

ADEME&VOUS LA LETTRE **STRATÉGIE** est une lettre d'information régulière destinée aux décideurs du monde de l'environnement et de l'énergie, partenaires et contacts de l'ADEME. Chaque numéro est consacré à la présentation d'un sujet à vocation stratégique, économique ou sociologique : recherche et études, travaux de synthèse, propositions dans l'un des domaines de compétences de l'ADEME. L'objectif est de faciliter la diffusion de connaissances et d'initier réflexions et débats.



Istock

La place de la consommation collaborative dans la consommation et le potentiel de réduction des impacts environnementaux associés sont à relativiser. En effet, si certaines pratiques, comme le partage de mobilité ou le réemploi d'objets, offrent un potentiel de réduction d'impacts environnementaux intéressant, l'apport des modes de production, des technologies et des modes de vie restent déterminants pour diminuer les impacts environnementaux de la consommation des Français en 2030. En cela la consommation collaborative peut constituer un levier supplémentaire parmi d'autres, pour atteindre nos objectifs environnementaux.

LA CONSOMMATION COLLABORATIVE : UN LEVIER SUPPLÉMENTAIRE POUR ATTEINDRE LES OBJECTIFS ENVIRONNEMENTAUX DE LA FRANCE ?

La consommation collaborative (voir encadré 1 p. 2) a émergé et s'est rapidement développée ces dernières années. Elle suscite de nombreux espoirs tant économiques et sociaux (gisement de croissance, sens donné aux échanges et lien social...) qu'environnementaux. Cela étant, elle pose de nouveaux défis à l'autorité publique et aux entreprises. En effet, les questions juridiques, fiscales et relatives à la qualité des services offerts se trouvent au cœur des préoccupations de la puissance publique, comme en témoigne la publication récente d'un rapport sur le sujet¹. Ces nouvelles formes





de consommation posent également de nouvelles questions quant à leur impact environnemental. Un travail pionnier de Demailly et Novel², publié en 2014, formalise ces interrogations et propose des pistes de réflexion sur la contribution de l'économie du partage à la transition énergétique.

C'est à la suite de ces réflexions, d'une part, et des travaux prospectifs récents de l'ADEME sur l'allègement de l'empreinte environnementale de la consommation des ménages français³, d'autre part, que l'ADEME a réalisé une étude pour analyser les impacts environnementaux des pratiques collaboratives⁴ (voir encadré 2 p. 3 et 4). Il s'agit d'apprécier dans quelle mesure ces dernières peuvent permettre, comparativement aux pratiques de consommation dites conventionnelles, de réduire certains impacts environnementaux. Ce 51^e numéro de la lettre *Stratégie* présente les principaux enseignements tirés de cette étude et quelques pistes d'approfondissement de cette réflexion en cours.

LA CONSOMMATION COLLABORATIVE CONCERNE TOUS LES FRANÇAIS MAIS CERTAINS PROFILS PLUS QUE D'AUTRES...

La consommation collaborative a connu une forte expansion, à l'instar du covoiturage longue distance, presque inexistant il y a quelques années. La communauté d'utilisateurs se compte aujourd'hui en millions : 24 % des personnes âgées de 18 ans et plus utilisent le covoiturage longue distance de temps en temps⁵. Néanmoins, l'importance de la consommation collaborative est à relativiser. La part du covoiturage dans les déplacements de longue distance se serait élevée à 3 % en France en 2014⁶. Selon le Credoc⁷, le

montant issu de la vente d'objets entre particuliers s'établissait en France à 300 millions d'euros (M€) en 2013, contre 100 milliards d'euros (Md€) pour les professionnels du secteur⁸. Les achats alimentaires réalisés au sein d'une communauté d'acheteurs particuliers s'élevaient à 70 M€ en 2014, contre plus de 200 Md€ pour l'ensemble des achats de biens alimentaires des ménages. La part de la location entre particuliers représentait, en 2014, 0,7 % du marché de la location courte durée.

