

# L'IMPACT SOCIO-ÉCONOMIQUE D'UBER : UN LEVIER DE CROISSANCE POUR LA FRANCE D'AUJOURD'HUI ET DE DEMAIN



Étude économique

janvier 2022

A S T E R **è** S  
p r o d u c t e u r d ' i d é e s

# SOMMAIRE

---

## 1. UBER - ACTIVITÉ VTC : UNE CRÉATION DE VALEUR NETTE GRÂCE À L'ÉLARGISSEMENT DU MARCHÉ DU TRANSPORT DE PERSONNES

- 1.1 Uber élargit le secteur du transport de voyageurs : une création de 870 M€ de chiffre d'affaires et le soutien de 25 000 emplois
- 1.2 Uber stimule la consommation des passagers et les dépenses des chauffeurs : 335 M€ de chiffre d'affaires supplémentaire et 710 emplois créés
- 1.3 Uber influe sur les autres dépenses de certains passagers : une suppression de 340 M€ de consommation et une destruction de 1 520 emplois

## 2. UBER EATS – ACTIVITÉ LIVRAISON : UNE CRÉATION DE VALEUR NETTE, *VIA* LA HAUSSE DES LIVRAISONS ET DES VENTES DES RESTAURANTS

- 2.1 Uber Eats élargit considérablement le marché de la livraison de repas : 450 M€ de chiffre d'affaires supplémentaires et 14 400 emplois soutenus
- 2.2 Uber Eats a un impact positif sur l'activité des restaurants et négatif, mais moindre, sur les ventes des grandes et moyennes surfaces : 62 M€ de chiffre d'affaires généré et 1 600 emplois créés
- 2.3 Uber Eats détourne une partie de la consommation des clients : 180 M€ de dépenses captées et 1 200 emplois détruits

## 3. CONCLUSION PROSPECTIVE : UBER, L'ÉCOLOGIE, LES TERRITOIRES ET LA SOCIÉTÉ

# RÉSUMÉ EXÉCUTIF

L'effet économique de l'activité VTC d'Uber est largement positif : en 2019, les créations de valeur et d'emplois, nets des effets d'éviction (annulant une partie des consommations), s'élèvent à 865 M€ de chiffre d'affaires et à plus de 24 000 emplois équivalents temps plein<sup>1</sup>. La plateforme améliore l'utilité collective en proposant des trajets qui n'auraient pas pu être réalisés sur d'autres modes de transport, avec une qualité de service souvent supérieure. Ces trajets stimulent donc la consommation des passagers : ceux-ci sortent plus au restaurant, au cinéma ou en discothèque. La plateforme provoque simultanément des effets d'éviction sur d'autres postes de dépenses : ses clients achètent moins de nouveaux véhicules, roulent moins avec les véhicules qu'ils possèdent déjà, réduisent certains postes lorsqu'ils ont un budget contraint et les transporteurs concurrents voient leurs dépenses de fonctionnement se réduire. *In fine*, l'effet globalement positif d'Uber s'explique par trois raisons majeures : le marché du transport s'élargit, la destruction d'emploi est marginale pour les taxis et les transports en commun et l'effet d'éviction sur d'autres dépenses est faible.

L'impact économique net d'Uber Eats est lui aussi positif, à hauteur de 330 M€ d'activité par an et de 14 800 emplois équivalents temps plein soutenus. Selon les calculs d'Asterès basés sur des données publiques de 2019, l'application livre 47 millions de repas par an et élargit ainsi considérablement le marché de la livraison. Les repas vendus se substituent en majorité à des achats en grande surface cuisinés à la maison et parfois à des ventes sur place ou à emporter au restaurant (en l'occurrence, pour 100 € dépensés sur l'application, 30 € auraient été dépensés au restaurant sans Uber Eats). L'application crée donc de la valeur pour les livreurs et les restaurants et en détruit pour les grandes et moyennes surfaces. Ces impacts influencent ensuite le pouvoir d'achat des ménages et des livreurs. Au global, l'effet positif d'Uber Eats est permis par l'élargissement du marché de la livraison, les ratios d'emplois différents entre les secteurs impactés et l'effet d'éviction relativement réduit sur d'autres dépenses.

A l'avenir, Uber aura plusieurs rôles à jouer sur les plans économique, écologique, territorial et sociétal. L'entreprise est aujourd'hui créatrice de valeur nette et d'emplois. Elle peut occuper une place de premier rang dans les transitions qui s'annoncent, notamment au regard de la dynamique de croissance observée dans les derniers mois (les chiffres de cette étude étant ceux de 2019, dernière année complète avant la crise sanitaire et économique). Le verdissement des véhicules utilisés par les chauffeurs de l'application peut faire de l'entreprise un fer de lance de la transition écologique et de l'évolution des mobilités. Sa présence dans les territoires peut également participer au désenclavement, faciliter le recours au télétravail et soutenir les restaurants de proximité. Uber a enfin un rôle à jouer dans le changement de nos habitudes de consommation. En mettant en avant certains produits ou services locaux, la plateforme pourrait notamment stimuler l'activité des restaurateurs indépendants et inciter le recours aux trajets moins polluants.

Données : Les résultats chiffrés présentés dans le cadre de cette étude ont été modélisés par Asterès sur la base de données publiques. Il s'agit majoritairement de données datant de 2019, soit avant la crise sanitaire et la forte croissance du secteur de livraison à domicile. Tous les calculs sont détaillés dans l'annexe qui accompagne cette étude.

---

<sup>1</sup> L'ensemble des concepts et des sources employés sont détaillés dans le corps de l'étude

*Récapitulatif des effets directs, indirects et induits d'Uber et d'Uber Eats, exprimés en chiffre d'affaires et en emplois*

<b>Impact d'Uber</b>	<b>Chiffre d'affaires créé/détruit</b>	<b>Emplois créés/détruits</b>
Effet direct (sur le secteur des transports de passagers)	+ 870 M€	+ 24 970
Effet indirect (sur les autres secteurs)	+335 M€	+710
Effet induit (impact des effets directs et indirects sur le pouvoir d'achat et la consommation)	- 340 M€	-1 520
<b>Sous-total Uber</b>	<b>+865 Md€</b>	<b>+24 160</b>
<b>Impact d'Uber Eats</b>	<b>Montant</b>	
Effet direct (sur le secteur de la livraison de repas)	+450 M€	+14 400
Effet indirect (sur les autres secteurs)	+62 M€	+1 600
Effet induit (impact des effets directs et indirects sur le pouvoir d'achat et la consommation)	-180 M€	- 1 200
<b>Sous-total Uber Eats</b>	<b>+330 M€</b>	<b>+14 800</b>
<b>TOTAL UBER ET UBER EATS</b>	<b>+1,2 Md€</b>	<b>+38 960</b>

# PRÉAMBULE



Le cabinet ASTERES a été mandaté par Uber France pour travailler sur l'impact économique et social de ses services de VTC et de livraison de repas.

Les économistes d'ASTERES ont bénéficié d'une totale indépendance dans la conduite de cette étude. Les sources de l'ensemble des données utilisées sont disponibles dans l'étude.

Les propos tenus ici n'engagent que leurs auteurs. Le document a été rédigé par Alice Bouleau et Charles-Antoine Schwerer, économistes chez ASTERES.

# 1. UBER – ACTIVITÉ VTC : UNE CRÉATION DE VALEUR NETTE GRÂCE À L'ÉLARGISSEMENT DU MARCHÉ DU TRANSPORT DE PERSONNES



---

En 2019, Uber a permis à ses passagers d'effectuer 6 millions de trajets qui, sans l'existence de la plateforme, n'auraient pas eu lieu. Cet élargissement du marché génère de l'activité supplémentaire sur le marché des transports en créant du chiffre d'affaires et de l'emploi (effet direct). En faisant travailler les chauffeurs VTC indépendants et en permettant à ses clients d'effectuer des trajets qu'ils n'auraient pas pu faire si la plateforme n'avait pas existé, Uber génère de la consommation supplémentaire (effet indirect). Uber a aussi un impact sur le pouvoir d'achat des chauffeurs VTC et clients (effet induit) : la plateforme permet aux premiers de générer davantage de revenus, tandis qu'elle détourne une partie des dépenses qu'auraient pu effectuer ses clients dans d'autres secteurs si elle n'avait pas existé.

---

#### DÉFINITION DES EFFETS DIRECTS, INDIRECTS ET INDUITS D'UBER

**Effets directs** : les effets directs couvrent l'impact d'Uber sur le secteur des transports. Des trajets sont effectués *via* la plateforme. Une partie n'aurait pas été effectuée sans Uber. Une autre partie se substitue probablement aux trajets en transports en commun, en taxis, en véhicules personnels, à pied.

**Effets indirects** : les effets indirects comprennent l'impact des effets directs sur d'autres secteurs. Les usagers vont dépenser de l'argent au restaurant, au cinéma, au théâtre car ils sont sortis grâce à Uber. Les chauffeurs vont s'équiper en véhicules, payer leur assurance ou leur carburant pour fournir leur service. A l'inverse, certaines dépenses ne seront pas engendrées à cause des trajets évités.

**Effets induits** : les effets induits englobent l'impact des effets directs et indirects sur le pouvoir d'achat des usagers et des chauffeurs et donc sur leur consommation. Les usagers ayant dépensé plus pour effectuer des trajets et sortir dépenseront potentiellement moins ailleurs. Les chauffeurs ayant un revenu en hausse dépenseront plus. Les effets induits concernent l'ensemble de l'économie.

# 1.1 UBER ÉLARGIT LE SECTEUR DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS : UNE CRÉATION DE 870 M€ DE CHIFFRE D’AFFAIRES ET DE 25 000 EMPLOIS

*Uber élargit le marché du transport de voyageurs en créant de nouvelles possibilités de déplacements. Simultanément, la plateforme se substitue à d’autres façons de voyager, et impacte une partie du chiffre d’affaires des transports en commun, des taxis, et de la vente de voitures particulières, entre autres.*

## 1.1.1 FLUX DE PASSAGERS : UBER REND POSSIBLE 6 MILLIONS DE TRAJETS SUPPLÉMENTAIRES PAR AN

1.1.1.1 IMPACT DIRECT : UBER PERMET À SES PASSAGERS DE RÉALISER 64 MILLIONS DE TRAJETS PAR AN

**En 2019, les passagers d’Uber France ont effectué 64 millions de trajets sur l’application<sup>2</sup> (voir annexe, 1.1.1.1).** Ces trajets représentent 0,14% des trajets locaux sur une année<sup>3</sup>.

### DES CHAUFFEURS INDÉPENDANTS OU SALARIÉS ? UN DÉBAT EN COURS

Dans le cadre de la présente étude, Asterès a fait le choix de ne pas aborder le sujet du statut des chauffeurs VTC et des livreurs de repas. Des décisions de justice sont en cours au niveau national, ainsi qu’une proposition de la Commission européenne. La question étant actuellement posée sur le plan juridique, Asterès fait le choix de ne pas l’aborder sur le plan économique. Tout au long de l’étude, les calculs sont faits en équivalent temps plein et à statut actuel.

<sup>2</sup> Correspondant au chiffre d’affaires d’Uber France calculé par Asterès (voir annexe, 1.1.1.1.) divisé par le tarif moyen d’une course en VTC tel que rapporté par l’ADEME.

<sup>3</sup> « Comment les Français se déplacent-ils en 2019 ? Résultats de l’enquête mobilité des personnes », Données et études statistiques pour le changement climatique, l’énergie, l’environnement, le logement et les transports, consulté le 9 novembre 2021, <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/comment-les-francais-se-deplacent-ils-en-2019-resultats-de-lenquete-mobilite-des-personnes>.



### 1.1.1.2 EFFET DE SUBSTITUTION DIRECTE : CHAQUE ANNÉE, UBER SUBSTITUE 58 MILLIONS DE TRAJETS À D'AUTRES MODES DE TRANSPORT

**Neuf trajets sur dix (91%) réalisés en VTC chaque année pourraient probablement être effectués sur d'autres modes de transport, soit à la même heure, soit à un autre horaire.** D'après les déclarations de passagers de VTC interrogés par 6t pour l'ADEME<sup>4</sup>, les trois quarts (78%) des trajets actuellement réalisés en VTC pourraient avoir lieu avec d'autres modes de transport à la même heure. Un trajet sur cinq (22%) serait impossible autrement qu'en VTC à la même heure, ce qui obligerait les passagers soit à modifier l'heure de leur déplacement (13% des cas), soit à y renoncer complètement (9%, *figure 1*). Ainsi, en France en 2019, 29 millions de trajets en Uber auraient dans ce cadre pu être réalisés chaque année en transports en commun, 20 millions en taxi, 4 millions en voiture personnelle, 2 millions respectivement à vélo ou à pied et en voitures partagées ou à moto/scooter (*l'ensemble des calculs et des méthodes employés dans cette étude sont détaillés en annexe*). Ces données de substitution reposent sur les déclarations des passagers, non sur des évaluations empiriques à la suite de l'implantation des services VTC dans un territoire. Il se pourrait que les substitutions réelles soient inférieures eu égard à la difficulté d'accès réel à l'offre.

*Figure 1. Modes de transport alternatifs que déclarent pouvoir emprunter les passagers de VTC pour effectuer leurs déplacements actuellement réalisés en Uber*

Mode de transport	Part des trajets pouvant être réalisés sur ce mode, à la même heure ou à une heure différente	Nombre de trajets pouvant être réalisés sur ce mode à la même heure ou à une heure différente
Transports en commun	49%	29 millions
Taxi	35%	20 millions
Voiture personnelle	6%	4 millions
Vélo	3%	2 millions
Marche à pied	3%	2 millions
Autre (voiture en libre-service ou moto/scooter)	4%	2 millions
	<b>TOTAL</b>	<b>58 millions de trajets possibles sur d'autres modes</b>

<sup>4</sup> « Etude sur les différentes formes de voitures de transports avec chauffeur (VTC) » (6t-bureau de recherche pour l'ADEME, juin 2016), <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/2420-realisation-d-une-etude-sur-les-differentes-formes-de-services-de-vehicules-de-transport-avec-chauffeur-du-point-de-vue-de-l-organisation-des-services-et-des-usages.html>.

Source : données 6-t<sup>5</sup>, ADEME<sup>6</sup>, Observatoire du T3P<sup>7</sup>, calculs ASTERES sur données publiques<sup>8</sup>

**La substituabilité d’Uber aux autres modes de transport dépend essentiellement de l’horaire auquel sont réalisés les trajets (voir annexe, figure A1).** D’après les passagers, la plateforme se substituerait aux transports en commun la journée et aux taxis la nuit. Les passagers de VTC interrogés<sup>9</sup> dans le cadre de l’étude menée pour l’ADEME déclarent que plus de quatre trajets sur 10 (41%) effectués en VTC – et donc avec Uber - pourraient avoir lieu en transports publics entre 8h et 20h et en taxi entre 2h et 6h du matin. Les données sont ici aussi déclaratives et ne prennent pas en compte la disponibilité réelle de l’offre. La substituabilité d’Uber s’effectue principalement sur des modes de transport similaires, c’est-à-dire moins chers que la voiture particulière et ne nécessitant pas de stationnement. Les trajets en Uber remplacent moins le vélo, la marche à pied et les voitures en libre-service puisqu’ils permettent des trajets généralement plus longs et dans des conditions de confort supérieures (à l’abri et assis, notamment).

### 1.1.1.3 IMPACT DIRECT NET : UBER ÉLARGIT LE MARCHÉ DES TRANSPORTS EN GÉNÉRANT 6 MILLIONS DE TRAJETS PAR AN

**Chaque année, Uber crée plus de 6 millions de courses en France, tout en proposant une utilité supérieure.** Le secteur des VTC en général, et Uber en particulier, démocratise le marché de la mobilité *via* deux effets sur le marché :

- Les plateformes de VTC ont un effet sur le volume de trajets réalisés. Les VTC augmentent donc le nombre de déplacements possibles. D’autres entreprises ont illustré la capacité de l’innovation à élargir un marché : c’est notamment le cas du e-commerce. Entre 10% et 17% des consommateurs ayant effectué des achats en ligne en 2021 auraient renoncé à leur achat si les plateformes de vente en ligne n’avaient pas existé<sup>10</sup>. Dans le cas des VTC, 13% des trajets auraient eu lieu à un autre moment sur un autre mode de transport si les plateformes n’avaient pas existé et un trajet sur dix (9%) n’aurait pas du tout eu lieu sans les plateformes<sup>11</sup>. Chaque année, 5,8 millions de trajets sont donc créés par Uber.
- Les plateformes de VTC ont un effet sur la qualité des trajets réalisés, ce qui constitue un bien-être (entendu au sens économique) supérieur au niveau collectif. Davantage de passagers peuvent aujourd’hui voyager plus facilement et plus confortablement, en choisissant par exemple l’heure de leur déplacement, en transportant leurs bagages ou en s’évitant la recherche et le paiement d’une place de stationnement. Cet effet sur la qualité de la prestation rendue se

---

<sup>5</sup> « Etude sur les différentes formes de voitures de transports avec chauffeur (VTC) ».

<sup>6</sup> « Brochure Ademe - Graphique - Évolution du taux moyen d’émissions de CO<sub>2</sub> en France », ADEME, consulté le 9 juillet 2021, <https://carlabelling.ademe.fr/chiffrescles/r/evolutionTauxCo2>; « Calculer les émissions de carbone de vos trajets », Agir pour la transition écologique | ADEME, consulté le 28 juillet 2021, <https://agirpourlatransition.ademe.fr/particuliers/bureau/deplacements/calculer-emissions-carbone-trajets>.

<sup>7</sup> « Les taxis et VTC en 2017-2019. », Rapport de l’Observatoire national des transports publics particuliers de personnes (Commissariat général au développement durable, janvier 2020), 28, <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2020-01/datalab-63-les-taxis-et-vtc-en-2017-2018-janvier2020.pdf>.

<sup>8</sup> Voir annexe, 1.1.1.1.

<sup>9</sup> « Etude sur les différentes formes de voitures de transports avec chauffeur (VTC) ».

<sup>10</sup> Sondage Ifop pour Asterès, mené en septembre 2021 auprès d’un échantillon de 1 010 personnes représentatif de la population française âgée de 18 ans et plus.

<sup>11</sup> « Etude sur les différentes formes de voitures de transports avec chauffeur (VTC) », 102.

traduit par une hausse du prix du trajet par rapport aux modes de transports alternatifs : une course en VTC coûte plus cher qu'un trajet en transport en commun, à vélo ou à pied mais moins en moyenne qu'une course de taxi.

## 1.1.2 IMPACT SOCIO-ÉCONOMIQUE DIRECT D'UBER : UNE CRÉATION NETTE DE CHIFFRE D'AFFAIRES ET D'EMPLOIS DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

### 1.1.2.1 ÉLARGISSEMENT DU MARCHÉ DES TRANSPORTS : UBER GÉNÈRE 1,3 MD € DE CHIFFRE D'AFFAIRES ANNUEL

**Au total, les clients d'Uber dépensent 1,3 Md€ sur la plateforme chaque année<sup>12</sup>.** Le prix moyen d'une course pour les clients de la plateforme est de 20€<sup>13</sup>. A titre de comparaison, le chiffre d'affaires total du secteur de transports de voyageurs par taxis est de 3,87 Mds€<sup>14</sup>, incluant le transport de malades assis.

### 1.1.2.2 EFFET DE SUBSTITUTION : SI UBER N'EXISTAIT PAS, SES CLIENTS ACTUELS DÉPENSERAIENT 430 M€ SUR D'AUTRES MODES DE TRANSPORT

**En l'absence de la plateforme, les passagers d'Uber dépenseraient 430 M€ par an pour les trajets en question.** Ils dépenseraient 390 M€ en taxis, 28 M€ en transports en commun, 10 M€ en trajets effectués en voiture personnelle et 3 M€ en trajets à vélo (*figure 2*). Uber exerce donc un effet d'éviction sur d'autres modes de transports, puisque la plateforme capte une partie de leur activité et donc de leur chiffre d'affaires.

*Figure 2. Dépenses théoriques des passagers d'Uber en modes de transport alternatifs si la plateforme n'existait pas*

Mode de transport	Prix moyen d'un trajet	Part de courses actuellement effectuées en Uber et réalisables par mode	Dépenses théoriques
Taxi	22,50 € <sup>15</sup>	27%	390 M€
Transports en commun	1€ <sup>16</sup>	38%	29 M€

<sup>12</sup> Calculs Asterès sur données publiques Uber France et 6-t pour l'ADEME. *Voir annexe, 1.1.2.1*

<sup>13</sup> « Etude sur les différentes formes de voitures de transports avec chauffeur (VTC) », 62.

<sup>14</sup> En 2017, dernière année disponible. « Fiche secteur 4932Z - Transports de voyageurs par taxis – Fiches sectorielles - 2017 | Insee », consulté le 5 juillet 2021, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3601490?sommaire=3554439>.

<sup>15</sup> « Usages, usagers et impacts des services de transport avec chauffeur. Enquête auprès des usagers de l'application Uber » (6t bureau de recherche pour Uber, septembre 2015), 3, [https://www.mobilservice.ch/admin/data/files/news\\_section\\_file/file/4135/6t\\_impacts\\_services\\_transport\\_chauffeur\\_uber\\_8pages\\_fr.pdf?lm=1496051678](https://www.mobilservice.ch/admin/data/files/news_section_file/file/4135/6t_impacts_services_transport_chauffeur_uber_8pages_fr.pdf?lm=1496051678).

