



Commissariat Général au Développement Durable
Institut National de la Consommation



LA CONSOMMATION COLLABORATIVE : UN ATOUT POUR LA TRANSITION ENERGETIQUE ET ECOLOGIQUE ?

Colloque 17 mai 2016

Table ronde 2

LA CONSOMMATION COLLABORATIVE, UN ACCÉLÉRATEUR DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET ÉCOLOGIQUE ?

Modérateur : **Olivier PERRIN**, chargé de mission recherche sur les modes de vie durables, Direction de la recherche et de l'innovation, Commissariat général au développement durable

1

- **Florence BENOIT-MOREAU**, maître de conférence Paris-Dauphine
- **Damien DEMAILLY**, coordinateur du programme Nouvelle Prospérité à l'Institut du Développement Durable et des Relations internationales
- **Olivier BINET**, président de Karos, service de covoiturage sur mobile
- **Alexandre BOL**, directrice marketing de Koolikar, entreprise de location de véhicules entre particuliers sans échange de clés

Olivier PERRIN

Nous essaierons à présent de poursuivre notre débat sur la façon dont l'économie collaborative peut interpeller l'État, sachant que son objectif est de favoriser la transition énergétique et écologique. Pourriez-vous vous présenter rapidement ?

Olivier BINET

Chez Karos, nous cherchons à faire de la voiture individuelle un réseau de transport partagé, complémentaire des réseaux de transport en commun, notamment dans les milieux périurbains et ruraux où les moyens de transport traditionnels sont quasi inexistants. Pour ce faire, nous développons une application mobile intelligence servant à adapter le covoiturage aux contraintes des trajets courts.

Florence BENOIT-MOREAU

Maître de conférences en marketing, je travaille depuis plusieurs années sur la façon d'encourager les consommateurs à aller vers davantage de consommation responsable. J'ai participé également au projet PICO. J'ai aussi mené une étude sur Le Bon Coin pour voir si les plates-formes d'échanges de biens encourageaient les collaborateurs à moins consommer et à donner une seconde vie à leurs objets.

Damien DEMAILLY

Depuis trois à quatre ans, l'IDDRI s'intéresse à la façon dont l'économie et les technologies numériques participent potentiellement de la transition écologique, à travers l'économie circulaire, la mobilité et la participation citoyenne. Je profite de ma présence ici pour vous annoncer la tenue d'une conférence à Sciences Po le 23 juin prochain sur le thème « Développement durable 2.0 — Le numérique, accélérateur de la transition écologique ? ».

Alexandre BOL

Le site www.koolicar.com propose des locations de voitures entre particuliers sans échange de clés. Chacun peut y mettre sa voiture à disposition d'autrui à partir d'une heure sans avoir à rencontrer son locataire potentiel.

Koolicar propose à la fois des locations de moyenne et de longue durée (à partir d'une à deux journées) et un système « d'AutoLib » entre particuliers » totalement automatisé. Cette comparaison avec AutoLib » a ses limites, car Koolicar s'adresse à tous les types de véhicules. De plus, il concerne tous les territoires et n'implique pas la réquisition de places de parking supplémentaires.

Olivier PERRIN

Quel est votre modèle économique ? Pourriez-vous nous décrire le parcours concret suivi par les utilisateurs de votre plate-forme ?

Alexandre BOL

Notre site recrute à la fois des locataires et des propriétaires de voitures. Un propriétaire peut inscrire sa voiture sur le site. Une vérification est ensuite effectuée pour étudier sa conformité aux critères d'éligibilité de Koolicar (le véhicule doit avoir moins de 8 ans, être en règle du point de vue du contrôle technique, etc.).

Nous vérifions ensuite le permis de conduire des personnes qui souhaitent devenir locataires. Nous nous assurons qu'ils ont leur permis depuis plus de cinq ans, avec neuf points sur douze au minimum, et n'ont pas connu d'accident à caractère aggravant dans les 36 derniers mois.

Olivier PERRIN

Comment les utilisateurs peuvent-ils démarrer la voiture qu'ils louent sans la clé ?

