Pourquoi partager ?

Partage international n° 137 – Février 2000

par Gary Gardner

Washington, Etats-Unis

Le sens du partage est profondément enraciné dans l'histoire de l'homme. Pendant la plus grande partie de notre vie en tant qu'espèce on a passé des centaines de millénaires comme chasseurs et cueilleurs, et l'on partageait tout. La propriété privée n'existait quasiment pas pour l'homme primitif. Avant l'invention de l'agriculture, la plupart des sociétés étaient nomades. Avec un tel mode de vie, toute possession était encombrante, et accumuler des biens n'avait aucun sens.

Quant aux ressources naturelles, c'étaient des propriétés communes, pour autant que le mot « propriété » eût alors un sens. La plus grande partie de la vie était communautaire, c'est pourquoi la propriété individuelle n'était pas nécessaire et pouvait au contraire être cause de scission.

Il y a dix mille ans environ, lorsque l'homme se lança dans l'agriculture, un approvisionnement régulier de nourriture lui permit de se sédentariser et la propriété privée se développa. Parallèlement, vint le désir de conserver jalousement ses biens pour soi ou pour sa famille. Néanmoins, la plupart des sociétés s'efforcèrent de protéger les intérêts du plus grand nombre.

C'est au cours des trois derniers siècles, avec la mise en avant de l'individu en tant que tel, que la propriété privée devint le fondement de l'économie de marché moderne. De nos jours, le domaine de ce qui relève de la propriété privée continue de s'étendre avec l'expansion de l'économie de marché, et englobe des secteurs qui n'avaient jamais été considérés comme pouvant être privés. L'eau, provenant des sources appartenant aux communautés, est pourtant mise en bouteilles et vendue au profit de quelques-uns.

En 1998, la Cour d'appel de Washington a admis le principe qu'une formule mathématique puisse être brevetée. La vie elle-même est en train de passer au rang de propriété : le gouvernement américain a tenté de faire breveter des prélèvements génétiques, et il a même réussi à faire breveter le code génétique d'un Papouasien (mais ce brevet a été désavoué par la suite).

A mesure que la propriété privée gagne du terrain et que le secteur public perd de son influence, la plus grande part de la richesse mondiale se retrouve entre les mains de particuliers. Moins les richesses du monde sont partagées, plus elles tendent à être utilisées à des fins personnelles. Quiconque se sentant concerné par les inégalités croissantes qui en découlent pourrait craindre que la tendance soit irréversible.

Cette répartition inquiétante de la richesse crée un climat malsain, car la société de consommation favorise la surconsommation des biens et de l'énergie.

Les recherches menées en Allemagne et en France, au sein de l'Institut Wuppertal et de l'Institut Facteur 10, ont montré à quel point la consommation actuelle dépasse les limites mondiales ; il en ressort que l'humanité va devoir réduire sa consommation de biens de moitié, pour rééquilibrer l'économie. Ce sont les pays industrialisés, là où la consommation est la plus importante, qui devront réduire de façon conséquente leur consommation : certains analystes estiment qu'une réduction de 10 % de la consommation n'aurait pas de conséquence significative sur la vie de ces pays. Pour atteindre ce but, toute une série de stratégies a été suggérée, comme le recyclage des matériaux, le refaçonnage des produits et l'utilisation de procédés permettant de limiter le gaspillage (comme la substitution des trajets en voiture par l'usage des télécommunications).

Une autre stratégie serait de remettre au goût du jour l'ancienne coutume du partage communautaire. Si l'objectif premier du partage est social, ses avantages écologiques ne sont pas négligeables. Ce ne sont pas des considérations purement théoriques, mais des avantages clairement démontrés dans trois secteurs essentiels de l'activité humaine : en rentabilisant l'utilisation de la voiture, de l'habitat, et du bénévolat.

Vers une meilleure utilisation de la voiture

Au début des années 1990, des analyses du ministère

des Transports néerlandais mettaient en exergue que le nombre de véhicules privés à l'intérieur du pays augmentait de façon alarmante. Leur nombre avait triplé depuis les années 1970, étant passé de 2 millions à plus de 6 millions, pour atteindre probablement 8 millions en 2010. Afin d'éviter les situations extrêmes que connaissent les villes de Mexico et Bangkok au niveau des embouteillages et de la pollution, les spécialistes néerlandais ont pris des mesures pour tenter de freiner cette expansion des voitures particulières par la limitation des places de stationnement, l'incitation à l'utilisation des bus et des bicyclettes, etc. Ils ont également encouragé la location de véhicules, idée qui s'est propagée depuis en Europe.

