

Les pratiques d'échange et de partage de biens et de services chez les salariés

SYNTHESE DE L'ETUDE :

« Analyse exploratoire des scènes sociales de la vie quotidienne dans lesquelles se déroulent les pratiques de partage »

Réalisée dans le cadre du projet e-partage à l'IVM par :
Éric Le Breton, Caroline Guillot, Virgile Charton et Benjamin Frayssinet

Les origines de la recherche

Le partage, entre tradition et modernité

Échanger, partager peut se faire sur un mode formel et structuré (à travers des plateformes collaboratives, des transactions, des facturations...) ou informel (le plus souvent au sein d'un réseau de relations préexistant). **Les pratiques informelles sont peu connues par nature. Elles ne reposent en outre sur aucune entreprise en situation de leur donner de la visibilité. Un des enjeux de cette étude est de les identifier et d'en comprendre la logique.** Les pratiques qui se déploient sur un mode formel ont à l'inverse acquis un grand degré de visibilité sous la bannière de ce qu'on appelle aujourd'hui l'économie collaborative. **Un second enjeu de cette étude est de comparer les logiques à l'œuvre et le sens donné par les individus à l'une et l'autre de ces pratiques.**

L'explosion du partage structuré

L'économie collaborative structurée (sharing economy ou économie du partage en anglais) fait aujourd'hui partie du paysage. Le partage a ses textes fondateurs¹, ses hauts lieux inscrits au patrimoine mondial du web², son observatoire³ et ses web magazines⁴. Il bénéficie d'une bonne image liée à ses motivations d'origine, visant la réduction de la pression de l'homme sur l'environnement⁵, et à son mode d'action principal, l'animation de communautés virtuelles. Cette économie, qui peut compter sur le soutien puissant des multitudes actives sur le web, a de plus une forte capacité à résister aux politiques qui voudraient la canaliser, comme en témoignent l'échec cuisant d'Hadopi en France. La plupart des enquêtes récentes sur les consommateurs de ces services font aussi apparaître que les économies réalisées à travers ces pratiques constituent une motivation croissante, voire dominante, ce qui n'est pas très surprenant dans une période où le simple maintien du pouvoir d'achat n'est pas assuré pour le plus grand nombre. La croissance du volume d'activité des entreprises de ce secteur est explosive : des doublements d'activité d'une année sur l'autre y sont monnaie courante, même dans les pays développés où la croissance économique générale est atone. L'instance suprême d'évaluation que sont les marchés financiers parie sur l'expansion et la rentabilité

¹Jeremy Rifkin, *The Age Of Access: The New Culture of Hypercapitalism, Where All of Life is a Paid-For Experience*, Putnam Publishing group, 2000 ; Rachel Botsman et Roo Rogers « *What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption* ». Harperbusiness 2010

² Facebook pour les émotions, Twitter pour les réactions, BlaBlaCar ou Carpooling pour les voyages, Airbnb pour les séjours, Le bon coin pour les objets).

³ [L'Observatoire Société et Consommation \(ObSoCo\)](#)

⁴ [consocollaborative.com](#) en France

⁵ Quand un même objet peut être utilisé par plusieurs personnes, on peut avoir un service rendu équivalent en fabriquant moins d'objets. C'est un des thèmes majeurs de l'économie de la fonctionnalité.

de cette activité marchande née avec le vingt et unième siècle en accordant à ces entreprises une valeur sans rapport avec les chiffres d'affaires et marges réalisés.

L'analyse du poids de cette « nouvelle » économie marchande, de ses vices et vertus pour les individus, la société, l'environnement passe le plus souvent par une référence à l'économie marchande dite « traditionnelle ». Dans cette économie, des entreprises produisent à grande échelle des biens qu'ils vendent à des consommateurs qu'ils ne connaissent pas a priori, et qui, par leur acte d'achat, acquièrent la pleine propriété d'un objet qui aurait pu être vendu à une autre personne. Dans cette économie désencastrée du tissu social⁶, le risque lié à l'absence d'interconnaissance entre le producteur et le consommateur est un handicap a priori. Il est surmonté par les multiples études de styles et modes de vie et de consommation qui orientent les choix de production, et, pour les choix de consommation, par les multiples campagnes de persuasion ou encore la notoriété des marques. C'est cette « économie traditionnelle » qui sert de référentiel pour jauger les avantages de la nouvelle économie. Vaut-il mieux pour les individus, leurs territoires, leur environnement acheter une voiture qui ne sert que quelques heures par jour ou l'emprunter pour le temps où elle est vraiment utile à une société d'autopartage ou à un particulier contre rémunération de cette mise à disposition provisoire ?