Alexandre BOL

Une carte magnétique est transmise aux locataires qui ont réservé un véhicule sur le site Internet de Koolicar. Cette carte peut aussi prendre la forme d'une application Smartphone. Un boîtier installé gratuitement par Koolicar dans les voitures des propriétaires permet d'identifier les locataires grâce à la carte. La clé se trouve pour sa part dans la boîte à gants. La démarche inverse doit être menée à la fin de la location (remise de la clé dans la boîte à gants, et utilisation de la carte pour refermer la voiture).

Olivier PERRIN

Votre système constitue donc un bon mélange entre les nouveaux comportements et les nouvelles technologies.

Alexandre BOL

En effet. Il permet également, puisqu'il est totalement automatisé, de lever les freins psychologiques que peuvent ressentir les propriétaires à l'idée de rencontrer les locataires et de limiter les contraintes

associées à la location de leur véhicule. Ce système constitue aussi un bon moyen d'éviter d'avoir une deuxième voiture à la maison.

Olivier PERRIN

Comment le propriétaire retrouve-t-il sa voiture sachant que sa position a changé à l'issue de sa location ?

Alexandre BOL

Il est informé par SMS de sa nouvelle position GPS.

Olivier PERRIN

Quel est le modèle économique de Karos et comment son activité fonctionne-t-elle ?

Olivier BINET

L'application mobile Karos organise votre covoiturage pour vous. Le covoiturage sur courte distance réclame en effet une organisation complexe. L'application se charge de cette organisation, en apprenant vos besoins de mobilité et en effectuant un certain nombre de calculs et de prévisions de trajets au moyen d'algorithmes présents sur le serveur. L'application anticipe ainsi vos trajets sur les trois prochains jours et crée virtuellement une sorte de réseau de transport prédictif. En temps réel, elle peut vous proposer des covoitureurs qui feront le même trajet que vous (le meilleur trajet possible ayant été calculé au préalable, avec un endroit pratique où se retrouver, etc.) et avec lesquels vous pouvez éventuellement communiquer par chat.

Le paiement est géré automatiquement dans l'application. Le compte du conducteur est crédité et celui du passager débité. Nous gérons l'ensemble des frais. En fin de mois, selon si vous êtes débiteur ou créancier, de l'argent est versé ou retiré sur votre compte.

Notre plate-forme ne prélève aucune commission.

Nous avons vocation à travailler avec des grandes entreprises ou des collectivités locales qui souhaitent développer le covoiturage auprès de leurs salariés ou de leurs administrés pour améliorer leur empreinte carbone.

3

Damien DEMAILLY

Voir se développer ce type d'initiatives de consommation collaborative est extrêmement satisfaisant, d'autant qu'elles sont menées sur des modes très différents. Une vague d'innovation portée par le numérique s'observe, qui vient répondre à une réelle demande de changement.

Toutefois, ce n'est pas parce que la consommation collaborative et le numérique se développent qu'ils ont un impact environnemental ou social positif. De manière générale, il faut éviter toute forme de généralisation lorsqu'il est question de consommation collaborative, car cette catégorie recouvre des réalités variées.

Ainsi, BlaBlaCar et Karos ne peuvent être confondus, car le covoiturage que ces deux plates-formes proposent ne porte pas sur la même distance. BlaBlaCar concurrence, en outre, fortement les transports en commun, ce qui n'est pas le cas de Karos. Cette dernière plate-forme s'adresse en effet à des gens qui choisissent de faire du covoiturage plutôt que de prendre leur voiture, dans des endroits peu desservis par les transports en commun.

Ces distinctions sont importantes, d'autant que l'impact environnemental du covoiturage sur courte distance est manifeste. Ce covoiturage réunit des automobilistes qui ont choisi de faire leur trajet ensemble plutôt que d'utiliser deux voitures.

Par ailleurs, de nouveaux acteurs privés viennent apporter aujourd'hui des réponses à des enjeux de service public (mobilité, gestion des déchets, etc.). Il faudrait réussir à nouer de nouvelles formes de partenariat avec ces interlocuteurs. Malheureusement, nombre d'entre eux ne sont pas considérés par les pouvoirs publics.

Florence BENOÎT-MOREAU

Les utilisateurs et les consommateurs ne sont pas non plus dénués de freins. Chacun veut savoir à qui son objet a été prêté, ce qu'il s'est passé pendant son trajet s'il s'agit d'une voiture, etc. Avant de pouvoir

innover, nous touchons ainsi à de nombreux freins liés à des petites réalités du quotidien, à notre rapport au corps, aux objets, etc.

