

# Uber France / Taxis

Une analyse économique  
avec la Méthode des Effets

7/12/18

ISTOM

Michel LE GALL

# comparaison des 2 situations (1)

en quantités (nombre de courses)

- avec Uber

- Df1 : captée

- Df2 : nouvelle



- $Df_u = Df_1 + Df_2$

- sans Uber

- Df1 : existante (satisfaite par des taxis)

# comparaison des 2 situations (2)

en valeur (chiffre d'affaires en k€)

- avec Uber

- CA1 valeur des courses captées = 80% CA'1
- CA2 valeur des courses nouvelles
- CAu = CA1 + CA2



sans Uber

CA'1 valeur TTC des courses r réalisées par les taxis

# comparaison des 2 situations (3)

## ventilation des valeurs transférées (en 100k€)

- avec Uber
  - **IC1** : location ou amort. véhicule, assurances, carburant, entretien
  - **RC1** :revenu net des chauffeurs d'Uber
  - **RU1**: revenu d'Uber = 25% CA1
  - **CA'1 - CA1**= surplus du consommateur (gain clients Uber)
  - **IC1+RC1+RU1= CA1**
  - sans Uber
- **RC'1**: revenu net des chauffeurs et cles de taxis: RC'1 supérieur à RC1
  - **CS'1**: charges sociales taxis
  - **IS'1**: impôt société taxis
  - **TVA'1**: TVA sur courses taxis (10%)
  - **IC'1+RC'1+CS'1+IS'1+TVA'1=CA'1**

# comparaison des 2 situations (4)

## ventilation des valeurs transférées (en M€)

- avec Uber



- sans Uber



# comparaison chiffrée des 2 situations pour la part d'activité transférée (5)

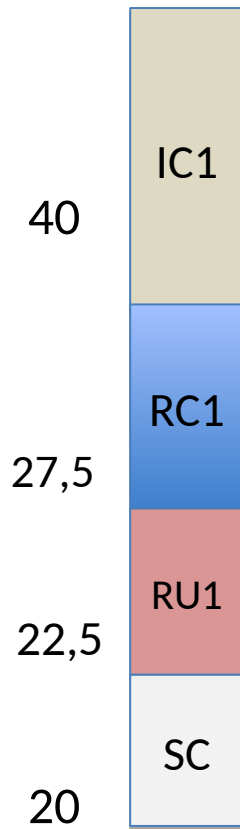
- Df1: activité captée par Uber aux taxis (en nb)
- CA1: activité chez Uber = 90 k€
- CA'1: activité perdue par les taxis = 100 k€ HT (et 110 k€ TTC)
- CA'1-CA1= surplus du consommateur ou gain clients Uber = 20 k€
- IC1= consommations intermédiaires = 40 k€
- IC'1 = IC1 par hypothèse de simplification

on suppose les flottes des taxis et des VTC d'Uber semblables

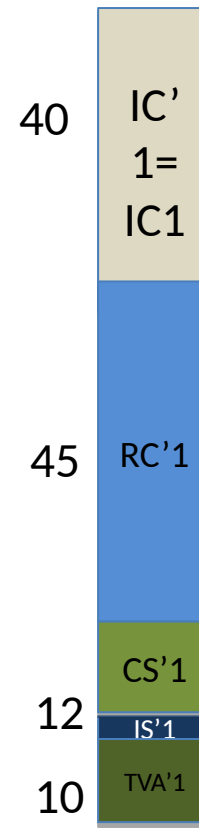
- RC1 = revenus des chauffeurs d'Uber = 27,5 k€
- RU1 = revenus d'Uber bv = 22,5 k€ (= 25% de CA1)
- RC'1 = revenus des chauffeurs et compagnies de taxis = 45 k€
- CS'1 = charges sociales sur RC'1 = 12 k€
- IS'1 = impôt sur les sociétés des taxis = 3 k€
- TVA'1= TVA acquittée par les taxis = 10 k€ (= 10% de CA'1 HT)

# Comparaison chiffrée de 2 situations (6) pour la part d'activité transférée (k€)

avec Uber



sans Uber



# comparaison chiffrée des 2 situations

## impact sur le PIB pour la part d'activité transférée (7)

- $\Delta \text{PIB} = + (\text{CA}'1 - \text{CA}1) + (\text{RC}1 - \text{RC}'1)$   
-  $\text{CS}'1 - \text{IS}'1 - \text{TVA}'1$