La rémanence du partage informel

L'autre nom de l'économie collaborative, la « peer to peer economy », suggère qu'un autre référentiel est possible, celui des échanges informels entre particuliers. Certes, ce qui circule entre les individus est infiniment moins bien connu et mesuré que ce qui circule dans l'économie formelle, mais on aurait tort de le négliger. Pour Jacques Godbout⁷, « le modèle dominant de circulation des biens est fondé sur l'achat et la valeur d'usage (...) Les autres modes de circulation n'ont pas disparu pour autant. Le partage, la transmission, le prêt, la redistribution autoritaire, le don sont encore présents (...). Ce ne sont pas des survivances. Les choses circulent selon trois principes : le marché, l'autorité, le don. Ils sont fondés sur trois types de rapport aux choses, valeur d'échange, valeur d'usage, valeur de lien ». En outre, il va sans dire qu'à côté des biens, s'échangent aussi des services. L'autoproduction de services au sein des ménages (ce qu'on appelle l'économie domestique⁸) est très importante, puisqu'on y consacre globalement plus de temps qu'au travail rémunéré. Pour les besoins d'étalonnage de la consommation collaborative par rapport aux échanges informels entre particuliers, il est souhaitable d'ignorer la composante interne aux ménages⁹, mais les échanges entre ménages peuvent être retenus. Le temps consacré à rendre des services à des personnes extérieures au ménage (garder occasionnellement les enfants de la voisine, faire les courses pour une personne dépendante...) ne représente que 5 % du temps consacré à l'économie domestique, mais ces 5 % représentent tout de même une trentaine de milliards

⁶ On reprend ici les concepts d'encastrement / désencastrement utilisés par Polanyi dans son ouvrage la « Grande transformation » publié en anglais en 1944 et en traduction française chez Gallimard en 1983. Pour l'auteur, la Grande transformation, c'est, à la suite de la grande dépression des années trente, une repolitisation et une resocialisation d'une économie de marché qui s'était affranchie de la société et la surplombait grâce aux croyances collectives dans ses capacités d'autorégulation (la parabole du boulanger d'Adam Smith). Le fascisme d'abord, la croissance de l'intervention étatique ensuite, ont été les vecteurs de cette resocialisation. L'essor contemporain de l'économie collaborative se situe quant à lui dans une période d'affaiblissement des États lié la mondialisation, et de montée du pouvoir des multitudes lié aux potentiels sans fin des technologies de la communication.

⁷ Jacques T. Godbout, 2006 « La location, nouveau (?) mode de circulation des choses », Séminaire « Acheter ou louer des biens de consommation », sous la direction de François Ascher, Institut pour la ville en mouvement, 2006.

⁸ Le travail domestique : 60 milliards d'heures en 2010 Caroline Roy, Insee première n° 1423, 2012

⁹ C'est discutable. Par exemple l'accompagnement d'enfants peut être réalisé par des voisins.

d'euros, lorsqu'on se contente de valoriser le temps passé au Smic. En outre, cette approche par les emplois du temps ne rend compte que d'une partie des échanges informels entre ménages. Il existe bien d'autres échanges. On peut penser aux dons, qui représentent 3 % du budget des familles (environ 20 milliards d'euros). On peut penser aux soutiens reçus (aide financière, aide matérielle¹⁰, soutien moral) dont bénéficient 40 % des personnes (10 % pour les aides financières, 11 % pour les aides matérielles, 35 % pour le soutien moral)¹¹. Les auteurs notent en outre que la prévalence de ces aides est liée à l'intensité des relations. Elle croît en effet avec la fréquence des contacts, de 30 % lorsque les contacts sont mensuels à 52 % en cas de contacts journaliers. On peut aussi penser aux activités liées à l'hospitalité : 47 % des hébergements liés à des voyages personnels à plus de 100 km se font chez des parents ou amis, ce qui représente environ 700 millions de nuitées, soit à nouveau l'équivalent en économie marchande de quelques dizaines de milliards d'euros. Dans le domaine même du partage de voiture, un travail d'Adetec¹² avait montré que le nombre de voitures utilisées et partagées par plusieurs ménages différents dépassait largement l'ensemble des flottes en autopartage.