<sup>16</sup> Correspondant à la recette annuelle d'Ile-de-France Mobilités, divisée par le nombre de trajets annuels réalisés sur le réseau francilien, selon « Usages et usagers des titres de transport », Île-de-France Mobilités, consulté le 4 août 2021, <https://www.iledefrance-mobilites.fr/usages-et-usagers-des-titres-de-transport>; « La

Voiture personnelle	3,20€ <sup>17</sup>	5%	10 M€
Marche et vélo	0,91€ <sup>18</sup>	5%	3 M€
<b>TOTAL dépenses théoriques passagers Uber</b>			<b>430 M€</b>

Sources : 6-t pour Uber<sup>19</sup>, 6-t pour l'ADEME<sup>20</sup>, données Ile-de-France Mobilités<sup>21</sup>

**Si Uber n'existait pas, les taxis et transports en commun ne généreraient pas d'emplois supplémentaires.** L'offre de transports en commun et de taxis dépend de politiques publiques, ce qui signifie qu'un report d'une partie des passagers d'Uber sur ces modes ne conduirait pas à une création d'emplois. Dans le cas des taxis, l'offre est régulée administrativement : ce sont les préfetures qui délivrent des autorisations de stationnement et créent ainsi des emplois de chauffeurs de taxis. Dans le cas des transports en commun, ce sont les pouvoirs publics locaux ou nationaux qui décident de l'aménagement des réseaux et évaluent les flux de voyageurs à transporter. D'après la modélisation d'Asterès, dans le cas théorique où le nombre d'emplois dans les sociétés de taxis et de transports répondrait à des fluctuations de demande, la substitution déclarée par les clients de VTC d'une partie de leur marché conduirait à la suppression de 5 590 emplois, dans l'immense majorité dans le secteur des taxis (*voir annexe, figure A2*). Nous décidons toutefois de ne pas retenir ce nombre au vu de la saturation actuelle de l'offre.

**Les trajets que réaliseraient les passagers d'Uber en voiture personnelle et à vélo pourraient potentiellement créer 30 emplois sur un an** (*voir annexe, figure A2*). Ces modes de transport sont élastiques à la demande. Toute hausse de la demande de vélos à louer ou à acheter entraînera à terme une augmentation de l'offre. Ainsi, si tous les trajets actuellement réalisés avec Uber et faisables à pied ou à vélo se reportaient sur ces modes, 30 emplois pourraient voir le jour.

### 1.1.2.3 IMPACT NET : UBER GÉNÈRE 870 M€ DE CHIFFRE D'AFFAIRES SUPPLÉMENTAIRES PAR AN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS ET FAIT TRAVAILLER 25 000 PERSONNES EN ÉQUIVALENT TEMPS PLEIN

**L'impact socio-économique direct d'Uber est positif : Uber crée plus d'emplois qu'il n'en détruit et se substitue aux autres modes de transport en proposant une prestation de qualité supérieure.**

- Uber crée davantage de chiffre d'affaires sur le secteur des transports qu'il n'en détruit. Les trajets annuels créés par Uber injectent 870 M€ de chiffre d'affaires supplémentaire dans le marché des transports. Cette création nette de chiffre d'affaires provient à la fois d'un effet

---

révolution des transports en Ile-de-France. Les mobilités au servicedes Franciliens » (Région Ile-de-France et Ile-de-France Mobilités, septembre 2017), <https://www.api-site.paris.fr/mairies/public/assets/2017%2F8%2FLa%20r%20C3%A9volution%20des%20transports%20en%20Ile-de-France-%20Dossier%20complet%20septembre%202017.pdf>.

<sup>17</sup> « Le coût des déplacements pour les voyageurs », *Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports*, n° 281 (avril 2020): 1-12.

<sup>18</sup> « Le coût des déplacements pour les voyageurs ».

<sup>19</sup> « Usages, usagers et impacts des services de transport avec chauffeur. Enquête auprès des usagers de l'application Uber », 3.

<sup>20</sup> « Etude sur les différentes formes de voitures de transports avec chauffeur (VTC) ».

<sup>21</sup> « Usages et usagers des titres de transport »; « La révolution des transports en Ile-de-France. Les mobilités au servicedes Franciliens ».

prix – les courses sont plus chères que la plupart des alternatives, ce que justifie une meilleure qualité de service rendu – et d’un effet volume – 64 millions de trajets annuels ont lieu sur la plateforme chaque année, dont 6 millions qui n’auraient pas lieu sans Uber.

- Uber a un impact social nettement positif : à un instant  $t$ , l’application permet à 28 000 personnes d’accéder à des opportunités d’emploi, soit 25 000 en équivalent temps plein (*voir annexe, 1.1.2.3*)<sup>22</sup>. Parmi elles, un quart, soit 6 200 personnes, étaient précédemment sans emploi<sup>23</sup>. L’offre de transports en commun étant peu élastique à la demande et l’offre de taxis sous-dimensionnée, Uber détruit moins d’une centaine d’emplois (*figure 3*). Uber a contribué à la très forte croissance du nombre d’emplois non-salariés des dix dernières années (*figure 4*).

*Figure 3. Création et destruction de chiffre d’affaires annuel et d’emplois en France par Uber en France sur une année*

Type de trajets	Chiffre d’affaires généré et détruit	Emplois générés et détruits
Trajets effectués avec Uber en France chaque année	+1,3 Md€	+25 000
Trajets substitués aux autres modes de transport	430 M€	-30
<b>TOTAL trajets créés par Uber par an en France</b>	<b>+870 M€</b>	<b>+ 24 970</b>

*Source : 6-t pour l’ADEME<sup>24</sup>, Thesmar, Landier et Szomoru<sup>25</sup>, calculs ASTERES*

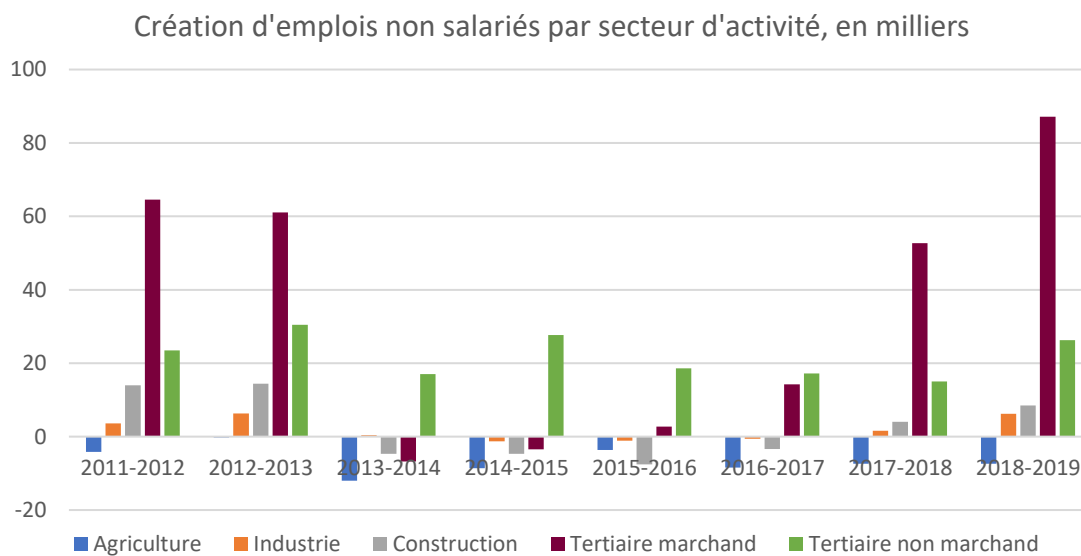
<sup>22</sup> « Etude sur les revenus des chauffeurs en 2018 » (Uber, janvier 2019), <https://s3.amazonaws.com/uber-static/France/Uber++e%CC%81tude+sur+les+revenus+des+chauffeurs+en+2018.pdf>.

<sup>23</sup> Augustin Landier, David Thesmar, et Daniel Szomoru, « Travailler sur une plateforme Internet: une analyse des chauffeurs utilisant Uber en France », mars 2016, <http://pinguet.free.fr/landieruber16.pdf>.

<sup>24</sup> « Etude sur les différentes formes de voitures de transports avec chauffeur (VTC) », 103.

<sup>25</sup> Landier, Thesmar, et Szomoru, « Travailler sur une plateforme Internet : une analyse des chauffeurs utilisant Uber en France ».

Figure 4. Création d'emplois non-salariés par secteur d'activité, d'année en année depuis 2011, en milliers d'emplois



Sources : calculs ASTERES sur données INSEE<sup>26</sup>

<sup>26</sup> « Emploi salarié et non salarié par activité | Insee », consulté le 22 juin 2021, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2424696>.

## 1.2 UBER STIMULE LA CONSOMMATION DES PASSAGERS ET LES DÉPENSES DES CHAUFFEURS : 335 M€ DE CHIFFRE D’AFFAIRES SUPPLÉMENTAIRE ET 710 EMPLOIS CRÉÉS

*Uber stimule la consommation des passagers, puisqu’elle leur permet de réaliser des sorties impossibles sur d’autres modes de transport. Uber dynamise également les secteurs attenants à la profession de VTC (véhicules, assurances, comptables, etc.) tout en permettant aux chauffeurs de générer des revenus supplémentaires. Dans le même temps, Uber réduit les dépenses des passagers en les dissuadant d’acheter de nouveaux véhicules ou de rouler autant qu’avant avec leur véhicule existant.*

### 1.2.1 FLUX DE DÉPENSES : UBER STIMULE LES DÉPENSES DES CHAUFFEURS UTILISANT SON APPLICATION ET DES PASSAGERS, TOUT EN RÉDUISANT CERTAINS FRAIS DE TRANSPORT

#### 1.2.1.1 ÉLARGISSEMENT DU MARCHÉ DES TRANSPORTS : UBER GÉNÈRE DES DÉPENSES DE LOISIRS CHEZ LES PASSAGERS ET DES FRAIS DE FONCTIONNEMENT CHEZ LES CHAUFFEURS INDÉPENDANTS UTILISANT L’APPLICATION

**Uber engendre des dépenses indirectes de consommation pour les passagers à la suite des déplacements permis, et pour les chauffeurs, qui déboursent une partie de leur chiffre d’affaires pour pouvoir exercer leur métier.** Côté passagers, les sorties rendues possibles par la plateforme représentent des dépenses supplémentaires. Côté chauffeurs, l’application génère divers frais de fonctionnement. La consommation des salariés d’Uber n’est pas prise en compte dans cette étude, qui porte uniquement sur les impacts de l’entreprise sur le marché (*voir annexe, 1.2.1.1*).

- Uber permet aux passagers de réaliser des sorties qu’ils n’auraient pu effectuer si la plateforme n’avait pas existé. D’après l’ADEME, 4% des trajets effectués en VTC pour des sorties n’auraient pas pu être réalisés avec un autre mode de transport, ce qui signifie, dans le cas d’Uber, que 2,5 millions de sorties n’auraient pu avoir lieu en 2019 si l’application n’avait pas existé<sup>27</sup>. A raison de 1,86 passager par VTC lors de trajets vers ou depuis des restaurants, des

---

<sup>27</sup> Correspondant au nombre total de trajets en 2019, multiplié par la part de trajets liés aux sorties (35% d’après l’ADEME), multiplié par la part de trajets liés aux sorties qui n’auraient pu avoir lieu sans l’existence des VTC (11% d’après l’ADEME).

cinémas ou des discothèques<sup>28</sup>, Asterès évalue le nombre de sorties rendues possibles par l'application à 4,6 millions.

- Uber génère des frais de fonctionnement pour les chauffeurs indépendants, qui voient la majeure partie de leur chiffre d'affaires directement réinjectée dans l'économie sous forme de cotisations aux assurances, de carburant, d'entretien de véhicules et de cotisations sociales, entre autres.

### 1.2.1.2 EFFET DE SUBSTITUTION : LES PASSAGERS D'UBER ROULENT MOINS, ACHÈTENT MOINS DE VÉHICULES ET LES TAXIS DÉPENSENT MOINS EN CARBURANT

**En se substituant à d'autres moyens de transport, Uber diminue certaines dépenses indirectes des passagers et certains frais de fonctionnement pour les chauffeurs de taxis.** Du côté clients, la plateforme réduit leur consommation de nouveaux véhicules et diminue le kilométrage parcouru. Cet effet est déclaratif et ne mesure pas de façon vérifiable l'impact d'Uber sur la mobilité de ses passagers. En l'absence de données sur le sujet, il convient de postuler que les changements d'habitudes déclarés sont réels. Du côté taxis, les dépenses en carburant baissent mécaniquement sous l'effet du report d'une partie de la clientèle sur Uber<sup>29</sup>.

- Les trajets en Uber ont un double effet sur l'utilisation de la voiture personnelle par les clients de la plateforme. D'abord, l'utilisation de l'application se traduit, pour certains, par un renoncement à l'achat d'un nouveau véhicule<sup>30</sup>. Plus précisément, l'utilisation d'Uber évite l'achat d'une voiture particulière à 6% des passagers utilisant l'application et l'achat d'un deux-roues motorisé à 4% d'entre eux<sup>31</sup>. Ensuite, chez les passagers disposant déjà d'un véhicule personnel, Uber fait baisser en moyenne de 336 les kilomètres parcourus chaque année par personne<sup>32</sup>. *In fine*, le temps de circulation baisse de 3,5% en moyenne dans les villes où est implanté Uber, toutes choses égales par ailleurs<sup>33</sup>.

---

<sup>28</sup> « Etude sur les différentes formes de voitures de transports avec chauffeur (VTC) », 75.

<sup>29</sup> Selon l'Ademe, 35% des trajets effectués en VTC et réalisables sur d'autres modes de transports seraient effectués en taxi.

<sup>30</sup> « Etude sur les différentes formes de voitures de transports avec chauffeur (VTC) », 85.

<sup>31</sup> Nous postulons ici que la part d'utilisateurs d'Uber ayant renoncé à l'achat de véhicules est la même que parmi la population totale d'utilisateurs de VTC, comme décrite dans « Etude sur les différentes formes de voitures de transports avec chauffeur (VTC) ».

<sup>32</sup> « Etude sur les différentes formes de voitures de transports avec chauffeur (VTC) », 98.

<sup>33</sup> Xavier Fageda, « Measuring the Impact of Ride-hailing Firms on Urban Congestion: The Case of Uber in Europe », *Papers in Regional Science*, 6 mai 2021, pirs.12607, <https://doi.org/10.1111/pirs.12607>.



- Les chauffeurs de taxis voient leurs dépenses de carburant baisser. Si les coûts fixes, comme les frais d'assurance ou d'entretien de véhicule, ne varient pas, leurs coûts variables, en particulier de carburant, se réduisent du fait du déport d'une partie de la clientèle vers Uber.

#### EFFET D'INDUCTION D'UBER

En l'absence de données sur l'effet d'induction d'Uber, il est impossible de mesurer le nombre de trajets que crée l'application sur les réseaux de transport en commun, en taxi, etc. La complémentarité entre l'offre de VTC et la fréquentation des transports en commun est abordée par la littérature (voir notamment Hall et Pallson, « Is Uber a substitute or complement for public transit ? », octobre 2018), sans que son effet dans les villes françaises soit vérifié et chiffré. Cette étude évalue seulement les effets de substitution, en se basant sur l'enquête de l'ADEME, menée en France auprès de plus de 6 000 usagers de VTC.

### 1.2.2 IMPACT SOCIO-ÉCONOMIQUE INDIRECT D'UBER : UNE STIMULATION DES FRAIS DE FONCTIONNEMENT ET DU BUDGET ALLOUÉ AUX SORTIES

#### 1.2.2.1 AUGMENTATION DES DÉPENSES : UBER PERMET LA RÉINJECTION DE 645 M€ DANS L'ÉCONOMIE FRANÇAISE ET LA CRÉATION DE 1 130 EMPLOIS INDIRECTS CHAQUE ANNÉE

**En rendant possible des sorties pour ses clients et en générant des dépenses pour les chauffeurs via une création d'activité, Uber stimule leurs dépenses indirectes à hauteur de 645 M€ annuels.** Les clients de la plateforme dépensent 85 M€ en sorties supplémentaires et les chauffeurs 560 M€ en frais de fonctionnement. Cette création de richesse permet de créer indirectement 1 130 emplois chaque année, répartis entre les secteurs stimulés par la consommation des clients (580 emplois) et ceux dynamisés par la consommation des chauffeurs (550) :

- En 2019, les 5 millions de sorties permises par Uber ont généré 85 M€ de chiffre d'affaires et permis la création de 580 emplois (*voir annexe, figure A3*). Les sorties permises par Uber créent 270 emplois indirects par an dans la restauration, 190 dans le secteur des débits de boissons et 130 dans l'industrie audiovisuelle, tous trois des secteurs très intensifs en capital humain.
- Le chiffre d'affaires des chauffeurs indépendants utilisation l'application Uber est aux deux-tiers directement réinjecté dans l'économie sous forme de frais de fonctionnement, ce qui représente 560 M€ de consommation indirecte et 550 emplois créés<sup>34</sup> (*voir annexe, figure A4*). Les premières dépenses des chauffeurs vont vers les cotisations sociales (146 M€ par an)<sup>35</sup>, l'amortissement de leur véhicule (122 M€ par an) et le carburant (100 M€ par an). Viennent ensuite des postes de dépenses secondaires : la TVA (60 M€ par an), le paiement de cotisations assurantielles (50 M€ par an), de frais de comptabilité (24 M€ par an) et d'autres coûts,

<sup>34</sup> « Etude sur les revenus des chauffeurs en 2018 », calculs Asterès.

<sup>35</sup> Calculs Asterès partir de données Uber France : « Etude sur les revenus des chauffeurs en 2018 ».

regroupant notamment les frais de tenue de comptes bancaires et les frais téléphoniques (18 M€ annuels). L'effet indirect d'Uber sur l'emploi dans ces secteurs reste positif mais est moins fort, puisqu'ils dépendent moins fortement de la main-d'œuvre.

#### 1.2.2.2 EFFET DE SUBSTITUTION : CHAQUE ANNÉE, LES CLIENTS D'UBER ET LES CHAUFFEURS DE TAXIS RENONCENT À 310 M€ DE CONSOMMATION DANS L'ÉCONOMIE FRANÇAISE, CE QUI SE TRADUIT PAR LA DESTRUCTION DE 420 EMPLOIS

**Le renoncement à l'achat de véhicules des clients d'Uber et la baisse de leur kilométrage constituent un manque à gagner de 480 M€ pour les secteurs concernés, tandis que l'effet d'éviction sur les taxis fait baisser leurs dépenses de carburant de 36 M€.** Ces baisses des dépenses se traduisent par une destruction totale de 685 emplois.

- En renonçant à l'achat de voitures et de deux-roues motorisés, les passagers utilisant l'application Uber évitent de dépenser 215 M€ dans l'économie française chaque année, ce qui se traduit par une destruction de 405 emplois (*voir annexe, figure A5*). Le renoncement à l'achat des véhicules eux-mêmes représente 110 M€ de consommation détruite dans l'économie française, tandis que les frais connexes associés à ces véhicules non-achetés (carburant, assurance et entretien) représentent 105 M€ non consommés.
- La baisse de kilométrage parcouru par les passagers chaque année se traduit par 60 M€ de carburant non achetés supplémentaires, soit 10 emplois détruits (*voir annexe, 1.2.2.2*).
- Les taxis dépensent 36 M€ de moins par an en carburant sous l'effet de la substitution d'une partie de leur marché par Uber. Ces dépenses évitées se traduisent par la destruction de seulement 5 emplois par an dans le secteur de la cokéfaction et du raffinage, qui emploie peu d'actifs (*voir annexe, figure A6*).

#### 1.2.2.3 IMPACT SOCIO-ÉCONOMIQUE NET D'UBER : UBER CRÉE INDIRECTEMENT 335 M€ DE DÉPENSES ANNUELLES NETTES, CE QUI SE TRADUIT PAR UNE CRÉATION DE 710 EMPLOIS

**A travers ses effets indirects, Uber crée 335 M€ de chiffre d'affaires par an.** Cela représente 710 emplois chaque année. La plateforme crée davantage de valeur et d'emplois qu'elle n'en détruit (*figure 5*).

Figure 5. Création et substitution de chiffre d'affaires et d'emplois par Uber via des effets indirects

	Montant	Nombre d'emplois
Chiffre d'affaires annuel et emplois créés par Uber dans les secteurs des loisirs, de l'entretien de véhicules, de la cokéfaction et du raffinage et les secteurs administratifs	+645 M€	+1 130
Chiffre d'affaires annuel et emplois substitués par Uber dans les secteurs de la construction automobile, de l'entretien de véhicules, de la cokéfaction et du raffinage et les secteurs administratifs	-310 M €	-420
<b>TOTAL chiffre d'affaires et emplois créés sur les trajets aux mêmes horaires</b>	<b>+335 M€</b>	<b>+710</b>

Sources : calculs ASTERES sur données ESANE<sup>36</sup> et Commissariat général au développement durable<sup>37</sup>

## 1.3 UBER INFLUE SUR LES AUTRES DÉPENSES DE CERTAINS PASSAGERS : UNE SUPPRESSION DE 340 M€ DE CONSOMMATION ET UNE DESTRUCTION DE 1 520 EMPLOIS

*Uber détruit davantage de consommation induite qu'elle n'en crée. La plateforme génère du pouvoir d'achat chez les chauffeurs VTC indépendants utilisant son application en leur versant un revenu, mais elle détourne une partie de la consommation de ses clients.*

### 1.3.1 FLUX DE POUVOIR D'ACHAT : UN REVENU POUR LES CHAUFFEURS, UNE SUBSTITUTION DE POSTES DE CONSOMMATION ALTERNATIFS POUR LES CLIENTS

#### 1.3.1.1 EFFET SUR LE POUVOIR D'ACHAT : UBER LIBÈRE DU POUVOIR D'ACHAT POUR LES CHAUFFEURS MAIS DÉTOURNE UNE PARTIE DE CELUI DE SES CLIENTS

<sup>36</sup> « Fiche secteur 4932Z - Transports de voyageurs par taxis – Fiches sectorielles - 2017 | Insee »; « Fiche secteur 4931Z - Transports urbains et suburbains de voyageurs – Fiches sectorielles - 2017 | Insee », consulté le 3 août 2021, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3601488?sommaire=3554439>.

