EXPERTISES

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

ÉTUDE
Synthèse

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

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

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

CONTRIBUTEURS

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

CREDOC
Pascale Hébel, Franck Lehuédé, Nicolas Siounandan

OUISHARE
Benjamin Tincq, Asmaa Guedira

CITATION DE CE RAPPORT

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

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

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

MEUNIER Laurent

A

SOMMAIRE

Sommaire 3

1. Contexte et objectifs de la mission 4
1.1. Contexte 4
1.2. Objectifs 4
1.3. Organisation générale de la mission 4

2. Périmètre et méthodologie déployée 6
2.1. Définition de la consommation collaborative 6
2.2. Méthodologie générale 6
2.3. Méthodologie du volet 1 7
2.3.1. Principes généraux 7
2.3.2. Initiatives retenues pour l'état des lieux 7
2.4. Méthodologie du volet 2 8
2.5. Méthodologie du volet 3 9
2.5.1. Principes généraux 9
2.5.2. Types d'initiatives retenues pour l'évaluation économique, sociale et environnementale 9
2.5.3. Indicateurs environnementaux considérés 10
2.6. Points de vigilance sur les effets rebonds de la consommation collaborative 11

3. État des lieux de la consommation collaborative en France 12
3.1. Principaux enseignements de l'état des lieux 12
3.2. Enjeux environnementaux de la consommation collaborative 15

4. Elaboration de scénarios prospectifs 16
4.1. Facteurs d'influence sur la consommation collaborative 16
4.2. Description du scénario 2030-sc1 16
4.2. Description du scénario 2030-sc2 17

5. Évaluation économique, sociale et environnementale 18
5.1. Principaux enseignements des évaluations microscopiques 18
5.2. Principaux enseignements des évaluations socio-économiques 20
5.3. Principaux enseignements des évaluations environnementales macroscopiques 21

6. Conclusions et perspectives 26

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS DE LA MISSION

1.1. Contexte

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

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

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

1.2. Objectifs

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

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

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

1.3. Organisation générale de la mission

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

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

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

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

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

Outre cette synthèse et une autre sous forme de diapositives, un rapport principal d'une centaine de pages a été produit. De plus, trois rapports techniques spécifiques (un par volet) ont été rédigés, et fournissent de façon détaillée les hypothèses et interprétations faites à chaque étape de l'étude.

2. PERIMETRE ET METHODOLOGIE DEPLOYEE

2.1. Définition de la consommation collaborative

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

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

Fondée sur l'aspect d'échange de particulier à particulier, cette définition de la consommation collaborative exclut les modèles de location où une dimension de « partage » est présente, mais la logique horizontale absente : par exemple les modèles de location de biens partagés, comme des voitures (Autolib'), des vélos

2.3. Méthodologie du volet 1

2.3.1. Principes généraux

Comme l'indique le schéma précédent, la phase 1 a été menée via une analyse bibliographique ainsi que des entretiens d'experts. La méthode de l'Évaluation Simplifiée Qualitative du Cycle de Vie (ESQCV) a été employée afin de faire une analyse préliminaire des impacts environnementaux associés à ces nouvelles pratiques de consommation. Ceci a abouti à une caractérisation de la consommation collaborative, ainsi qu'à la réalisation de fiches synthétiques sur un large panel de pratiques.

2.3.2. Initiatives retenues pour l'état des lieux

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

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

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

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

Tableau 1 - Liste des types d'initiatives retenus

Numéro de fiche (cf. Rapport détaillé volet 1)	Objet de l'échange	Types d'initiatives
1	Biens meubles (objets)	Vente de biens meubles en ligne entre particuliers
2		Revente de biens meubles online
3		Revente de biens meubles offline
4		Location de biens meubles (hors véhicule)
5		Prêt de biens meubles
6		Échange de biens meubles
7		Don de biens meubles
8	Biens alimentaires	Communauté d'acheteurs (biens alimentaires)
9		Jardins partagés
10		Plats cuisinés sur place
11		Plats cuisinés à emporter