(CA'1 - CA1) est le surplus du consommateur, la course avec Uber valant moins cher (environ 18% dans notre exemple) que la course équivalente en taxi

le PIB est diminué de l'écart des revenus entre les chauffeurs d'Uber et ceux des chauffeurs et compagnies de taxis, ainsi que des charges sociales, de l'impôt sur les sociétés et de la TVA acquittées par les taxis mais pas par Uber ou ses chauffeurs

- $\Delta \text{PIB} = + 20 - 17,5 - 12 - 3 - 10 = - 22,5 \text{ k€}$
- Cet impact négatif sur le PIB a pour exacte contrepartie l'impact sur la balance des paiements courants, - 22,5 k€ étant le revenu d'Uber bv, RU1, transféré aux Pays-Bas puisque que l'on raisonne ici à même demande finale.



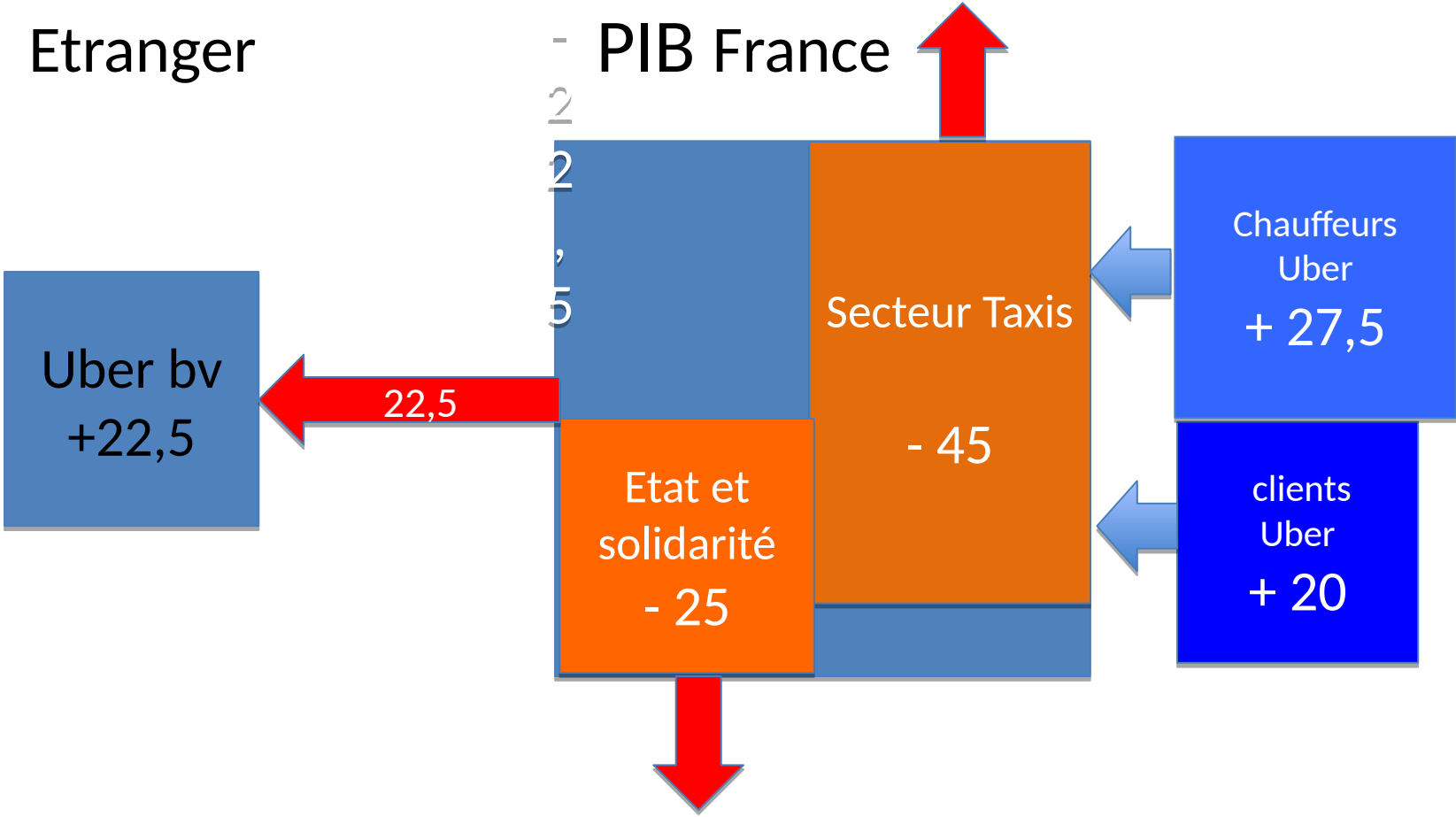
# comparaison chiffrée des 2 situations

impact sur le PIB pour la partie d'activité transférée (8)