Contrairement à certaines idées reçues, la consommation collaborative ne s'adresse pas uniquement aux étudiants, jeunes actifs et aux urbains. Selon la motivation (économique, sociale, environnementale), la caractéristique de la transaction (gratuite ou payante) et le type de pratique, elle touche l'ensemble des Français. Néanmoins, trois profils sociodémographiques apparaissent comme particulièrement déterminants dans la propension de certains particuliers à réaliser davantage de pratiques collaboratives que le reste de la population. Ainsi, les étudiants sont plus disposés que la moyenne à effectuer des achats de biens entre particuliers. Ils sont 42 %, contre 15 % pour les retraités, à déclarer acheter au moins une fois par trimestre entre particuliers⁹. Ils sont également plus nombreux à déclarer proposer ou solliciter des services entre particuliers (83 %, contre 55 % pour les retraités). De même, les familles, à l'inverse des célibataires, sont très actives en matière de pratiques collaboratives. Le fait d'avoir des enfants semble les inciter à pratiquer ce type de consommation, notamment pour des raisons financières. Elles sont par exemple plus de 60 % à déclarer effectuer des achats ou des ventes de biens entre particuliers, contre 43 % pour les célibataires. Enfin, les personnes indiquant avoir un engagement bénévole régulier, soit 18 % des Français en 2013¹⁰, sont actives dans une multitude de pratiques liées à la consommation collaborative. Dans tous les cas, même s'il ne constitue pas la seule motivation à l'adoption de pratiques collaboratives, le motif économique explique pour une large part le passage à l'acte : 67 % des Français interrogés sur leurs motivations citent le fait de gagner de l'argent ou faire des économies, bien avant la protection de l'environnement par exemple¹¹.

LE BILAN ENVIRONNEMENTAL VARIE FORTEMENT SELON LA PRATIQUE ET L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ÉTUDIÉS

La première phase de notre étude sur les impacts environnementaux de la consommation collaborative¹² a permis de confirmer à la fois l'ampleur, même si elle reste relative, et l'hétérogénéité du phénomène de consommation collaborative, ainsi que son dynamisme. En outre, les analyses de cycle de vie

ENCADRÉ 1

LA CONSOMMATION COLLABORATIVE : DE QUOI PARLE-T-ON ?

Partant des travaux les plus récents de l'ADEME, il est proposé de définir la consommation collaborative comme l'ensemble des échanges de biens et de services entre particuliers et à des fins d'usage.

Cet ensemble ainsi défini reste vaste et hétérogène : on peut par exemple proposer une place dans sa voiture pour effectuer un trajet, louer ou prêter un outil, ou encore louer son logement pendant les vacances.

De plus, ces pratiques évoluent extrêmement rapidement. Ainsi non seulement le nombre de biens et services concernés s'accroît, mais la taille des communautés d'usagers également, sans oublier, enfin, l'imbrication croissante des pratiques dites classiques ou conventionnelles et des pratiques collaboratives. C'est ainsi par exemple que SNCF Mobilités a créé en 2014 une filiale de covoiturage, IDVROOM, afin de proposer de nouveaux services exploitant la complémentarité du transport partagé et des transports en commun.

quantitatives sur une douzaine de pratiques de consommation collaborative sélectionnées ont révélé que « le bilan environnemental » varie fortement d'une pratique à l'autre, et selon l'impact environnemental étudié (voir tableau 2, encadré 2 p. 4). Néanmoins pour certaines d'entre elles, les réductions d'impact ont été difficiles à identifier, et dans certains cas, se sont même révélées négatives c'est-à-dire qu'il a été constaté une augmentation de l'impact dû à la pratique collaborative. Toutefois, pour ces cas, la faible disponibilité des données n'a pas permis de conclure définitivement.

La première étape de l'analyse a également permis d'identifier la phase de la vie des produits qui génère le plus d'impacts (voir tableau 3 p. 5).

Ainsi, pour les voitures, par exemple, covoiturer permet potentiellement de réduire les émissions de CO₂ dans la phase d'utilisation du véhicule, qui constitue une grande partie de son bilan carbone. La production de mobilier génère ses principaux impacts en termes de consommation de matières premières lors de sa phase de fabrication. Il est donc particulièrement souhaitable qu'il ne soit pas mis au rebut avant sa fin de vie.