Dans le cadre de PICO, nous avons regardé si une plate-forme comme Le Bon Coin changeait notre rapport à l'objet, et si les utilisateurs avaient tendance ou non à moins s'attacher aux objets s'ils cessaient de les acheter neufs. Si l'utilisation d'une telle plate-forme peut effectivement encourager les consommateurs à ne plus se définir par et à travers les objets qu'ils achètent, à l'inverse, nous avons constaté que la possibilité de louer sa voiture pouvait entraîner une hausse de l'attachement qui lui est porté (car il s'agit désormais d'un objet lucratif).

Notre étude a révélé, sur la base de 541 transactions réalisées sur Le Bon Coin, une tendance à la surconsommation sur cette plate-forme et une augmentation des achats « d'impulsion ». Les consommateurs dotés d'une sensibilité écologique développée sont d'ailleurs nombreux à céder à cette tendance, poussés en ce sens par une forme de « self indulgence ». Une distinction mériterait toutefois d'être établie sur ce sujet en fonction des catégories d'objet.

Olivier PERRIN

Pourriez-vous revenir sur l'impact écologique de vos activités, et sur l'économie d'énergie qu'elles entraînent ?

Alexandre BOL

Aujourd'hui, l'usage de la voiture est assez mal perçu, pour des raisons écologiques. Or la voiture peut constituer une solution. Tout dépend de l'usage qui en est fait.

Pour le comprendre, il faut se pencher sur la réalité du cycle de vie d'une voiture. L'impact environnemental d'une voiture dépend des modalités d'extraction des ressources nécessaires à sa conception, des modalités de fabrication de ses composants, des modalités de transport qui lui sont associées, de son usage et de son recyclage. 80 % du bilan carbone d'une voiture est lié à son usage. Or certaines études (notamment une étude publiée par Citiz en 2013) ont montré que lorsqu'un véhicule est partagé la personne qui le conduit roule pendant deux fois moins de kilomètres que lorsqu'elle conduit son propre véhicule.

En réalité, le partage de voitures aboutit à un bilan carbone plutôt positif, d'autant qu'un véhicule partagé peut remplacer entre sept et dix voitures. Si un conducteur équivaut à une voiture, le bilan carbone d'une voiture s'élève à 65 tonnes de Co² rejeté sur la durée de vie du véhicule, contre 29 tonnes en cas de partage d'un véhicule.

La prudence est toutefois de mise par rapport aux chiffres qui sont annoncés, car nous manquons de recul pour bien les analyser.

Une réflexion doit aussi être menée plus largement, sur les impacts à long terme de la diminution du nombre de voitures par ménage (augmentation, par exemple, des espaces verts dans les centres-ville du fait de la diminution du nombre de places de stationnement, etc.).

Olivier PERRIN

Le problème que nous rencontrons pour évaluer l'impact environnemental de ce type de solution est l'absence de système de référence.

Alexandre BOL

Koolicar a été lauréat du Programme d'investissement d'avenir (PIA) lancé par l'ADEME en 2011.

Par ailleurs, nous avons mené notre propre analyse, sur une échelle très réduite, à partir d'une opération baptisée « Sans ma voiture ». Nous avons pris la voiture de plusieurs volontaires (issus de 50 foyers) pendant deux mois. Pendant ce temps, ils n'avaient pas le droit de s'en servir. En revanche, des possibilités d'autopartage, de transport en commun, etc. leur étaient proposées. Cette opération a montré que 80 % des foyers étaient prêts à se séparer à moyen ou court terme de leur véhicule et que 10 % d'entre eux étaient prêts à partager leur véhicule avec d'autres personnes. À partir de cette étude, nous avons pu comprendre un certain nombre de comportements.

Nous incitons, de manière générale, à des changements de comportements et nous efforçons de les comprendre.

Olivier PERRIN

Votre étude est très intéressante. Au bout d'un certain temps, les individus s'aperçoivent qu'ils ne voient pas d'objection à l'idée de prêter ou de partager leurs voitures.

