

Économie collaborative : faut-il vraiment réglementer ?

L'économie des plateformes numériques inquiète certains, mais en enthousiasme d'autres pour ses promesses de gains de productivité et de plus grande indépendance. De fait, ces modèles disruptifs rebattent les cartes de nombreux marchés et font donc des gagnants et des perdants. Alors, réguler, oui, sans doute, mais jusqu'où ?

Auteur
Philippe Portier
Avocat, Jeantet

Il est question aujourd'hui d'une nouvelle forme d'économie, indifféremment qualifiée de « collaborative », de « plateforme », de « partage » (*sharing economy*), voire d'« économie "uberisée" ».

Les secteurs concernés

Les expérimentations se sont multipliées depuis quelques années dans les domaines les plus variés. On identifie, les domaines suivants¹:

- > le transport de personnes, avec le covoiturage, l'autopartage, voire le co-avionnage ;
- > le transport de colis, de plats cuisinés ou de marchandises plus lourdes ;
- > la finance, avec la finance participative (*crowdfunding*), les systèmes de paiement *peer to peer* ou les monnaies alternatives (Bitcoin) ;
- > l'hébergement occasionnel, voire la mise à disposition de canapés (le *couchsurfing*) ;
- > le partage d'objets usuels comme des livres ou des outils de bricolage ;
- > l'échange de services (ou *jobbing*), par exemple, le bricolage, le soutien scolaire, le ménage, le repassage, les menues réparations (plomberie, etc.).

On partage ainsi des lieux, des moyens de transport, des objets, des plats cuisinés et même du savoir et de l'intelligence. On trouve aussi des biens sur des sites de vente d'occasion ou des services (juridiques, comptables, à la personne...) à acheter. On partage même des ressources financières grâce au *crowdfunding*.

Un seul modèle ?

Mais en quoi ces expériences se ressemblent-elles au point qu'on leur accole des étiquettes identiques ?

¹ > Pour un inventaire catégoriel des types d'offres disponibles actuellement : http://p2pfoundation.net/Collaborative_Economy_in_France.

Tout le monde commence à avoir peur de se faire « uberiser »

Leur véritable point commun procède, de toute évidence, du développement de plateformes numériques permettant d'établir des relations directes entre internautes. Les échanges directs de consommateur à consommateur existent quasiment depuis toujours (brocantes, videgreniers, auto-stop, services de bon voisinage, etc.), mais Internet et les objets connectés donnent aujourd'hui à ce qui relevait de l'anecdotique une tout autre dimension. Le « coup de main » de proximité entre particuliers, réunis par un lien de voisinage, familial ou amical, s'étend aujourd'hui – à l'instar des réseaux sociaux qui regroupent des gens auparavant inconnus les uns des autres – aux membres de « communautés » créées et animées par un hôteur de plateforme.

Ce service de plateforme existait déjà dans certains secteurs de l'économie « traditionnelle », comme celui des taxis². Mais l'évolution de la technologie et la culture communautaire induite par Internet ont permis à la notion de « plateforme » de se développer dans bien d'autres domaines. Il s'agit, de toute évidence, d'un élément central du sujet, justifiant aujourd'hui les termes d'« économie plateformisée », voire, mais de manière erronée selon nous, d'« économie numérique » (qui, pour nous, désigne l'activité d'entreprises produisant des technologies numériques et non pas utilisatrices de celles-ci).

Au-delà de ce point commun, l'analyse des diverses facettes de l'économie collaborative permet d'établir entre elles des nuances, voire

2 > Centrale de réservation et de géolocalisation mettant en relations des chauffeurs-artisans et leurs clients en fonction de critères de disponibilité et de proximité et proposant certains services comme la centralisation de facturation.

des différences assez profondes, au cœur desquelles s'inscrit, selon nous, celle de la finalité professionnelle et lucrative ou non de l'activité concernée. Partager l'achat d'un véhicule ou d'un objet d'usage courant pour en diminuer la charge chez l'utilisateur, louer une chambre ou un appartement pendant un voyage, prendre occasionnellement un passager ou un colis sur un trajet personnel, n'est pas la même chose que de développer une activité professionnelle de services de livraison ou de location, dans une logique de recherche de profit.