<sup>37</sup> « Les taxis et VTC en 2017-2019. », 11.

**Uber verse aux chauffeurs utilisant son application un revenu supérieur à ce qu'ils auraient touché s'ils avaient été au chômage.** Le montant des indemnités journalières des chauffeurs équivaut à 64% du leur revenu journalier brut (*voir annexe, 1.3.1.1.*) Uber permet donc aux chauffeurs actifs sur son application de gagner 36% de plus que s'ils avaient été en recherche d'emploi et crée donc du pouvoir d'achat.

**Uber capte une partie du pouvoir d'achat de ses clients, en leur faisant dépenser plus que si la plateforme n'existait pas.** Au montant des courses achetées sur la plateforme viennent s'ajouter les dépenses de loisirs effectuées lors des sorties permises par Uber. Ces dépenses supplémentaires ne sont pas compensées par les économies que réalisent les clients en renonçant à l'achat de véhicules personnels.

### 1.3.1.2 EFFET SUR LA CONSOMMATION : LES DÉPENSES SUPPLÉMENTAIRES ENGENDRÉES PAR UBER SE SUBSTITUENT EN MAJORITÉ À D'AUTRES POSTES DE CONSOMMATION

**Plus de la moitié des dépenses effectuées en plus par les clients d'Uber auraient été déboursées ailleurs si la plateforme n'avait pas existé.** Uber crée donc un effet d'éviction sur d'autres dépenses de consommation. Selon l'estimation d'Asterès basée sur le taux d'épargne par niveau de revenus, 60% des sommes déboursées en plus par les clients d'Uber par rapport à si la plateforme n'avait pas existé auraient pu servir à d'autres postes de consommation (*voir annexe, figure A7*). Les 40% restants auraient été épargnés par les ménages les plus riches, pour qui une course en Uber s'ajoute, sans se substituer, à d'autres dépenses de loisirs.

**La majorité des revenus des chauffeurs est consommée.** En l'absence de données fiables sur le revenu moyen d'un chauffeur travaillant pour plusieurs plateformes par jour, nous postulons que le taux d'épargne des chauffeurs Uber est le même que celui du troisième quintile, à savoir 9%<sup>38</sup>.

## 1.3.2 IMPACT SOCIO-ÉCONOMIQUE INDUIT D'UBER : UN EFFET NÉGATIF SUR LA CONSOMMATION INDUITE

### 1.3.2.1 EFFET SUR LE POUVOIR D'ACHAT : 115 M€ DE REVENUS SUPPLÉMENTAIRES POUR LES CHAUFFEURS, 680 M€ DE POUVOIR D'ACHAT EN MOINS POUR LES PASSAGERS

**Chaque année, Uber génère 115 M€ de pouvoir d'achat net pour les chauffeurs VTC actifs sur son application.** Asterès pose l'hypothèse que si la plateforme n'avait pas existé, les chauffeurs indépendants utilisant l'application Uber auraient touché des indemnités chômage. Ils auraient donc touché 209 M€, contre 324 M€ de revenus actuellement sur la plateforme<sup>39</sup>. La différence entre les deux représente le pouvoir d'achat généré par Uber.

---

<sup>38</sup> « Plus d'épargne chez les plus aisés, plus de dépenses contraintes chez les plus modestes - Insee Première - 1815 », consulté le 10 août 2021, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4764600>.

<sup>39</sup> Calculs Asterès sur données publiques Uber France, *voir annexe 1.3.2.1.*

**Les passagers utilisant l'application Uber ont un pouvoir d'achat inférieur de 680 M€ par rapport à si la plateforme n'existait pas.** Les effets combinés des dépenses supplémentaires générées par Uber (*voir 1.1.2.3*), des dépenses générées par les sorties permises par la plateforme (*voir 1.2.2.1*) et le renoncement à l'achat que permet la plateforme (*voir 1.1.2.2*) ont un effet négatif sur le pouvoir d'achat des passagers (*voir annexe, 1.3.2.1*).

### 1.3.2.2 EFFET SUR LA CONSOMMATION : UBER GÉNÈRE 74 M€ DE CONSOMMATION CHEZ LES CHAUFFEURS ET CAPTE 410 M€ DE CONSOMMATIONS CHEZ LES PASSAGERS

**Le pouvoir d'achat généré par Uber pour les chauffeurs indépendants utilisant la plateforme leur permet de consommer 74 M€ par an.** Cette consommation permet de créer 480 emplois par an (*voir annexe, 1.3.2.2*).

**Chaque année, les passagers utilisant l'application Uber consomment 410 M€ en moins dans d'autres secteurs par rapport à si la plateforme n'avait pas existé.** Sur chaque euro dépensé en plus sur la plateforme par les clients par rapport à ce qu'ils auraient consommé si elle n'avait pas existé, 40 centimes auraient été épargnés si Uber n'avait pas existé. Sur les 680 M€ de dépenses supplémentaires que provoque la plateforme chaque année pour ses passagers, 270 M€ sont donc de l'épargne convertie en consommation.<sup>40</sup> Les 60% restants, soit 410 M€, auraient été consommés dans d'autres secteurs si Uber n'avait pas existé (*voir annexe, 1.3.2.2*).

### 1.3.2.3 IMPACT SOCIO-ÉCONOMIQUE NET D'UBER : UN EFFET INDUIT NET NÉGATIF

**La consommation annulée par les effets induits d'Uber atteint 26 M€ par an.** Cela équivaut à 1 370 emplois détruits (*figure 6*). Le taux d'épargne des clients d'Uber étant élevé, la plateforme n'annule qu'une faible part des dépenses supplémentaires qu'elle induit. Cela explique que les effets induits d'Uber soient relativement plus faibles que ses effets directs et indirects.

---

<sup>40</sup> « UBER FRANCE SAS (PARIS 3) Chiffre d'affaires, résultat, bilans sur SOCIETE.COM - 539454942 », consulté le 8 novembre 2021, <https://www.societe.com/societe/uber-france-sas-539454942.html>.

Figure 6. Création et annulation de consommation par Uber via des effets induits

	Montant	Nombre d'emplois
<b>Pouvoir d'achat généré par Uber et emplois créés correspondants</b>	<b>-565 M€</b>	
Pour les chauffeurs	+ 115 M€	
Pour les clients	-680 M€	
<b>Consommation induite par Uber</b>	<b>74 M€</b>	<b>480 créés</b>
Pour les chauffeurs	74 M€	480 créés
<b>Consommation détruite par Uber</b>	<b>410 M€</b>	<b>2 000 détruits</b>
Pour les clients	410 M€	2 000 détruits
<b>TOTAL consommation induite et emplois correspondants</b>	<b>-340 M€</b>	<b>-1 520</b>

Sources : calculs ASTERES sur données ESANE<sup>41</sup> et Commissariat général au développement durable

<sup>41</sup> « Fiche secteur 4932Z - Transports de voyageurs par taxis – Fiches sectorielles - 2017 | Insee »; « Fiche secteur 4931Z - Transports urbains et suburbains de voyageurs – Fiches sectorielles - 2017 | Insee ».

2. UBER EATS – ACTIVITÉ  
LIVRAISON : UNE CRÉATION  
DE VALEUR NETTE, *VIA LA*  
HAUSSE DES LIVRAISONS ET  
DES VENTES



---

En 2019, les données publiques permettent d'estimer qu'Uber Eats a effectué 40 millions de livraisons qui n'auraient pas eu lieu si l'application n'avait pas existé. En cela, elle élargit et améliore le marché en proposant à un plus grand nombre de clients davantage d'opportunités de livraisons (effet direct). L'application substitue des repas qui, en son absence, auraient été préparés à domicile à partir d'ingrédients achetés dans des commerces alimentaires, ou consommés au restaurant. Uber Eats capte donc du chiffre d'affaires aux grandes et moyennes surfaces et détruit des emplois dans ce secteur (effet indirect). L'application a un impact sur le pouvoir d'achat des livreurs, à qui elle permet de consommer plus, et sur celui de ses clients, puisqu'elle transforme une partie de leur épargne en livraisons de repas (effet induit).

---

#### DÉFINITION DES EFFETS DIRECTS, INDIRECTS ET INDUITS D'UBEREATS

**Effets directs :** les effets directs couvrent l'impact d'Uber Eats sur le marché des livraisons. Une partie des livraisons effectuées par Uber Eats se substitue à celles qui existaient avant son arrivée en France, tandis que d'autres n'auraient pas eu lieu sans l'existence de la plateforme. Les effets directs excluent le bilan socio-économique et environnement des repas eux-mêmes, le cœur de métier de la plateforme se limitant à la livraison de repas et non à leur préparation.

**Effets indirects :** les effets indirects comprennent l'impact des effets directs sur d'autres secteurs. Le nombre de repas consommés en France n'augmentant pas sous l'effet d'Uber Eats, tous les repas achetés sur la plateforme aurait été consommés ailleurs si la plateforme n'avait pas existé. Ils auraient eu lieu au restaurant ou auraient été préparés à domicile à partir d'ingrédients achetés en grande ou moyenne surface.

**Effets induits :** les effets induits d'Uber Eats englobent l'impact du pouvoir d'achat libéré ou capté par Uber Eats. Les usagers ayant commandé sur Uber Eats dépenseront potentiellement moins d'ailleurs, tandis que les livreurs et les restaurateurs tirant un revenu de la plateforme pourront dépenser davantage qu'avant. Les effets induits se répercutent sur l'ensemble des secteurs concernés par la consommation des clients, des livreurs et des restaurateurs.



## 2.1 UBER EATS ÉLARGIT CONSIDÉRABLEMENT LE MARCHÉ DE LA LIVRAISON DE REPAS : 450 M€ DE CHIFFRE D’AFFAIRES SUPPLÉMENTAIRES ET 14 400 EMPLOIS SOUTENUS

*Uber Eats a eu un impact positif fort sur le marché de la livraison : l’immense majorité des livraisons effectuées par l’application sont créées, et non substituées à d’autres acteurs historiques. Cet élargissement organique a permis à Uber Eats de créer 40 millions de livraisons en 2019.*

### 2.1.1 FLUX DE LIVRAISONS : UN ÉLARGISSEMENT DU MARCHÉ QUI A PERMIS DE CRÉER 86% DES LIVRAISONS RÉALISÉES CHAQUE ANNÉE PAR LA PLATEFORME

#### 2.1.1.1 IMPACT DIRECT : UBER EATS ÉLARGIT LE MARCHÉ DE LA LIVRAISON DE REPAS

**En 2019, Uber Eats a effectué 47 millions de livraisons de repas.** Avant l’essor des plateformes de livraison instantanée de repas à partir de 2015, 13 millions de livraisons de repas avaient lieu chaque année en France (*voir annexe, 2.1.1.1*). En quelques années, les plateformes de livraison de repas ont permis de multiplier par six le nombre de livraisons effectuées chaque année en France.

**Uber permet de mettre en relation restaurateurs, commerçants et clients de plusieurs manières : en livrant des repas aux clients, en livrant leurs courses du quotidien et en servant d’intermédiaire entre les restaurants et leurs clients *via* la vente à emporter.** L’activité principale, et la plus connue d’Uber Eats étant la livraison de repas, cette étude s’attachera à analyser l’impact de ce segment.

#### 2.1.1.2 EFFET DE SUBSTITUTION : SEULES 14% DES LIVRAISONS EFFECTUÉES PAR UBER EATS SONT SUBSTITUÉES AUX ACTEURS PRÉEXISTANTS

**Une livraison sur 7 effectuées sur l’application est substituée par Uber Eats à un acteur préexistant.** Avant l’arrivée des plateformes de livraisons instantanée de repas en France, la livraison concernait essentiellement les producteurs de pizza, sushis et les traiteurs<sup>42</sup>. En postulant que

---

<sup>42</sup> « Panorama de la consommation alimentaire hors domicile. Phase 1.A : Marché français de la consommation hors domicile » (Gira pour France AgriMer, février 2020), 33, [https://www.franceagrimer.fr/content/download/63429/document/Rapport%20complet\\_PanoramaCHD%202018\\_FAM-GIRAfoodservice.pdf](https://www.franceagrimer.fr/content/download/63429/document/Rapport%20complet_PanoramaCHD%202018_FAM-GIRAfoodservice.pdf).

l'intégralité des livraisons préexistantes à l'arrivée des plateformes ont été substituées par ces dernières, le nombre de livraisons substituées par Uber Eats atteint 7 millions par an (*voir annexe, 2.1.1.2*). Cela représente 14% du total des livraisons effectuées par la plateforme chaque année. Par ailleurs, depuis l'arrivée d'Uber Eats, certains acteurs historiques de la livraison ont fait leur entrée sur l'application.

### 2.1.1.3 EFFET DIRECT NET D'UBER EATS : UNE CRÉATION NETTE DE 40 MILLIONS DE LIVRAISONS DE REPAS PAR AN

**L'impact net d'Uber Eats sur la création de livraisons est largement positif : l'application crée 40 millions de livraisons de repas nettes par an.** L'immense majorité des 47 millions de livraisons effectuées chaque année (chiffres 2019) sont créées (*figure 7*).

*Figure 7. Création et substitution de livraisons par Uber Eats en 2019*

Type de livraisons	Nombre
Livraisons créées par Uber Eats	40 millions
Livraisons substituées par Uber Eats	7 millions
<b>TOTAL livraisons effectuées par Uber Eats par an</b>	<b>47 millions</b>

*Sources : calculs ASTERES sur données publiques Uber France<sup>43</sup>*

## 2.1.2 IMPACT SOCIO-ÉCONOMIQUE DIRECT D'UBER EATS : UNE CRÉATION NETTE DE CHIFFRE D'AFFAIRES ET D'EMPLOIS

### 2.1.2.1 IMPACT SOCIO-ÉCONOMIQUE DIRECT : UBER EATS PERMET À 35 000 PERSONNES D'EFFECTUER DES LIVRAISONS ET GÉNÈRE 525 M€ DE CHIFFRE D'AFFAIRES POUR LES LIVREURS ET ELLE-MÊME

**En 2019, Uber Eats et les 35 000 livreurs indépendants actifs en France<sup>44</sup> ont dégagé 525 M€ de chiffre d'affaires<sup>45</sup>.** Cette somme correspond aux commissions prélevées sur le montant total d'un panier et de frais de service, puis reversées à Uber Eats et aux livreurs. Le chiffre d'affaires des livreurs, dont 29% étaient sans emploi avant d'utiliser l'application<sup>46</sup>, s'élève à 315 M€ *via* l'application chaque année<sup>47</sup>. Quant à l'application elle-même, qui tire ses revenus des frais de service facturés aux clients et des commissions prélevées sur le montant du repas, elle génère 210 M€ de CA par an en moyenne<sup>48</sup> (*voir annexe, figure A10*).

<sup>43</sup> « UberEats et l'insertion professionnelle » (Uber, novembre 2020).

<sup>44</sup> « UberEats et l'insertion professionnelle ».

<sup>45</sup> Calculs Asterès sur données publiques, *voir annexe 2.1.2.1*

<sup>46</sup> « UberEats et l'insertion professionnelle », 6.

<sup>47</sup> Calculs Asterès sur données 6-t.

<sup>48</sup> Calculs Asterès sur données 6-t et données publiques, *voir annexe 2.1.2.1*.

## 2.1.2.2 EFFET DE SUBSTITUTION : UNE CAPTATION DE 76 M€ DE COMMISSIONS AUX ACTEURS HISTORIQUES DU MARCHÉ

Chaque année, Uber Eats capte 76 M€ en commissions aux acteurs historiques du secteur. L'équivalent de 14% des commissions perçues par Uber Eats est substitué aux services de livraisons historiques (*voir 2.1.1.2*). Nous postulons que le prix des livraisons sur Uber est sensiblement le même que pour les acteurs historiques de la livraison. Sur les 76 M€ de commissions substituées, 30 M€ reviennent à Uber Eats directement et 45 M€ sont reversés aux livreurs. La substitution par Uber Eats de ces commissions détruit 620 emplois chaque année (*voir les détails en annexe, figure A11*).

## 2.1.2.3 EFFET SOCIO-ÉCONOMIQUE NET D'UBER EATS : L'APPLICATION PERMET À 14 400 LIVREURS EN ÉQUIVALENT TEMPS PLEIN DE TRAVAILLER ET ÉLARGIT LE MARCHÉ DE LA LIVRAISON À HAUTEUR DE 450 M€ ANNUELS

**L'impact socio-économique direct d'Uber Eats est positif : Uber Eats crée plus de chiffre d'affaires sur le marché de la livraison qu'elle n'en détruit et permet à 14 400 personnes en équivalent temps plein de travailler.**

- Uber Eats a un impact social nettement positif : elle permet à 35 000 personnes de travailler, soit 15 000 en équivalent temps plein (*voir annexe, 2.1.2.3*). Il convient de retrancher à ces emplois ceux détruits par l'application dans le secteur de la restauration, soit 620 (*figure 8*).
- L'impact d'Uber Eats sur le secteur de la livraison de repas est nettement positif : l'application crée davantage de chiffre d'affaires de livraison qu'elle n'en détruit. Les livraisons effectuées par Uber Eats génèrent 450 M€ de commissions nettes.

*Figure 8. Création nette annuelle de commissions et de frais de livraisons par Uber Eats sur une année*

Distribution des commissions perçues par Uber Eats et substituées aux acteurs historiques du secteur	Montant	Emplois créés ou détruits par an
Commission créée par Uber Eats	+525 M€	+ 15 000
Commission substituée par Uber Eats	-76 M€	-620
<b>TOTAL commissions créées par Uber Eats</b>	<b>+450 M€</b>	<b>+14 400</b>

*Sources : calculs ASTERES sur données publiques Uber France<sup>49</sup>*

<sup>49</sup> « UberEats et l'insertion professionnelle ».

## 2.2 UBER EATS A UN IMPACT POSITIF SUR L'ACTIVITÉ DES RESTAURANTS ET NÉGATIF, MAIS MOINDRE, SUR LES GRANDES ET MOYENNES SURFACES : 62 M€ DE CHIFFRE D'AFFAIRES GÉNÉRÉS ET 1 600 EMPLOIS CRÉÉS

*Uber Eats a un effet indirect positif : l'application crée plus de chiffre d'affaires et d'emplois qu'elle n'en détruit. Elle substitue une partie des repas qu'elle livre aux grandes et moyennes surfaces et l'autre, aux restaurants. Seulement, en permettant aux restaurants de vendre davantage de repas qu'ils ne l'auraient fait en son absence, l'application leur fait générer un chiffre d'affaires supplémentaire. En substituant des repas à des achats en commerces alimentaires, Uber Eats prive le secteur de chiffre d'affaires et donc de créations d'emplois potentielles.*

### 2.2.1 FLUX DE REPAS : UN CHIFFRE D'AFFAIRES SUPPLÉMENTAIRE POUR LES RESTAURATEURS ET LES LIVREURS, DU CHIFFRE D'AFFAIRES EN MOINS POUR LES COMMERCE ALIMENTAIRES

#### 2.2.1.1 ÉLARGISSEMENT DU MARCHÉ DE LA LIVRAISON DE REPAS : UBER EATS GÉNÈRE DES DÉPENSES POUR LES LIVREURS ET DES REVENUS POUR LES RESTAURATEURS PARTENAIRES

**En 2019, les clients d'Uber Eats ont commandé 76 millions de repas, pour 47 millions de livraisons<sup>50</sup>.** Les commandes effectuées sur l'application se traduisent, pour les restaurateurs comme pour les livreurs, en dépenses supplémentaires.

- Uber Eats stimule les dépenses au restaurant des clients. Les restaurateurs voient donc leur volume de ventes et leur chiffre d'affaires augmenter.
- Uber Eats stimule les dépenses courantes des livreurs indépendants utilisant son application. Le secteur de la réparation de biens domestiques est dynamisé sous l'effet des dépenses des livreurs.

---

<sup>50</sup> Le nombre moyen de repas par panier est estimé à 1,6 (voir *annexe, 2.2.1.2*),

## 2.2.1.2 EFFET DE SUBSTITUTION INDIRECT : UBER EATS ÉLARGIT LE MARCHÉ DE LA RESTAURATION ET SE SUBSTITUE EN PARTIE AUX GRANDES ET MOYENNES SURFACES ALIMENTAIRES

**En l'absence d'Uber Eats, les repas actuellement livrés auraient été consommés au restaurant ou à domicile et les restaurants proposant des repas à la livraison auraient supporté des coûts de fonctionnement.**

- Si Uber Eats n'existait pas, 30% des dépenses actuellement effectuées sur l'application auraient été déboursées au restaurant. L'immense majorité, soit 70% des dépenses effectuées sur Uber Eats chaque année, auraient été employées ailleurs : soit sous forme d'ingrédients achetés en grande ou moyenne surface, soit épargnées, soit dépensées dans d'autres secteurs. Selon une étude menée par J. Collison en 2020<sup>51</sup>, 40% des dépenses qu'effectuent les Américains en services de livraison de repas constituent un élargissement du marché. Cela signifie que sur \$100 dépensés en repas livrés, \$60 auraient été dépensés au restaurant si les plateformes de livraison n'existaient pas. Ce résultat provient de l'analyse de dépenses effectuées en cartes de crédit dans des restaurants et en ligne aux Etats-Unis, entre 2014 et 2017. Afin de pouvoir utiliser ces résultats dans le contexte français, ils ont été ajustés au regard des habitudes de consommation des Français, qui mangent moins de repas fabriqués hors du foyer que les Américains, et pour qui la restauration rapide représente une part d'estomac moindre (*voir annexe, 2.2.1.2*).
- Si Uber Eats n'existait pas, les restaurants proposant la livraison auraient effectué des dépenses de fonctionnement de toute manière. L'absence d'Uber Eats ne conduirait pas à une annulation de la totalité des dépenses des restaurateurs, qui continueraient leur activité en salle et à emporter.