Alexandre BOL

Tout est affaire de communication. Les gens connaissent peu les possibilités d'autopartage. En outre, Koolicar a l'avantage de lever un certain nombre de freins psychologiques (la remise des clés et l'assurance, car les véhicules sont tous assurés par la MAIF).

Olivier PERRIN

Karos s'est aussi efforcé de lever des freins pratiques.

Olivier BINET

En effet. Je souscris aux propos qui se sont tenus plus haut sur la nécessaire prudence à avoir à l'égard des chiffres disponibles, et sur les risques de surconsommation relatifs au partage et à l'échange de biens. Toutefois, sur de courtes distances, si des automobilistes acceptent de devenir des passagers, il peut en ressortir un impact positif sur l'environnement, surtout si ce système se développe à grande échelle. La voiture carbonée pollue énormément. Pour autant, il faut arrêter de critiquer la voiture parce qu'elle pollue. La plupart des gens ont besoin d'une voiture. Il faut donc leur fournir la possibilité de partager leurs trajets, d'autant que ce partage a un impact positif sur la sécurité routière et favorise le lien social.

Damien DEMAILLY

Il faut distinguer les territoires. Une ville comme Paris ne peut être comparée à un territoire rural, où le besoin de la voiture se fait fortement sentir.

Je considère pour ma part que les études disponibles sont suffisamment convergentes pour nous aider à comprendre les répercussions des pratiques de covoiturage en matière de concurrence avec les transports en commun. Ces répercussions sont peut-être moins positives que ce à quoi nous pouvions nous attendre. Pour autant, le covoiturage occupe une place importante dans le panel de solutions (autres que la voiture individuelle) qui s'offre aujourd'hui aux consommateurs.

De nombreux raisonnements s'efforcent actuellement de comparer ce qui se crée en *Peer to Peer* avec ce qui existe en *B to C*.

Cependant, il ne faudrait pas que les décideurs publics attendent d'avoir toutes les réponses pour agir. À un moment donné, il faudra considérer que les éléments disponibles sont suffisants pour développer de nouvelles formes de partenariat. Malheureusement, le manque d'études peut souvent, chez les décideurs publics, servir de prétexte pour rester dans une sorte de « zone de confort ».

Alexandre BOL

En *B to C* (AutoLib » ou Mobizen, par exemple), les sociétés possèdent les véhicules qu'elles mettent à disposition des usagers. Elles doivent donc se trouver en centre ville, pour faciliter la maintenance de leur parc. Notre société est différente. Fonctionnant en *Peer to Peer*, elle peut proposer un service de location de voitures dans des zones où un service *B to C* ne peut être mis en place.

Olivier BINET

La voiture peut ainsi constituer une ressource intéressante dans des zones rurales mal desservies par les transports en commun.

Florence BENOÎT-MOREAU

Du côté des usagers, changer le rapport à l'automobile constitue déjà un premier pas significatif.

Olivier BINET

Le covoiturage et l'autopartage permettent en outre d'assainir les vieux parcs de véhicules.

Question de la salle

Vous êtes les acteurs d'une phase de transition, dans laquelle les propriétaires de voitures choisissent de louer leurs véhicules. À terme, la location sera la norme. Il deviendra aberrant d'avoir une voiture, car des services d'autopartage seront disponibles partout. De plus, l'obsolescence programmée n'aura plus lieu d'être, car les constructeurs de voitures ne seront plus vendeurs, mais loueurs de voitures.

Alexandre BOL

Nous pouvons même aller plus loin, en réfléchissant à la portée du développement et de la généralisation des véhicules autonomes. Pour l'instant, Koolicar rend les voitures intelligentes au moyen d'un boîtier électronique. À l'avenir, les voitures seront intelligentes dès leur sortie d'usine.

Damien DEMAILLY

Il serait intéressant de savoir à quoi demain ressemblera, pour voir si les nouveaux services seront portés par des géants comme Google, Apple, etc. Des opérateurs comme Keolis et Transdev sont déjà en train de se positionner sur les nouveaux marchés.

Une reconfiguration s'opère. Nous pourrions nous donner rendez-vous dans dix ans, pour voir comment la situation aura évolué.

Question de la salle

Adhérez-vous à l'association Halte à l'obsolescence programmée (HOP), pour faire pression sur les constructeurs automobiles ?