Ces quelques points de repère ne prétendent pas épuiser un sujet mal cerné par la statistique et qui pourrait aussi inclure la partie la plus encastrée dans des relations sociales du travail au noir. Ils suffisent à montrer l'importance monétaire et symbolique des échanges entre particuliers, qui ont à la fois une valeur d'usage et une valeur de lien.

L'objectif du travail : mieux comprendre les échanges informels

L'économie collaborative emprunte à la fois à l'économie traditionnelle (il y a la plupart du temps une facturation) et à l'économie informelle des échanges entre particuliers, à travers des notions comme le partage et les communautés qui supposent des formes de proximité, au moins symboliques. Il est donc utile de la situer par rapport à ces deux formes d'échange. Les échanges au sein de l'économie formelle étant de loin les mieux connus, nous avons souhaité explorer le domaine des échanges entre particuliers, dans une optique d'économie descriptive : quels biens et services sont échangés ? Selon quelles modalités ? Quels sont les cercles des échanges : les parents, les amis, les voisins, les collègues... ? Quelles en sont les motivations ? Ce sont ces questions que nous avons souhaité défricher dans le cadre de la participation de l'Institut pour la ville en mouvement au projet e partage. Nous présentons ci-dessous les principaux résultats issus des enquêtes menées en invitant les lecteurs intéressés à se reporter à l'encadré méthodologique pour prendre connaissance de la démarche

¹⁰ Garde des enfants, ménage, courses, déménagement

¹¹ Michel Duée et coll., Les aides apportées par les proches, Insee première n° 1498, 2014

¹² Adetec 2009 L'autopartage entre particuliers, rapport pour l'Ademe

Cadre de la recherche et modalités d'acquisition des connaissances

Ce travail a été réalisé dans le cadre du projet e-partage, un projet de recherche-action sélectionné et financé par l'Ademe dans le cadre de la thématique « Véhicule du futur » du programme « investissement d'avenir ». Le projet e-partage a pour thématique la mobilité partagée au sein des communautés de professionnels. Les partenaires principaux du projet ont mené des expérimentations dans différents sites. L'IVM s'est consacré pour sa part à l'exploration des pratiques de partage par les actifs (une population en phase avec les expérimentations, qui concernent des pratiques en entreprise ou entre entreprises) et aux cercles de partage, qu'ils concernent l'univers de l'entreprise (les collègues) ou d'autres univers (les parents, amis, voisins...). Ce travail s'inscrit dans la continuité d'un travail antérieur de l'IVM, le séminaire « Acheter ou louer des biens de consommation »¹³, mais la focale passe ici des pratiques de location aux pratiques de partage et est restreinte à la population active. Ce travail a donné lieu à quatre tâches différentes :

1 Des entretiens en profondeur auprès de représentants d'entreprises françaises et britanniques sur leurs (éventuelles) politiques de mobilité en direction des salariés (déplacements vers le travail et déplacements professionnels), incluant les principes de gestion des parcs d'entreprises. Cette action a été pilotée par PSA Peugeot Citroën avec le soutien de l'IVM. Elle a fait apparaître que le rapport des entreprises au territoire est nettement plus important en France qu'au Royaume-Uni, ce qui se traduit par un degré de prise en compte de la mobilité des salariés plus important (même s'il reste globalement faible).

2 Des entretiens avec des conseillers de mobilité en France, investis notamment dans la promotion des Pde et Pdie (plans de déplacements d'entreprises ou interentreprises). Ils ont porté notamment sur la mise en place des systèmes de covoiturage et d'autopartage, les suivis et retours d'expérience, les problèmes rencontrés et les pistes d'amélioration. On pourra en retenir un diagnostic de foisonnement excessif de l'action public (trop d'acteurs, trop de doublons...), un besoin d'animation dans la durée des démarches de mobilité partagée qui ne peut être satisfait aujourd'hui avec les faibles moyens mobilisés, la suprématie des arguments financiers sur les autres arguments dans le dialogue avec les salariés, le besoin de démarches d'ajustement très fins des services proposés.

3 Une enquête par questionnaire fermé auprès de 300 salariés de zones d'activité du Grand Lyon sur leurs pratiques de partage. Les questionnements peuvent être regroupés en 3 axes : types et fréquence des pratiques de partage dans les domaines de la mobilité, de l'aide à la famille, des services banals (bricolage, jardinage...), du partage de compétences et des services ponctuels (prêts d'argent, hébergement, déménagements...); les cercles du partage (avec qui l'on partage ?); les formes du partage (don, échange, troc...)