*Figure 9. Lieu de consommation des repas et montant dépensé si les plateformes de livraison n'existaient pas, pour 100€ de consommation actuelle sur ces dernières*

Lieu de consommation des repas commandés sur Uber Eats si l'application n'avait pas existé	Pour 100€ dépensés en repas livrés, montant qui aurait été dépensé en l'absence des plateformes
Consommation directe au restaurant	30 €

*Sources : Collison<sup>52</sup>, ADEME<sup>53</sup>, ministère de l'Économie<sup>54</sup>, et calculs ASTERES*

<sup>51</sup> Jack Collison, « The Impact of Online Food Delivery Services on Restaurant Sales », printemps 2020, <https://web.stanford.edu/~leinav/teaching/Collison.pdf>.

<sup>52</sup> Collison.

<sup>53</sup> « Brochure Ademe - Graphique - Évolution du taux moyen d'émissions de CO<sub>2</sub> en France ».

<sup>54</sup> Jean-Jacques Becker, Lionel Arcier, et Jean Cueugnet, « Rapport de la mission sur le déploiement des 2/3 roues motorisés propres » (Conseil général de l'économie et Conseil général de l'environnement et du développement durable, mars 2018), 14, [https://www.economie.gouv.fr/files/files/directions\\_services/cge/deploiement-roues-motorises.pdf](https://www.economie.gouv.fr/files/files/directions_services/cge/deploiement-roues-motorises.pdf).

### 2.2.1.3 EFFET INDIRECT NET : UBER EATS AUGMENTE LE NOMBRE DE REPAS VENDUS PAR LES RESTAURANTS, MAIS PAS LE NOMBRE TOTAL DE REPAS CONSOMMÉS

**Uber Eats démocratise l'accès aux repas préparés au restaurant.** L'application ne fait pas augmenter le nombre de repas consommés en France chaque année, mais augmente la part de ceux vendus par les restaurants. Si l'application n'existait pas, les Français consommeraient tout autant de repas. Seulement, ils consommeraient davantage de repas préparés à domicile et moins de repas provenant de restaurants. Uber Eats augmente donc le marché de la restauration, mais pas le nombre de repas consommés.

## 2.2.2 IMPACT SOCIO-ÉCONOMIQUE INDIRECT D'UBER EATS : UNE STIMULATION DE L'ACTIVITÉ DES RESTAURANTS

### 2.2.2.1 ÉLARGISSEMENT DU MARCHÉ DE LA LIVRAISON DE REPAS : 700 M€ DE CHIFFRE D'AFFAIRES POUR LES RESTAURATEURS, 37 M€ DE FRAIS DE FONCTIONNEMENT POUR LES LIVREURS

**Uber Eats permet aux restaurateurs partenaires de générer 700 M€ de CA annuel, et stimule les frais de fonctionnement des livreurs à hauteur de 37 M€ par an.**

- Chaque année, les clients d'Uber Eats dépensent 700 M€ en repas sur l'application. Cette somme est reversée sous forme de chiffre d'affaires aux restaurateurs partenaires. Le secteur peut donc créer 5 750 emplois grâce à Uber Eats chaque année (*voir annexe, figure A12*).
- En 2019, les livreurs indépendants utilisant l'application Uber Eats ont généré 313 M€ de CA, dont 12%, soit 37 M€, sont directement réinjectés dans l'économie française sous forme de frais de fonctionnement (*voir annexe, figure A13*). Les frais de fonctionnement des livreurs, une fois reversés dans le reste de l'économie, contribuent à la création de 215 emplois par an.

### 2.2.2.2 EFFET DE SUBSTITUTION : SI UBER EATS N'EXISTAIT PAS, LES CLIENTS DÉPENSERAIENT 415 M€ AU RESTAURANT ET LES LIVREURS GÉNÉRERAIENT 45 M€ DE CHIFFRE D'AFFAIRES

**En l'absence de l'application, les clients dépenseraient 415 M€ au restaurant et les livreurs toucheraient 45 M€ sous forme de chiffre d'affaires.**

- Si Uber Eats n'existait pas, les clients actuels de l'application dépenseraient 415 M€ au restaurant. Près d'un tiers, soit 30% des dépenses actuellement réalisées sur l'application, auraient été réalisées au restaurant (*voir annexe, figure A14*). Cela aurait conduit à la création de 3 420 emplois. Des 810 M€ restants, les clients en dépenseraient 255 M€ sous forme d'ingrédients achetés en commerce alimentaire. Cela se traduirait par une création de 915 emplois (*voir annexe, figure A15*).
- Si Uber Eats n'existait pas, les livreurs indépendants ayant recours à l'application auraient généré 45 M€ de chiffre d'affaires, dont 5 M€ auraient été directement réinjectés dans

l'économie sous forme de frais de fonctionnement, notamment l'entretien de véhicules, ce qui aurait généré 30 emplois.

### 2.2.2.3 EFFET INDIRECT NET D'UBER EATS : UN EFFET ÉCONOMIQUE ET SOCIAL POSITIF

**Uber Eats a un impact socio-économique indirect positif.** L'application crée plus d'emplois qu'elle n'en détruit dans la restauration et les secteurs dynamisés par les frais de fonctionnement des livreurs. Au total, Uber Eats crée indirectement 62 M€ de chiffre d'affaires et 1 600 emplois par an à travers l'économie.

- L'impact socio-économique indirect d'Uber Eats est positif sur le secteur de la restauration et négatif sur le secteur de la distribution alimentaire. Plus précisément, en l'absence de l'application, les clients dépenseraient 285 M€ de moins dans le secteur de la restauration et 255 M€ de plus dans les grandes et moyennes surfaces.
- L'impact économique indirect d'Uber Eats est positif sur les secteurs dynamisés par les frais de fonctionnement des livreurs. Si l'application n'existait pas, ces secteurs généreraient 32 M€ de CA en moins, ce qui se traduirait par une destruction de 185 emplois.

*Figure 10. Création et substitution de chiffre d'affaires par Uber Eats via des effets indirects*

	Montant	Nombre d'emplois
<b>Chiffre d'affaires annuel et emplois indirectement créés par Uber actuellement</b>	<b>737 M€</b>	<b>5 970</b>
<i>CA des restaurateurs</i>	<i>700 M€</i>	<i>5 750</i>
<i>Dépenses de fonctionnement des livreurs</i>	<i>37 M€</i>	<i>215</i>
<b>Chiffre d'affaires annuel et emplois créés si Uber Eats n'existait pas</b>	<b>675 M€</b>	<b>4 370</b>
<i>CA des restaurateurs</i>	<i>415 M€</i>	<i>3 420</i>
<i>Dépenses de fonctionnement des livreurs</i>	<i>5 M€</i>	<i>30</i>
<i>CA des grandes et moyennes surfaces alimentaires</i>	<i>255 M€</i>	<i>915</i>
<b>TOTAL chiffre d'affaires et emplois créés</b>	<b>+62 M€</b>	<b>+ 1 600 emplois</b>

*Sources : calculs ASTERES sur données ESANE<sup>55</sup> et Commissariat général au développement durable<sup>56</sup>*

<sup>55</sup> « Fiche secteur 4932Z - Transports de voyageurs par taxis – Fiches sectorielles - 2017 | Insee »; « Fiche secteur 4931Z - Transports urbains et suburbains de voyageurs – Fiches sectorielles - 2017 | Insee ».

<sup>56</sup> « Les taxis et VTC en 2017-2019. », 11.

## 2.3 UBER EATS DÉTOURNE UNE PARTIE DE LA CONSOMMATION DES CLIENTS : 180 M€ DE DÉPENSES CAPTÉES ET 1 200 EMPLOIS DÉTRUITS

*Uber Eats crée de la consommation induite. Les revenus que l'application verse aux livreurs génèrent de la consommation. A l'inverse, l'application capte aussi une partie du pouvoir d'achat de ses clients. L'effet de création de consommation est plus fort, menant à un impact induit positif.*

### 2.3.1 FLUX DE POUVOIR D'ACHAT : UN REVENU SUPPLÉMENTAIRE POUR LES LIVREURS, UNE SUBSTITUTION DE POSTES DE CONSOMMATION ALTERNATIFS POUR LES CLIENTS

#### 2.3.1.1 EFFET SUR LE POUVOIR D'ACHAT : UBER EATS LIBÈRE DU POUVOIR D'ACHAT POUR LES LIVREURS MAIS CAPTE UNE PARTIE DE CELUI DE SES CLIENTS

**Uber Eats verse aux livreurs utilisant son application un revenu supérieur à ce qu'ils auraient touché s'ils avaient été au chômage.** L'application permet aux livreurs de gagner 52% de plus que s'ils avaient été en recherche d'emploi et crée donc du pouvoir d'achat (*voir annexe, 2.3.2.1*)

**Uber Eats capte une partie du pouvoir d'achat de sa clientèle, en lui faisant dépenser plus que si l'application n'existait pas.** Au montant des repas commandés sur l'application viennent s'ajouter des frais de services et de livraison. Ces dépenses supplémentaires ne sont pas compensées par les économies que réalisent les clients en commandant des repas moins chers qu'au restaurant.

#### 2.3.1.2 EFFET SUR LA CONSOMMATION : LES DÉPENSES QUE CRÉE UBER EATS CHEZ SES CLIENTS SE SUBSTITUENT EN MAJORITÉ À D'AUTRES POSTES DE CONSOMMATION

**La baisse de pouvoir d'achat qu'implique Uber Eats pour ses clients se traduit pour partie en une baisse de la consommation.** La clientèle d'Uber Eats étant par principalement urbaine et par extension, en moyenne plus aisée que la population française dans son ensemble, elle aurait pu épargner la moitié de ce qu'elle dépense en repas livrés (*voir annexe, 2.3.1.2*). L'application a donc un effet d'éviction sur certaines dépenses de consommation.



## 2.3.2 IMPACT SOCIO-ÉCONOMIQUE INDUIT D'UBER EATS : UN EFFET POSITIF SUR LA CONSOMMATION INDUITE

### 2.3.2.1 EFFET SUR LE POUVOIR D'ACHAT : 144 M€ DE REVENUS SUPPLÉMENTAIRES POUR LES LIVREURS, 560 M€ DE POUVOIR D'ACHAT EN MOINS POUR LES CLIENTS

**Chaque année, Uber Eats génère 144 M€ de revenus supplémentaires pour les livreurs utilisant son application.** Si l'application n'avait pas existé, les livreurs utilisant Uber Eats auraient touché 132 M€ d'indemnités chômage, contre 276 M€ de revenus actuellement sur l'application (*voir annexe, figure A17*).

**Chaque année, les clients d'Uber Eats dépensent 560 M€ de plus qu'ils ne l'auraient fait si l'application n'existait pas.** Uber Eats, les restaurants et les livreurs captent donc davantage de pouvoir d'achat auprès de ses clients qu'ils n'en libèrent en réduisant les achats en grande et moyenne surface.

### 2.3.2.2 EFFET SUR LA CONSOMMATION : UBER EATS GÈNÈRE 92 M€ DE CONSOMMATION INDUITE CHEZ LES LIVREURS ET ANNULE 275 M€ DE CONSOMMATION CHEZ LES CLIENTS

**Le pouvoir d'achat généré par Uber Eats pour les livreurs utilisant son application leur permet de consommer 92 M€ par an.** Cette consommation permet de créer 600 emplois par an dans l'économie française (*voir annexe, figure A18*).

**Uber Eats annule 275 M€ de consommation annuelle chez ses clients.** Sur chaque euro dépensé en plus sur l'application par rapport à si elle n'avait pas existé, 50 centimes auraient été épargnés si Uber Eats n'avait pas existé. Sur les 560 M€ de dépenses supplémentaires que provoque l'application chaque année pour ses clients, 275 M€, auraient été consommés dans d'autres secteurs si Uber Eats n'avait pas existé. Cela aurait conduit à une création de 1 800 emplois (*voir annexe, figure A19*).

### 2.3.2.3 EFFET INDUIT NET D'UBER EATS : UN IMPACT NÉGATIF SUR LA CONSOMMATION INDUITE ET L'EMPLOI

**L'impact induit d'Uber Eats est positif : l'application génère davantage de consommation qu'elle n'en détruit.** Chaque année, l'application génère 370 M€ de consommation, principalement chez ses clients. Cette dépense supplémentaire représente 410 emplois créés. Simultanément, Uber Eats évite 275 M€ de dépenses chez ses clients. Ces dépenses théoriques auraient permis la création de 1 800 emplois à travers l'économie. Au total, l'application crée 95 M€ de consommation supplémentaire et détruit 1 090 emplois par an de façon induite (*figure 11*).

Figure 11. Création et substitution de chiffre d'affaires par Uber Eats via des effets induits

	Montant	Nombre d'emplois
<b>Pouvoir d'achat généré par Uber Eats et emplois créés correspondants</b>	<b>-416 M€</b>	
Pour les livreurs	+ 144 M€	
Pour les clients	- 560 M€	
<b>Consommation induite par Uber Eats</b>	<b>+92 M€</b>	<b>600 créés</b>
Pour les livreurs	+92 M€	600 créés
<b>Consommation détruite par Uber Eats</b>	<b>-275 M€</b>	<b>1 800 détruits</b>
Pour les clients	-275 M€	1 800 détruits
<b>TOTAL consommation induite et emplois correspondants</b>	<b>-180 M€</b>	<b>1 200 détruits</b>

Sources : calculs ASTERES sur données ESANE<sup>57</sup> et INSEE<sup>58</sup>

<sup>57</sup> « Fiche secteur 4932Z - Transports de voyageurs par taxis – Fiches sectorielles - 2017 | Insee »; « Fiche secteur 4931Z - Transports urbains et suburbains de voyageurs – Fiches sectorielles - 2017 | Insee ».

<sup>58</sup> Mikael Beatriz, Thomas Laboureau, et Sylvain Billot, « Quel lien entre pouvoir d'achat et consommation des ménages en France aujourd'hui ? Une analyse par catégorie des ménages et par fonction de consommation », Note de conjoncture (Insee, juin 2019), [https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/4176734/062019\\_dossier1.pdf](https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/4176734/062019_dossier1.pdf).

### 3. CONCLUSION PROSPECTIVE : UBER, L'ÉCOLOGIE, LES TERRITOIRES ET LA SOCIÉTÉ



**A l'avenir, Uber et Uber Eats ont un rôle collectif à jouer sur le plan économique mais aussi écologique, territorial et sociétal.** En conduisant une analyse complète des effets économiques d'Uber et Uber Eats, la présente étude a révélé que l'entreprise était créatrice nette de valeur : en 2019, les deux activités ont généré 1,2 Md€ de chiffre d'affaires net et 38 960 postes équivalents temps plein dans l'économie française. Les deux branches d'activité de la plateforme ont logiquement un rôle économique à jouer en maximisant leur contribution à la richesse collective. Seulement, leur impact ne se cantonne pas au champ économique. En proposant une offre à succès, Uber comme Uber Eats se font prescripteurs de comportements et sont capables d'agir plus largement sur la société française. A travers ses choix stratégiques, économiques et sociaux, l'entreprise porte une responsabilité collective. A l'heure des dix ans de la présence d'Uber en France, le cabinet Asterès considère que les prochains défis de l'entreprise ne seront pas tant économiques que sociétaux.

- **Le verdissement accéléré des véhicules VTC et des véhicules utilisées par les livreurs inscrits sur Uber Eats doit faire de l'entreprise un fer de lance de la transition écologique.** Un bilan complet de l'empreinte carbone nette d'Uber pourrait être dressé, dans l'esprit du bilan économique permis par cette étude. *A priori*, plusieurs effets concomitants sont à l'œuvre. D'une part, une baisse des émissions de gaz à effet de serre *via* la réduction du nombre de kilomètres parcourus en véhicules personnels, la dissuasion d'acheter un véhicule supplémentaire et la réduction des embouteillages en ville<sup>59</sup>. D'autre part, une hausse des émissions lorsqu'un trajet VTC ou une livraison se substitue au transport en commun, au vélo ou à la marche à pied. A ce jour, les VTC en circulation sur l'application, qui sont des véhicules plus récents que le parc automobile français dans son ensemble, émettent moins de gaz à effet de serre par kilomètre parcouru. Alors que les transports constituent le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre (30% des émissions<sup>60</sup>) et que la France s'est dotée d'un objectif de neutralité carbone<sup>61</sup>, Uber doit encore verdir les véhicules enregistrés sur sa plateforme pour devenir un allié des politiques publiques de lutte contre le réchauffement climatique par l'innovation.
- **Le déploiement dans les territoires doit accélérer le désenclavement, favoriser le télétravail et soutenir les restaurants, notamment les indépendants.** Les VTC ont largement participé de la meilleure connectivité de certains territoires urbains puisque, chaque jour, 44% des trajets Uber arrivaient ou partaient de la banlieue parisienne (données 2016<sup>62</sup>). L'entreprise permet chaque année 6 millions de trajets impossibles sur d'autres modes de transport et, en desservant gares et aéroports, contribue à l'intermodalité sans usage de voitures particulières. Uber Eats, pour sa part, élargit la zone de chalandise des restaurants et augmente leurs ventes : l'application leur a par exemple permis de conserver une partie de leur activité durant la crise sanitaire de 2020. Les partenariats annoncés depuis 2020 sur la livraison de courses pourraient réduire en volume l'effet de substitution indirect que nous avons relevé entre livraison de repas et achats en grandes et moyennes surfaces alimentaires. De plus, en continuant à se déployer dans les petites et moyennes agglomérations et en s'étant lancée récemment dans la livraison de produits non-alimentaires, l'entreprise doit améliorer les transports et livraisons, proposant

---

<sup>59</sup> Fageda, « Measuring the Impact of Ride-hailing Firms on Urban Congestion ».

<sup>60</sup> « La loi d'orientation des mobilités », Ministère de la Transition écologique, consulté le 28 septembre 2021, <https://www.ecologie.gouv.fr/loi-dorientation-des-mobilites>.

<sup>61</sup> « Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC) », Ministère de la Transition écologique, consulté le 28 septembre 2021, <https://www.ecologie.gouv.fr/strategie-nationale-bas-carbone-snbc>.

<sup>62</sup> Charles-Antoine Schwerer et Nicolas Bouzou, « Uber : une innovation au service de la croissance » (Asterès, 2016), 4, <https://asteres.fr/site/wp-content/uploads/2017/04/Etude-Astere%CC%80s-Uber-une-innovation-au-service-de-la-croissance.pdf>.

des services plus comparables à ceux dans les grandes métropoles. Entre des services de qualité et la possibilité de télétravailler, de nouveaux territoires pourront alors accueillir certains actifs actuellement concentrés dans les métropoles. En offrant plus largement un accès plus simple aux gares, aéroports et restaurants, Uber et Uber Eats peuvent ainsi participer à un big bang territorial en cours depuis la pandémie de Covid-19.

- **La mise en avant de certains produits et services doit favoriser une consommation responsable.** Les plateformes numériques améliorent l'appariement entre offre et demande, et le développement de labels, de programmes de fidélité et de réductions pourrait constituer un outil à vocation sociétale. Concernant Uber Eats, la mise en avant de produits bio, bons pour la santé, sourcés localement, faits maison ou encore cuisinés par des restaurateurs indépendants doit pouvoir bénéficier de l'aura de l'application. L'intérêt collectif du numérique réside notamment dans la capacité pour des TPE ou des innovations d'accéder à moindre coût à de nouveaux consommateurs. Pour les VTC et les livreurs, la plateforme pourrait mettre plus spécifiquement en avant ou inciter à avoir recours aux véhicules les plus écologiques. A travers leurs choix de *design*, Uber et Uber Eats sont en capacité de soutenir certains modes de consommation plutôt que d'autres et l'entreprise pourrait se saisir de cette responsabilité.

## BIBLIOGRAPHIE DE L'ÉTUDE

---

Beatriz, Mikael, Thomas Laboureau, et Sylvain Billot. « Quel lien entre pouvoir d'achat et consommation des ménages en France aujourd'hui ? Une analyse par catégorie des ménages et par fonction de consommation ». Note de conjoncture. Insee, juin 2019.

[https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/4176734/062019\\_dossier1.pdf](https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/4176734/062019_dossier1.pdf).

Becker, Jean-Jacques, Lionel Arcier, et Jean Cueugnet. « Rapport de la mission sur le déploiement des 2/3 roues motorisés propres ». Conseil général de l'économie et Conseil général de l'environnement et du développement durable, mars 2018.

[https://www.economie.gouv.fr/files/files/directions\\_services/cge/deploiement-roues-motorises.pdf](https://www.economie.gouv.fr/files/files/directions_services/cge/deploiement-roues-motorises.pdf).