C'est ainsi qu'il paraît essentiel, tant sur le plan sémantique que réglementaire, de distinguer deux réalités fort différentes que le Gouvernement n'a pas manqué de souligner en demandant au député Pascal Terrasse, de formuler des recommandations sur la manière dont l'État devait aborder le sujet : « L'économie collaborative recouvre à la fois des plateformes d'échange de biens et services entre particuliers, sans recherche de profit, et des plateformes d'offres de services commerciales. »

Ce que nous appellerons donc ici l'« économie collaborative communautaire » s'appuiera sur une mutualisation des biens et des outils (l'usage plutôt que la propriété, le partage plutôt que la jouissance exclusive), l'organisation en « communauté » et l'intermédiation par des plateformes numériques et mobiles. Ce premier modèle relève d'une dynamique qui n'est ni professionnelle, ni lucrative, ce qui l'inscrit dans le périmètre non marchand de l'économie domestique et l'apparente à l'économie mutualiste ou à l'économie associative, mais sans leur être assimilable pour autant. Les flux financiers, quand ils existent, relèvent du don ou du partage de frais, ou servent à rémunérer les services de la plateforme de mise en relations³.

3 > P. Portier, « Le législateur est obligé de distinguer économie collaborative et "uberisation" », *Le Monde*, 7 novembre 2015, p. 7.

L'économie collaborative⁴ professionnelle correspondra, en revanche, à l'émergence de professionnels d'un nouveau genre qui concurrencent les modèles traditionnels grâce à la combinaison d'outils technologiques (généralement communs à l'économie collaborative) et d'une organisation du travail fondée sur l'entrepreneuriat individuel. Ce second modèle est plus disruptif, puisqu'il décrit un modèle d'entreprise classique dans sa finalité marchande, mais « horizontalisé » et dématérialisé sur le plan organisationnel, concurrençant ainsi les acteurs traditionnels via la mobilisation (sur une plateforme numérique) de prestataires individuels et indépendants, plutôt que d'en assumer la charge sociale. Dans sa version extrême, cette économie de rupture s'insinue également dans les monopoles de professions réglementées : taxis et VTC, transporteurs, banques, hôteliers, voire avocats ou experts-comptables.

Uberisation ?

Plus que la première, c'est cette forme de l'économie collaborative – parfois qualifiée d'« uberisée⁵ », à finalité professionnelle et lucrative, mais peu ou pas régulée, ultra-technologique, en réseau – qui soulève sans doute aujourd'hui les principales questions de société. Le risque de précarisation sociale est souvent avancé par le Gouvernement et, du côté des entreprises, comme l'indiquait fin 2014 Maurice Lévy, président du directoire de Publicis, « tout le monde commence à avoir peur de se faire "uberiser" » Les causes premières

4 > On pourra même s'interroger sur l'opportunité de conserver à cette forme d'économie le qualificatif de « collaboratif ».

5 > Par référence à la société américaine Uber, dont les méthodes de développement dynamiques, voire agressives, bousculant usages et monopoles, ont justifié qu'elle devienne l'un des symboles d'une révolution économique innovante et dopée au numérique.

de cette inquiétude tiennent essentiellement à l'émergence d'un mode organisationnel de l'entreprise à rebours du mode pyramidal du système du salariat issu de la révolution industrielle. Rappelons que le contrat de travail et l'organisation hiérarchisée qui s'en induisit lors de l'évolution tayloriste de l'entreprise furent inventés à la fin du XIX^e siècle comme une « réponse logique aux enjeux d'innovation et de création collective⁶ », permettant à l'entreprise nouvelle de mieux organiser le travail en son sein, organisation auparavant laissée à l'appréciation de l'ouvrier qui, depuis la Révolution française et l'abolition du servage, louait et tarifait librement ses services.

Il serait ainsi tentant de voir dans l'« uberisation », fondée sur l'organisation d'un réseau de professionnels indépendants, louant leur ouvrage/service à leur gré, une forme d'anti-taylorisme, restituant à l'individu la liberté – au moins en principe – de ses horaires, tarifs et méthodes.

Uberisation ou précarisation ?