Numéro de fiche (cf. Rapport détaillé volet 1)	Objet de l'échange	Types d'initiatives
12	Biens immobiliers (particuliers)	Location de parking
13		Location de logement
14		Échange de logement
15		Partage de chambre court terme
16		Habitat participatif
17		Colocation
18	Services de mobilité	Location de véhicules avec chauffeur (non professionnel)
19		Location de voiture
20		Covoiturage ponctuel
21		Covoiturage domicile-travail

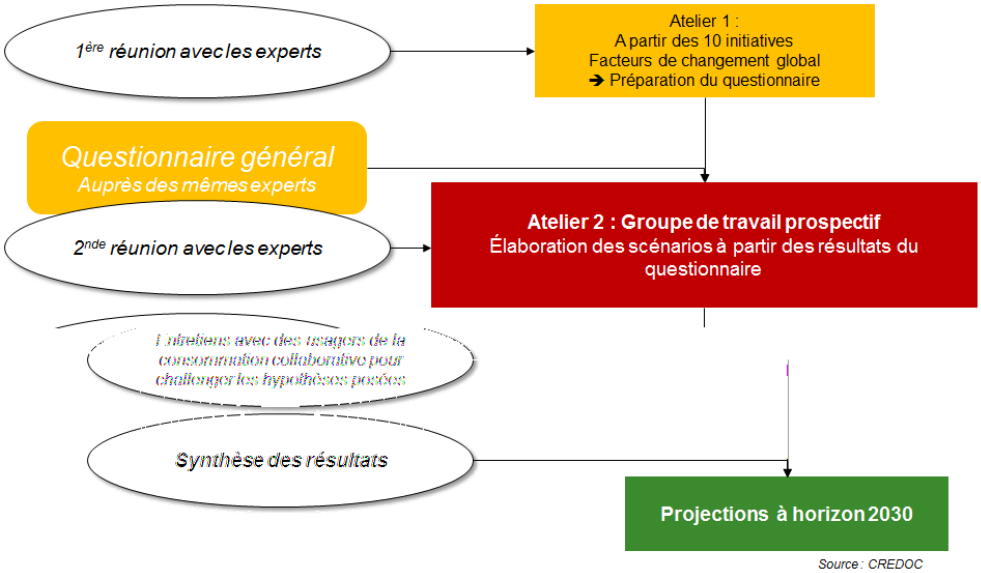
Le périmètre global de l'étude est défini par ces 21 types d'initiatives validées par le comité de pilotage de l'ADEME.

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

2.4. Méthodologie du volet 2

À l'aide d'une analyse statistique des montants et des actes déclarés de consommation, les déterminants des pratiques d'usage partagé relatives à différentes familles de produits durables ont été identifiés et hiérarchisés. L'analyse de l'enquête Budget des familles de 2011 a notamment été utilisée. L'identification des facteurs permet de constituer **une matrice d'hypothèses introductive à l'élaboration de scénarios prospectifs**.

Dans un second temps, **des scénarios prospectifs ont pu être élaborés**. Ceci a notamment été fait grâce à un travail participatif **avec des experts de la consommation collaborative**. Des facteurs de changement sociaux, économiques, démographiques, technologiques et enfin réglementaires ont été identifiées. Dans le même temps, des entretiens ont été menés avec des usagers de la consommation collaborative, afin de confirmer les tendances envisagées avec le Comité Scientifique. Tous ces travaux ont permis l'élaboration des deux scénarios prospectifs à horizon 2030. Cette méthodologie peut être reprise via le schéma suivant :



Source : CREDOC

2.5. Méthodologie du volet 3

2.5.1. Principes généraux

Les évaluations environnementales sont basées sur la méthode de l'Analyse du Cycle de Vie (ACV). Cette méthode d'évaluation quantitative des impacts environnementaux a été choisie car elle est :

- **Multi-étapes** : elle couvre l'ensemble des étapes du cycle de vie du produit/service, de l'extraction des matières premières jusqu'à la fin de vie ;
- **Multi-critères** : sont étudiés les impacts relatifs à la consommation de ressources, mais aussi la pollution de l'air, de l'eau des sols et la production de déchets ;
- **Standardisée** : les principes fondamentaux de l'ACV sont définis par les normes ISO 14040 et 14044.