ENCADRÉ 2

ÉTUDE DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX DES PRATIQUES COLLABORATIVES : DÉMARCHE, MÉTHODE ET PÉRIMÈTRE D'ANALYSE

L'analyse des impacts environnementaux des pratiques collaboratives a été réalisée en quatre phases :

- en premier lieu, un état des lieux des pratiques collaboratives potentiellement porteuses de réductions d'impacts environnementaux a été réalisé, et ce potentiel analysé de façon qualitative ;
- en second lieu, l'impact environnemental d'une douzaine de pratiques sélectionnées pour leur potentiel de réduction d'impact *a priori* et pour leur importance en termes de diffusion dans la société française (voir tableau 1 ci-dessous) a été évalué au niveau microscopique à l'aide d'ACV[®]. Selon la disponibilité des données, un degré d'incertitude est associé à chacun des résultats.

Pour chacune des pratiques retenues, au niveau d'une unité de service rendu (par exemple, pour la

mobilité, « fait pour une personne de parcourir un kilomètre »), un bilan environnemental comparatif a été réalisé entre la pratique collaborative et la pratique conventionnelle à laquelle elle se substitue. Cela a permis de quantifier les potentiels de réduction d'impacts directs des pratiques collaboratives en question, relativement aux pratiques conventionnelles auxquelles, par hypothèse, les premières se substituent. La pratique conventionnelle substituée est soit une pratique précise identifiée (par exemple, dans le cas du réemploi, on suppose que l'alternative est d'acheter le bien neuf), soit la pratique moyenne observée (par exemple, pour les transports, la pratique collaborative est comparée à la pratique moyenne du passager français). Pour illustration, des exemples de résultats ainsi que les impacts environnementaux observés sont consignés dans le tableau 2 p. 4.

TABLEAU 1

PRATIQUES COLLABORATIVES RETENUES

MOBILITÉ	Covoiturage longue distance
	Covoiturage courte distance
	Location de voitures entre particuliers
LOGEMENT	Mise à disposition de logement sur courte période en France
	Mise à disposition de logement sur courte période à l'étranger
	Colocation de proximité
BIENS ALIMENTAIRES	Circuits courts dont communautés d'acheteurs locaux
BIENS MEUBLÉS	Réemploi de mobilier
	Réemploi d'équipement électroménager
	Réemploi d'équipement audiovisuel de loisirs
	Location entre particuliers de matériel de bricolage
	Location entre particuliers de matériel de jardinage
	Réemploi de vêtements





TABLEAU 2

BILAN ENVIRONNEMENTAL D'INITIATIVES DE CONSOMMATION COLLABORATIVE COMPARÉES AUX PRATIQUES CONVENTIONNELLES DE RÉFÉRENCE*

INITIATIVE	RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE	TOXICITÉ HUMAINE	ACIDIFICATION DE L'AIR	ÉCOTOXICITÉ AQUATIQUE	ÉPUISEMENT DES RESSOURCES	CONSOMMATION D'ÉNERGIE PRIMAIRE	CONFIANCE
Partage simultané de mobilité courte distance	- 49 %	- 49 %	- 50 %	- 50 %	- 50 %	- 49 %	++
Mise à disposition de logements sur une courte période en France	+ 27 %	+ 67 %	+ 47 %	+ 59 %	+ 26 %	+ 24 %	-
Réemploi d'équipement électroménager	- 6 %	- 15 %	- 10 %	- 14 %	- 10 %	- 3 %	+

Ces résultats montrent l'hétérogénéité des résultats entre les pratiques. Ainsi, si dans le cas de la mobilité de courte distance, au niveau d'un service rendu jugé équivalent, la pratique collaborative présente un bilan environnemental comparativement meilleur – pour tous les indicateurs – que celui de la pratique à laquelle cette dernière se substitue. Ce n'est a priori pas le cas de la mise à disposition de logement sur courte période en France par exemple (les résultats sur ce cas d'étude doivent toutefois être affinés). De plus, les ordres de grandeur des gains et pertes sont importants puisque les variations selon l'impact et la pratique considérés se situent entre -50 % et +67 %.

Enfin, l'amplitude du gain ou de la perte dépend fortement de l'hypothèse de substitution considérée, et seul le gain relatif direct, c'est-à-dire hors effet rebond (voir encadré 3 p. 6) est pris en compte ici.

• En troisième lieu, afin d'apprécier les ordres de grandeur en jeu au niveau national, deux scénarios illustratifs de développement de la consommation collaborative ont été élaborés, ainsi qu'un scénario de référence. Ce dernier est calé sur le scénario « empreinte environnementale allégée » issu des travaux prospectifs de l'ADEME à 2030 de la

réduction de l'empreinte environnementale de la consommation des Français⁶.