S'agissant d'activités qui requièrent de faibles qualifications (le transport, la location de biens, la prestation de services standardisés) et générant des marges faibles, il semble y avoir une convergence d'intérêts entre des entreprises se transformant elles-mêmes en prestataires de services (l'animation d'une plateforme donne à des indépendants accès à un marché qui dépasse leur chalandise naturelle) et des professionnels confrontés à un cadre et une organisation du travail salarié trop rigides. Salariat ne correspondant d'ailleurs

6 > Le remplacement, à la demande des entreprises, du contrat de louage du Code civil par un contrat de travail issu de la pure pratique est notamment mis en lumière par Blanche Segrestin et Armand Hatchuel dans leur ouvrage commun *Refonder l'entreprise* (Paris, Seuil, 2012, p. 34 sq).

plus toujours aux aspirations du moment, quand la sécurité de l'emploi et l'appétit du gain laissent tendanciellement la place à la recherche de sens et la quête de reconnaissance professionnelle.

Indépendamment de la notion de précarisation⁷, cette nouvelle forme d'organisation du travail est de nature à générer, au profit de ces nouveaux acteurs sans salariés, des gains de compétitivité à hauteur des charges sociales patronales ainsi économisées, leur permettant de réduire leurs prix face à la concurrence traditionnelle. Et ce, dans l'intérêt de consommateurs de la classe moyenne dont la stagnation des revenus les conduit « à se détourner des circuits "officiels" trop chers, au profit de solutions moins onéreuses⁸ ». Mais aussi, au risque de prestations moins normées et moins garanties, ne serait-ce qu'à raison du corollaire du système, qui impose que le travailleur, puisqu'indépendant, puisse refuser une prestation – et surtout travailler pour une autre plateforme, concurrente ou non. On pensera ainsi aux chauffeurs de VTC qui, en principe, autoentrepreneurs, sont libres de travailler pour plusieurs compagnies (par exemple, livraison de colis, à titre accessoire).

À l'exemple du transport aérien low-cost, l'économie uberisée abaisse ainsi ses coûts de production (et donc ses prix de vente) de prestations généralement standardisées, peu qualifiées ou à faible valeur

7 > Qui a amené le Conseil national du numérique (CNNum, rapport à la ministre du Travail, janvier 2016), jugeant urgent de « clarifier la situation » des indépendants travaillant via des plateformes collaboratives, à recommander de relier la notion de salariat non plus seulement au critère de la subordination juridique, mais également à celle de « dépendance économique », comme cela semble devenir le cas en Californie notamment. Ce qui pourrait imposer au « client-employeur » de s'assurer que son prestataire développe effectivement une activité avec une pluralité de clients.

8 > Maxime Baffert, « We Share vs Oui cher : faut-il avoir peur de l'économie collaborative ? », 26 mars 2014. En ligne : <https://medium.com>.

ajoutée, au prix d'un éventuel niveau de performance qualitatif moindre. Ce « capitalisme de plateforme », d'inspiration néolibérale dans un pays rétif aux ruptures schumpetériennes⁹, soulève logiquement des questions de société. Mais il ne fait que poser les jalons de la transformation inéluctable de certains métiers, accélérée par l'attitude procyclique de consommateurs d'autant plus ouverts à ce type d'innovation qu'ils en bénéficient financièrement. Sans oublier qu'ils peuvent même en devenir les acteurs, sans dépendre d'un marché du travail atone, étouffé par l'équation démographique, la concurrence internationale ou la transformation des tâches impulsée par la robotisation et la cybernétique.

Les défis propres de l'économie collaborative communautaire

Cette tendance se trouve renforcée par l'émergence de l'autre versant – communautaire – de l'économie collaborative, dont le consommateur est déjà l'un des acteurs clés. Dans une étude sur les pratiques de consommation émergentes, l'Observatoire Société et Consommation (ObSoCo) indiquait, en effet, il y a peu, que 93 % des personnes sondées avaient, au cours de l'année passée, eu recours à au moins trois pratiques situées en marge des logiques marchandes traditionnelles.

Cette consommation collaborative (également appelée « P2P » pour *peer to peer* ou « C2C » pour *consumer to consumer*) constitue un phénomène de la transition numérique plus intéressant encore que celui de l'économie collaborative marchande, qui maintient le rapport professionnel/

9 > Uber étant même qualifié de « négrier » et de « pieuvre pillarde » par Gérard Filoche (PS) dans un de ses tweets, cité par l'AFP, le 6 janvier 2016.

consommateur traditionnel en en modifiant l'organisation, mais pas la nature. L'économie collaborative communautaire met, quant à elle, en relation directe des internautes en leur permettant d'échanger espaces, biens, argent ou services, grâce à une plateforme numérique.