ADEME. « Brochure Ademe - Graphique - Évolution du taux moyen d'émissions de CO<sub>2</sub> en France ». Consulté le 9 juillet 2021. <https://carlabelling.ademe.fr/chiffrescles/r/evolutionTauxCo2>.

Agir pour la transition écologique | ADEME. « Calculer les émissions de carbone de vos trajets ». Consulté le 28 juillet 2021.

<https://agirpouurlatransition.ademe.fr/particuliers/bureau/deplacements/calculer-emissions-carbone-trajets>.

Collison, Jack. « The Impact of Online Food Delivery Services on Restaurant Sales », printemps 2020. <https://web.stanford.edu/~leinav/teaching/Collison.pdf>.

Données et études statistiques pour le changement climatique, l'énergie, l'environnement, le logement et les transports. « Comment les Français se déplacent-ils en 2019 ? Résultats de l'enquête mobilité des personnes ». Consulté le 9 novembre 2021. <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/comment-les-francais-se-deplacent-ils-en-2019-resultats-de-lenquete-mobilite-des-personnes>.

« Emploi salarié et non salarié par activité | Insee ». Consulté le 22 juin 2021.

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2424696>.

« Etude sur les différentes formes de voitures de transports avec chauffeur (VTC) ». 6t-bureau de recherche pour l'ADEME, juin 2016. <https://bibliothec.ademe.fr/mobilite-et-transport/2420-realisation-d-une-etude-sur-les-differentes-formes-de-services-de-vehicules-de-transport-avec-chauffeur-du-point-de-vue-de-l-organisation-des-services-et-des-usages.html>.

« Etude sur les revenus des chauffeurs en 2018 ». Uber, janvier 2019.

<https://s3.amazonaws.com/uber-static/France/Uber+-+e%CC%81tude+sur+les+revenus+des+chauffeurs+en+2018.pdf>.

Fageda, Xavier. « Measuring the Impact of Ride-hailing Firms on Urban Congestion: The Case of Uber in Europe ». *Papers in Regional Science*, 6 mai 2021, pirs.12607.

<https://doi.org/10.1111/pirs.12607>.

« Fiche secteur 4931Z - Transports urbains et suburbains de voyageurs – Fiches sectorielles - 2017 | Insee ». Consulté le 3 août 2021. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3601488?sommaire=3554439>.

« Fiche secteur 4932Z - Transports de voyageurs par taxis – Fiches sectorielles - 2017 | Insee ». Consulté le 5 juillet 2021. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3601490?sommaire=3554439>.

Ministère de la Transition écologique. « La loi d'orientation des mobilités ». Consulté le 28 septembre 2021. <https://www.ecologie.gouv.fr/loi-dorientation-des-mobilites>.

« La révolution des transports en Ile-de-France. Les mobilités au service des Franciliens ». Région Ile-de-France et Ile-de-France Mobilités, septembre 2017. <https://www.api-site.paris.fr/mairies/public/assets/2017%2F8%2FLa%20r%C3%A9volution%20des%20transports%20en%20Ile-de-France-%20Dossier%20complet%20septembre%202017.pdf>.

Landier, Augustin, David Thesmar, et Daniel Szomoru. « Travailler sur une plateforme Internet: une analyse des chauffeurs utilisant Uber en France », mars 2016. <http://pinguet.free.fr/landieruber16.pdf>.

« Le coût des déplacements pour les voyageurs ». *Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports*, n° 281 (avril 2020): 1-12.

« Les taxis et VTC en 2017-2019. » Rapport de l'Observatoire national des transports publics particuliers de personnes. Commissariat général au développement durable, janvier 2020. <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2020-01/datalab-63-les-taxis-et-vtc-en-2017-2018-janvier2020.pdf>.

« Panorama de la consommation alimentaire hors domicile. Phase 1.A : Marché français de la consommation hors domicile ». Gira pour France AgriMer, février 2020. [https://www.franceagrimer.fr/content/download/63429/document/Rapport%20complet\\_PanoramaCHD%202018\\_FAM-GIRAfoodservice.pdf](https://www.franceagrimer.fr/content/download/63429/document/Rapport%20complet_PanoramaCHD%202018_FAM-GIRAfoodservice.pdf).

« Plus d'épargne chez les plus aisés, plus de dépenses contraintes chez les plus modestes - Insee Première - 1815 ». Consulté le 10 août 2021. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4764600>.

Schwerer, Charles-Antoine, et Nicolas Bouzou. « Uber : une innovation au service de la croissance ». Asterès, 2016. <https://asteres.fr/site/wp-content/uploads/2017/04/Etude-Astere%CC%80s-Uber-une-innovation-au-service-de-la-croissance.pdf>.

Ministère de la Transition écologique. « Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC) ». Consulté le 28 septembre 2021. <https://www.ecologie.gouv.fr/strategie-nationale-bas-carbone-snbc>.

« UBER FRANCE SAS (PARIS 3) Chiffre d'affaires, résultat, bilans sur SOCIETE.COM - 539454942 ». Consulté le 8 novembre 2021. <https://www.societe.com/societe/uber-france-sas-539454942.html>.

« UberEats et l'insertion professionnelle ». Uber, novembre 2020.

Île-de-France Mobilités. « Usages et usagers des titres de transport ». Consulté le 4 août 2021. <https://www.iledefrance-mobilites.fr/usages-et-usagers-des-titres-de-transport>.

« Usages, usagers et impacts des services de transport avec chauffeur. Enquête auprès des usagers de l'application Uber ». 6t bureau de recherche pour Uber, septembre 2015. [https://www.mobilservice.ch/admin/data/files/news\\_section\\_file/file/4135/6t\\_impacts\\_services\\_transport\\_chauffeur\\_uber\\_8pages\\_fr.pdf?lm=1496051678](https://www.mobilservice.ch/admin/data/files/news_section_file/file/4135/6t_impacts_services_transport_chauffeur_uber_8pages_fr.pdf?lm=1496051678).

# CHARTRE ÉTHIQUE

Asterès est régulièrement sollicité par des entreprises et des fédérations professionnelles pour intervenir en amont de leurs activités de lobbying, particulièrement lors des débats d'orientation budgétaire. Asterès peut donc être amené à réaliser des travaux financés par des donneurs d'ordres et démontrant l'impact économiquement nocif d'une mesure qui pourrait leur être appliquée.

Dans ce cas, notre démarche répond à une charte éthique stricte. Notre client s'engage à accepter que les travaux menés par Asterès répondent aux principes intangibles suivants :

- Asterès ne peut s'engager sur les résultats d'une étude avant de l'avoir réalisée. Nous ne délivrons nos conclusions qu'au terme de nos analyses.
- Nos travaux suivent une méthodologie standard (*top down*), qui s'appuie sur l'utilisation de données statistiques publiques, ou conçues par nous-mêmes.
- Si un client souhaite modifier des conclusions de travaux réalisés par Asterès sans une totale approbation de nos consultants, il devient le seul signataire de l'étude, et n'a plus le droit d'utiliser la marque Asterès.
- Les consultants d'Asterès ne défendent dans le débat public que des travaux qu'ils ont réalisés eux-mêmes. En aucun cas ils n'acceptent de se faire le relais de travaux réalisés par d'autres.

## *Contestations & litiges*

*Par le présent contrat, la société ASTERES sarl s'engage à mettre en œuvre les moyens pour réaliser les travaux décrits dans le présent document contractuel. En cas de litige, les parties s'engagent à rechercher un accord amiable préalablement à toute instance judiciaire. En l'absence de conciliation dans un délai d'un mois après stipulation du litige par lettre recommandée avec accusé de réception, le litige sera soumis au Tribunal de Commerce de Paris à la requête de la partie la plus diligente.*

*Il est entendu entre les parties qu'Asterès intervient en tant que prestataire externe. Asterès ne saurait être tenue en aucun cas pour responsable des interprétations qui pourraient être données de ses travaux ou de leurs conséquences. Asterès est en outre tributaire de la qualité des statistiques utilisées, dont elle n'est pas responsable.*

A S T E R è S  
p r o d u c t e u r d ' i d é e s



ASTERES ETUDES & CONSEIL

81 rue Réaumur,

75002 PARIS 01 44 76 89 16

[contact@asteres.fr](mailto:contact@asteres.fr)

ANNEXE  
MÉTHODOLOGIQUE

Les données utilisées dans cette étude sont issues de bases publiques, de rapports institutionnels, et, dans une moindre mesure, d'articles scientifiques ou de presse vérifiés.

# 1.1 UBER ÉLARGIT LE SECTEUR DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS : UNE CRÉATION DE 870 M€ DE CHIFFRE D'AFFAIRES ET LE SOUTIEN DE 25 000 EMPLOIS

## 1.1.1 FLUX DE PASSAGERS : UBER REND POSSIBLE 6 MILLIONS DE TRAJETS SUPPLÉMENTAIRES PAR AN

### 1.1.1.1 IMPACT DIRECT : UBER PERMET À SES PASSAGERS DE RÉALISER 64 MILLIONS DE TRAJETS PAR AN

#### ➤ Calcul du nombre de courses effectuées sur Uber en 2019 :

Le nombre de courses effectuées sur Uber est calculé en fonction du CA généré par la plateforme en 2019 et calculé par Asterès (*voir annexe, 1.1.2.1.*) et le tarif moyen d'une course en VTC tel que rapporté par l'ADEME<sup>1</sup>, s'élevant à 20€. Le nombre de courses effectuées en 2019 sur la plateforme Uber France s'élève donc à 64 millions, soit 1,3 Md€/20€.

### 1.1.1.2 EFFET DE SUBSTITUTION DIRECTE : CHAQUE ANNÉE, UBER SUBSTITUE 58 MILLIONS DE TRAJETS À D'AUTRES MODES DE TRANSPORT

Dans le cadre d'une enquête quantitative pour l'ADEME menée entre décembre 2015 et mars 2016, 6t bureau de recherche a interrogé 6 591 utilisateurs de VTC sur leurs habitudes de déplacement. En l'absence de données de référence, il n'est pas possible de savoir si cet échantillon, composé de clients ayant déjà utilisé Uber (88%), Allocab (15%), Chauffeur-Privé (devenu FreeNow, 13%), LeCab (8%), Heetch (6%) et Snapcar (4%), est représentatif de la population totale des passagers de VTC en France<sup>2</sup>. Toutefois, le nombre de personnes interrogées est suffisamment important pour que la marge d'erreur

---

<sup>1</sup> « Etude sur les différentes formes de voitures de transports avec chauffeur (VTC) » (6t-bureau de recherche pour l'ADEME, juin 2016), 62, <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/2420-realisation-d-une-etude-sur-les-differentes-formes-de-services-de-vehicules-de-transport-avec-chauffeur-du-point-de-vue-de-l-organisation-des-services-et-des-usages.html>.

<sup>2</sup> « Etude sur les différentes formes de voitures de transports avec chauffeur (VTC) ».

soit faible et les résultats interprétables en l'état. Nous postulons tout au long de cette étude que la population des passagers d'Uber est identique à la clientèle des VTC telle que décrite par ce sondage.

*Figure A1. Part des déplacements en Uber représentant la plus forte substituabilité avec d'autres modes de transport, selon l'horaire du déplacement*

Horaire du déplacement	Part de trajets effectués en Uber et réalisables en transports en commun	Part de trajets effectués en Uber et réalisables en taxi
Entre 8h et 20h	41%	27%
Entre 20h et minuit	47%	21%
Entre minuit et 2h	31%	30%
Entre 2h et 6h	17%	41%
Entre 6h et 8h	33%	32%

Source : 6-t pour l'ADEME<sup>3</sup>, calculs ASTERES

### 1.1.1.3 IMPACT DIRECT NET : UBER ÉLARGIT LE MARCHÉ DES TRANSPORTS EN GÉNÉRANT 6 MILLIONS DE TRAJETS PAR AN

## 1.1.2 IMPACT SOCIO-ÉCONOMIQUE DIRECT D'UBER : UNE CRÉATION NETTE DE CHIFFRE D'AFFAIRES ET D'EMPLOIS DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

### 1.1.2.1 ÉLARGISSEMENT DU MARCHÉ DES TRANSPORTS : UBER GÉNÈRE 1,3 MD € DE CHIFFRE D'AFFAIRES ANNUEL

#### ➤ Calcul du chiffre d'affaires généré par Uber en 2019 :

Le chiffre d'affaires d'Uber en 2019 a été calculé à partir de données publiques datant de 2018. En l'absence de données suffisantes, nous postulons que le chiffre d'affaires d'Uber en 2019 est identique à celui de 2018. Cette année-là, 28 000 personnes travaillaient sur Uber en tant que chauffeurs VTC indépendants<sup>4</sup>. Le chiffre d'affaires horaire médian brut, une fois déduits les frais de service d'Uber, s'élevait à 24,81€<sup>5</sup> en euros 2018, équivalant à 25,06€ en euros 2019<sup>6</sup>. La commission que prélève Uber sur les courses effectuées *via* sa plateforme s'élève à 25%<sup>7</sup>. Nous postulons que chaque chauffeur indépendant est actif sur la plateforme non pas 27 heures hebdomadaires, ce qui correspond au temps de connexion médian sur la plateforme<sup>8</sup>, mais 31 heures hebdomadaires, soit la moyenne entre 27 heures et 35h, le temps de travail légal. En postulant que ces chauffeurs, indépendants, travaillent 47

<sup>3</sup> « Etude sur les différentes formes de voitures de transports avec chauffeur (VTC) », 103.

<sup>4</sup> « Etude sur les revenus des chauffeurs en 2018 » (Uber, janvier 2019), 2, <https://s3.amazonaws.com/uber-static/France/Uber++e%CC%81tude+sur+les+revenus+des+chauffeurs+en+2018.pdf>.

<sup>5</sup> « Etude sur les revenus des chauffeurs en 2018 », 5.

<sup>6</sup> « Convertisseur franc-euro | Insee », consulté le 8 novembre 2021, <https://www.insee.fr/fr/information/2417794>.

<sup>7</sup> « Etude sur les revenus des chauffeurs en 2018 », 4.

<sup>8</sup> « Etude sur les revenus des chauffeurs en 2018 », 8.

semaines par an, Asterès estime que le chiffre d'affaires généré par Uber France à travers les courses VTC en 2019 s'élève à 1,3 Md€ en euros 2019. Cette somme correspond à :

*nombre de chauffeurs actifs \* CA horaire moyen par chauffeur commission comprise \* temps de travail hebdomadaire \* nombre de semaines travaillées dans l'année*

C'est-à-dire :

28 000 \* 31,3€ \* 31 \* 47

### 1.1.2.2 EFFET DE SUBSTITUTION : SI UBER N'EXISTAIT PAS, SES CLIENTS ACTUELS DÉPENSERAIENT 430 M€ SUR D'AUTRES MODES DE TRANSPORT

#### ➤ Calcul du nombre d'emplois potentiellement généré par chaque secteur :

Cette estimation provient du rapport nombre d'emplois EQTP/€ de CA calculé par Asterès sur la base de données ESANE (INSEE). Ainsi, nous avons :

Mode de transport	CA total du secteur	Nombre d'emplois EQTP	Nombre d'emplois EQTP par € de chiffre d'affaires
Taxi	3,8 Mds€ HT <sup>9</sup>	58 100 <sup>10</sup>	0,000015
Transports en commun	7,2 Mds€ HT	74 250 <sup>11</sup>	0,00001
Voiture personnelle	2,1 Mds€ HT	12 730 <sup>12</sup>	0,000006
Marche ou vélo	2,1 Mds€ HT	12 730 <sup>13</sup>	0,000006

Source : données ESANE, calculs Asterès

Pour calculer le nombre d'emplois potentiellement créés dans chaque secteur, nous multiplions le nombre d'emplois EQTP par euro de chiffre d'affaires par le chiffre d'affaires hors taxe qu'aurait généré chaque secteur en l'absence d'Uber. Par mesure de simplicité, nous avons utilisé le secteur de la réparation et de l'entretien des biens domestiques pour estimer le nombre d'emplois potentiellement créés si les passagers utilisaient leur voiture personnelle ou roulaient à vélo.

<sup>9</sup> « Fiche secteur 4932Z - Transports de voyageurs par taxis – Fiches sectorielles - 2017 | Insee », consulté le 5 juillet 2021, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3601490?sommaire=3554439>.

<sup>10</sup> « Les taxis et VTC en 2017-2019. », Rapport de l'Observatoire national des transports publics particuliers de personnes (Commissariat général au développement durable, janvier 2020), 11, <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2020-01/datalab-63-les-taxis-et-vtc-en-2017-2018-janvier2020.pdf>.

<sup>11</sup> « Fiche secteur 4931Z - Transports urbains et suburbains de voyageurs – Fiches sectorielles - 2017 | Insee », consulté le 3 août 2021, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3601488?sommaire=3554439>.

<sup>12</sup> « Fiche secteur 952 - Réparation de biens personnels et domestiques – Fiches sectorielles - 2017 | Insee », consulté le 18 août 2021, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3601126?sommaire=3554439>.

<sup>13</sup> « Fiche secteur 952 - Réparation de biens personnels et domestiques – Fiches sectorielles - 2017 | Insee ».

➤ **Calcul du nombre théorique d'emplois créés à la suite de la cannibalisation de trajets par Uber :**

5 300 emplois auraient théoriquement été détruits dans le secteur du transport de voyageurs en taxis et 260 auraient été supprimés dans le secteur des transports en commun<sup>14</sup>. 15 emplois seraient potentiellement créés si les passagers employant aujourd'hui Uber se déplaçaient pour partie en voiture personnelle. Le report de certains trajets sur la marche à pied ou le vélo pourrait théoriquement créer 15 emplois sur une année.

*Figure A2. Création théorique d'emplois à la suite de la cannibalisation de trajets par Uber, selon le mode de transport, sur une année*

Mode de transport	Chiffre d'affaires potentiellement réalisable	Nombre d'emplois théoriquement créés si Uber n'existait pas
Taxi	390 M€	5 300
Transports en commun	29 M€	260
Voiture personnelle	10 M€	15
Marche ou vélo	3 M€	15
	<b>TOTAL emplois théoriquement créés</b>	<b>5 590 emplois</b>

Sources : calculs ASTERES sur données ESANE<sup>15</sup> et Commissariat général au développement durable

### 1.1.2.3 IMPACT NET : UBER GÉNÈRE 870 M€ DE CHIFFRE D'AFFAIRES SUPPLÉMENTAIRES PAR AN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS ET FAIT TRAVAILLER 25 000 PERSONNES EN ÉQUIVALENT TEMPS PLEIN

➤ **Calcul du nombre d'emplois en équivalent temps plein généré par Uber :**

Uber fait travailler 28 000 chauffeurs indépendants<sup>16</sup>, qui travaillent en moyenne 31h par semaine (Asterès fait ici la moyenne entre le temps de connexion médian, soit 27h, et le temps de travail hebdomadaire légal, soit 35h)<sup>17</sup>. Nous obtenons le nombre d'emplois en équivalent temps plein en multipliant le nombre de chauffeurs par le nombre d'heures réalisées chaque semaines et en divisant le tout par le nombre d'heures légales de travail hebdomadaire, soit  $(28\ 000 \times 31) / 35 = 24\ 800$ . Nous arrondissons ce nombre à 25 000 pour plus de facilité.

<sup>14</sup> Correspondant au chiffre d'affaires cannibalisé par Uber au secteur du transport de voyageurs en taxis (code 4932Z de la NAF) et en transports urbains et suburbains de voyageurs (4931Z), multiplié par le nombre d'emplois en équivalent temps plein par euro de chiffre d'affaires dans chaque secteur.

<sup>15</sup> « Fiche secteur 4932Z - Transports de voyageurs par taxis – Fiches sectorielles - 2017 | Insee »; « Fiche secteur 4931Z - Transports urbains et suburbains de voyageurs – Fiches sectorielles - 2017 | Insee ».

<sup>16</sup> Voir *annexe, 1.1.2.1.*

<sup>17</sup> Calculs Asterès sur données publiques Uber France : « Etude sur les revenus des chauffeurs en 2018 », 8.

## 1.2 UBER STIMULE LA CONSOMMATION DES PASSAGERS ET LES DÉPENSES DES CHAUFFEURS : 335 M€ DE CHIFFRE D’AFFAIRES SUPPLÉMENTAIRE ET 710 EMPLOIS CRÉÉS

### 1.2.1 FLUX DE DÉPENSES : UBER STIMULE LES DÉPENSES DES CHAUFFEURS UTILISANT SON APPLICATION ET DES PASSAGERS, TOUT EN RÉDUISANT CERTAINS FRAIS DE TRANSPORT

1.2.1.1 ÉLARGISSEMENT DU MARCHÉ DES TRANSPORTS : UBER GÉNÈRE DES DÉPENSES DE LOISIRS CHEZ LES PASSAGERS ET DES FRAIS DE FONCTIONNEMENT CHEZ LES CHAUFFEURS INDÉPENDANTS UTILISANT L’APPLICATION

La présente étude a pour objectif de comptabiliser les effets d’Uber sur le marché. L’impact de l’entreprise elle-même, notamment *via* les salaires qu’elle verse à ses employés, n’est pas évalué pour cette raison.