4 Une enquête par entretiens approfondis qui permet de comprendre les logiques sous-jacentes aux pratiques décrites par l'enquête quantitative ci-dessus, ainsi que le vécu et les perceptions associés à ces échanges. Les entretiens ont été réalisés majoritairement auprès de salariés vivant dans le périmètre de Rennes métropole¹⁴, et complétés par quelques entretiens de salariés vivant dans l'agglomération parisienne.

¹³ Les résultats de ce séminaire sont intégrés à l'ouvrage « Mobilités urbaines, l'âge des possibles » de J.P. Orfeuill publié chez Scrineo en 2008

¹⁴ Les terrains d'enquête ont été choisis en référence aux expérimentations qui devaient être menées.

Ce sont pour l'essentiel des résultats de ces deux dernières tâches que rend compte cette synthèse.

Les résultats principaux de la recherche

On expose ici, dans un esprit très synthétique, les principaux acquis des travaux menés.

Ce qu'on partage : les services de mobilité en pole position.

Quatre domaines principaux ont été investigués par l'enquête quantitative : les services de relation forte (prêts d'argent, hébergement participation à un déménagement), les services d'aide à l'organisation familiale (partage de baby sitter, de femme de ménage...), les services de dépannage (prêts de tondeuse, réception de colis, accueil d'un enfants à la sortie de l'école) et les services de mobilité (covoiturage, prêt de véhicule, transport d'enfants). Les services de mobilité arrivent en tête, tant pour les déclarations de pratique (il m'arrive de...) que pour la fréquence déclarée. Les autres services sont soit moins pratiqués (aides à l'organisation de la famille) soit pratiqués à des fréquences beaucoup plus faibles.

Parmi les services de mobilité, les plus pratiqués sont le covoiturage occasionnel vers le travail (un tiers des répondants le pratiquent au moins une fois par semaine) et les transports d'enfants. Viennent ensuite les courses (73 % des répondants, un tiers en fait au moins une fois par mois). Le prêt de véhicule ferme la marche, avec un tiers de pratiquants très occasionnels (deux fois par an environ).

Les moyens du partage : le réseau relationnel privé domine les réseaux publics virtuels

La quasi totalité des personnes enquêtées partage quelque chose (fut ce occasionnellement) avec leur réseau d'interconnaissance, alors qu'un sixième seulement partage par l'intermédiaire de sites internet ou de communautés virtuelles. Cette suprématie du réseau relationnel sur les procédures d'échange formel explique que seul 28 % des actes de partage fassent l'objet de transactions monétaires ou de partage des coûts. Ceux qui pratiquent ces communautés limitent généralement leur fréquentation à une ou deux plateformes, notamment pour ne pas multiplier les formalités d'accès (signalétiques à remplir, mots de passe...). L'objectif est souvent de vendre ou acheter des objets d'occasion, le plus souvent dans une aire géographique limitée à leur agglomération ou région. Bien que la proportion de pratiquants soit faible, on peut imaginer qu'elle croisse à l'avenir, d'abord parce que ces sites sont de création récente, ensuite parce qu'on ne doit pas sous-estimer la fracture numérique aujourd'hui. Des enquêtés de la deuxième moitié du cycle de vie signalent par exemple recourir à ces sites, mais par l'intermédiaire de leurs enfants qui font les recherches et les transactions pour eux. On peut aussi considérer cette proportion comme déjà relativement élevée, car elle est nettement supérieure aux pratiques de partage liées aux offres des entreprises et comités d'entreprises (16 % contre 10 %).

Les moyens du partage : l'entreprise très mal placée

Cette très mauvaise position de l'entreprise doit alerter, dans un contexte où les Plans de déplacements d'entreprises souhaitent légitimement les voir jouer un rôle important dans l'organisation de la mobilité des salariés. On peut y voir un effet des approches « très technicistes » qui ont été dominantes : un intranet d'appariement tient lieu de site de covoiturage, alors qu'on sait aujourd'hui que la fonction première des entreprises d'économie collaborative est de jouer la fonction de tiers de confiance. Cette mauvaise position ne doit pas être interprétée comme une absence de partage avec des collègues. Le covoiturage, on l'a vu, est une pratique assez répandue et fréquente, mais elle s'organise spontanément sur un mode bilatéral entre collègues, et plus souvent sur un mode occasionnel que régulier. Rendre

ponctuellement un service à un collègue voisin, c'est peu contraignant, c'est une forme d'assurance ou de sécurité. S'organiser dans la durée pour covoiturer, avec les contraintes que cela implique, c'est presque changer de mode de transport !