Or, l'économie collaborative communautaire, bien que d'essence non professionnelle et non lucrative, comme nous l'avons vu, suscite des inquiétudes, voire l'hostilité, de la part de certains acteurs de l'économie classique qui la perçoivent, malgré son caractère encore souvent embryonnaire, comme une forme de concurrence larvée.

Ces tensions se manifestent essentiellement aujourd'hui dans l'hôtellerie et le transport.

L'hostilité de l'industrie hôtelière

Dans le premier domaine, Airbnb¹⁰, acteur-symbole de l'hébergement collaboratif, concentre, en France comme dans d'autres pays, les critiques des lobbies de l'hôtellerie, secteur qui peine à s'adapter à la nouvelle donne. Des manœuvres diverses se développent en conséquence à l'encontre des acteurs de cette branche : actions en concurrence déloyale contre Airbnb (aux États-Unis et au Canada notamment), insertion dans la loi ALUR de 2014 d'une obligation pour les propriétaires de demander une autorisation de sous-location en ligne à l'assemblée des copropriétaires¹¹, suspicions proclamées de fraudes fiscales, etc.

L'argument invoqué insiste généralement sur le développement

de pratiques abusives. Au-delà d'une offre initialement destinée à permettre à un propriétaire ou un locataire de louer son logement le temps d'une absence, le système serait dévoyé et verrait se développer une industrie locative portant sur des logements vides ou meublés, en concurrence avec l'offre de l'hôtellerie traditionnelle.

Autre motivation parfois invoquée : la sécurité. Selon l'adjoint au maire de Paris en charge du logement, Jean-Yves Mano, « il y a un incessant ballet d'inconnus qui circulent à toute heure du jour ou de la nuit dans l'immeuble ». Et d'ajouter : « Hors de question que Paris devienne une ville-musée comme Venise ! Cela ne veut pas dire qu'il faut refuser le tourisme, mais il faut maintenir un équilibre, et l'hôtellerie est déjà là pour ça¹². » Sécurité, fiscalité, politique de logement... tous les arguments, même les plus surprenants, sont donc avancés par certains acteurs publics et les médias, sous l'impulsion manifeste de lobbies puissants cherchant à freiner l'émergence de l'économie collaborative dans le domaine de l'hébergement temporaire et occasionnel. Et ainsi maintenir l'ordre établi.

Pourtant, comme le soulignait un rapport récent de l'Institut Montaigne et de la CCI de Paris¹³, « dans les grandes villes, il est nécessaire d'étendre la capacité hôtelière et de rénover les établissements vieillissants. Les taux d'occupation sont en effet très élevés, notamment à Paris, et la capacité actuelle ne permettra pas d'accueillir le nombre croissant de touristes attendus au cours des prochaines années. L'offre d'hébergement francilienne, bien que la plus importante au monde, est saturée lors de grands événements, facteurs

d'attractivité touristique et de rayonnement à l'international ».

Sans oublier que l'hôtellerie ne se résume pas à la mise à disposition d'une chambre, mais implique aussi, une offre adaptée de services. Ainsi, toujours selon ce rapport Montaigne-CCIP, « la gamme hôtelière doit également être étendue pour faire place à des offres plus innovantes, pouvant toucher un public plus large. À titre d'exemple, les *hostals* barcelonaises, qui se sont beaucoup développées, proposent un hébergement peu onéreux, mais sont également des lieux de rencontre et d'échange sur les activités et événements en cours dans la ville ». Dans un article de mai 2015¹⁴, trois chercheurs ont ainsi montré que la croissance d'Airbnb au Texas impactait surtout l'activité des hôtels locaux de catégorie inférieure ou sans clientèle d'affaires.

Le covoiturage de personnes, un phénomène peu controversé

Dans le domaine du transport de personnes, la situation était, jusqu'à une date récente, inversée. Le Code des transports faisait, en effet, obligation à tout transporteur « pour compte d'autrui », réputé de ce seul fait agir en professionnel, de s'inscrire dans un registre de transporteurs publics, à l'issue d'une formation spécifique et d'une autorisation préfectorale. BlaBlaCar, développeur numérique du traditionnel auto-stop et aujourd'hui leader mondial dans son domaine, n'aurait donc, en théorie, pas pu prospérer. Mais la vertu écologique du concept (une voiture qui circule devrait transporter le maximum de passagers, en termes

10 > Airbnb représenterait plus de 5 % de la capacité hôtelière française, dont la croissance globale reste inférieure à celle de la sous-location collaborative.