Pour évaluer les impacts environnementaux du scénario « global » France, une **approche « bottom-up » a été mise en œuvre**. Celle-ci a été réalisée en trois temps, décrits dans la figure suivante.



On notera que la troisième étape comprend également la création d'un 4ème scénario tendanciel nommé « 2030-sc0 ». Ce scénario considère les évolutions technologiques et sociétales à horizon 2030 mais avec les « mix marché » de 2015. Ce scénario permet ainsi de distinguer dans quelle mesure la consommation collaborative contribue à l'évolution des impacts environnementaux, en comparaison des évolutions sociétales et technologiques des quinze prochaines années.

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

Sur la base des 21 initiatives retenues pour l'état des lieux, le choix a été fait par le comité de pilotage de l'ADEME de prioriser initialement dix initiatives différentes. Au total, c'est sur la base de 13 initiatives (cf. tableau suivant) qu'ont été réalisées les évaluations socio-économiques et environnementales.

Tableau 2 - Initiatives choisies pour l'évaluation environnementale

Secteur d'activité	Initiative	Unité Fonctionnelle	Commentaire / Description
Mobilité	Partage simultané de mobilité longue distance	Effectuer un trajet de 1 km pour un passager	L'ensemble des initiatives de mobilité a été retenu, à l'exception de la *location de véhicules avec chauffeur (non professionnel)*, du fait : • du potentiel de réduction plus faible dû à la dimension ponctuelle de ce type de service ; • de la récente interdiction du service Uberpop, qui génère une forte
	Partage simultané de mobilité courte distance	Effectuer un trajet de 1 km pour un passager	

Secteur d'activité	Initiative	Unité Fonctionnelle	Commentaire / Description
	Usage partagé séquentiel de véhicules entre particuliers	Effectuer un trajet de 1 km pour un passager	incertitude sur un développement à grande échelle
Logement	Mise à disposition de logement sur une courte période en France	Effectuer une nuitée à France	La location de parking n'a pas été retenue du fait du faible potentiel environnemental anticipé L'échange de logement n'a pas été retenu du fait du potentiel de développement plus faible que la location entre particuliers, car ce type d'échange nécessite que les deux parties soient propriétaires d'un logement, et que l'échange se fasse en simultané L'habitat participatif n'a pas été retenu car il ne concerne que des initiatives ponctuelles parmi les projets de construction de logements neufs
	Mise à disposition de logement sur une courte période à l'étranger	Effectuer une nuitée à l'étranger	
	Partage de logement sur une longue période (colocation)	Habiter 1 an dans un logement (pour une personne)	
Biens alimentaires	Circuits courts dont Communautés d'acheteurs de biens alimentaires locaux	Se procurer un panier alimentaire (composé de poulet, blé, tomate, pomme et lait)	Les initiatives de type Jardins partagés, Plats cuisinés sur place et Plats cuisinés à emporter n'ont pas été retenues du fait de leur faible potentiel de gain environnemental identifié
Biens meubles	Réemploi de mobilier	Disposer pendant 1 an d'un meuble meublant moyen multi matériaux de 9 kg	Les « meubles meublants » (i.e. déplaçables – armoires, commodes, tables, chaises, …) représentent la plus grande dépense de meubles pour les ménages (3,01 Mds € en 2014), suivi des meubles de cuisine (2,29 Mds €) et des canapés, fauteuils (2,24 Mds €) (Source IPEA, Institut de prospective et d'étude de l'ameublement)
	Réemploi d'équipement électroménager	Utiliser une machine à laver pour un cycle	Concernant le gros électroménager, les machines à laver sont l'équipement le plus vendu en France (2,630 millions en France en 2014) (source CREDOC)
	Réemploi d'équipement audiovisuel de loisirs	Utiliser une tablette pour une journée (70 minutes)	Concernant les produits informatiques (hors smartphones), les tablettes sont les plus vendues en France (6,2 millions d'unités en 2014) (source GFK)
	Location entre particuliers de matériel de bricolage	Utiliser une perceuse pour une journée (10 minutes)	La tondeuse et le taille-haies sont, en nombre d'unités, les premiers équipements électriques de type « Outillage et machines » vendus en France (source CREDOC)
	Location entre particuliers de		