Les cercles privilégiés du partage, fondés sur les proximités relationnelle et physique

On peut supposer que la plupart des répondants ont plus d'amis, de collègues et de voisins que de parents. Néanmoins, c'est d'abord avec des membres de la famille élargie (notamment le noyau originel : parents et fratrie) que l'on partage, comme si les pratiques anciennes de partage au sein du ménage d'origine se perpétuaient après les décohabitations¹⁵ ; en particulier, si l'entourage familial est à proximité et facilement mobilisable, c'est lui qui sera sollicité en premier. Cette composante du réseau relationnel est suivie de près par les amis, et distance assez fortement les collègues et voisins. En revanche, les voisins remontent la pente dès qu'on s'intéresse à la fréquence des partages, à la fois parce qu'il y a plus de choses à partager dans la sphère domestique (matériel de jardin, réception de colis...) et parce que la proximité géographique facilite le partage.

Entre valeur de lien et valeur d'usage, cinquante nuances de gris...

Les entretiens en profondeur permettent d'aborder la question des valeurs sous jacentes aux partages.

Pour certaines actions, au sein de certains cercles, le partage est spontané, et ce qui mériterait d'être expliqué serait le refus du partage. On prête, on ne fixe pas de date de retour, on ne note pas « Ca me ferait drôle de noter quand on se rend des services entre amis », on n'attend rien en échange. Cela n'empêche pas ceux qui empruntent de « faire attention » pour ne pas oublier de rendre dans des délais convenables. On peut définir sans ambiguïté ce type de partage comme un partage d'entraide. Il se pratique dans des cercles restreints et avec des liens forts, sans obligation de réciprocité directe. Il matérialise un lien symbolique qu'il contribue à entretenir.

D'autres formes de partage se situent dans un entre deux où valeur de lien et valeur d'usage sont combinées en proportions variables.

Certaines formes de partage se situent toujours dans une logique informelle, mais les participants recherchent un certain équilibre. C'est souvent le cas pour l'accompagnement des enfants aux activités extrascolaires, qui peut être pratiqué tour à tour par les parents. Cet habitus, bien que motivé par des raisons pratiques et assez « codé » dans sa recherche d'équilibre, peut aussi construire du lien de moyen terme entre les familles pratiquantes.

D'autres formes encore, toujours informelles, mobilisent implicitement des logiques de don et de contre don non monétaires. Don et contre don peuvent être quasiment simultanés. C'est le cas pour les déménagements, toujours suivis d'un repas convivial. Le contre don peut accompagner le terme de l'échange. C'est le cas des jeunes sans permis, véhiculés dans une soirée par un ami à qui l'on paye un verre tout de suite, ou à qui on offrira un restaurant plus tard. C'est le cas du petit cadeau qui accompagne le retour de l'objet prêté. Don et contre don peuvent s'équilibrer dans la durée. Ainsi de jeunes ménages à qui les parents rendent de nombreux services veillent à leur tour à aider leurs parents, par des aides pour leurs matériels

¹⁵ Cette « historicité » des relations n'est pas limitée à la famille. Dans un travail déjà ancien (Insee première n° 613, 1998), Jean-Louis Pan Ke Shon montre que le premier « réservoir » d'amis est constitué des personnes rencontrées au cours des études, devant les collègues et les voisins. Cette suprématie s'effrite toutefois au fil du temps, au profit des collègues, puis des voisins.

informatiques par exemple. Ainsi encore une personne hébergée temporairement fait-elle les courses de temps en temps.

Certaines formes de partage sont explicitement motivées par la recherche d'économie, sans pour autant être désencastrées d'une logique de sociabilité, et sans donner lieu à des transactions monétaires. Ainsi un enquêté qui pratique régulièrement le covoiturage alterné avec un collègue indique : « c'est pour des motifs financiers, mais aussi parce que je m'entends bien avec lui. Je n'aurais pas répondu à une annonce si je ne connaissais pas la personne ». La réciprocité est directe et instituée (chacun prend tour à tour sa voiture), mais ne fait l'objet ni d'échange monétaire, ni de comptabilisation. Bien que les personnes se définissent avant tout comme « collègues », et pas comme proches, une forme de « lien compréhensif » est nécessaire pour accepter les retards ou les irrégularités, et le refus de ce lien peut conduire des gens à choisir de ne covoiturer qu'occasionnellement (pour dépanner) alors qu'un covoiturage régulier serait a priori possible.