11 > Disposition invalidée toutefois par le Conseil constitutionnel. Voir l'article de Marco Mosca, « Pourquoi Airbnb peut dire merci au Conseil constitutionnel », 21 mars 2014. En ligne : www.challenges.fr.

12 > In Gaëlle Macke, « Pourquoi Paris s'en prend aux propriétaires qui louent aux touristes », 14 mars 2013. En ligne : www.challenges.fr.

13 > « Rester le leader mondial du tourisme, un enjeu vital pour la France », rapport, juin 2014, p. 45 sq.

14 > Georgios Zervas, Davide Proserpio et John W. Byers, « The Rise of the Sharing Economy: Estimating the Impact of Airbnb on the Hotel Industry », 14 décembre 2013. En ligne : <http://people.bu.edu/zg/publications/airbnb.pdf>.

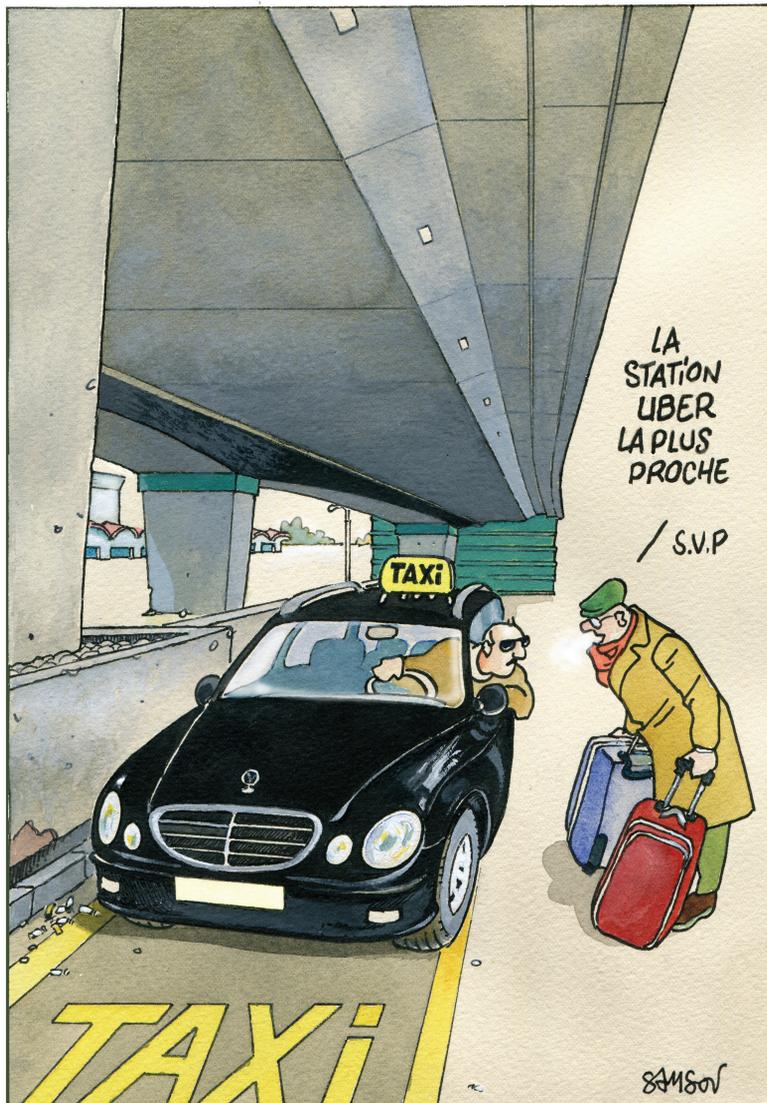
d'efficacité environnementale) et l'absence de concurrence (la SNCF n'ayant pas jugé opportun d'agir et les opérateurs d'autocars n'étant pas – avant la loi Macron – concernés par les parcours interdépartementaux, principalement concernés) ont permis l'émergence du covoiturage, incarnation majeure de l'économie de partage, sans grandes difficultés. Et ce, d'autant que la Cour de cassation, en 2013¹⁵, est opportunément venue au secours de cette pratique. Comme l'indiquait un communiqué de la DGCCRF du 7 février 2014 : « La légalité du covoiturage a été consacrée par la Cour de cassation, à condition toutefois qu'il ne soit pas pratiqué dans un but lucratif. Dans le cadre du covoiturage, la participation financière des passagers est donc limitée au partage des coûts. »

La loi de transition énergétique de 2015 est venue confirmer cette analyse, en excluant du champ de la réglementation des transports le covoiturage, défini comme « l'utilisation en commun d'un véhicule [...] effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte¹⁶ ».

