

Économie collaborative versus ubérisation

La présente note de réflexion/proposition est issue d'une discussion entre proches, comme les périodes de fin d'année le permettent en favorisant les échanges sur le monde actuel et son évolution future. A ce tournant des années 2015-2016, la question de l'ère numérique a ainsi été évoquée ; si les participants étaient unanimes pour constater sa montée en puissance au cours de la présente décennie, ils se sont divisés sur ses conséquences, plus précisément sur la signification de ses manifestations :

- pour certains, la révolution numérique offre, comme le prévoyaient des futurologues comme Jérémy Rifkin, des opportunités pour une transformation de l'économie vers des formes moins marchandes, ainsi celles proposées par l'économie dite collaborative.

- pour d'autres, elle est bien source de mutations des modèles économiques actuels et des systèmes d'échanges, mais allant au contraire dans le sens d'une hyper-marchandisation comme le phénomène dit de « ubérisation » l'exprime.

Les participants à cette « disputation » (toute pacifique...) ont tenté de conforter leurs positions respectives en prenant divers exemples concrets, pris dans les domaines liés à des actes de la vie quotidienne : transport, logement, nourriture, santé, éducation et culture, etc.

Nous sommes arrivés à la conclusion que les deux propositions avaient leur part de vérité et qu'elles représentaient des degrés distincts dans une variété de situations évoluant avec le temps et les caractéristiques institutionnelles et culturelles des sociétés concernées.

In fine, il est apparu possible de proposer une typologie permettant de distinguer différents degrés allant du don à l'hyper-marchandisation, sorte de grille ou d'échelle (montante ou descendante selon le point de vue où on se place...).

C'est cette grille que nous proposons à la discussion, en présentant, au préalable, l'un des domaines sur lesquels ont porté le débat, celui du transport de personnes, correspondant justement au cas générique d'Uber.

Petites histoires de transport de personnes par véhicule avec chauffeur

Données : Plusieurs familles habitent dans un lieu A, leurs enfants vont scolarisés dans un lieu B, distant de plusieurs km, non desservi par un bus de ramassage scolaire. La question se pose de l'accompagnement des enfants de A à B (allers et retours quotidiens)

Présentation des différents scénarios :

Scénario 1 : Mme X, avec sa voiture personnelle, amène tous les jours son enfant le matin à l'école, et va le chercher en fin d'après-midi. Sa voisine, Mme Y, ne peut le faire (n'ayant pas de voiture ou n'étant pas libre aux heures souhaitables) ; son enfant doit aller à pied (ou en vélo...). Prise de compassion pour l'enfant de Mme Y, Mme X propose de le prendre dans sa voiture avec son propre enfant. Mme Y lui en est très reconnaissante.

Scénario 2 : Mme Y a pu se procurer une voiture et se libérer partiellement ; elle propose un accord à Mme X : le matin, c'est une des deux qui amènera les deux enfants à l'école avec sa voiture et, en fin d'après-midi, c'est l'autre qui les ramènera avec la sienne.

Scénario 3 : Mme Y n'a pas pu disposer d'une voiture (ou du temps disponible), mais comme elle ne souhaite pas que Mme X supporte seule et indéfiniment la charge de cette opération, elle lui propose de participer aux frais occasionnés. Elles se mettent d'accord pour une participation *a minima*, *i.e.* le partage des frais variables (essence, péage éventuel...)

Scénario 4 : la situation se prolongeant, les deux voisines modifient leur accord initial ; c'est toujours Mme X

qui assure, avec sa voiture, le transport des deux enfants, mais Mme Y participera aux charges occasionnées sur une base plus large, incluant l'assurance, l'entretien annuel et l'amortissement du véhicule. (Elles peuvent se baser, pour cela, sur les grilles fiscales donnant les coûts de revient des différents types de véhicules par km parcouru)

Scénario 5 : un nouveau problème se pose : Mme X n'a plus de voiture (ou n'a plus la disponibilité pour effectuer ces transports). Comme Mme Y est dans le même cas, elles s'adressent conjointement à un voisin, monsieur Z (retraité ou demandeur d'emploi), qui n'a pas d'enfants à amener à l'école, mais qui, en revanche, dispose à la fois d'une voiture et de temps libre. Les deux mères de familles lui proposent, évidemment, de le rembourser de ses frais, calculés au coût complet (y compris amortissement du véhicule) auquel elles ajoutent une « indemnité compensatoire » pour tenir compte du temps passé avec ces deux aller-retour quotidiens et les contraintes y afférentes.