m.a.32001 ref Q q 222.J ET Qc 3

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

Tableau 3 - Indicateurs d'impacts environnementaux retenus

Enjeu environnemental	Catégorie d'impact	Indicateur d'impact	Unité	Méthode de caractérisation
Climat	**Changement climatique**	Potentiel de réchauffement global	kg éq. CO_2	IPCC 2007 (AR4), modèle de base sur 100 ans
Pollution de l'air	**Acidification**	Potentiel d'acidification	mole H^+ émis	Accumulated Exceedance
Consommation de ressources	**Épuisement[3] des ressources minérales et fossiles**	Potentiel d'épuisement des ressources abiotiques	kg éq. Sb	CML 2002, avec les facteurs "ultimate reserve"[4] de (Van Oers et al., 2002)
Santé	**Toxicité Humaine**	Potentiel de toxicité humaine, effets cancérogènes et non cancérogènes	CTUh	USEtox
Pollution de l'eau	**Écotoxicité en eau douce**	Potentiel d'écotoxicité en eau douce	CTUe	USEtox
De plus, un indicateur de comptabilisation des flux énergétiques est ajouté à la sélection :				
Bilan énergétique	**Demande cumulée en énergie**	Consommation d'énergie primaire	MJ	Cumulative Energy Demand

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

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

Pour définition, on appelle effet rebond une modification des pratiques de consommation liée à l'évolution des limites à l'utilisation d'une technologie ou d'un service, ces limites pouvant être monétaires, sociales, physiques, liées à l'organisation, etc. Dans le contexte de la transition énergétique et environnementale actuelle, les effets rebonds contribuent notamment à diminuer ou annuler les gains environnementaux permis par de nouvelles technologies ou pratiques de consommation initialement jugées comme « bonnes pour l'environnement ». Pour prendre un exemple associée à la consommation collaborative, l'apparition d'une offre de covoiturage crédible peut amener certains usagers à faire des déplacements supplémentaires qu'ils ne se seraient pas permis en l'absence de cette nouvelle offre.

Quelques effets rebonds ponctuels ont pu être inclus pour certaines évaluations. Cependant, les autres effets rebonds n'ont pas pu être évalués du fait :

- de données bibliographiques manquantes ;
- qu'ils dépendent fortement des modalités d'utilisation des gains et économies générés. Ceux-ci peuvent de fait être assimilés à une hausse de revenus pour les acteurs de la consommation collaborative, qui entraîne plus d'actes de consommation. Toutefois, ces hausses de revenus potentielles ne sont pas spécifiques à la consommation collaborative.

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

[3] Ou « Déplétion » par anglicisme.
[4] Le JRC recommande l'utilisation des facteurs « reserve base ». Néanmoins, le choix a été fait ici d'utiliser les facteurs « ultimate reserve », recommandé par les auteurs de la méthode CML, pour des raisons de robustesse.