1.2.1.2 EFFET DE SUBSTITUTION : LES PASSAGERS D’UBER ROULENT MOINS, ACHÈTENT MOINS DE VÉHICULES ET LES TAXIS DÉPENSENT MOINS EN CARBURANT

### 1.2.2 IMPACT SOCIO-ÉCONOMIQUE INDIRECT D’UBER : UNE STIMULATION DES FRAIS DE FONCTIONNEMENT ET DU BUDGET ALLOUÉ AUX SORTIES

1.2.2.1 AUGMENTATION DES DÉPENSES : UBER PERMET LA RÉINJECTION DE 645 M€ DANS L’ÉCONOMIE FRANÇAISE ET LA CRÉATION DE 1 130 EMPLOIS CHAQUE ANNÉE

➤ Calcul du chiffre d’affaires généré par les sorties permises par Uber en 2019 :

Nous postulons que les sorties permises par Uber se répartissent uniformément entre sorties au restaurant, sorties au cinéma et sorties dans des bars ou des discothèques. Le budget moyen d’une sortie

est de 18,39€ : il correspond au budget moyen d'une sortie au restaurant<sup>18</sup> multiplié par la fréquence de sortie des Français. Le nombre de sorties permises par Uber en 2019 s'élève à 4,5 millions, soit 4% du total des trajets réalisés avec Uber<sup>19</sup>, multiplié par le nombre moyen de passagers par course pour motif de sortie, soit 1,86<sup>20</sup>. Le montant de chiffre d'affaires réalisé par chaque secteur grâce aux sorties permises par Uber s'élève donc à 28 M€, soit  $(18,39€ \times 4,5 \text{ millions de sorties})/3$ . Le nombre d'emplois créés par secteur a été calculé par Asterès sur la base de données ESANE (INSEE), en multipliant le ratio emplois en équivalent temps plein/euro de chiffre d'affaires.

*Figure A3. Création de chiffre d'affaires et création d'emplois par les sorties permises par Uber, pour une année donnée*

	Montant	Nombre d'emplois créés
Chiffre d'affaires annuel et emplois créés par Uber dans la restauration	28 M€	270
Chiffre d'affaires annuel et emplois créés par Uber dans l'industrie du cinéma	28 M€	130
Chiffre d'affaires annuel et emplois créés par Uber dans le débit de boissons	28 M€	190
<b>TOTAL chiffre d'affaires cannibalisé sur les trajets aux mêmes horaires</b>	<b>85 M€</b>	<b>580</b>

*Sources : calculs ASTERES sur données ESANE<sup>21</sup> et Commissariat général au développement durable<sup>22</sup>*

➤ **Calcul des dépenses des chauffeurs travaillant avec Uber en 2019 :**

Les dépenses des chauffeurs travaillant avec Uber ont été rendues publiques par la plateforme<sup>23</sup>. Asterès multiplie le montant horaire de chaque poste de dépense par le nombre d'heures de travail hebdomadaires et le nombre de semaines travaillées dans l'année. Afin d'obtenir le montant total dépensé par tous les chauffeurs travaillant avec la plateforme, Asterès multiplie le montant par chauffeur par le nombre de chauffeurs tel que communiqué par la plateforme, soit 28 000<sup>24</sup>.

<sup>18</sup> « Découvrez les sorties préférées des Français », Challenges, 3 avril 2012,

[https://www.challenges.fr/economie/decouvrez-les-sorties-preferees-des-francais\\_214918](https://www.challenges.fr/economie/decouvrez-les-sorties-preferees-des-francais_214918).

<sup>19</sup> Correspondant au nombre total de trajets en 2019, multiplié par la part de trajets liés aux sorties (35% d'après l'ADEME), multiplié par la part de trajets liés aux sorties qui n'auraient pu avoir lieu sans l'existence des VTC (11% d'après l'ADEME).

<sup>20</sup> « Etude sur les différentes formes de voitures de transports avec chauffeur (VTC) », 75.

<sup>21</sup> « Fiche secteur 561 - Restaurants et services de restauration mobile – Fiches sectorielles - 2016 | Insee », consulté le 4 août 2021, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4497498?sommaire=4497713>; « Fiche secteur 563 - Débits de boissons – Fiches sectorielles - 2017 | Insee », consulté le 4 août 2021, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3600830?sommaire=3554439>; « Fiche secteur 591 - Activités cinématographiques, vidéo et de télévision – Fiches sectorielles - 2016 | Insee », consulté le 4 août 2021, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4497508?sommaire=4497713>.

<sup>22</sup> « Les taxis et VTC en 2017-2019. », 11.

<sup>23</sup> « Etude sur les revenus des chauffeurs en 2018 », 10.

<sup>24</sup> « Etude sur les revenus des chauffeurs en 2018 ».



Figure A4. Répartition annuelle du chiffre d'affaires des chauffeurs et emplois créés

Revenu et postes de coûts	Montant annuel par chauffeur	Montant annuel à l'échelle nationale	Nombre d'emplois créés
Amortissement du véhicule	4 400 €	120 M€	0
Assurance	1 800 €	50 M€	140
Carburant	3 600 €	100 M€	14
Entretien et réparations	1 200 €	35 M€	205
Comptabilité	860 €	24 M€	190
TVA nette	2 160 €	60 M€	0
Charges sociales	5 200 €	146 M€	0
Autres coûts (compte en banque professionnel, assurance de responsabilité civile, forfait téléphonique...)	650 €	18 M€	0
	<b>TOTAL</b>	<b>560 M€</b>	<b>550</b>

Sources : publication Uber<sup>25</sup>, données ESANE, calculs ASTERES

### 1.2.2.2 EFFET DE SUBSTITUTION : CHAQUE ANNÉE, LES CLIENTS D'UBER ET LES CHAUFFEURS DE TAXIS RENONCENT À 310 M€ DE CONSOMMATION DANS L'ÉCONOMIE FRANÇAISE, CE QUI SE TRADUIT PAR LA DESTRUCTION DE 420 EMPLOIS

#### ► Calcul du montant des dépenses non réalisées par les passagers d'Uber en achats de véhicules :

Les dépenses non-réalisées par les passagers d'Uber en véhicules méritent, au vu de la spécificité du marché automobile, d'être exprimées en consommations non réalisées dans l'économie française. L'industrie automobile hexagonale est déficitaire : chaque achat de véhicule contribue au déficit commercial de la France. Chaque année, les passagers d'Uber renoncent à acheter 27 000 voitures<sup>26</sup> et 18 000 deux-roues<sup>27</sup>, ce qui correspond 390 M€ de dépenses évitées pour les consommateurs. Il convient de retrancher à la valeur des voitures qui auraient été vendues en France en l'absence d'Uber la fuite de valeur vers l'étranger que ces achats auraient représenté. 1,7 million de voitures particulières sont produites en France chaque année<sup>28</sup> et le prix moyen d'une voiture neuve vendue sur le territoire

<sup>25</sup> « Etude sur les revenus des chauffeurs en 2018 ».

<sup>26</sup> Correspondant à la part d'utilisateurs de VTC ayant renoncé, selon l'étude 6-t bureau de recherche pour l'ADEME, à acheter une voiture particulière, multipliée par le nombre d'utilisateurs d'Uber, divisé par l'ancienneté moyenne d'un utilisateur sur l'application (estimé à 5 ans par Asterès), divisé par le nombre de personnes par ménage, soit 2,2 selon [l'INSEE](#).

<sup>27</sup> Correspondant à la part d'utilisateurs de VTC ayant renoncé, selon l'étude 6-t bureau de recherche pour l'ADEME, à acheter un deux-roues, multipliée par le nombre d'utilisateurs d'Uber, divisé par l'ancienneté moyenne d'un utilisateur sur l'application (estimé à 5 ans par Asterès), divisé par le nombre de personnes par ménage, soit 2,2 selon [l'INSEE](#).

<sup>28</sup> « L'industrie automobile française - analyse et statistiques 2019 » (Comité des constructeurs français d'automobiles, 2019), <https://ccfa.fr/wp-content/uploads/2019/09/ccfa-2019-fr-web-v2.pdf>.

est d'environ 26 700€ TTC, soit 21 000€ HT<sup>29</sup>. Les constructeurs étrangers et français produisent donc l'équivalent de 35,7 Mds€ de voitures particulières chaque année. La consommation française de voitures particulières s'élève donc à 35,7 Mds€ + 31 Mds€ - 20 Mds€ = 46,7 Mds€, puisque la France exporte pour 20 Mds€ et importe pour 31 Mds€ de voitures particulières chaque année<sup>30</sup>. La proportion de chiffres d'affaires fuyant vers l'étranger lors de l'achat d'une voiture neuve en France est donc 65% (soit 31 Mds€/46,7 Mds€). En renonçant à l'achat de voitures et de deux-roues sous l'effet de leur utilisation de la plateforme, les clients d'Uber évitent donc de dépenser 390 M€, dont 80 M€ de TVA. Sur les 310 M€ restants, 200 M€ auraient été importés et 110 M€ injectés dans l'économie française. Ces 110 M€ non dépensés correspondent à 160 emplois, soit 135 liés au renoncement à l'achat de voitures et 25 liés au renoncement à l'achat de deux-roues motorisés.

*Figure A5. Economies réalisées par les passagers d'Uber via la réduction du kilométrage en véhicules personnels et le renoncement à l'achat de voitures et de deux-roues*

Poste de dépense	Dépense moyenne en 2019 par ménage <sup>31</sup>	Consommation évitée dans l'économie française	Nombre d'emplois détruits
Achat voiture	12 000€	90 millions €	135
Achat deux-roues motorisés	3 450 €	18 millions €	25
Carburant, lubrifiants	1 110 €	50 millions €	5
Assurance	672 €	30 millions €	90
Entretien et frais associés	564 €	25 millions €	150
		<b>215 millions €</b>	<b>405</b>

Sources : INSEE<sup>32</sup>, calculs Asterès

- Calcul du montant des dépenses non réalisées par les passagers d'Uber en frais connexes à la suite de leur renoncement à l'achat de véhicules :

Nous obtenons les montants non dépensés par ménage en assurance, carburant et entretien de véhicule en multipliant les sommes annuelles moyennes de ces postes de dépenses par le nombre de ménages renonçant à l'achat. Selon l'Insee<sup>33</sup>, un ménage dépense en moyenne 1 110€ par an en carburant et lubrifiant, 672€ en assurance et 564€ en entretien de véhicule et frais associés. Le nombre de ménages renonçant à l'achat d'une voiture particulière est obtenu en divisant le nombre de passagers d'Uber<sup>34</sup> par la part de passagers déclarant avoir renoncé à l'achat d'un véhicule à la suite de leur adoption des VTC<sup>35</sup>, divisé à son tour par une ancienneté moyenne estimée sur l'application de 5 ans et par le nombre de personnes par ménage, soit 2,2<sup>36</sup>. Le nombre de passagers d'Uber renonçant chaque année à l'achat d'un véhicule s'élève donc à 45 500.

<sup>29</sup> « Une voiture neuve coûte en moyenne 26.717 euros en France », BFMTV, consulté le 14 septembre 2021, [https://www.bfmtv.com/auto/une-voiture-neuve-coute-en-moyenne-26-717-euros-en-france\\_AV-201806080084.html](https://www.bfmtv.com/auto/une-voiture-neuve-coute-en-moyenne-26-717-euros-en-france_AV-201806080084.html).

<sup>30</sup> « L'industrie automobile française - analyse et statistiques 2019 ».

<sup>31</sup> « En 2017, les ménages consacrent 11 % de leur revenu disponible à la voiture - Insee Première - 1855 », consulté le 14 juillet 2021, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5358250>.

<sup>32</sup> « En 2017, les ménages consacrent 11 % de leur revenu disponible à la voiture - Insee Première - 1855 ».

<sup>33</sup> « En 2017, les ménages consacrent 11 % de leur revenu disponible à la voiture - Insee Première - 1855 ».

<sup>34</sup> Données publiques Uber France

<sup>35</sup> « Etude sur les différentes formes de voitures de transports avec chauffeur (VTC) ».

<sup>36</sup> « Taille des ménages | Insee », consulté le 22 septembre 2021, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2381486>.

- Calcul du montant des dépenses de carburant non réalisées par les passagers d'Uber à la suite de la baisse de leur kilométrage annuel :

Les dépenses non réalisées en carburant correspondent au nombre total de kilomètres parcourus en moins chaque année par les passagers d'Uber, multiplié par la consommation de carburant routier et le prix au litre du gazole ou de l'essence SP95, sur données ADEME et Ministère de la transition écologique<sup>37</sup>. Chaque année, les passagers d'Uber évitent d'acheter 20 millions de litres d'essence à un prix moyen de 1,36€/L et 28 millions de litre de gasoil à un prix moyen de 1,26€/L, soit une dépense détruite équivalente à 62 M€. A raison de 0,0000001 emploi par euro de chiffre d'affaires dans le secteur de la cokéfaction et du raffinage, ces dépenses non réalisées équivalent à 10 emplois détruits.

- Calcul du montant des dépenses de carburant non réalisées par les taxis à la suite de la perte d'une partie de leur chiffre d'affaires du fait d'Uber :

Le montant des dépenses annuelles non réalisées par les taxis sous l'effet de la substitution par Uber est le résultat de la multiplication du montant moyen des frais de fonctionnement par course, soit 8,80€<sup>38</sup> par le nombre de courses substituées par Uber par an, soit 20,3 millions<sup>39</sup>, divisé par le poids des dépenses de carburant sur les dépenses totales de fonctionnement des taxi, soit 20%<sup>40</sup>. Ce montant est ensuite traduit en effectifs équivalents temps plein grâce aux données de l'INSEE rapportant à chaque euro de chiffre d'affaires le nombre d'emplois.

*Figure A6. Dépenses non réalisées par les taxis chaque année sous l'effet la cannibalisation d'une partie de leur marché par Uber*

Poste de dépense	Dépense mensuelle moyenne par taxi <sup>41,42</sup>	Dépenses annuelles non réalisées	Nombre d'emplois détruits
Amortissement voiture	560 €	0 €	0
Assurance	200 €	0 €	0
Carburant, lubrifiants	500 €	36 millions €	5
Charges sociales	150 €	0 €	0
Entretien et frais associés	150 €	0 €	0
Frais divers (y.c. comptabilité et banque)	130 €	0 €	0
		<b>36 millions €</b>	<b>5</b>

<sup>37</sup> « Prix des produits pétroliers », Ministère de la Transition écologique, consulté le 18 août 2021, <https://www.ecologie.gouv.fr/prix-des-produits-petroliers>.

<sup>38</sup> Soit le montant des consommations intermédiaires du secteur du transport de voyageurs par taxis (4932Z) tel qu'indiqué par l'INSEE, divisé par le nombre total de courses réalisées par les taxis chaque année (10,7 courses par jour selon [6-t bureau de recherche, sur 49 semaines par an](#)).

<sup>39</sup> Soit le nombre total de courses réalisées en 2019 avec Uber, multiplié par le nombre de courses qui auraient été possibles en taxi selon les utilisateurs de VTC interrogés par [6-t bureau de recherche pour l'ADEME](#).

<sup>40</sup> « Les conditions de travail des taxis parisiens. Exploitation d'une enquête auprès de 1000 chauffeurs parisiens et mise en perspective du rôle des taxis dans la mobilité des Parisiens » (6-t bureau de recherche, novembre 2016), 50, <https://6-t.co/conditions-de-travail-taxis-parisiens/>.

<sup>41</sup> « Les conditions de travail des taxis parisiens. Exploitation d'une enquête auprès de 1000 chauffeurs parisiens et mise en perspective du rôle des taxis dans la mobilité des Parisiens », 50.

<sup>42</sup> « Les conditions de travail des taxis parisiens. Exploitation d'une enquête auprès de 1000 chauffeurs parisiens et mise en perspective du rôle des taxis dans la mobilité des Parisiens », 50.

1.2.2.3 IMPACT SOCIO-ÉCONOMIQUE NET D'UBER : UBER CRÉE INDIRECTEMENT 335 M€ DE DÉPENSES ANNUELLES NETTES, CE QUI SE TRADUIT PAR UNE CRÉATION DE 710 EMPLOIS

## 1.3 UBER INFLUE SUR LES AUTRES DÉPENSES DE CERTAINS PASSAGERS : UNE SUPPRESSION DE 340 M€ DE CONSOMMATION ET UNE DESTRUCTION DE 1 520 EMPLOIS

### 1.3.1 FLUX DE POUVOIR D'ACHAT : UN REVENU POUR LES CHAUFFEURS, UNE SUBSTITUTION DE POSTES DE CONSOMMATION ALTERNATIFS POUR LES CLIENTS

1.3.1.1 EFFET SUR LE POUVOIR D'ACHAT : UBER LIBÈRE DU POUVOIR D'ACHAT POUR LES CHAUFFEURS MAIS DÉTOURNE UNE PARTIE DE CELUI DE SES CLIENTS

➤ **Calcul du chiffre d'affaires des chauffeurs utilisant Uber :**

Le chiffre d'affaires des chauffeurs utilisant Uber est calculé à partir de données publiques. Les 28 000 chauffeurs exerçant une activité de VTC sur Uber touchent en moyenne 24,81€ de CA de l'heure<sup>45</sup>, qu'il convient de multiplier par leur temps de connexion et le nombre de semaines qu'ils travaillent par an. Les 28 000 chauffeurs génèrent ainsi chacun 31 500€ de chiffre d'affaires en moyenne par an, auquel il convient de soustraire leurs charges, détaillées par Uber France dans un rapport public<sup>46</sup>. Le chiffre d'affaires total des chauffeurs exerçant sur Uber s'élève donc à 882 M€ en 2019, leurs frais de fonctionnement à 557 M€ et leurs revenus à 324 M€ (882 M€ - 557 M€ = 324 M€).

---

<sup>43</sup> « En 2017, les ménages consacrent 11 % de leur revenu disponible à la voiture - Insee Première - 1855 ».

<sup>44</sup> « Comment préserver les revenus des taxis ? Données inédites », 6t, 9 juin 2016, <https://6-t.co/revenus-taxis/>.

<sup>45</sup> « Etude sur les revenus des chauffeurs en 2018 ».

<sup>46</sup> « Etude sur les revenus des chauffeurs en 2018 ».

### 1.3.12 EFFET SUR LA CONSOMMATION : LES DÉPENSES SUPPLÉMENTAIRES ENGENDRÉES PAR UBER SE SUBSTITUENT EN MAJORITÉ À D'AUTRES POSTES DE CONSOMMATION

- Calcul de la part des dépenses supplémentaires effectuées par les clients d'Uber sur la plateforme selon qu'elles auraient été consommées ailleurs ou tirées de l'épargne :

En l'absence de données sur les comportements de consommation des passagers de VTC, nous analysons la part de dépenses compressibles dans la consommation totale des passagers des VTC. Ces derniers appartiennent pour 60% au trois derniers quintiles de revenus, c'est-à-dire qu'ils vivent dans des ménages disposant d'au moins 40 000€ de revenu disponible annuel<sup>47</sup>. Plus les revenus augmentent, plus les dépenses compressibles, c'est-à-dire facilement arbitrables, sont importantes relativement aux dépenses totales<sup>48</sup>.

Nous postulons que les dépenses réalisées par les clients d'Uber appartiennent aux dépenses compressibles : ces derniers pourraient choisir, dans neuf cas sur dix, d'emprunter d'autres modes de transports, pour la plupart moins chers). Les clients les moins aisés puisent donc théoriquement sur leurs dépenses compressibles, puisque le reste de leur revenu est dépensé sur des postes peu ou pas compressibles. *A contrario*, les clients d'Uber les plus aisés dépensent théoriquement en courses ce qu'ils pourraient épargner : leurs consommations compressibles augmentent avec leur consommation de courses. Il convient donc de considérer que les dépenses sur Uber des clients les moins aisés de la plateforme se substituent à d'autres types de dépenses, tandis que celles des plus aisés se substituent à une épargne potentielle. Pour ce faire, nous considérons que les clients d'Uber appartenant aux deux premiers quintiles (Q1 et Q2) auraient, en l'absence d'Uber, dépensé le montant de leurs courses sur d'autres postes de consommation ; les clients des deux quintiles de revenus suivants (Q3 et Q4) auraient dépensé ailleurs la moitié de ce qu'ils dépensent en courses sur Uber, l'autre moitié étant potentiellement thésaurisable ; les clients les plus aisés, appartenant au dernier quintile (Q5) auraient pu épargner la totalité du montant de leurs courses en Uber sans que cela ne grève l'ensemble de leur budget de consommation.

*Figure A7. Part des dépenses sur Uber qui auraient été consommées ailleurs, selon le quintile de revenus des passagers de la plateforme*

Quintile de revenus	Montant moyen du revenu annuel <sup>49</sup>	Part des passagers de VTC appartenant à ce quintile <sup>50</sup>	Part de dépenses peu ou pas compressibles dans la consommation totale <sup>51</sup>	Part des dépenses sur Uber qui auraient été consommées ailleurs <sup>52</sup>
Q1	10 800-24 000€	17%	65%	0%

<sup>47</sup> « Etude sur les différentes formes de voitures de transports avec chauffeur (VTC) », 46.

<sup>48</sup> Mikael Beatriz, Thomas Laboureau, et Sylvain Billot, « Quel lien entre pouvoir d'achat et consommation des ménages en France aujourd'hui ? Une analyse par catégorie des ménages et par fonction de consommation », Note de conjoncture (Insee, juin 2019), [https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/4176734/062019\\_dossier1.pdf](https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/4176734/062019_dossier1.pdf).

<sup>49</sup> « Etude sur les différentes formes de voitures de transports avec chauffeur (VTC) », 47.

<sup>50</sup> « Etude sur les différentes formes de voitures de transports avec chauffeur (VTC) », 46.

<sup>51</sup> Beatriz, Laboureau, et Billot, « Quel lien entre pouvoir d'achat et consommation des ménages en France aujourd'hui ? Une analyse par catégorie des ménages et par fonction de consommation ».