Scénario 6°: Le système mis au point entre Mmes X, Y et Mr Z connaît un plein succès. D'autres familles recourent à Mr Z pour d'autres courses. Ce dernier se plaît dans cette nouvelle activité qui à la fois l'occupe et lui permet un complément (plus ou moins substantiel) de revenu. Pour conforter et officialiser cette activité, il prend le statut d'auto-entrepreneur et/ou crée une EURL. Il devient ainsi un professionnel du transport de personnes, Mmes X et Y devenant de simples clientes (au demeurant privilégiées compte tenu de l'ancienneté de leurs relations).

Scénario 7°: Ces derniers temps, Mr Z connaît une baisse sensible de son activité, ce qui l'étonne un peu car le niveau global d'activité dans sa région ne lui paraît pas avoir fléchi. En se renseignant, il s'aperçoit que d'autres personnes que lui se sont mises sur le marché des VTC (véhicules de transports avec chauffeur), par l'intermédiaire de la nouvelle plate-forme numérique Uber. Il semble même que Mme X (ou Y) se serait laissée tenter pour un déplacement récent....

Analyse et typologie : les 7 degrés, du don à l'hyper-marchandisation

Les « petites histoires » brièvement présentées ci-dessus sont ce qu'il est convenu d'appeler des « faits stylisés », *i.e.* des présentations issues de l'observation de la réalité, sans aller jusqu'à en reproduire chaque détail, mais en donnant la caractéristique la plus significative, eu égard à la question étudiée. Chaque lecteur pourra, sans problème, situer les différents scénarios exposés par rapport à sa propre expérience et ainsi les compléter.

Nous avons pris un exemple classique de transport d'enfants entre domicile et école ou collège. Dans le même domaine du transport de personnes, nous aurions pu prendre, le cas, également fréquent, lié à une dissociation entre domicile et lieu de travail.

D'autres domaines d'application pourraient être étudiés d'une manière comparable, dans les différents registres de la vie courante : hébergement, nourriture... Chacun pourra, s'il le souhaite, dresser ses propres scénarios et compléter ainsi celui qui a été présenté.

Analyse. Il est clair que les différents scénarios rappelés ci-dessus n'ont pas le même statut en termes socio-économiques :

A) Les scénarios de type 1 ne relèvent pas, à l'évidence, de l'échange marchand, mais de **l'économie du don**. Proposer à l'enfant de votre voisin de prendre place dans votre voiture, - comme, accueillir chez soi un ami de passage ou donner de la nourriture aux Restos du cœur...- sont des gestes effectués dans un esprit altruiste, sans esprit mercantile et sans support monétaire. Certes, on sait que le « don » appelle très généralement un « contre-don », les deux éléments se complétant dans des rituels socialement codifiés (cf Mauss, Dumézil....) ; mais ces échanges socialisés et étalés dans le temps ne constituent pas directement un échange marchand singularisé et monétarisé

B) Les scénarios de type 2, 3 et 4 relèvent de ce qui est communément dénommé **économie collaborative**. Ils représentent cependant des situations dont la diversité va au-delà de la simple nuance :

- les scénarios de type 2 relèvent – selon nous – d’une forme intermédiaire ; ils se rapprochent de la catégorie précédente (scénario 1) dans la mesure ils ne sont pas monétarisés et restent exprimés en termes d’actions réciproques (échanges de transport, ou de logements, de repas...). Ils ne relèvent cependant plus de l’approche en termes de don/contre-don, dans la mesure où ces échanges, bien que non monétaires, sont clairement identifiés et spécifiés dans leur réalisation.