Partant d'une approche statistique visant à identifier les caractéristiques des ménages favorisant les pratiques collaboratives, cela a notamment permis de mettre le potentiel de la consommation collaborative au regard d'évolutions sociodémographiques tendanciennes d'une part, et d'imaginer différentes voies de développement de la consommation collaborative d'autre part. Dans ces scénarios, ont été projetées à la fois la taille du marché des différents services rendus, et la part de marché de la pratique collaborative pour chacun de ces services. Il est important de noter que ces scénarios ne visaient pas à explorer le potentiel de réduction des impacts environnementaux de la consommation collaborative en prenant des hypothèses de développement volontaristes desdites pratiques mais ont cherché à illustrer des scénarios réalistes de leur diffusion.

• Enfin, les résultats de l'analyse microscopique et l'élaboration des scénarios précédemment décrits ont été combinés. Des ordres de grandeur des réductions d'impact potentielles des scénarios de développement de la consommation collaborative ont ainsi été estimés au niveau national (niveau macroscopique).

*Le signe négatif signifie qu'il y a un gain environnemental relatif pour un service rendu donné.



LA MOBILITÉ PARTAGÉE ET LE RÉEMPLOI OFFRENT DES POTENTIELS DE RÉDUCTION DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX INTÉRESSANTS

Parmi l'ensemble des pratiques de consommation collaborative, la mobilité partagée, et plus particulièrement la mobilité partagée de courte distance, ainsi que le réemploi d'objets offrent un potentiel de réduction d'impacts particulièrement intéressant. L'étude de l'ADEME apporte des éléments d'éclairage sur son ampleur, en tenant

compte notamment de limites (socio-technico-économiques) à la diffusion desdites pratiques.


Le covoiturage de courte distance, en particulier effectué pour se déplacer du domicile au lieu de travail, peut permettre, pour une unité de service rendu (effectuer 1 kilomètre d'un trajet courte distance), de diviser par 2 les impacts environnementaux (voir tableau 2 de l'encadré 2 ci-dessus). En effet, ce type de déplacement, souvent très difficile à éviter, se substitue, à plus de 80 %, 

TABLEAU 3

SYNTHÈSE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX PAR CATÉGORIE DE BIENS ET IDENTIFICATION DES LEVIERS DE RÉDUCTION

Source : « Potentiels d'extension de la consommation collaborative pour réduire les impacts environnementaux » (BIO by Deloitte, CREDOC, OuiShare pour l'ADEME, Janvier 2016).

OBJET DE L'ÉCHANGE	BIENS/SERVICES	POSTES À L'ORIGINE DES PRINCIPAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX EN FONCTION DES PHASES DU CYCLE DE VIE	
		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 ^d	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	Gaspillage alimentaire
Biens immobiliers (particuliers)	Logement (résidence principale)		Consommations énergétiques du logement
	Logement (temporaire)		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 des 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 impacts environnementaux sont concentrés lors de la phase d'utilisation.

- Les enjeux environnementaux sont majoritaires sur la phase concernée
- Les enjeux environnementaux sont répartis entre les phases
- Les enjeux environnementaux sont minoritaires sur la phase concernée

ENCADRÉ 3

UNE ANALYSE CRITIQUE DE L' « EFFET REBOND »

• **De la difficulté de mesurer les effets rebonds**

D'une manière générale, consommer de manière collaborative permet de mutualiser l'usage d'objets divers et donc de « partager » les impacts environnementaux associés. Toutefois, cela permet dans le même temps de partager le coût de revient des services rendus par ces objets. Dans pareil cas, l'analyse économique suggère que, dans des conditions normales, cela génère respectivement un « effet substitution » et un « effet revenu » :

- d'une part, les prix relatifs des différents biens sont modifiés, ce qui, toutes choses égales par ailleurs, accroît la demande de certains biens et services, et diminue la demande d'autres biens et services ;
- d'autre part, la baisse du prix de certains services desserre la contrainte budgétaire des consommateurs, qui est assimilable à une hausse de revenu et entraîne une hausse de la demande de biens et services, ce qu'on appelle généralement l'effet rebond.