- l'impact net sur le PIB est négatif de 22,5 k€ pour 100k€ de chiffre d'affaires HT réalisé par les taxis.
- les perdants sont les chauffeurs et cistes de taxis (-45), l'Etat et les organismes de solidarité (-25).
- les gagnants sont les chauffeurs d'Uber(+27,5) et les clients d'Uber (+ 20)  
et Uber bv (+22,5) et la balance des paiements courants des Pays-Bas au détriment de celle de la France où le service a pourtant été rendu.

# comparaison chiffrée des 2 situations (9)

impact sur le PIB pour la partie d'activité transférée

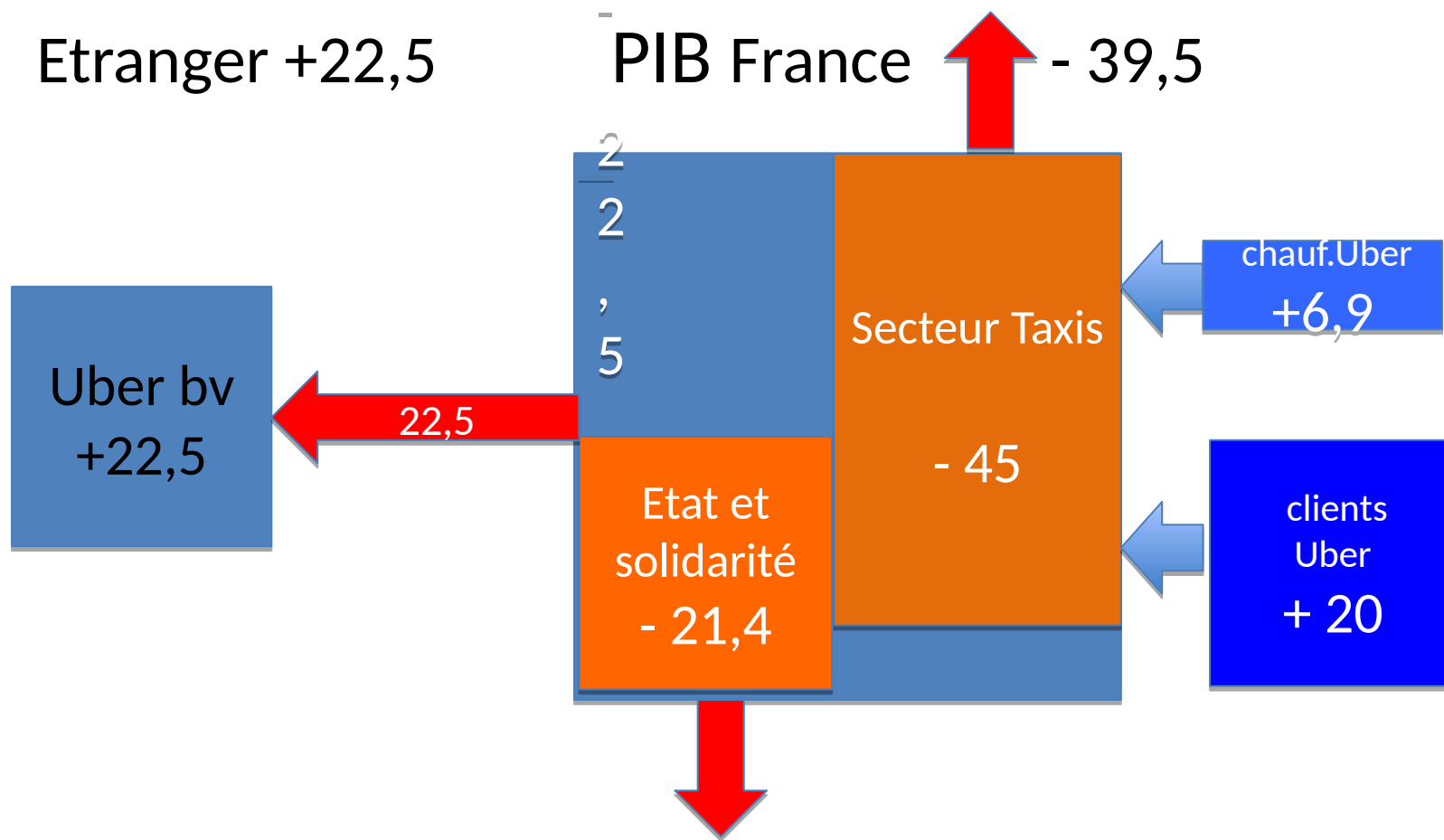


# commentaires à ce stade (10)

- l'ampleur, en valeur absolue, du transfert de la demande entre le secteur des taxis et Uber n'est pas connue...
- il faudrait mesurer ce paramètre  $Df1$  et le chiffre d'affaires associés CA'1
- mais ce que l'on peut dire c'est que, sur la part des courses transférées d'un secteur à l'autre le bouleversement est très important
- avec un impact sur le PIB fortement négatif : - 22,5 pour 100 de CA HT
- en fait plus négatif encore car on a supposé implicitement que les revenus des chauffeurs d'Uber étaient en totalité des revenus supplémentaires alors que seuls 25% le sont effectivement puisque 25% des chauffeurs d'Uber étaient précédemment au chômage
- l'impact sur le PIB corrigé doit aussi tenir compte d'une moindre dépense sociale, estimée à 3,6, et est donc:  $- 22,5 - \frac{3}{4}(27,5) + 3,6 = - 39,5$  pour 100 de CA HT
- le surplus du consommateur, 20, correspond à une moindre dépense et donc à un pouvoir d'achat accru qui peut être utilisé autrement

# comparaison chiffrée des 2 situations (11)

impact sur le PIB de l'activité transférée avec emplois créés



# comparaison chiffrée des 2 situations (12)

## activité générée par Uber nécessaire à l'équilibre du PIB

- pour compenser la perte de PIB sur la part d'activité transférée des taxis à Uber il faudrait gagner au moins 22,5 de PIB sur la demande finale nouvelle générée par l'offre d'Uber, Df2.
- la valeur CA2 attachée se décompose en IC2 (location ou amortissement des véhicules, assurances, carburant, entretien), RC2 (revenu des chauffeurs d'Uber) et RU2 (revenu d'Uber  $bv = 25\%$  de CA2).
- si les consommations intermédiaires IC2 ont un contenu d'importations de 70% (carburant H.T. et véhicules et pièces fabriquées à l'étranger), pour un CA2 de 90 k€ il y a 50,5 de sorties en devises ( 22,5 Uber bv et 70% de 40 soit 28 de CI2) et 39,5 de PIB supplémentaire.