Par ailleurs, la généralisation des voitures intelligentes ne risque-t-elle pas d'accroître leur usage (chacun pouvant, par exemple, renvoyer sa voiture à son domicile après être arrivé à son travail pour qu'elle conduise son enfant à l'école, etc.) ?

Alexandre BOL

Je ne le crois pas, car la voiture de demain prendra probablement la forme d'un taxi automatique.

Nous n'adhérons pas à l'association HOP. Nous constatons néanmoins que les constructeurs automobiles voient leur marché évoluer et sont en train de repenser, en conséquence, la façon dont leurs véhicules sont conçus (pour les rendre plus robustes, par exemple, en sachant qu'ils seront davantage utilisés).

Question de la salle

Une initiative a été lancée par Ségolène Royal et Emmanuel Macron sur la Green Tech en février 2016. Elle prévoit notamment la création d'un incubateur de 50 jeunes pousses du numérique souhaitant faciliter la transition écologique et énergétique. Tous les projets répondant à ces critères ont la possibilité de se manifester jusqu'au 31 mai auprès du PIA.

Damien DEMAILLY

Cette initiative me semble très intéressante, mais il est regrettable qu'elle se limite à l'incubation. Il faudrait briser les silos qui existent entre, d'un côté, l'innovation et le numérique et, de l'autre, la transition écologique, notamment aux yeux des décideurs publics.

Question de la salle

Les décideurs publics, notamment les maires, que les porteurs de projets sollicitent sont souvent bien en peine de répondre à leurs demandes. Le manque de communication descendante sur la question de la transition énergétique (en lien avec le numérique) et la multiplication des réglementations ne sont pas sans poser problème, car, pour se développer, les projets doivent pouvoir s'appuyer sur des changements de comportement locaux.

Question de la salle

Avez-vous l'intention de développer vos activités de covoiturage et d'autopartage à un niveau européen ?

Olivier BINET

Le système Karos est unique. Pour l'instant, nous nous focalisons sur la France. Cependant, l'application Karos étant, par nature, universelle (car elle fonctionne sur un Smartphone), notre objectif est de nous positionner dans un autre pays européen dès 2017.

Alexandre BOL

Koolicar a beaucoup investi en Recherche et Développement. Nous sommes l'un des rares acteurs du moment à posséder une technologie en propre. Nous avons des bureaux à Paris et à Montréal, mais notre activité porte uniquement, pour l'instant, sur la France.

Question de la salle

Vos démarches sont intéressantes. Il est regrettable, en revanche, qu'elles soient si peu connues de la part des services publics et du grand public.

Alexandre BOL

La communication coûte cher, surtout pour les projets qui souhaitent s'étendre à la France entière. Cependant, nous avons levé des fonds récemment pour faire la promotion de nos services *via* une campagne de publicité lancée le 13 mai sur toutes les chaînes de la TNT. Il est vrai qu'une start-up rencontre toujours des difficultés lorsqu'elle entre en phase de déploiement.

Olivier BINET

Le meilleur vecteur de communication reste le bouche-à-oreille.

Damien DEMAILLY

Je trouve regrettable que l'administration attende qu'un service soit connu pour le soutenir. J'attends donc de l'administration qu'elle s'organise pour que ses membres soient à la pointe de leur secteur d'activité (en améliorant la qualité de la veille, par exemple).

Olivier BINET

Si l'administration a des projets concrets à mener, nous sommes à sa disposition.

Alexandre BOL

Des démarches incitatives simples à mettre en œuvre et peu coûteuses, à l'image de l'action « Sans ma voiture » que nous avons menée, pourraient être lancées en partenariat avec les services publics.

Olivier BINET

Il est important de proposer des solutions concrètes innovantes, comme l'autopartage, au moment où des mesures coercitives sont mises en œuvre par les pouvoirs publics (comme la limitation de l'entrée de véhicules polluants dans Paris, par exemple).

Xavier BONNET, CGDD

Le CGDD est très impliqué dans les études relatives à la mobilité durable. Une étude a été menée sur ce sujet dans le cadre du PIPAME.

Olivier PERRIN

Notre journée se termine. Je remercie l'ensemble des intervenants pour les débats passionnants qui s'y sont tenus, ainsi que l'INC qui l'a co-organisée et l'équipe de formation qui y a participé.