<sup>52</sup> Calculs ASTERES sur données INSEE

Q2	24 000-30 000€	22%	63%	0%
Q3	30 000-42 000€	15%	60%	50%
Q4	42 000-54 000€	25%	55%	50%
Q5	54 000 € et plus	20%	50%	100%
	<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>		<b>60%</b>

Source : 6-t pour l'ADEME<sup>53</sup>, INSEE<sup>54</sup>, calculs ASTERES

### 1.3.2 IMPACT SOCIO-ÉCONOMIQUE INDUIT D'UBER : UN EFFET NÉGATIF SUR LA CONSOMMATION INDUITE

#### 1.3.2.1 EFFET SUR LE POUVOIR D'ACHAT : 115 M€ DE REVENUS SUPPLÉMENTAIRES POUR LES CHAUFFEURS, 680 M€ DE POUVOIR D'ACHAT EN MOINS POUR LES PASSAGERS

- Calcul du montant des indemnités chômage perçues par les chauffeurs Uber si la plateforme n'avait pas existé :

Tous les chauffeurs utilisant actuellement l'application n'étaient pas salariés ou en emploi avant de débiter leur activité sur Uber. Un sondage mené par Harris Interactive pour Uber France<sup>55</sup> auprès de 2 284 chauffeurs utilisant Uber issus d'une base de données propriétaire d'Uber montre que 60% étaient salariés avant de débiter leur activité avec Uber, 23% étaient à leur compte, 6% étaient en intérim, 10% étaient au chômage et 1% étaient hors de l'emploi (n'avaient encore jamais travaillé, étaient en études ou en formation). Le montant des allocations de retour à l'emploi qu'ils auraient perçu varie en fonction de leur statut précédent.

*Figure A8. Montant des allocations de retour à l'emploi qu'auraient perçu les chauffeurs utilisant l'application Uber si la plateforme n'avait pas existé*

Statut	Part des chauffeurs	Part du salaire perçu sous forme d'ARE si Uber n'existait pas	Montant d'ARE total perçu par les chauffeurs si Uber n'existait pas
Salarié	60%	72% <sup>56</sup>	140 M€
Indépendant	23%	4 786,60€ <sup>57</sup>	31 M€
Intérim	6%	72%	14 M€

<sup>53</sup> « Etude sur les différentes formes de voitures de transports avec chauffeur (VTC) », 46.

<sup>54</sup> « Plus d'épargne chez les plus aisés, plus de dépenses contraintes chez les plus modestes - Insee Première - 1815 », consulté le 10 août 2021, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4764600>.

<sup>55</sup> « Consultation auprès des chauffeurs Uber », Harris Interactive, 26 novembre 2021, [https://harris-interactive.fr/opinion\\_polls/consultation-aupres-des-chauffeurs-uber/](https://harris-interactive.fr/opinion_polls/consultation-aupres-des-chauffeurs-uber/).

<sup>56</sup> « Comment est calculée l'allocation chômage ? », Dossier de presse convention 2017 (Unédic, septembre 2017), [https://www.unedic.org/sites/default/files/2017-09/3%20-%20Le%20calcul%20de%20l%27allocation\\_0.pdf](https://www.unedic.org/sites/default/files/2017-09/3%20-%20Le%20calcul%20de%20l%27allocation_0.pdf).

<sup>57</sup> POLE-EMPLOI.FR, « L'allocation pour les travailleurs indépendants (ATI) », consulté le 23 novembre 2021, <https://www.pole-emploi.fr/candidat/mes-droits-aux-aides-et-allocati/aides-financieres-et-autres-allo/autres-allocations/lallocation-pour-les-travailleur.html>.

Chômage	10%	72%	24 M€
Pas de revenus	1%	0%	-
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>		<b>209 M€</b>

Source : Unedic<sup>58</sup>, Pôle Emploi<sup>59</sup>, Harris Interactive pour Uber France<sup>60</sup>, calculs ASTERES

Si Uber n'avait pas existé, les chauffeurs travaillant actuellement avec l'application auraient touché 209 M€ sous forme d'allocations de retour à l'emploi, ce qui correspond à 64% des revenus qu'ils ont généré en 2019 via la plateforme. Uber leur permet donc de gagner 36% de plus que s'ils avaient été au chômage.

➤ **Calcul du montant du pouvoir d'achat capté par Uber auprès de ses clients :**

En 2019, Uber a capté 680 M€ de pouvoir d'achat auprès de ses passagers. Cette somme correspond au montant des courses sur Uber, qui représentent une consommation supplémentaire de 1,3 Md€ et aux dépenses effectuées à l'occasion de sorties avec Uber, qui totalisent 85 M€, minorées des économies réalisées grâce à Uber par rapport à d'autres modes de transport, soit 430 M€ et des économies réalisées lors du renoncement à l'achat de véhicules et les frais connexes associés, soit 275 M€.

Figure A9. Pouvoir d'achat capté par Uber auprès de ses clients

Dépense	Effet sur le pouvoir d'achat des clients
Courses sur Uber	-1,3 Md€
Courses sur d'autres modes de transport si la plateforme n'existait pas	+430 M€
Sorties permises par Uber	- 85 M€
Economies réalisées en renonçant à l'achat de véhicule et en réduisant leur kilométrage	+ 275 M€
<b>TOTAL</b>	<b>-680 M€</b>

Source : calculs Asterès

### 1.3.2.2 EFFET SUR LA CONSOMMATION : UBER GÉNÈRE 74 M€ DE CONSOMMATION CHEZ LES CHAUFFEURS ET CAPTE 410 M€ DE CONSOMMATIONS CHEZ LES PASSAGERS

➤ **Calcul du montant du revenu des chauffeurs Uber consommé :**

D'après le Modèle d'Impact Asterès, les 115 M€ de revenus bruts supplémentaires que touchent les chauffeurs d'Uber par rapport à s'ils étaient au chômage sont consommés à 64%, ce qui équivaut à 74 M€ de consommation induite. Cette consommation se traduit, toujours d'après le Modèle d'Impact Asterès, par la création de 480 emplois.

<sup>58</sup> « Comment est calculée l'allocation chômage ? »

<sup>59</sup> POLE-EMPLOI.FR, « L'allocation pour les travailleurs indépendants (ATI) ».

<sup>60</sup> « Consultation auprès des chauffeurs Uber ».

➤ Calcul du montant de la consommation induite des clients d'Uber :

Afin de calculer la part du ce pouvoir d'achat en moins pour les clients (donc de la consommation effective en courses sur Uber) qui a été tirée de l'épargne et ce qui aurait été dépensé ailleurs en l'absence de la plateforme, il convient de multiplier 680 M€ par proportion qui aurait été dépensée ailleurs, soit 60%. Sur 680 M€ de consommation supplémentaire captée par Uber, 410 M€ auraient donc été dépensés ailleurs en l'absence de la plateforme et 40%, soit 270 M€ ont été tirés de l'épargne.

### 1.3.2.3 IMPACT SOCIO-ÉCONOMIQUE NET D'UBER : UN EFFET INDUIT NET NÉGATIF



## 2.1 UBER EATS ÉLARGIT CONSIDÉRABLEMENT LE MARCHÉ DE LA LIVRAISON DE REPAS : 450 M€ DE CHIFFRE D’AFFAIRES SUPPLÉMENTAIRES ET 14 400 EMPLOIS SOUTENUS

### 2.1.1 FLUX DE LIVRAISONS : UN ÉLARGISSEMENT DU MARCHÉ QUI A PERMIS DE CRÉER 86% DES LIVRAISONS RÉALISÉES CHAQUE ANNÉE PAR LA PLATEFORME

#### 2.1.1.1 IMPACT DIRECT : UBER EATS ÉLARGIT LE MARCHÉ DE LA LIVRAISON DE REPAS

➤ Calcul du nombre de livraisons annuelles effectuées par Uber Eats :

En 2019, 35 000 livreurs indépendants travaillaient avec Uber Eats<sup>61</sup>. En moyenne, un livreur indépendant de plateforme travaille 5 jours sur 7<sup>62</sup>. Un jour donné, 25 000 personnes travaillent donc via l’application Uber Eats comme livreurs. Les livreurs des plateformes effectuent en moyenne 18 livraisons par jour et 31% d’entre eux travaillent exclusivement avec Uber Eats<sup>63</sup>. Le nombre de livraisons par jour sur Uber Eats est donc de 139 500 ( $25\,000 \times 18 \times 0,31$ ) et le nombre de livraisons annuelles est donc de 47 millions.

Nous postulons que les établissements qui livraient des repas de façon autonome avant l’arrivée des plateformes telles que Uber Eats en livrent autant aujourd’hui. Avant l’arrivée sur le marché de la livraison des plateformes que nous connaissons aujourd’hui, 6 000 restaurants proposaient des repas en livraison<sup>64</sup>. En 2019, Uber Eats, qui représente environ la moitié du marché de la livraison de repas<sup>65</sup>, livre 47 millions de repas par an. Nous estimons donc le nombre de repas livrés avant l’essor des plateformes actuelles à  $((6\,000 \times 47 \text{ millions de repas actuellement livrés par Uber Eats}) / \text{le nombre de$

---

<sup>61</sup> « Uber Eats et l’insertion professionnelle » (Uber, novembre 2020).

<sup>62</sup> Laetitia Dablanc et al., « Étude sur les livreurs des plateformes de livraison instantanée du quart nord-est de Paris » (6t bureau de recherche pour l’Université Gustave Eiffel, la Chaire Logistics City et l’ANR MOBS, 28 avril 2021), [https://cvip.sphinxonline.net/surveyserver/s/6t-bureau/Livreurs\\_plateformes\\_livraison\\_nord-est\\_Paris/questionnaire.htm](https://cvip.sphinxonline.net/surveyserver/s/6t-bureau/Livreurs_plateformes_livraison_nord-est_Paris/questionnaire.htm).

<sup>63</sup> Dablanc et al.

<sup>64</sup> [https://www.gni-hcr.fr/IMG/pdf/les\\_plateformes\\_de\\_livraison.pdf](https://www.gni-hcr.fr/IMG/pdf/les_plateformes_de_livraison.pdf)

<sup>65</sup> « Infographie: Les services de livraison de repas les plus populaires en France », Statista Infographies, consulté le 15 septembre 2021, <https://fr.statista.com/infographie/23057/services-de-livraison-de-repas-les-plus-populaires-en-france/>.

restaurants disponibles sur les plateformes de livraison<sup>66</sup>))\*2. Avant l'arrivée des plateformes actuelles, le nombre de livraisons par an en France s'élevait donc à 13,7 millions.

### 2.1.1.2 EFFET DE SUBSTITUTION : SEULES 14% DES LIVRAISONS EFFECTUÉES PAR UBER EATS SONT SUBSTITUÉES AUX ACTEURS PRÉEXISTANTS

Uber Eats représente la moitié du marché de la livraison de repas en France<sup>67</sup> ; il convient de conclure que la moitié des livraisons cannibalisées l'ont été par la plateforme. Ainsi, sur les 14 millions de livraisons préexistantes à l'arrivée des plateformes actuelles, 7 millions sont cannibalisées par Uber Eats. Rapportées au nombre total de livraisons, celles cannibalisées par Uber Eats aux acteurs historiques du secteur représentent  $7 \text{ millions} / 47 \text{ millions} = 14\%$ .

### 2.1.1.3 EFFET DIRECT NET D'UBER EATS : UNE CRÉATION NETTE DE 40 MILLIONS DE LIVRAISONS DE REPAS PAR AN

## 2.1.2 IMPACT SOCIO-ÉCONOMIQUE DIRECT D'UBER EATS : UNE CRÉATION NETTE DE CHIFFRE D'AFFAIRES ET D'EMPLOIS

### 2.1.2.1 IMPACT SOCIO-ÉCONOMIQUE DIRECT : UBER EATS PERMET À 35 000 PERSONNES D'EFFECTUER DES LIVRAISONS ET GÉNÈRE 525 M€ DE CHIFFRE D'AFFAIRES POUR LES LIVREURS ET ELLE-MÊME

#### ➤ Calcul du chiffre d'affaires d'Uber Eats :

Le chiffre d'affaires d'Uber Eats est calculé sur la base du nombre de courses quotidiennes et du montant du panier moyen, issu de données publiques<sup>68</sup>. Plus précisément, les livreurs d'Uber Eats effectuent 47 millions de livraisons par an (*voir annexe, 2.1.1.1.*). Le montant d'un panier moyen est estimé à 24€, à partir de données publiques<sup>69</sup>. Le chiffre d'affaires de la plateforme est donc estimé à 1,2 Md€ en 2019.

---

<sup>66</sup> « La livraison pourrait peser près de 20 % des ventes des restaurants en 2024 », Les Echos, 9 mars 2021, <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/la-livraison-pourrait-peser-pres-de-20-des-ventes-des-restaurants-en-2024-1296495>.

<sup>67</sup> « Infographie ».

<sup>68</sup> Benoît BERTHELOT, « Livreurs, entreprises, restaurants... dans la guerre de la livraison à domicile, qui tire son épingle du jeu ? », Capital.fr, 22 juillet 2021, <https://www.capital.fr/entreprises-marches/livreurs-entreprises-restaurants-dans-la-guerre-de-la-livraison-a-domicile-qui-tire-son-epingle-du-jeu-1410228>; BERTHELOT.

<sup>69</sup> BERTHELOT, « Livreurs, entreprises, restaurants... dans la guerre de la livraison à domicile, qui tire son épingle du jeu ? »; BERTHELOT.

- Calcul du montant des commissions perçues par Uber Eats et montant reversé aux livreurs sous forme de chiffre d'affaires :

La répartition du chiffre d'affaires tiré d'une commande sur la plateforme est issue de données publiques<sup>70</sup>. Ainsi, sur une commande, 57% du montant est perçu par le restaurateur, 26% par le livreur et 17% par la plateforme.

Figure A10. Création annuelle de commissions et de frais de livraisons par Uber Eats en 2019

Distribution des commissions perçues par Uber Eats	Montant
Commission conservée par Uber Eats	212 M€
Commission reversée aux livreurs	313 M€
<b>TOTAL livraisons créées par Uber Eats par an</b>	<b>525 M€</b>

Sources : calculs ASTERES sur données publiques Uber France<sup>71</sup>, 6t<sup>72</sup> et Capital<sup>73</sup>

### 2.1.2.2 EFFET DE SUBSTITUTION : UNE CAPTATION DE 76 M€ DE COMMISSIONS AUX ACTEURS HISTORIQUES DU MARCHÉ

En l'absence de données sur les tarifs des livraisons de repas avant l'essor des plateformes actuelles, nous postulons que les restaurants facturaient la livraison au prix auquel elle est pratiquée aujourd'hui par les plateformes. Ainsi, le montant des commissions perçues par Uber Eats et substituées aux plateformes de livraison préexistantes s'élève à 76 M€, soit  $0,14 \times \text{commissions actuellement perçues par Uber Eats} = 0,06 \times 525 \text{ millions} = 76 \text{ millions}$ . Le montant des commissions reversées aux livreurs et substituées par Uber Eats s'élève à 45 M€ et le montant conservé par la plateforme à 31 M€, suivant la répartition des commissions en 2019 (voir annexe, 2.1.2.1.). Afin de convertir ces sommes en nombre d'emplois détruits par Uber Eats, nous multiplions chacune d'entre elle par le nombre d'emplois EQTP par euro de chiffre d'affaires hors taxe dans le secteur de la restauration, soit 0,00000093 selon l'INSEE<sup>74</sup>.

<sup>70</sup> BERTHELOT, « Livreurs, entreprises, restaurants... dans la guerre de la livraison à domicile, qui tire son épingle du jeu ? »

<sup>71</sup> « Uber Eats et l'insertion professionnelle ».

<sup>72</sup> Dablanc et al., « Etude sur les livreurs des plateformes de livraison instantanée du quart nord-est de Paris ».

<sup>73</sup> « Uber Eats et l'insertion professionnelle »; BERTHELOT, « Livreurs, entreprises, restaurants... dans la guerre de la livraison à domicile, qui tire son épingle du jeu ? »

<sup>74</sup> « Fiche secteur 561 - Restaurants et services de restauration mobile – Fiches sectorielles - 2016 | Insee ».

Figure A11. Cannibalisation annuelle de commissions et de frais de livraisons par Uber Eats en 2019

Distribution des commissions perçues par Uber Eats et substituées aux acteurs historiques du secteur	Montant	Emplois détruits
Commission conservée par Uber Eats	31 M€	250
Commission reversée aux livreurs	45 M€	370
<b>TOTAL livraisons créées par Uber Eats par an</b>	<b>76 M€</b>	<b>620</b>

Sources : calculs ASTERES sur données publiques Uber France<sup>75</sup>, 6-t bureau de recherche<sup>76</sup>, Capital<sup>77</sup> et ESANE<sup>78</sup>

### 2.1.2.3 EFFET SOCIO-ÉCONOMIQUE NET D'UBER EATS : L'APPLICATION PERMET À 14 400 LIVREURS EN ÉQUIVALENT TEMPS PLEIN DE TRAVAILLER ET ÉLARGIT LE MARCHÉ DE LA LIVRAISON À HAUTEUR DE 450 M€ ANNUELS

Uber Eats fait travailler 35 000 livreurs indépendants, dont la moitié travaille moins de 60h/mois sur l'application<sup>79</sup>. Nous postulons que, comme pour l'ensemble des livreurs de repas, la moyenne équivaut peu ou prou à la médiane<sup>80</sup>. La moyenne s'établit à 15h/semaine, soit 43% d'un équivalent temps-plein (=15/35h légales hebdomadaires). Les 35 000 livreurs utilisant l'application Uber Eats représentent donc 15 000 équivalents temps plein.

<sup>75</sup> « Uber Eats et l'insertion professionnelle ».

<sup>76</sup> Dablanc et al., « Etude sur les livreurs des plateformes de livraison instantanée du quart nord-est de Paris ».

<sup>77</sup> « Uber Eats et l'insertion professionnelle »; BERTHELOT, « Livreurs, entreprises, restaurants... dans la guerre de la livraison à domicile, qui tire son épingle du jeu ? »

<sup>78</sup> « Fiche secteur 561 - Restaurants et services de restauration mobile – Fiches sectorielles - 2016 | Insee ».

<sup>79</sup> « Uber Eats et l'insertion professionnelle ».

<sup>80</sup> Dablanc et al., « Etude sur les livreurs des plateformes de livraison instantanée du quart nord-est de Paris ».

## 2.2 UBER EATS A UN IMPACT POSITIF SUR L'ACTIVITÉ DES RESTAURANTS ET NÉGATIF, MAIS MOINDRE, SUR LES GRANDES ET MOYENNES SURFACES : 62 M€ DE CHIFFRE D'AFFAIRES GÉNÉRÉS ET 1 600 EMPLOIS CRÉÉS

### 2.2.1 FLUX DE REPAS : UN CHIFFRE D'AFFAIRES SUPPLÉMENTAIRE POUR LES RESTAURATEURS ET LES LIVREURS, DU CHIFFRE D'AFFAIRES EN MOINS POUR LES COMMERCE ALIMENTAIRES

#### 2.2.1.1 ÉLARGISSEMENT DU MARCHÉ DE LA LIVRAISON DE REPAS : UBER EATS GÉNÈRE DES DÉPENSES POUR LES LIVREURS ET DES REVENUS POUR LES RESTAURATEURS PARTENAIRES

La présente étude a pour objectif de comptabiliser les effets d'Uber Eats sur le marché. L'impact de l'entreprise elle-même, notamment *via* les salaires qu'elle verse à ses employés, n'est pas évalué pour cette raison.

#### 2.2.1.2 EFFET DE SUBSTITUTION INDIRECT : UBER EATS ÉLARGIT LE MARCHÉ DE LA RESTAURATION ET SE SUBSTITUE EN PARTIE AUX GRANDES ET MOYENNES SURFACES ALIMENTAIRES

- Calcul de la part des dépenses effectuées sur les plateformes de livraison qui n'auraient pas eu lieu si ces plateformes n'avaient pas existé :

Selon la littérature, 40% des dépenses qu'effectuent les Américains en services de livraison de repas n'auraient pas été effectuées en l'absence de plateformes telles que Uber Eats<sup>81</sup>. La majorité, soit 60% du montant total dépensé sur ses plateformes, est donc capté aux restaurants dits « en dur ». Il convient toutefois d'adapter ces proportions aux habitudes des consommateurs français. L'état de l'art nous indique que les Américains mangent en moyenne deux fois plus souvent en dehors de leur domicile que les Français. Près du quart, soit 24% des repas consommés chaque année aux Etats-Unis, sont pris à

---

<sup>81</sup> Jack Collison, « The Impact of Online Food Delivery Services on Restaurant Sales », printemps 2020, <https://web.stanford.edu/~leinav/teaching/Collison.pdf>.

l'extérieur<sup>82</sup>, contre 14% en France<sup>83</sup>. La probabilité pour qu'un euro dépensé en repas aux Etats-Unis le soit à l'extérieur du foyer est donc 1,7 fois plus élevée qu'en France. Il convient d'ajuster cette probabilité de la fréquence de repas pris dans des établissements de restauration rapide aux Etats-Unis, puisque ce type de repas a plus de chances d'être consommé en livraison qu'en salle. Aux Etats-Unis, 12% des repas consommés quotidiennement sont issus de la restauration rapide<sup>84</sup>, contre 3% en France<sup>85</sup>. Nous ajustons donc à la hausse la probabilité pour qu'un euro dépensé en livraison en France soit capté aux restaurants. Ainsi, les 60% de dépenses substituées aux restaurants aux Etats-Unis sont à diviser par 2 si nous voulons appréhender au plus près les habitudes des consommateurs français. Nous en concluons donc que 30% des sommes dépensées sur les plateformes de livraison en France sont captées aux restaurants « en dur ».