3. ETAT DES LIEUX DE LA CONSOMMATION COLLABORATIVE EN FRANCE

3.1. Principaux enseignements de l'état des lieux

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

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

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

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

Tableau Synth se conomique et environnementale par type d initiative

Num ro de fiche	Objet de l change	Type d initiatives de consommation collaborative	Volet socio conomique				Volet environnemental		
			FC associ e pour le volet socio conomique	Poids conomique des FC associ es	Part d initiatives collaboratives de ce type au sein des FC associ es	Potentiel de d velop pement du type d initiatives	FC associ e pour le volet environnemental	Poids environnemental des FC associ es	Potentiel de gains environnementaux unitaires de la substitution d une consommation non collaborative
	Biens meubles (objets)	Vente de biens meubles en ligne entre particuliers	COICOP 03 – Habillement et chaussures COICOP 05 – Meubles, équipement et entretien courant du ménage COICOP 08 – Communication COICOP 09 – Loisirs et culture *(voir encadré ci-dessous)*	12 % des dépenses des de consommation des ménages	**Faible** Aux alentours de 2 % des dépenses Forte prédominance des ventes de biens offline Le poids des autres activités est encore négligeable	*Variable selon le type de bien*	COICOP 03 – Habillement et chaussures COICOP 05 – Meubles, équipement et entretien courant du ménage COICOP 08 – Communication COICOP 09 – Loisirs et culture	6 à 15 % des impacts de la consommation des ménages	**Faible**

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

3.2. Enjeux environnementaux de la consommation collaborative

La diversité des types d'initiatives se traduit également dans la variété des enjeux environnementaux associés à la consommation collaborative. Le tableau ci-après présente une vue synthétique :

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

Tableau 5 - Synthèse des enjeux environnementaux par catégorie de bien et identification préliminaire des leviers de réduction

Objet de l'échange	Biens/Services	Répartition des postes à l'origine des principaux enjeux environnementaux	
		Amont et aval de l'utilisation	*Utilisation du bien*
Biens meubles (objets)	**Vêtements**	**Matériaux (fibre naturelle ou synthétique), Fabrication, Fin de vie**	**Consommation d'électricité et utilisation de lessive et d'eau**
	Mobilier	**Matériaux, Fabrication, Fin de vie**	
	Autres biens meubles non consommateurs d'énergie[9]	**Matériaux, Fabrication, Fin de vie**	
	Équipements électriques et électroniques (hors équipements informatiques)		**Consommation d'électricité**
	Équipements informatiques	**Matériaux, Composants électroniques, Fabrication, Fin de vie**	
Biens alimentaires	**Produits alimentaires (circuits de distribution)**	**Amont agricole, Logistique**	
Biens immobiliers (particuliers)	**Logement (résidence principale)**	**Matériaux de construction, Fin de vie**	**Consommations énergétiques du logement**
	Logement (temporaire)	**Matériaux de construction, Fin de vie**	**Consommations énergétiques du logement + Transport pour s'y rendre**
	Parking	**Matériaux de construction, Fin de vie**	
Service de mobilité	**Trajet en voiture**	**Matériaux, Fabrication, Fin de vie**	**Combustion de carburant ou production d'électricité**
		↓	↓
	Leviers « collaboratifs » présentant le plus grand potentiel de réduction des impacts	**Si les enjeux environnementaux sont davantage portés par la fabrication et la fin de vie, le levier *a priori* le plus efficace est d'amortir ces impacts via le réemploi, la location ou le prêt du bien. Ceci s'applique également aux biens peu utilisés, quelle que soit l'origine de leurs impacts environnementaux**	**Si elle est possible pour le bien considéré, l'utilisation partagée ou « simultanée » (covoiturage, colocation) est a priori le levier le plus important pour les biens dont les enjeux environnementaux sont concentrés lors de la phase d'utilisation**

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

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

4. ELABORATION DE SCÉNARIOS PROSPECTIFS

4.1. Facteurs d'influence sur la consommation collaborative

Grâce à l'élaboration d'une matrice d'hypothèses socio-économiques, la hiérarchie des facteurs d'influence a été représentée ci-après. Dans la moitié droite du graphique figurent les facteurs de changement les plus probables qui auront les impacts les plus importants, incluant les éléments à même de différencier les deux scénarios. Il apparaît que les facteurs d'offre (en violet) et réglementaires (verts) sont les plus probables et les plus déterminants. En revanche, plusieurs facteurs économiques et démographiques ont été considérés comme des invariants.