Le cas UberPop

Illustrant les risques d'abus, l'affaire UberPop est venue préciser les limites du covoiturage légal. Dès 2014, la DGCCRF, dans son communiqué précité, indiquait que « le transport de passagers, sous couvert de covoiturage, réalisé dans un but lucratif est illégal. Il constitue en effet une activité de transport public non autorisée ». Malgré une stratégie de communication judiciaire savamment orchestrée, UberPop dut rendre les armes après une série de

15 > Chambre commerciale, 12 mars 2013.
16 > Article L3132-1 du Code des transports, créé par la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 – art. 52.



condamnations : il ne s'agissait plus, en effet, simplement de s'affranchir de règles, mais de concurrencer les services de taxis et de VTC, soumis auxdites règles, lourdes et contraignantes. L'immixtion de particuliers proposant peu ou prou les mêmes services, en dehors de tout cadre, n'a donc pas connu la tolérance prodiguée par l'État envers BlaBlaCar.

Les réactions violentes des professions réglementées ont donc conduit la force publique à faire pleine application des textes. Et ce, malgré une appétence forte des consommateurs pour ce type d'offre alternative (tout comme pour l'autopartage ou des solutions telles qu'Autolib) et une pénurie marquée en région parisienne et dans les agglomérations, comme

l'avait souligné notamment le rapport de la Commission pour la libération de la croissance française en 2008.

Le covoiturage de colis, une évolution naturelle

Dans la même logique écologique, certaines plateformes proposent aujourd'hui la livraison de petits colis (voire de plats cuisinés) sur une courte distance, appelée « dernier kilomètre », séparant plateformes logistiques et consommateur final.

La réglementation actuelle impose, en théorie, aux livreurs pour compte d'autrui – également réputés professionnels, quelle que soit l'importance

de leur activité – l'inscription sur un registre professionnel, à l'issue notamment d'une formation de trois semaines et d'un examen. La finalité de ces réglementations est d'autant moins claire qu'elle s'applique à tous les transporteurs, alors que la plupart des pays de l'Union européenne se contentent d'appliquer le règlement européen, cantonné aux véhicules de plus de 3,5 tonnes... En France, l'extension de l'obligation d'inscription s'est faite à la demande des organisations professionnelles de transporteurs, dans l'espoir affiché d'« assainir » la profession. Et de mettre fin à des pratiques de sous-tarifcation, voire de travail dissimulé, très répandues et favorisées par un rapport de force structurellement défavorable aux transporteurs et un grand nombre de nouveaux entrants peu expérimentés, attirés par la facilité d'accès au métier d'artisan transporteur (son image de liberté, la croissance évidente du secteur d'activité et une perspective de promotion sociale [accès à la position de chef d'entreprise]¹⁷).

Outre que ces motivations ne sauraient légitimer des restrictions à des services rendus occasionnellement par des non-professionnels, la logique ayant conduit à légaliser le covoiturage de personnes – domaine où la sécurité des passagers aurait pu préoccuper le législateur – devrait, en toute logique, favoriser la légalisation de cette même pratique dans le domaine des petits colis. Le covoiturage de colis serait ainsi un transport réalisé à l'occasion d'un trajet propre, sans finalité lucrative, ce qui induirait de ne pas dépasser le coût de revient annuel du véhicule utilisé.

Mais ici encore, la concurrence veille et le Syndicat national du transport léger alerte régulièrement les pouvoirs publics devant le

17 > Arguments rappelés in « Accès aux professions de transporteur dans le domaine du transport léger », rapport n° 006685-01 du Conseil général de l'environnement et du développement durable, par Christian Pitié, septembre 2009.

risque consistant à laisser faire « de nouveaux acteurs en dehors de toute contrainte légale et administrative¹⁸ ».