L'impact final de la réduction du coût de revient sur la consommation d'un bien ou d'un service donné est indéterminé *a priori*, et dépend notamment des préférences des consommateurs. En outre, comme les impacts environnementaux unitaires à l'euro dépensé sont très hétérogènes entre les différents produits et services^e, en particulier les biens et services de loisir, ce qu'une étude récente de l'ADEME sur cette catégorie de biens et services vient confirmer^f, le bilan environnemental net de ces variations de consommation (dont certaines augmentent, tandis que d'autres diminuent) est indéterminé *a priori*. Faute d'avoir à disposition

un modèle dans lequel le comportement des consommateurs est décrit de manière très fine, nous n'avons pas pu prendre en compte, ni *a fortiori* mesurer, ces différents effets.

• **Les types d'effets rebonds que l'étude a pu prendre en compte**

Pour les raisons indiquées ci-dessus, la prise en compte de l'effet rebond n'a pu être que partielle dans le cadre de cette étude dépendant du type de données disponibles.

En premier lieu, lorsque l'information relative à un effet rebond observé et directement lié à la pratique concernée était disponible, notamment à partir d'enquêtes dédiées, un calcul microscopique a été réalisé en prenant en compte cet effet rebond lié à la consommation d'un service complémentaire. C'est le cas de l'éloignement de la destination de vacances permis par les possibilités de réduire le coût du logement de vacances en louant ce dernier auprès d'un particulier. Cependant, la fragilité des données nous incite à la prudence quant à l'interprétation de ces résultats.

En second lieu, quand les données le permettaient, l'analyse macroscopique a pris en compte l'effet rebond direct, c'est-à-dire la hausse de la consommation d'un service donné permise par les possibilités de le consommer de façon partagée, et d'en réduire ainsi le coût. C'est le cas du covoiturage de longue distance, pour lequel l'analyse intègre l'induction de trafic observée par les enquêtes les plus récentes.



à des déplacements effectués en voiture peu remplies (en moyenne 1,07 passager par trajet). L'augmentation du taux de remplissage permise par le covoiturage de courte distance¹³ entraîne donc une réduction importante des impacts pour un service rendu donné. Au niveau macroscopique, c'est-à-dire en considérant l'ensemble des trajets de courte distance en France, ces gains sont à remettre en perspective d'autres effets. D'abord, d'ici 2030, la performance des moteurs s'améliorera, la part des transports en commun augmentera et le mix énergétique sera moins carboné, ce qui diminuera d'autant les impacts des transports dans le scénario de référence. Toutefois les gains permis par le covoiturage restent significatifs : une hypothèse de développement fort du covoiturage courte distance (10 % des trajets effectués contre environ 3 % aujourd'hui¹⁴, augmentation du taux d'occupation) permettait d'améliorer de l'ordre de 15 % tous les indicateurs environnementaux par

rapport au scénario de référence (voir encadré 2 p. 4, phase 3 de l'étude).

En ce qui concerne la mobilité de longue distance, avec 1,92 passager par trajet en moyenne, le taux de remplissage actuel des voitures, bien que relativement faible dans l'absolu¹⁵, reste relativement élevé comparé aux trajets de courte distance. Aussi, les réductions d'impacts, au niveau d'une unité de service rendu (effectuer 1 kilomètre de trajet longue distance), sont évaluées à environ un tiers par rapport au mix de transport de longue distance moyen observé aujourd'hui, et à environ 10 % si l'on prend en compte le fait que nombre de covoitureurs auraient voyagé en train sinon et que certains n'auraient pas voyagé en l'absence de cette offre. Au niveau macroscopique, c'est-à-dire en considérant l'ensemble des trajets de longue distance en France, l'impact d'un développement augmenté du covoiturage longue distance reste faible : sous l'effet d'une évolution accrue du mode ferré dans le scénario de référence d'un côté, et de



la prise en compte d'une d'augmentation de trafic¹⁶ générée par les pratiques de covoiturage d'un autre côté, le gain environnemental d'un scénario de doublement du recours au covoiturage et d'une amélioration du taux d'occupation correspondant n'est que de 2 % en moyenne par rapport au scénario de référence.