Figure 2 : Probabilité des facteurs de changement et moyenne des influences sur les quatre modes de consommation collaborative (moyennes des réponses de 16 participants)

Note de lecture : le facteur « Hausse des prix relatifs de l'énergie et des matières premières » a été associé à une probabilité d'occurrence moyenne de 0,9 et une influe

4.3. Description du scénario 2030-sc2

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

5. EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTALE

5.1. Principaux enseignements des évaluations microscopiques

Les évaluations environnementales unitaires réalisées au cours de l'étude fournissent des clés de compréhension de l'évolution des impacts environnementaux. Elles doivent donc avant tout être considérées comme des **guides de lecture** de l'évaluation à l'échelle nationale. Elles permettent également d'identifier des tendances et des paramètres clés dans l'influence de la consommation collaborative sur les habitudes de consommation. Les grandes tendances observées sont décrites ci-après, par catégorie de pratique :

Pour les initiatives relatives aux pratiques de mobilité :

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

- L'autopartage pour des trajets longue distance a des impacts a priori positifs. Néanmoins, ceci ne s'explique ni par la démotorisation des foyers (évitement de la production de nouveaux véhicules), ni une réduction des kilométrages totaux effectués (ces deux effets étant peu significatifs au final). La réduction d'impacts est uniquement associée à l'hypothèse de travail selon laquelle le taux d'occupation des véhicules en autopartage est identique à celui du covoiturage longue-distance. Sans cette hypothèse, les résultats de cette évaluation environnementale unitaire seraient neutres, ce qui rejoint les conclusions de l'étude ADEME parue en septembre 2015 sur le sujet[10]. **Le niveau de confiance relatif aux résultats de la présente étude sur cette initiative est donc moindre que pour les initiatives de covoiturage**.

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

Pour les initiatives relatives aux biens immobiliers :

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

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

seulement quatre des six indicateurs étudiés. Pour ces initiatives, de nombreux paramètres rentrent en compte et complexifient l'évaluation environnementale.

- **La prise en compte du transport peut également avoir un impact important sur l'impact global du séjour**. Il est possible que les personnes voyagent davantage ou plus loin, car elles disposent d'un budget vacances potentiellement plus élevé. L'augmentation de la distance de transport peut alors contrebalancer les éventuels bénéfices liés à la mise à disposition d'un logement par un particulier. Les éventuels bénéfices environnementaux de la pratique collaborative doivent donc être considérés avec précaution, étant donné les éventuels effets rebond associés. Le niveau de confiance associé à l'évaluation de ces deux initiatives est faible.
- **Le partage d'appartements** permet de diminuer les impacts du logement par personne : les impacts de consommations de ressources relatives aux pièces communes sont partagés entre les colocataires.

Pour l'initiative relative aux biens alimentaires :

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

Pour les initiatives relatives aux biens meubles :

- **Dans le cas du réemploi, la durée de seconde détention du bien est le paramètre qui influence le plus le bilan environnemental**. Sur les produits ou services pour lesquels les phases de production et/ou de fin de vie portent une part significative des impacts environnementaux (tablette ou meuble meublant par exemple), le réemploi permet de réduire de façon significative les impacts environnementaux. Cependant, les modalités de détention (et d'utilisation) des objets réemployés par les Français sont des données peu documentées et peu robustes.
- Pour les pratiques de réemploi et de location entre particuliers, **les impacts de la logistique de transmission du bien sont souvent non négligeables**. Pour la location de perceuse ou de tondeuse électrique par exemple, les transports effectués par l'équipement à chaque changement d'usager majorent les résultats d'impacts de façon significative sur les indicateurs réchauffement climatique, la déplétion des ressources et la consommation d'énergie primaire. Les modalités de transmission du bien sont, comme les durées de seconde détention, peu documentées. On peut néanmoins estimer qu'une location entre voisins au sein d'un même quartier est judicieuse du point de vue environnemental, mais des données documentées sur ces aspects seraient nécessaires.
- De façon générale, **les scénarios d'utilisation de biens de consommation et de services par les Français sont difficiles à élaborer, par manque de données**. Les bilans environnementaux de la location de perceuse, de tondeuse, ou du réemploi de pantalon en jean manquent notamment de robustesse du fait de ce manque de données.