D'autres formes de partage combinent recherche d'économie et lien social. C'est le cas d'une enquêtée qui ne dispose plus de voiture, loue « a prix d'ami » sa place de parking à un voisin, le prix d'ami étant compensé par un engagement de libérer la place quelques jours par an quand la propriétaire reçoit des personnes motorisées qui ont besoin de se garer.

Enfin, les partages réalisés sur des plateformes internet sont la plupart du temps de pures transactions monétaires motivées par la recherche d'économies et n'impliquant aucune forme de relation. On note néanmoins que, pour des échanges de proximité notamment, ils peuvent impliquer une relation provisoire, le vendeur (ou le prêteur) donnant par exemple des explications sur l'utilisation du matériel échangé. On note d'ailleurs que certains sites de location de voiture entre particuliers recherchent l'anonymat maximal entre prêteur et emprunteur, tandis que d'autres exigent « la poignée de main » comme préalable à la location.

En conclusion, il y a bien deux extrêmes « purs », partage mobilisant une valeur de lien et le partage de transaction, mais il y a aussi tout un continuum entre ces deux extrêmes, qui dépend à la fois de ce qu'on échange/ partage et du cercle dans lequel l'échange se produit. Entre le partage avec la famille et les amis très proches (qui est presque systématiquement un partage de lien) et le partage avec des inconnus ou de simples connaissances (qui est le plus souvent un partage de transaction), existe une grande zone grise où amis de second rang, voisins, collègues peuvent être mobilisés par une forme de partage. C'est notamment le cas des services de mobilité.

L'intensité du partage : plus structurée par l'âge que par les clivages sociaux.

Les signalétiques des enquêtés incluent le genre, l'âge, la catégorie sociale et les lieux de résidence, et la propension au partage est mesurée par l'éventuelle participation à telle ou telle pratique, et la fréquence en cas de participation. Au sein de cette population active, les clivages territoriaux (habite au centre, en périphérie) n'induisent pas de différences fondamentales dans les niveaux de pratique. On observe ici à nouveau¹⁶ que l'espace géographique ne conditionne pas l'espace des relations sociales, contrairement à certaines représentations des espaces périurbains comme espaces dénués de sociabilité. De même, la position sociale (cadres, employés, etc.) n'apparaît pas comme un déterminant des pratiques

¹⁶ En milieu rural, 56 % des gens rencontrent au moins une fois par semaine un membre de leur famille et 46 % des amis. Dans les grandes villes de province, ces taux sont de 53 % et 49 %. C'est à Paris que ces proportions sont les plus faibles (36 et 44 %). Michel Douée « les jeunes voient plus leurs amis, les plus âgés leur famille » in Insee France, Portrait social, édition 2011

de partage. En revanche, l'âge apparaît assez fortement structurant, avec une régression de 10 points dans les pratiques quand on passe des moins de 35 ans aux plus de 55 ans. Ce lien à l'âge était assez attendu, avec des personnes plus jeunes vivant moins souvent en couple et au sein de réseaux relationnels plus étendus¹⁷. Il s'accompagne d'une fréquentation beaucoup plus importante des communautés virtuelles, qui est probablement un effet de génération.

En guise de conclusion

On retiendra quatre points forts de ce travail :

- Malgré la croissance exponentielle des pratiques collaboratives formelles, les pratiques informelles, fondées sur un réseau relationnel préexistant, restent largement dominantes.
- Les pratiques de partage s'organisent autour d'une bipolarité, valeur de lien et valeur d'usage, mais elles ne sont pas bipolaires. Nombre d'entre elles sont dans un entre deux qui offre un potentiel de développement sous la forme de collaboration structurée à condition que ses promoteurs sachent sortir des pétitions de principe sur les communautés et trouvent les moyens de matérialiser un esprit communautaire palpable.
- Ce qui peut s'échanger en matière de mobilité qui se situe majoritairement dans cet entre deux, où valeurs d'usage et valeurs de lien sont nécessaires. Le potentiel est élevé dans ce domaine.
- L'entreprise, qui apparaît aujourd'hui comme un acteur très mineur dans ces échanges, pourrait être un support de développement important de ces pratiques (le collègue est à égale distance de l'ami et de l'inconnu) à condition d'accepter de jouer un rôle de tiers de confiance qu'elle pourrait jouer assez naturellement, et à moindres frais par rapport aux plateformes qui font se rencontrer des inconnus.

¹⁷Le même article fait apparaître des variations faibles des contacts avec le niveau de vie, mais fortes avec l'âge.