Même s'ils restent difficilement comparables, en raison de périmètres et de méthodes d'analyse différents, ces résultats ne sont pas incompatibles avec ceux d'une précédente étude réalisée pour la Direction générale des entreprises (DGE) sur les nouvelles mobilités¹⁷. Cette dernière, montre que les nouvelles pratiques de mobilité¹⁸ pourraient conduire à une réduction d'environ 12 % des émissions de CO₂ du parc des véhicules particuliers des ménages par rapport au niveau actuel, et dans le scénario le moins favorable à leur quasi-stabilisation.

En ce qui concerne le réemploi¹⁹ d'objets, il existe un gisement important de réduction d'impacts environnementaux sur les produits pour lesquels la phase de production et/ou de fin de vie porte une part significative de ces impacts. C'est le cas du mobilier, des produits audiovisuels de loisir et informatiques. À l'inverse, pour des produits qui génèrent la majeure partie de leurs impacts environnementaux lors de leur utilisation comme l'électroménager, les gains offerts par le réemploi sont moindres. Ce gisement sera d'autant plus élevé, que l'écart entre la durée de vie théorique du bien (son usure physique) et sa durée de vie effective est important.

La durée de seconde vie des produits est ainsi déterminante pour le niveau du gain environnemental : une tablette informatique dont la durée d'utilisation passe de 2 à 4 ans permet d'améliorer de 50 % son bilan environnemental. Pour une durée prolongée de 4 à 6 ans, le gain additionnel est de 25 % environ.

L'étude montre ainsi que les réductions d'impacts environnementaux associées aux pratiques de réemploi oscillent, selon la pratique et l'indicateur considéré, entre 3 % (consommation d'énergie primaire en cas de réemploi d'équipement électroménager) et 33 % (toxicité humaine²⁰ dans le cas du réemploi d'équipement audiovisuel de loisir) pour un service rendu donné.

Enfin on peut noter que pour les pratiques de location entre particuliers, les impacts de la logistique de transmission du bien sont déterminants. Dans le cas de la location ou du prêt de tondeuse entre trois particuliers par exemple, la logistique nécessaire pour le transport induit des impacts négatifs qui peuvent dégrader significativement le bilan environnemental de la pratique collaborative par rapport à la pratique conventionnelle (utiliser un bien équivalent acheté) : +60 % d'impact sur l'indicateur CO₂ notamment.

CONCLUSION

Compte tenu de la disponibilité des données, il demeure difficile d'évaluer précisément les impacts des différentes pratiques de la consommation collaborative, et le niveau de confiance dans les résultats est variable. Néanmoins, l'étude montre que la place de la consommation collaborative dans la consommation en général et, en conséquence, son potentiel de réduction des impacts environnementaux sont à relativiser. Ainsi, l'apport des modes de production, des technologies et des modes de vie restent déterminants pour diminuer les impacts environnementaux de la consommation des Français en 2030.

Certaines pratiques bien identifiées offrent néanmoins un potentiel de réduction d'impacts environnementaux intéressant. Le partage de mobilité d'un côté, et le réemploi d'objets d'un autre côté, sont, parmi l'ensemble des pratiques collaboratives, celles qui ouvrent les perspectives les plus intéressantes sur le plan environnemental. Le gain environnemental dépend dans tous les cas fortement de la pratique conventionnelle à laquelle la pratique collaborative est substituée (notamment dans le cas du covoiturage de longue distance), de la logistique de transmission du bien et de la durée de vie des produits réemployés. Ainsi, en vue d'atteindre les objectifs environnementaux ambitieux que la France s'est fixés, la consommation collaborative élargit le champ des possibles, et constitue en cela une marge de manœuvre supplémentaire mobilisable.