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

- L'hypothèse est faite dans la présente étude que la mise en relation entre particuliers se fait essentiellement par Internet. **Les impacts environnementaux directs du numérique apparaissent négligeables** en comparaison des autres étapes du cycle de vie des pratiques de consommation collaborative. Cette évaluation n'a néanmoins pas pu être réalisée sur toutes les initiatives. De plus, les

informations sur les modalités d'utilisation des NTIC sont méconnues, et plus particulièrement dans le contexte de la consommation collaborative. Cependant, sur la majorité des initiatives pour lesquelles les impacts du numérique ont été inclus, les impacts environnementaux associés sont largement négligeables (moins de 1% des impacts totaux). Les hypothèses sous-jacentes devront néanmoins être affinées à l'avenir.

5.2. Principaux enseignements des évaluations socio-économiques

Les deux scénarios prospectifs ont été déclinés pour chaque initiative retenue. À horizon 2030, trois types de données évoluent :

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

Les deux premiers paramètres ont été estimés sur la base des scénarios prospectifs élaborés en Phase 2 de l'étude, mais également sur des données bibliographiques, dont les documents relatifs à la vision environnementale de l'ADEME à horizon 2030. La part de marché de la consommation collaborative a elle été déterminée via la déclinaison des deux scénarios prospectifs à chaque initiative. Les données associées sont présentées dans le tableau suivant.

Tableau 6 - Rappel des principales hypothèses sur la taille du marché et les évolutions technologiques considérées dans les scénarios 2030

Secteur d'activité	Initiative	Taille du marché		Unité (en France, par an)	Évolutions technologiques et sociétales considérées
		En 2015	En 2030		
Mobilité	Partage simultané de mobilité longue distance	5,31E+11[11]	6,05E+11	Voy.km effectués pour des trajets longs	Modernisation du parc automobile Évolution des taux d'occupation des véhicules particuliers
	Partage simultané de mobilité courte distance	3,77E+11	4,29E+11	Voy.km effectués pour des trajets courts	
	Usage partagé séquentiel de véhicules entre particuliers	5,31E+11	6,05E+11	Voy.km effectués pour des trajets longs	
Logement	Mise à disposition de logement sur une courte période en France	3,17E+08	5,16E+08	Nuitées pour voyage passées en France	Amélioration de la performance énergétique des logements et des hôtels, en France et à l'étranger Évolution du mix énergétique français Évolution du mix électrique français
	Mise à disposition de logement sur une courte période à l'étranger	1,49E+08	2,43E+08	Nuitées pour voyage passées à l'étranger	
	Partage de logement sur une longue période (colocation)	5,01E+07	5,32E+07	Personnes majeures (en âge d'être en colocation)	
Biens alimentaires	Circuits courts dont Communauté d'acheteurs de biens alimentaires locaux	5,53E+10	5,71E+10	Repas pris à domicile	Modernisation du parc automobile

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

Secteur d'activité	Initiative	Taille du marché		Unité (en France, par an)	Évolutions technologiques et sociétales considérées
		En 2015	En 2030		
Biens meubles	Réemploi de meuble meublant	1,85E+09	2,29E+09	Meubles meublants possédés	Modernisation du parc automobile Amélioration de la performance de la filière REP DEA
	Réemploi de machine à laver	6,53E+09	7,63E+09	Cycles de lavage effectués	Modernisation du parc automobile Amélioration de la performance de la filière REP DEEE Amélioration de la performance énergétique des équipements Évolution du mix électrique français
	Réemploi de tablette électronique	5,08E+09	1,16E+10	Journées d'utilisal3l3tn	

Tableau 7 - Évaluations macroéconomiques comparatives des 13 initiatives à l'échelle macroscopique