- Il faudrait donc que la demande finale générée par Uber, CA2, soit de 51 k€ soit équivalente à la moitié de celle transférée CA'1 pour compenser la perte de PIB , ceci compte non tenu de la part des emplois créés par cette nouvelle activité.
- la prise en compte des emplois créés (25%) soit 6,9 de revenus supplémentaires et donc de la diminution des allocations chômage (- 3,6) dans la situation de référence (sans Uber) augmente le point d'équilibre qui se situe à 90 k€ soit une demande nouvelle satisfaite par les VTC Uber équivalente à la demande captée au secteur traditionnel des taxis.

# Commentaires et conclusions provisoires (13)

- Pour que l'impact sur le PIB soit neutre – et seulement neutre – il faut que la demande finale nouvelle générée par les VTC d'Uber soit du même ordre de grandeur que celle captée au secteur traditionnel des taxis.
- L'impact sur la balance des paiements courants est très négatif et ne peut que s'accroître avec l'activité d'Uber: - 73 (- 22,5 - 50,5) pour un CAu de 180.
- Il n'a pas été pris en compte:
  - que des chauffeurs d'Uber qui n'étaient pas au chômage auparavant peuvent gagner plus en travaillant avec Uber: le revenu supplémentaire à prendre en compte serait > 25%
  - qu' a contrario la perte de marché du secteur des taxis se traduit par du chômage et donc des charges de solidarité supplémentaires.
  - l'impact patrimonial lié à la baisse du coût des licences de taxi passé de 240k€ à 140k€ depuis 2012, soit un impact de 1,4 MM€ pour 14000 licences préexistantes.
- Seule une enquête de terrain pourra permettre de prendre la pleine mesure de l'impact d'Uber, à la fois pour estimer la demande prise au secteur traditionnel des taxis (Df1) et la demande nouvelle de services générée Df2 ainsi que les chiffres d'affaires associés CA1 et CA2. L'INSEE pourrait réaliser ou superviser de telles enquêtes.
- L'histoire ne s'arrête pas là car la demande nouvelle de transport satisfaite par les VTC d'Uber permet de réaliser des courses qui n'auraient pas été possibles auparavant, de libérer du temps, de faire plus facilement certaines démarches ponctuelles. Un avantage à apprécier même s'il n'est vraisemblablement pas commensurable aux autres grandeurs.