- Les scénarios de type 3 et 4 se distinguent à la fois des précédents (scénarios 1 et 2) dans la mesure où ils commencent à être (plus ou moins) monétarisés et aussi des suivants (scénarios 5-6-7) dans la mesure où ils ne prennent pas en compte la valorisation du travail effectué par les acteurs concernés, lesquels ne sont pas rémunérés. Ces deux catégories de cas ne diffèrent que par l’étendue de la partie monétarisée, laquelle, selon qu’elle concerne, ici seulement les coûts variables, là l’ensemble des coûts hors travail (y compris l’amortissement des biens durables utilisés), appelle un positionnement différent des différentes parties participant à ces activités collaboratives.

C) Enfin, les scénarios de type 5, 6 et 7 relèvent clairement de **l’économie marchande**, avec, là également, des spécificités inhérentes à chaque catégorie étudiée :

- les scénarios de type 6 sont les plus nets ; ils appartiennent sans conteste à l’économie marchande. Quels que soient leur statut (auto-entrepreneur, EURL, SARL ou SA...), des personnes qui offrent des produits – biens ou services (ici un transport, là un logement ou un repas...) à des clients » et qui vivent – plus ou moins aisément – de la vente de ces produits, correspondent à la situation classique d’acteurs d’une économie que nous qualifierons d’économie marchande « standard ».

- les scénarios de type 5 sont légèrement infléchis par rapport aux précédents, selon l’importance de ces « indemnités compensatoires » accordés aux acteurs concernés (ici le transporteur, là le logeur ou le cuisinier...). Si elles sont élevées, elles correspondent à une rémunération du travail accompli (que celui-ci soit déclaré ou non) ; si elles sont faibles, elles relèvent partiellement (pour la différence par rapport au coût du travail) de l’économie collaborative, voire de l’économie de don. Nous qualifierons les cas de ce type d’économie marchande « grise » pour marquer ces nuances (et parce que maintes situations de ce type relèvent de statuts « non officiels » - notamment vis-à-vis du fisc - à l’inverse de ceux des acteurs de l’économie marchande standard)

- les scénarios de type 7 reflètent, au contraire, des situations accentuées par rapport au cas standard. Elles sont totalement marchandisées, au sens que la fonction principale des plates-formes numériques qui se sont créées à l’image d’Uber, a pour objet, non pas de fabriquer le produit lui-même mais de créer le marché concernant ce produit, sans se soucier *a priori*, ni de ses conditions de production /utilisation, ni du statut des acteurs concernés et des contraintes institutionnelles (réglementation, fiscalité...), ni *a fortiori* des conséquences directes ou indirectes (externalités) générées par ces activités d’échanges. Nous appellerons « **hyper-marchandisation** » cette forme débridée d’économie marchande.

L’échelle DECMA : du don à l’hyper-marchandisation

In fine, il paraît possible de proposer une typologie permettant de distinguer différents degrés allant du don à l’hyper-marchandisation, en passant par les différents types d’économie collaborative

Échelle DECMA (Don - Économie Collaborative – Marchandisation)

Catégorie : Don

Niveau 1 : économie du don

Catégorie : Économie collaborative

Niveau 2 : économie collaborative non monétaire

Niveau 3 : économie collaborative légèrement monétarisée (coûts variables)

Niveau 4 : économie collaborative largement monétarisée (coûts hors travail)

Catégorie : Économie marchande

Niveau 5 : économie marchande « grise »

Niveau 6 : économie marchande « standard »

Niveau 7 : hyper-marchandisation (« ubérisation »)

Origine : Mignon S, Pérez R., Walliser E. (2016)

Il est clair que la révolution numérique influence, à des degrés divers, chaque niveau et il serait intéressant d'en apprécier l'impact à chacun de ses niveaux et pour les différents domaines d'application déjà expérimentés ou envisagés.

Dans cette perspective, la présente grille d'analyse et l'échelle proposée qui en résulte sont mises en débat auprès des lecteurs, (dans une posture de niveau 2 « économie collaborative non monétaire »)

À la suite de ce premier échange, nous serons appelés à débattre de l'évolution des différents modèles de relations entre les hommes à propos de l'usage des choses, des impacts directs et indirects de la nouvelle ère numérique, voire, des dispositifs de gouvernance et de régulation susceptibles d'aboutir à une société plus équilibrée.

Sophie Mignon, Roland Pérez, Élisabeth Walliser