Secteur d'activité	Initiative	Gains environnementaux permis par :			Éléments majeurs d'analyse	Niveau de confiance
		Scénario 2030-sc0	Scénario 2030-sc1	Scénario 2030-sc2		
Mobilité	Partage simultané de mobilité longue distance	-5 à -15 %	+ 2 %	-2 %	L'amélioration du parc automobile et la plus forte utilisation des modes de transports en commun ont des effets positifs potentiels supérieurs à celui du développement plus ou moins important des pratiques collaboratives, en pourcentage, et l'impact des 2 scénarios semblent proches. Néanmoins comme la base globale d'impact est importante, l'effet « dans l'absolu » des 2 scénarios représente un impact important et différent en valeur absolue	Bon
	Partage simultané de mobilité courte distance	- 10 %	- 15 %	+ 4 %	Le scénario 1 permet de réduire l'impact environnemental de façon importante grâce à un meilleur taux de pénétration de la pratique collaborative et un fort taux d'occupation	Bon
	Usage partagé séquentiel de véhicules entre particuliers	-5 à -15 %	0	-1 %	Peu de différences entre les 2	

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

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

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

Tableau 8 - Comparaison quantifiée des impacts environnementaux associés à chaque scénario et pour chaque initiative, pour l'indicateur Changement Climatique

SECTEUR D'ACTIVITE	INITIATIVE	Impacts potentiels en valeur absolue (kg éq. CO_2)		Impacts potentiels en équivalents habitants français	
		2030sc1	2030sc2	2030sc1	2030sc2
MOBILITE	Partage simultané de mobilité				

- les initiatives avec le potentiel de réduction le plus important sont celles relatives :
  - **au partage de mobilité**, pour lesquelles le choix du scénario amène toutefois de fortes variations ;
  - au **réemploi de biens meubles**, pour lesquelles le choix du scénario n'apparaît pas prépondérant. On notera cependant qu'on dispose d'une vision moins complète des gains potentiels par rapport aux pratiques de mobilité dans la mesure où les chiffres sont à chaque fois restreints à un seul type d'objet ;
- pour les initiatives relatives au **partage de logements sur de courtes durées, à la location de biens meubles entre particuliers et aux biens alimentaires**, les évaluations réalisées dans le cadre de cette étude ne permettent pas de **disposer d'éléments suffisamment robustes pour en tirer des conclusions pertinentes**. Les données sources sont en effet d'une fiabilité faible et les résultats des différents indicateurs d'impacts ne convergent pas. Des analyses plus poussées seraient nécessaires afin de mieux prendre en compte la complexité de ces initiatives de consommation.

6. CONCLUSIONS ET PERSPECTIVES

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

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

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

Pour ces initiatives, l'**objectif à venir est d'accompagner la réalisation de ces potentiels de réduction des impacts, notamment en travaillant sur les enjeux propres à chaque pratique (exemple : taux d'occupation pour le covoiturage).** En revanche, pour les initiatives relatives au **logement, à la location de biens entre particuliers et aux biens alimentaires**, le bilan de l'évaluation est à considérer avec prudence, et cela pour deux raisons majeures :

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

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

Enfin**, la prise en compte des effets rebonds est un élément important mais complexe à évaluer**. Certains effets rebonds ont été évalués dans le cadre cette étude, tels que l'allongement des durées de séjour ou des distances de voyage dans le cas de la location immobilière entre particuliers. Les autres effets rebonds n'ont

pas pu être évalués. Ils dépendent en effet fortement des modalités d'utilisation des gains et économies générés. Ceux-ci peuvent de fait être assimilés à une hausse de revenus pour les acteurs de la consommation collaborative, qui entraîne potentiellement plus d'actes de consommation, dont la structure détermine fortement les impacts environnementaux, et ce de façon non spécifique à la consommation collaborative. Une étude consacrée à cette problématique serait souhaitable. Elle permettrait une meilleure connaissance des mécanismes régissant ces processus microéconomiques en vue d'affiner la connaissance de ces effets rebonds associés aux nouvelles pratiques de consommation.

L'ADEME EN BREF

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

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

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