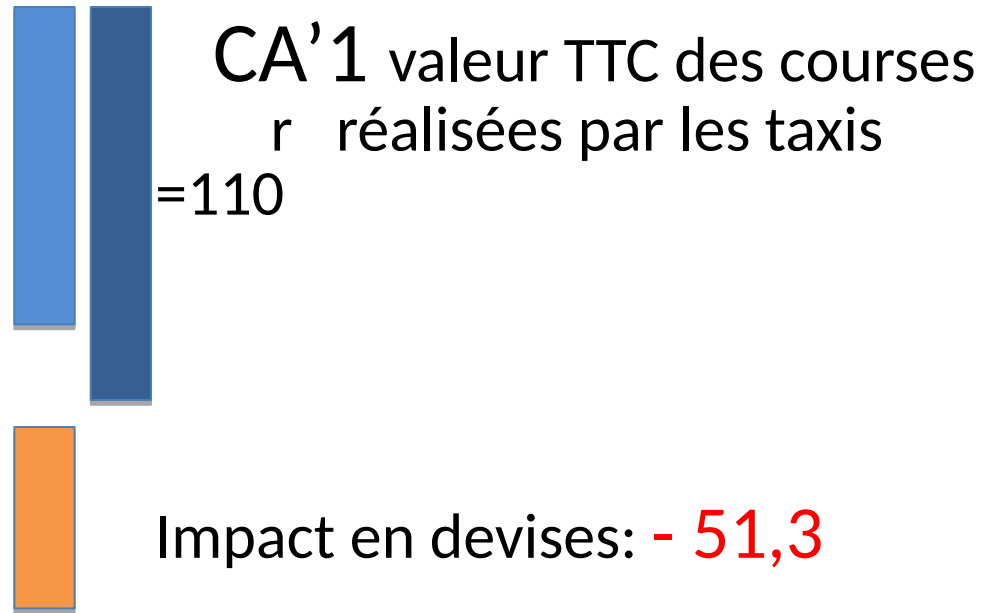
# Neutralité des 2 situations sur le PIB hors effet emploi en valeur (chiffre d'affaires en k€) (14)

- avec Uber

- $CA1$  valeur des courses transférées = 90

- $CA2$  valeur des courses nouvelles = 51,3

- $CA_u = CA1 + CA2$



sans Uber

# Neutralité des 2 situations sur le PIB avec effet emploi en valeur (chiffre d'affaires en k€) (15)

- avec Uber

- CA1 valeur des courses transférées = 90

- CA2 valeur des courses nouvelles = 90

- CAu = CA1 + CA2



CA'1 valeur TTC des courses réalisées par les taxis = 110

Impact en devises: -73

sans Uber



# Références (16)

- Rapport Attali ou Rapport de la Commission pour la libération de la croissance française, Documentation française 2008
- Rapport de Thomas Thévenoud: un taxi pour l'avenir, des emplois pour la France, Documentation française 2014
- Nicolas Amar et Louis-Charles Viossat: les plateformes collaboratives, l'emploi et la protection sociale, IGAS mai 2016
- Nicolas Louvet et Simon Moreau: les conditions de travail des taxis parisiens décembre 2016
- Loi présentée par le Député Laurent Grandguillaume votée le 19/12/2016
- Médiation VTC: conclusions du médiateur Jacques Rapoport, Ministère de l'Environnement , de l'Energie et de la Mer 2017
- Augustin Landier, Daniel Szomoru, David Thesmar: Working in the on-demand Economy: an analysis of Uber Driver-Partners in France mars 2016 (réalisé et financé sous contrat avec Uber)
- Patrice Flichy: Les nouvelles frontières du travail à l'ère numérique, Seuil septembre 2017