Les habitants d'Amsterdam, par exemple, peuvent bénéficier du système de location de véhicules Autodelen en contrepartie d'une caution d'environ 1 500 FF, dont 95 % récupérables en fin de contrat. L'agence stationne ses voitures dans toute la ville, à des endroits réservés. Les intéressés peuvent réserver un véhicule à l'avance, ou en prendre un sur place s'il y en a de disponible. C'est alors à pieds ou à bicyclette qu'ils prennent possession de la voiture qui est généralement garée à proximité. Ils utilisent une carte électronique pour obtenir les clefs laissées à leur disposition dans une boîte, proche de la voiture. En fin de mois, les membres reçoivent le montant à payer comprenant le coût de la location et des heures de conduite, ainsi que le kilométrage effectué.

Ce système de location ne s'adresse pas à ceux pour qui la voiture est le mode de transport essentiel. L'utilisation quotidienne en serait trop onéreuse, notamment pour les banlieusards. Mais pour les usagers qui font moins de 10 000 km par an et qui ont la possibilité de prendre les transports en commun, d'aller à bicyclette ou à pieds, ce service accroît leur mobilité et leur offre une alternative à la fois souple et économique pour des déplacements occasionnels, tout en leur évitant de posséder une voiture.

Quelques 70 000 personnes, dans 300 villes en Allemagne, Suisse, Pays-Bas, Autriche, Danemark, Suède, Italie et Irlande, font partie de ce groupe de location de véhicules. Récemment, ce concept a obtenu un franc succès en Amérique du Nord. Six villes du Canada mettent sur pied ce système, tandis qu'aux Etats-Unis, Portland le possède déjà et Seattle est en train de le créer.

La cohabitation

Dans les années 1950, le sociologue David Riesman parlait des citadins et des banlieusards en terme de *« foule solitaire » : « Nous vivons et travaillons au milieu d'une foule de gens et l'on ignore jusqu'à leur nom et leur histoire. On peut supposer que la plupart des citadins ressentent une certaine ambivalence vis-à-vis de cet anonymat, appréciant l'intimité qu'elle offre mais regrettant la perte de contact humain. Certaines mesures tendent à recréer ces contacts (par le système des logements communautaires, par exemple), mais les habitants doivent sacrifier une part importante d'indépendance et d'intimité en échange de liens sociaux plus étroits. Dans nos sociétés modernes, il s'avère difficile de trouver le juste équilibre entre vie communautaire et vie privée.* »

Au Danemark, au début des années 1970, un groupe de pionniers a expérimenté un type de communauté appelé la « cohabitation ». Planifié par les habitants et destiné à créer des liens communautaires étroits, le village typique comporte 10 à 40 ménages, ayant chacun sa maison ou son appartement. L'intimité y est appréciée et respectée, les buts et la culture de la communauté encouragent d'autant plus les interactions et le partage entre voisins. Les résidents partagent certains espaces, bien souvent la « maison commune », pour les réunions, les loisirs, et parfois les repas en commun, mais également pour des ateliers. Dans certains cas, ce sont des jardins ou des aires de jeux qui sont partagés. Les communautés sont autogérées, d'où les interactions qui en découlent, et les décisions relevant de la communauté sont prises sur la base d'un consensus. En résumé, la cohabitation semble apporter la cohésion sociale, ce que beaucoup recherchent tout en laissant chacun libre de décider du niveau de son engagement.

Ce type de village est en plein essor. Plus de 200 d'entre eux existent au Danemark, où 10 % des nouveaux logements sont de ce type. En Amérique du Nord, ce système s'est davantage développé que le partage de véhicules. Aujourd'hui, quelque 55 communautés vivent ainsi aux Etats-Unis et au Canada, et 150 autres sont sur le point de voir le jour. Le nombre des résidents est encore minime, 3 000 sur une population de 300 millions d'habitants, Etats-Unis et Canada confondus, mais l'intérêt suscité montre que le mouvement est appelé à se développer.