Libre concurrence ou concurrence déloyale ?

On constate donc que plus que l'existence de réglementations restrictives, généralement promulguées longtemps avant l'émergence de l'économie collaborative et donc susceptibles d'adaptation, c'est l'existence ou non d'acteurs traditionnels structurés qui permet ou non son développement sans entraves excessives. Or, l'argument principal évoqué par ces acteurs relève de la concurrence déloyale qu'exercerait l'économie collaborative envers les modèles traditionnels.

Rappelons que la libre concurrence, promue par l'article 3 du traité de Rome notamment, est un système qui suppose la liberté d'entreprendre, à savoir celle, pour un opérateur quelconque, d'exercer une activité, de produire et de vendre aux conditions qu'il souhaite. L'État n'intervient que pour garantir le libre jeu des règles de l'économie, en interdisant, par exemple, les cartels, les abus de position dominante et autres ententes, ou encore la sécurité, l'hygiène ou l'intérêt public. La concurrence déloyale est, elle, une notion juridique relevant d'une construction jurisprudentielle fondée sur le principe que la liberté de concurrence n'autorise pas les entreprises à user de « procédés contraires aux usages loyaux du commerce pour nuire à un concurrent afin de détourner sa clientèle ».

En matière d'économie collaborative de type communautaire ou de partage, la Cour de cassation, en 2013, a considéré que « dès lors que les sommes versées par les personnes

18 > B. Barbedette, « Transports légers : la crainte d'une "ubérisation" du métier se précise », *L'Officiel des transports*, 14 septembre 2015.

transportées ne permettraient pas de considérer qu'elles avaient, au-delà des frais induits par l'utilisation des véhicules, rémunéré l'activité des conducteurs... la société S. ne pouvait reprocher [...] une concurrence déloyale ».

C'est donc précisément cette finalité non lucrative qui, de ce fait, distingue l'économie collaborative communautaire de l'économie professionnelle et marchande, mais justifie, en outre, qu'il ne puisse y avoir, sous l'angle juridique du moins, de concurrence – et donc de concurrence déloyale – entre elles.

Activité non lucrative ?

Cette distinction impose de s'interroger sur la notion même de « lucrativité ». La commission des finances du Sénat a ainsi proposé, en 2015, une exonération d'impôts à hauteur d'une franchise annuelle de 5 000 euros, tout en soulignant que le partage de frais ne générerait pas de base imposable. Mais cette distinction – non retenue par l'Assemblée nationale – soulevait la difficulté qu'il y aurait à devoir nuancer les notions de partage de frais et d'autres recettes issues d'une activité en principe non lucrative. On aurait pu insister ici sur la différence entre frais courants (l'essence et les péages dans le covoiturage, la consommation d'eau ou d'électricité dans la sous-location) et amortissements (le coût du véhicule, le loyer...), au prix toutefois d'une complexité inadaptée pour le contribuable¹⁹.

Mais, selon nous, c'est plutôt dans la finalité de l'activité qu'il faut rechercher son éventuelle dimension lucrative. À titre d'exemple, une association « loi de 1901 » (à but non lucratif par

19 > Rappelons que la DGCCRF, en 2014, avait clairement inclus dans la notion de partage de frais de transport non seulement le carburant mais également l'assurance et l'usure du véhicule.

définition) n'a pas pour finalité de réaliser des résultats, mais cela ne l'empêche pas de générer des recettes lui permettant d'assurer son fonctionnement, sans pour autant s'exposer à l'impôt. Ce n'est que lorsque l'association se comporte comme une entreprise, en développant des activités lucratives habituelles qui lui procureront des revenus significatifs, qu'elle devra se voir imposer le même régime fiscal que ses « concurrents » du secteur marchand.

Cette application du principe de neutralité de l'impôt pourrait utilement infléchir la réflexion du législateur devant l'émergence d'une économie qui, dans sa logique propre et indépendamment des effets marginaux de fraudes toujours possibles, ne vise pas à concurrencer le secteur marchand et à réaliser des profits.