Contact :
> isabelle.vincent@ademe.fr

NOTES

1. a. Rapport Terrasse (2016), « Rapport de Pascal Terrasse sur le développement de l'économie collaborative, Rapport final » ;
 b. DGE (2015), « Enjeux et perspectives de la consommation collaborative, Rapport final ».
www.gouvernement.fr/partage/6421-rapport-de-pascal-terrasse-sur-le-developpement-de-l-economie-collaborative
2. Demailly D., Novel A.-S. (2014), « Économie du partage : enjeux et opportunités pour la transition écologique », IDDRI Study, n. 3, Juillet 2014.
<http://www.iddri.org/Publications/Economie-du-partage-enjeux-et-opportunités-pour-la-transition-ecologique?fr>
3. ADEME (2015), « Alléger l'empreinte environnementale de la consommation des Français en 2030 – Vers une évolution profonde des modes de production et de consommation, Rapport technique ».
www.ademe.fr/alleger-lempreinte-environnementale-consommation-francais-2030-synthese
4. « Potentiels d'extension de la consommation collaborative pour réduire les impacts environnementaux » (BIO by Deloitte, Credoc, OuiShare pour l'ADEME, Janvier 2016)
5. « Potentiels d'extension de la consommation collaborative pour réduire les impacts environnementaux » (Rapport technique détaillé n° 1, fiches initiatives, BIO by Deloitte, Credoc, OuiShare pour l'ADEME, Janvier 2016)
6. « Guide méthodologique relatif au développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance » (ADEME, 2016).
<http://www.ademe.fr/developpement-covoiturage-regulier-courte-moyenne-distance>
7. « Potentiels d'extension de la consommation collaborative pour réduire les impacts environnementaux » (BIO by Deloitte, Credoc, OuiShare pour l'ADEME, Janvier 2016)
8. Commerces de détail, grands magasins, brocanteurs...
9. « Prospective, enjeux et perspectives de la consommation collaborative » (DGE, Pipame, Picom, juin 2015)
www.entreprises.gouv.fr/files/directions_services/etudes-et-statistiques/prospective/

Numerique/2015-07-Consommation-collaborative-Rapport-final.pdf

10. Enquête Ifop pour France bénévolat et le Crédit Mutuel, 2013
11. « Usages partagés (location, réemploi, troc et don) comme alternatives à la possession exclusive : cartographie par type de biens, de freins et sociotypes » (Credoc pour l'ADEME, novembre 2015).
www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/usages-partages-alternatives-a-la-possession-exclusive.pdf
12. « Potentiels d'extension de la consommation collaborative pour réduire les impacts environnementaux » (BIO by Deloitte, Credoc, OuiShare pour l'ADEME, Janvier 2016)
13. « Étude nationale sur le covoiturage de courte distance » (INDDIGO pour l'ADEME, 2015).
www.ademe.fr/etude-nationale-covoiturage-courte-distance
14. « Guide méthodologique relatif au développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance » (ADEME, 2016).
www.ademe.fr/developpement-covoiturage-regulier-courte-moyenne-distance
15. Commissariat général au développement durable (2010), « La mobilité des Français : panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008 ». www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Rev3.pdf
16. C'est-à-dire des trajets qui n'auraient pas eu lieu sans les possibilités de covoiturage. Il est estimé à environ 12 %, cf. « Étude nationale sur le covoiturage de longue distance » (ADEME, 2015).
17. « Usages novateurs de la voiture et nouvelles mobilités » (DGE, 2016). Cette étude repose sur une approche économique prenant explicitement en compte l'induction de mobilité éventuelle liée à la baisse des coûts que permet la mutualisation d'une partie du parc automobile.
www.entreprises.gouv.fr/etudes-et-statistiques/usages-novateurs-la-voiture-et-nouvelles-mobilites
18. Autopartage et covoiturage
19. On définit le réemploi comme étant 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).

Il s'agit d'une 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.

20. Cet indicateur évalue l'impact sur l'homme dû à des composés chimiques toxiques. L'évaluation des catégories d'impact de toxicité 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.

- a. ACV : analyse de cycle de vie
- b. Le niveau de confiance des résultats est basé sur la robustesse des données environnementales et des données d'activité
- c. ADEME (2015), « Alléger l'empreinte environnementale de la consommation des Français en 2030. Vers une évolution profonde des modes de production et de consommation ». www.ademe.fr/alleger-lempreinte-environnementale-consommation-francais-2030-synthese
- d. Comprend également les biens consommateurs d'énergie et peu utilisés (ex. : outil de bricolage électrique utilisé quelques minutes par an).
- e. ADEME (2015), « Alléger l'empreinte environnementale de la consommation des Français en 2030 – Vers une évolution profonde des modes de production et de consommation, Rapport technique ». www.ademe.fr/alleger-lempreinte-environnementale-consommation-francais-2030-synthese
- f. Cf. ADEME, Structure de la consommation finale des ménages, quelles perspectives? Focus sur la consommation de loisirs, Rapport technique.