Temps libre et capacités

Même si nous étions amenés à partager notre voiture et notre logement, nos outils et même nos jouets, bref, tous les objets qui nous entourent, nous posséderions toujours une ressource capitale et

personnelle : notre temps. Mais le temps, tout comme les biens matériels, peut être partagé, en donnant des leçons, en enseignant ou en se consacrant à diverses forme de bénévolat. Et comme pour le partage des biens, le don de son temps est créateur au niveau communautaire, car il peut protéger l'environnement lui-même : des efforts sont entrepris le long des berges des rivières pour les débarrasser des déchets, ou auprès d'oiseaux menacés par une nappe de mazout. Mais dans un monde où les parents ont tout juste de quoi mettre un paquet de céréales sur la table, qui peut se consacrer au bénévolat ? Nous devrions davantage nous interroger sur la façon dont nous pourrions « rentabiliser » les effets positifs du bénévolat. Edgar Cahn du Times Dollar Institute de Washington, propose le « crédit de service ». En quoi consiste-t-il ? Supposons que chaque heure de bénévolat accomplie par une personne, que ce soit dans une clinique, pour la soupe populaire ou chez le voisin, soit enregistrée dans une base de donnée en tant que « crédit de service ». Supposons encore que ce bénévole (appelons-le Victor) est un homme âgé au revenu modeste, mais qui a besoin de faire repeindre sa salle de bains. Il n'a pas les moyens de payer un peintre et il est trop fier pour demander de l'aide. Comme il a accumulé un crédit de service, il peut, sans gêne, utiliser ce crédit afin d'obtenir qu'un autre bénévole repeigne sa salle de bains. Dans cet exemple très simple, le crédit de service a doublé le marché du service volontaire : au lieu que seule l'heure de travail de Victor ait apporté une contribution à la communauté, c'est son heure plus celle du peintre qui y ont contribué. Si d'autres volontaires dans la vaste panoplie possible de leurs capacités se joignent à eux, c'est tout le marché du bénévolat qui prend de l'expansion. Le crédit de service exploite essentiellement une source de richesse latente dans toute communauté : le temps et l'énergie des gens.

Des programmes de crédits de service fonctionnent dans plus de 150 communautés aux Etats-Unis et se développent également au Japon et en Europe.

Redécouvrir les liens qui nous unissent

Tant dans le secteur public que privé, surtout dans les pays industrialisés, le rôle du partage tend à être reconnu dans la création des liens communautaires. Dans les villes de Takoma Park, au Maryland et de Berkeley en Californie, par exemple, des centres d'outillage proposent aux habitants divers types d'outils, tout comme ils le feraient pour un livre dans une bibliothèque publique.

Copenhague offre gratuitement des bicyclettes pour rouler en ville, procurant ainsi un moyen de locomotion rapide et non polluant. Dans plusieurs villes d'Allemagne, des systèmes ont été mis en place par des sociétés pour permettre notamment que conducteurs et passagers se rencontrent à des fins de transport en commun, ou que des résidents devant s'absenter de leur appartement puissent trouver des gens de passage à la recherche d'un logement pour quelques jours. Toutes ces formes de partage tendent à rentabiliser les biens matériels tout en réduisant leur impact sur l'environnement et en renforçant les liens sociaux.

Le partage peut, bien sûr, être à l'initiative de particuliers et se faire au niveau du voisinage. Chacun peut en prendre l'initiative en évaluant dans quelle mesure il utilise les objets qu'il possède et s'il est prédisposé à les partager. On peut se demander si chaque ménage doit posséder sa propre tondeuse à gazon, ses propres valises, son propre équipement de camping ou de ski ? Imaginez à quel point le voisinage pourrait devenir vivant si chacun suivait l'exemple de la communauté d'Alameda, au Nouveau Mexique, où les occupants ont dressé une liste d'objets qu'ils sont disposés à prêter aux voisins. De nos jours, avec l'expansion d'Internet et l'utilisation de telles listes, ce type de partage devient plus facile que jamais.

Le partage peut sembler étrange dans notre société moderne qui met l'accent sur l'individualisme et la propriété privée. Mais le partage peut représenter une stratégie doublement bénéfique pour la société, au niveau des liens communautaires trop distendus et de l'environnement trop exploité. En fait, le dicton cartésien qui a ouvert l'ère moderne de l'individualisme (« Je pense donc je suis ») aurait besoin de céder la place à la sagesse du peuple xhosa, en Afrique du Sud : « Je suis parce que nous sommes. » Le jour où nous, en tant qu'individus, reconnaîtrons nos racines communes, le partage, comme la pensée, deviendra notre seconde nature.

Cet article, issu du *Magazine Woldwatch* (juillet-août 1999) est reproduit avec la permission de l'Institut *Woldwatch de washington.*

Auteur : Gary Gardner, chercheur à l'institut Worldwatch.
Sources : Magazine Woldwatch
Thématiques : Société
Rubrique : Divers