KF : Le vrai danger de l'économie du partage est qu'il s'agit d'un business model monopolistique, car c'est plus logique pour tout le monde d'aller vers la plateforme qui compte le plus d'utilisateurs. Les plateformes collectent alors un nombre impressionnant de données concernant leurs utilisateurs, données qu'elles peuvent par la suite revendre. C'est le problème de l'économie de plateformes. On a donc quelques plateformes qui disposent d'énormément de données, qu'elles vont utiliser à plus ou moins bon escient. On peut contrer cela en créant des plateformes qui ne sont pas basées sur le profit, voire pas gérées par des entreprises, mais par les autorités, des ONG, etc. Pour le moment, les plateformes concentrent beaucoup de pouvoir, mais elles peuvent également conférer du pouvoir aux utilisateurs en les regroupant autour de certains intérêts ; cela peut améliorer la durabilité de ces modèles.

AM : On constate un développement rapide des coopératives dans l'économie du partage, alors que ce développement est moins clair dans d'autres secteurs. On a vite tendance à faire une distinction entre bons et mauvais modèles, et c'est selon moi une erreur. Ce n'est pas parce qu'une plateforme a la forme de coopérative que les motivations des coopérateurs sont positives. De même, ce n'est pas parce qu'une plateforme a des objectifs entre autres financiers, que les utilisateurs n'adhèrent pas à d'autres valeurs partagées.

RDL : La question fondamentale est : qui est propriétaire de la plateforme ? Qui peut fixer les règles ? Par exemple, Uber décide à la place de l'indépendant quel trajet il doit faire et à quel prix. Il agit donc à peu près comme un employeur. Est-ce qu'une telle plateforme ne serait pas mieux gérée par les utilisateurs ? On remarque que ce type de plateforme commence à apparaître. Par exemple, à Austin, des gens ont créé un groupe Facebook pour faire du co-voiturage. On remarque donc que Uber n'est pas aussi puissant que ce qu'on peut imaginer. Les utilisateurs de plateformes sont souvent très nombreux, et on trouve donc souvent des gens qui ont les compétences informatiques pour développer entre eux une plateforme aussi bien, voire mieux que la plateforme initiale. Une autre question importante est celle du contrôle et de la confiance. On voit de plus en plus de production selon le modèle du « block chain » (en modules) et cela fonctionne souvent bien. On n'a donc plus besoin d'une structure pyramidale, avec un CEO qui contrôle tout. Toutes ces évolutions différentes se complètent et s'influencent mutuellement, et il n'y a donc selon moi pas une réglementation qui puisse être bonne pour tout.

RDL : Les plateformes permettent une prise décision plus distribuée et moins pyramidale que les modèles classiques. Il n'y a donc plus cette différence entre décideurs et exécutants. Un bon exemple est le Buurtzorg aux Pays-Bas : les personnes qui s'occupent de soigner les gens s'organisent maintenant comme ils le veulent autour de petites plateformes de 12 personnes, et tant les patients que les prestataires trouvent cela positif. Il y a moins de contrôle hiérarchique, et plus de contact social. Les plateformes permettent de bénéficier des économies d'échelle sans avoir les inconvénients des organisations pyramidales. Leur force est de combiner une échelle gigantesque, tout en s'adaptant au contexte local voir personnel (exemple : Facebook qui adapte le contenu au particulier).



Sept experts nous parlent de l'économie collaborative

MG : Ce qui est important à nos yeux, c'est la centralisation du pouvoir et la centralisation de la valeur. Dans les plateformes collaboratives classiques, surtout les plus grosses, les business models ne sont pas fondamentalement changés. Elles captent une grande partie de la valeur, et les utilisateurs et travailleurs n'ont aucune prise sur la façon dont les décisions sont prises. Il y a donc un enjeu de gouvernance qui est important. En pratique, cependant, la réalité n'est pas si simple. Cela dépend beaucoup du secteur. Lorsqu'on a demandé à des plateformes comme Airbnb et BlaBlaCar pourquoi elles ne partagent pas le pouvoir ni la valeur, il s'est avéré que leur modèle implique de passer à l'échelle et d'atteindre une masse critique colossale. Un utilisateur de ces plateformes n'entretient pas de relations fortes avec celles-ci, ce qu'il veut c'est un service. Il n'a donc pas forcément envie de s'investir dans ces plateformes. A l'autre extrémité du spectre, on a également étudié les coopératives, un moment tombées en désuétude et qui sont à présent en pleine renaissance. C'est un modèle intéressant car la gouvernance est égalitaire, mais qui a des coûts importants. Le financement est également plus difficile que dans le cas d'une plateforme privée, car on ne peut pas racheter une coopérative avec plus-value. Ce sont donc des modèles alternatifs à soutenir, mais ce n'est pas la solution ultime. Je pense qu'il faut favoriser un mix de modèles différents. Un autre modèle intéressant est ce que nous appelons le « modèle hybride », tel que La Ruche Qui Dit Oui : ce n'est pas une coopérative, ce qui permet de lever des fonds plus facilement ; néanmoins cette plateforme s'efforce de distribuer le pouvoir et la valeur de manière formelle à leurs distributeurs via des actions.

Contact :

Conseil Fédéral du Développement Durable

www.cfdd.be

02 743 31 50

mail@cfdd.be

Boulevard du Jardin Botanique 50 bte 70

1000 Bruxelles