Si à l'heure actuelle, la fiscalité impose, selon nous, de soumettre à l'impôt toutes recettes, même relevant d'une finalité non lucrative, au moins s'agissant du co-amortissement de biens, l'intérêt du critère de la non-lucrativité est plus large et devrait justifier que les réglementations sectorielles ne s'appliquent pas à des particuliers partageant des coûts obligés comme à des professionnels. Le fait que des non-professionnels puissent, sur ce fondement, échapper à certaines réglementations, à l'exemple du covoiturage de personnes, ne devrait pas nuire à la libéralisation réglementaire de l'économie collaborative communautaire ou de partage.

Quelle attitude adopter ?

Le gouvernement français a donc demandé à Monsieur Pascal Terrasse de formuler des recommandations sur la manière dont l'État devait aborder le sujet de l'économie collaborative pour « limiter les comportements abusifs, protéger les travailleurs et les consommateurs, tout en libérant

de nouvelles opportunités en termes d'innovation, de croissance et donc d'emploi ». Les conclusions de cette mission ont été rendues publiques le 8 février. Bien que recommandant d'« éviter de créer en France des barrières qui n'existeraient pas ailleurs » dès lors que « la transformation numérique s'impose à nous », le rapport procède par voie de recommandations méthodologiques²⁰ à l'adresse des pouvoirs publics qui, sur le fond, restent aujourd'hui conduits à choisir entre deux voies :

> suivre, tout d'abord, le Conseil d'analyse économique qui préconise de rendre plus dynamiques et accueillantes les réglementations sectorielles, pour ouvrir un « droit à l'expérimentation de nouveaux modèles²¹ » et favoriser l'émergence de « champions » français comme BlaBlaCar ? Et laisser la tâche de lutter contre des fraudes aux tribunaux ou aux administrations concernées... ;

> à l'autre extrémité du spectre, écouter les lobbies de l'« ancienne économie », du transport, de l'hébergement, de la finance... et freiner l'émergence, inéluctable pourtant, de pratiques plébiscitées par les Français, mais au lobbying moins efficace, faute de moyens, face à des acteurs installés.

Or, l'absence de débat ouvert rend difficile aujourd'hui de répondre à la question de savoir si le développement du collaboratif se fait au détriment de l'économie traditionnelle, au détriment de l'économie en général, ou si, au contraire, la complémentarité des modèles se développera dans l'intérêt des consommateurs et des acteurs des différentes sphères.

Selon nous, de la même manière qu'eBay, PriceMinister, le Bon Coin ou Chapitre.com ont élargi la chalandise des brocanteurs et l'appétence des particuliers à recycler leurs objets ou

20 > Par ailleurs muettes sur les problématiques réglementaires sectorielles applicables.

21 > *Les notes du Conseil d'analyse économique*, n° 26, octobre 2015.

livres usagés, c'est bien sous l'angle de la complémentarité que la cohabitation des modèles se réalisera :

> les acteurs professionnels seront conduits à améliorer la qualité ou l'originalité de leur offre pour se distinguer de prestations fondamentalement motivées par la logique du moindre coût ;

> la multiplicité des offres d'hébergement temporaire permettra la dynamisation touristique des villes ou des campagnes auprès de clientèles nouvelles, comme elles ont accédé au tourisme international grâce au transport aérien low-cost ;

> la livraison du dernier kilomètre par des particuliers démultipliera les besoins d'approvisionnement des plateformes logistiques en amont, au bénéfice des transporteurs professionnels, dont les coûts de revient sont inadaptés à la livraison au consommateur final ;

> le covoiturage, de personnes ou de colis, permettra une meilleure rotation des véhicules, au bénéfice des fabricants, mais aussi d'une modernisation accélérée du parc automobile français (on pensera aux deux-roues notamment) et de meilleures performances écologiques...

Nous rejoignons donc, pour conclure, les propos de Maxime Baffert, qui, sur son excellent blog *Chroniques de la transformation digitale*²², concluait, il y a peu, qu'il « est fondamental que les autorités de régulation dans les secteurs concernés adoptent une attitude prudente, ouverte et même bienveillante. Plutôt que de systématiquement se ranger du côté des acteurs traditionnels et d'essayer de contraindre la croissance des acteurs collaboratifs, il serait préférable de chercher le meilleur moyen de concilier les offres et de trouver les nouveaux outils et le nouveau cadre pour réguler ce mouvement collaboratif. Il n'y a aucun doute que l'économie collaborative est là pour durer ». ●

22 > <https://medium.com/chroniques-de-la-transition-numerique>.