➤ **Conversion de la part des dépenses substituées en nombre de repas annuels livrés par Uber Eats :**

Les clients d'Uber Eats dépensent chaque année 1,2 Md€ sur la plateforme. La répartition de ces dépenses selon qu'elles sont substituées aux restaurants ou aux grandes et moyennes surfaces, dans lesquelles les clients se seraient rendus pour acheter les ingrédients de leurs repas, est donc la suivante :

Le prix moyen d'un repas sur Uber Eats étant de 15€ pour le client<sup>86</sup>, il convient de diviser les dépenses effectuées par les clients sur Uber Eats et cannibalisées aux restaurants par ce montant pour obtenir le nombre de repas correspondant. Nous postulons ici que le prix du repas seul moyen proposé sur Uber Eats, soit 8,60€, aurait été majoré en cas de sortie au restaurant. Nous substituons donc au prix du repas moyen celui du panier moyen, c'est-à-dire le coût d'un repas, majoré des frais de livraison et de service facturés au client.

### 2.2.1.3 EFFET INDIRECT NET : UBER EATS AUGMENTE LE NOMBRE DE REPAS VENDUS PAR LES RESTAURANTS, MAIS PAS LE NOMBRE TOTAL DE REPAS CONSOMMÉS

---

<sup>82</sup> « America's Eating Habits: food away from home », Economic information bulletin (United States Department of Agriculture, septembre 2018), 59, <https://www.ers.usda.gov/webdocs/publications/90228/eib-196.pdf>.

<sup>83</sup> « Panorama de la consommation alimentaire hors domicile. Phase 1.A : Marché français de la consommation hors domicile » (Gira pour France AgriMer, février 2020), 10, [https://www.franceagrimer.fr/content/download/63429/document/Rapport%20complet\\_PanoramaCHD%202018\\_FAM-GIRAfoodservice.pdf](https://www.franceagrimer.fr/content/download/63429/document/Rapport%20complet_PanoramaCHD%202018_FAM-GIRAfoodservice.pdf).

<sup>84</sup> Selon une étude menée par les Centers for Disease Control and Prevention, 37% des adultes américains consomment de la *fast-food* au moins une fois par jour<sup>84</sup>. En l'absence de données complémentaires, nous postulons de manière conservatrice que ces personnes ne consomment qu'une fois par jour de la restauration rapide. Nous estimons donc à  $0.37 \times 0.33$  (soit la part d'adultes consommant de la *fast-food* au moins une fois par jour multipliée par la part qu'un repas représente sur les trois quotidiens) = 12% la part des repas consommés dans des établissements de *fast-food* par un Américain moyen.

<sup>85</sup> « Panorama de la consommation alimentaire hors domicile. Phase 1.A : Marché français de la consommation hors domicile », 10.

<sup>86</sup> Soit 24€ le prix d'un panier moyen (*voir annexe, 2.1.2.1.*), divisé par le nombre moyen de repas par panier, estimé à 1,6. Le prix moyen d'un repas commandé en ligne était de 16,50€ en 2021, que nous arrondissons à la baisse à 16€ en 2019, année de référence pour cette étude. En divisant le chiffre d'affaires annuel d'Uber Eats calculé par Asterès par ce montant moyen, nous obtenons un total de 76 millions de repas livrés annuellement. Cela représente une moyenne de 1,6 repas par panier, puisque (76 millions de repas/47 millions de livraisons = 1,6).

## 2.2.2 IMPACT SOCIO-ÉCONOMIQUE INDIRECT D'UBER EATS : UNE STIMULATION DE L'ACTIVITÉ DES RESTAURANTS

### 2.2.2.1 ÉLARGISSEMENT DU MARCHÉ DE LA LIVRAISON DE REPAS : 700 M€ DE CHIFFRE D'AFFAIRES POUR LES RESTAURATEURS, 37 M€ DE FRAIS DE FONCTIONNEMENT POUR LES LIVREURS

- Calcul du chiffre d'affaires des restaurateurs partenaires d'Uber Eats, après prélèvement d'une commission par la plateforme :

Le CA TTC des restaurateurs vendant leurs repas *via* Uber Eats est de 700 M€ par an en moyenne<sup>87</sup>, auquel il convient de retrancher la TVA afin d'obtenir un CA HT et d'aboutir à un nombre d'emplois créés dans le secteur par euro de CA HT. Le CA HT du secteur des restaurants et de la restauration mobile est de 53,3 Mds€ en 2017 et le secteur emploie 486 700 personnes en équivalent temps plein<sup>88</sup>. Générer 700 M€ de CA TTC supplémentaire pour le secteur revient à créer 5 750 emplois en EQTP.

*Figure A12. Chiffre d'affaires des restaurateurs pour l'intégralité des repas livrés par Uber Eats sur une année*

Nombre de repas consommés sur Uber Eats par an	Chiffre d'affaires pour les restaurateurs partenaires d'Uber Eats, après versement de la commission à la plateforme	Emplois créés
76 millions	700 M €	5 750

*Sources : Calculs Asterès d'après Collison<sup>89</sup>, données France AgriMer<sup>90</sup> et données ESANE<sup>91</sup>*

- Calcul des frais de fonctionnement des livreurs d'Uber Eats :

En postulant que chaque livreur génère le même chiffre d'affaires quel que soit son mode de transport, Asterès estime que les livreurs utilisant les services d'Uber Eats dépensent chaque année 37 M€ en frais de fonctionnement (carburant, assurance, pneumatiques, frais d'entretien et de réparation).

<sup>87</sup> Soit le chiffre d'affaires total d'Uber Eats en 2019 multiplié par la part d'un panier perçu par le restaurateur.

<sup>88</sup> « Fiche secteur 561 - Restaurants et services de restauration mobile – Fiches sectorielles - 2016 | Insee ».

<sup>89</sup> Collison, « The Impact of Online Food Delivery Services on Restaurant Sales ».

<sup>90</sup> « Panorama de la consommation alimentaire hors domicile. Phase 1.A : Marché français de la consommation hors domicile ».

<sup>91</sup> « Fiche secteur 561 - Restaurants et services de restauration mobile – Fiches sectorielles - 2016 | Insee ».

Figure A13. Répartition du chiffre d'affaires des livreurs Uber Eats selon leur mode de livraison

Type de véhicule utilisé par les livreurs Uber Eats	Nombre de livreurs par type de véhicule	Chiffre d'affaires, frais de fonctionnement ou revenus des livreurs	Montant annuel tous livreurs par mode	Emplois créés <sup>92</sup>
Vélo	16 240	Chiffre d'affaires	145 M€	-
		Frais de fonctionnement	14 M€ <sup>93</sup>	85
		Dont revenu du livreur	131 M€	-
Deux-roues motorisés	12 600	Chiffre d'affaires	113 M€	-
		Frais de fonctionnement	15 M€ <sup>94</sup>	90
		Dont revenu du livreur	98 M€	-
Voiture	2 310	Chiffre d'affaires	21 M€	-
		Frais de fonctionnement	3 M€ <sup>95</sup>	20
		Dont revenu du livreur	17 M€	-
Trottinette	3 815	Chiffre d'affaires	34 M€	-
		Frais de fonctionnement	4 M€ <sup>96</sup>	20
		Dont revenu du livreur	30 M€	-
<b>TOTAL</b>	<b>35 000</b>	<b>Chiffre d'affaires total</b>	<b>313 M€</b>	<b>-</b>
		<b>Frais de fonctionnement</b>	<b>37 M€</b>	<b>215</b>
		<b>Revenus des livreurs</b>	<b>277 M€</b>	<b>-</b>

Source : calculs Asterès sur données publiques Uber<sup>97</sup>, données 6-t<sup>98</sup>, ESANE<sup>99</sup>, Fédération nationale des associations d'utilisateurs des transports<sup>100</sup>, barème kilométrique<sup>101</sup>

### 2.2.2.2 EFFET DE SUBSTITUTION : SI UBER EATS N'EXISTAIT PAS, LES CLIENTS DÉPENSERAIENT 415 M€ AU RESTAURANT ET LES LIVREURS GÉNÉRERAIENT 45 M€ DE CHIFFRE D'AFFAIRES

- Calcul du chiffre d'affaires des restaurants en 2019 pour le nombre de repas livrés par Uber Eats, si la plateforme n'avait pas existé :

<sup>92</sup> Dans le secteur de la réparation de biens personnels domestiques

<sup>93</sup> « Le coût des déplacements pour les voyageurs », *Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Utilisateurs des Transports*, n° 281 (avril 2020): 1-12.

<sup>94</sup> « Le barème kilométrique des motos et scooters pour 2020 », LEPARTICULIER, consulté le 2 août 2021, <https://leparticulier.lefigaro.fr/article/le-bareme-kilometrique-des-motos-et-scooters-pour-2020>.

<sup>95</sup> « Le coût des déplacements pour les voyageurs ».

<sup>96</sup> Nous postulons que les frais de fonctionnement d'une trottinette sont les mêmes que pour un vélo

<sup>97</sup> « Etude sur les revenus des chauffeurs en 2018 ».

<sup>98</sup> Dablanc et al., « Etude sur les livreurs des plateformes de livraison instantanée du quart nord-est de Paris », 43.

<sup>99</sup> « Fiche secteur 952 - Réparation de biens personnels et domestiques – Fiches sectorielles - 2017 | Insee ».

<sup>100</sup> « Le coût des déplacements pour les voyageurs », *Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Utilisateurs des Transports*, n° 281 (avril 2020): 1-12.

<sup>101</sup> « Le barème kilométrique des motos et scooters pour 2020 ».



Près d'un tiers, soit 30%, des dépenses réalisées sur la plateforme, aurait été dépensé dans des restaurants « en dur » si Uber Eats n'avait pas existé. En retenant un prix moyen de repas en salle de 18,90€<sup>102</sup> nous obtenons le nombre de repas substitués par la plateforme aux restaurants chaque année, soit 23 millions (figure A14).

Figure A14. Nombre de repas pris dans des restaurants « en dur » si Uber Eats n'existait pas

Nombre de repas qui auraient été servis au restaurant	Chiffre d'affaires généré par les restaurateurs si la plateforme n'existait pas	Emplois correspondants
23 millions	415 M€	3 420

Sources : Calculs Asterès d'après Collison<sup>103</sup> et données France AgriMer<sup>104</sup>

- Calcul du chiffre d'affaires des grandes et moyennes surfaces en 2019 pour le nombre de repas livrés par Uber Eats, si la plateforme n'avait pas existé :

Parmi les repas livrés par Uber Eats en 2019, 53 millions ont été substitués à des repas préparés à base d'ingrédients achetés en GMS. Ces 53 millions de repas représentent un manque à gagner de 255 M€ pour ces commerces, puisqu'un repas préparé à domicile revient en moyenne à 4,78€<sup>105</sup>.

Figure A15. Nombre de repas préparés à domicile à partir d'ingrédients achetés en GMS si Uber Eats n'existait pas

Nombre de repas qui auraient été préparés à domicile à base d'ingrédients achetés en grande ou moyenne surface	Chiffre d'affaires généré par les commerces alimentaires si la plateforme n'existait pas	Emplois correspondants
53 millions	255 M€	915

Sources : Calculs Asterès d'après Collison<sup>106</sup>, France AgriMer<sup>107</sup>, ESANE<sup>108</sup>

Le nombre d'emplois correspondant au chiffre d'affaires potentiellement généré par chaque secteur provient du rapport nombre d'emplois EQTP/€ de CA calculé par Asterès sur la base de données ESANE. Ainsi, nous avons :

Mode de transport	CA total du secteur	Nombre d'emplois EQTP	Nombre d'emplois EQTP par € de chiffre d'affaires
Restauration	52 Mds€ HT <sup>109</sup>	490 000 <sup>110</sup>	0,0000095

<sup>102</sup> Soit le chiffre d'affaires de la restauration avec service à table, divisé par le nombre de prestations servies en 2018, selon France AgriMer.

<sup>103</sup> Collison, « The Impact of Online Food Delivery Services on Restaurant Sales ».

<sup>104</sup> « Panorama de la consommation alimentaire hors domicile. Phase 1.A : Marché français de la consommation hors domicile ».

<sup>105</sup> Soit le budget alimentaire à domicile des habitants en France, divisé par le nombre de repas pris à domicile.

<sup>106</sup> Collison, « The Impact of Online Food Delivery Services on Restaurant Sales ».

<sup>107</sup> « Panorama de la consommation alimentaire hors domicile. Phase 1.A : Marché français de la consommation hors domicile ».

<sup>108</sup> « Fiche secteur 472 - Commerce de détail alimentaire en magasin spécialisé – Fiches sectorielles - 2016 | Insee », 47, consulté le 18 août 2021, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4497450?sommaire=4497713>.

<sup>109</sup> « Fiche secteur 561 - Restaurants et services de restauration mobile – Fiches sectorielles - 2016 | Insee ».

<sup>110</sup> « Fiche secteur 561 - Restaurants et services de restauration mobile – Fiches sectorielles - 2016 | Insee ».

Commerce de détail alimentaire en magasin non spécialisé	241 Mds€ HT <sup>111</sup>	650 000 <sup>112</sup>	0,0000027
--	----------------------------	------------------------	-----------

Sources : *Calculs Asterès sur données ESANE*<sup>113</sup>

### 2.2.2.3 EFFET INDIRECT NET D'UBER EATS : UN EFFET ÉCONOMIQUE ET SOCIAL POSITIF

## 2.3 UBER EATS DÉTOURNE UNE PARTIE DE LA CONSOMMATION DES CLIENTS : 180 M€ DE DÉPENSES CAPTÉES ET 1 200 EMPLOIS DÉTRUITS

### 2.3.1 FLUX DE POUVOIR D'ACHAT : UN REVENU SUPPLÉMENTAIRE POUR LES LIVREURS, UNE SUBSTITUTION DE POSTES DE CONSOMMATION ALTERNATIFS POUR LES CLIENTS

2.3.1.1 EFFET SUR LE POUVOIR D'ACHAT : UBER EATS LIBÈRE DU POUVOIR D'ACHAT POUR LES LIVREURS MAIS CAPTE UNE PARTIE DE CELUI DE SES CLIENTS

2.3.1.2 EFFET DE SUR LA CONSOMMATION : LES DÉPENSES QUE CRÉE UBER EATS CHEZ SES CLIENTS SE SUBSTITUENT EN MAJORITÉ À D'AUTRES POSTES DE CONSOMMATION

Le taux d'épargne moyen des clients d'Uber Eats est calculé en fonction du niveau de vie médian dans les 1000 plus grandes communes françaises, puisqu'en l'absence de données précises sur la clientèle des plateformes de livraison, nous postulons que celle-ci est à l'image des habitants des moyennes et grandes villes. Nous postulons que le revenu médian est égal au revenu moyen. Selon les calculs d'Asterès, le revenu médian par ménage dans les 1000 premières communes françaises s'élève à

<sup>111</sup> « Fiche secteur 471 - Commerce de détail en magasin non spécialisé – Fiches sectorielles - 2017 | Insee », consulté le 17 septembre 2021, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3600393?sommaire=3554439>.

<sup>112</sup> « Fiche secteur 471 - Commerce de détail en magasin non spécialisé – Fiches sectorielles - 2017 | Insee ».

<sup>113</sup> « Fiche secteur 561 - Restaurants et services de restauration mobile – Fiches sectorielles - 2016 | Insee »; « Fiche secteur 472 - Commerce de détail alimentaire en magasin spécialisé – Fiches sectorielles - 2016 | Insee ».

31 260€<sup>114</sup>. Ce montant correspond à celui du troisième quintile<sup>115</sup>. Le taux d'épargne moyen de ce quintile se situe à 10%, selon l'INSEE<sup>116</sup>. Nous en concluons donc que le taux d'épargne moyen des clients d'Uber Eats est de 10%. Nous reprenons l'hypothèse développée en 1.3.1.2 et postulons que pour le troisième quintile, la moitié des sommes dépensées sur Uber Eats a été tirée de l'épargne. L'autre moitié aurait été dépensée ailleurs si la plateforme n'avait pas existé.

### 2.3.2 IMPACT SOCIO-ÉCONOMIQUE INDUIT D'UBER EATS : UN EFFET NÉGATIF SUR LA CONSOMMATION INDUITE

#### 2.3.2.1 EFFET SUR LE POUVOIR D'ACHAT : 144 M€ DE REVENUS SUPPLÉMENTAIRES POUR LES LIVREURS, 560 M€ DE POUVOIR D'ACHAT EN MOINS POUR LES CLIENTS

Figure A16. Revenu des livreurs utilisant l'application Uber Eats

Fourchette de revenus bruts	Revenu	Part de livreurs touchant ce revenu brut <sup>117</sup>
Moins de 1 000€ par mois	800 €	42%
Entre 1 000 et 1 500 € par mois	1 250€ par mois	41%
Entre 1 500 et 2 000 € par mois	1 750 € par mois	13%
Plus de 2 000 € par mois	2 200 € par mois	5%
	<b>TOTAL</b>	<b>100 %</b>
	<b>Revenu brut mensuel moyen livreurs</b>	<b>1 173€</b>

Sources : 6-t bureau de recherche pour l'Université Gustave Eiffel, la Chaire Logistics City et l'ANR MOBS<sup>118</sup>, calculs ASTERES

- Calcul du montant des indemnités chômage perçues par les livreurs utilisant Uber Eats si la plateforme n'avait pas existé :

Tous les livreurs utilisant actuellement l'application n'étaient pas salariés ou en emploi avant de débiter leur activité sur Uber Eats. Un sondage mené par Ipsos pour Uber France en juillet 2020<sup>119</sup> auprès de

<sup>114</sup> Calculs Asterès sur données data.gouv.fr « Revenus des Français à la commune - data.gouv.fr », consulté le 11 octobre 2021, <https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/revenus-des-francais-a-la-commune/>; « Data INSEE sur les communes - data.gouv.fr », consulté le 11 octobre 2021, <https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/data-insee-sur-les-communes/>.

<sup>115</sup> « Plus d'épargne chez les plus aisés, plus de dépenses contraintes chez les plus modestes - Insee Première - 1815 ».

<sup>116</sup> Beatriz, Laboureau, et Billot, « Quel lien entre pouvoir d'achat et consommation des ménages en France aujourd'hui ? Une analyse par catégorie des ménages et par fonction de consommation », 27.

<sup>117</sup> Repourcenté à partir de Dablanc et al., « Etude sur les livreurs des plateformes de livraison instantanée du quart nord-est de Paris », 43.

<sup>118</sup> Dablanc et al., « Etude sur les livreurs des plateformes de livraison instantanée du quart nord-est de Paris ».

<sup>119</sup> « Uber Eats et l'insertion professionnelle ».

35 000 livreurs utilisant Uber Eats montre que 25% étaient salariés avant de débiter leur activité avec Uber, 10% étaient à leur compte, 4% étaient en intérim, 29% étaient au chômage, 22% étaient étudiants et 10% étaient en stage d'étude ou autre. Le montant des allocations de retour à l'emploi qu'ils auraient perçu varie en fonction de leur statut précédent.

Figure A17. Montant des allocations de retour à l'emploi qu'auraient perçu les livreurs utilisant l'application Uber Eats si la plateforme n'avait pas existé

Statut	Part des livreurs	Part du salaire perçu sous forme d'ARE si Uber Eats n'existait pas	Montant d'ARE total perçu par les chauffeurs si Uber Eats n'existait pas
Salarié	25%	72% <sup>120</sup>	50 M€
Indépendant	10%	4 786,60€ <sup>121</sup>	17 M€
Intérim	4%	72%	8 M€
Chômage	29%	72%	58 M€
Etudiants	22%	0%	-
Stage, autre	10%	0%	
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>		<b>132 M€</b>

Sources : calculs Asterès sur données publiques Uber France<sup>122</sup> et Pôle Emploi<sup>123</sup>

Si Uber Eats n'avait pas existé, les livreurs travaillant actuellement avec l'application auraient touché 132 M€ sous forme d'allocations de retour à l'emploi, ce qui correspond à 48% des revenus qu'ils ont généré en 2019 via la plateforme. Uber Eats leur permet donc de gagner 52% de plus que s'ils avaient été au chômage.

### 2.3.2.2 EFFET SUR LA CONSOMMATION : UBER EATS GÈNÈRE 92 M€ DE CONSOMMATION INDUITE CHEZ LES LIVREURS ET ANNULE 275 M€ DE CONSOMMATION CHEZ LES CLIENTS

Figure A18. Consommation des livreurs d'Uber Eats et emplois créés associés

Consommation des livreurs d'Uber Eats	Emplois créés
92 M€	600

Sources : Modèle d'Impact Asterès

Figure A19. Dépenses de consommation des clients annulées par Uber Eats et emplois détruits associés

Consommation des clients d'Uber Eats	Emplois détruits
275 M€	1 800

Sources : Modèle d'Impact Asterès

<sup>120</sup> « Comment est calculée l'allocation chômage ? »

<sup>121</sup> POLE-EMPLOI.FR, « L'allocation pour les travailleurs indépendants (ATI) ».

<sup>122</sup> « Uber Eats et l'insertion professionnelle ».

<sup>123</sup> « Comment est calculée l'allocation chômage ? »; POLE-EMPLOI.FR, « L'allocation pour les travailleurs indépendants (ATI) ».

### 2.3.2.3 EFFET INDUIT NET D'UBER EATS : UN IMPACT NÉGATIF SUR LA CONSOMMATION INDUITE ET L'EMPLOI

# BIBLIOGRAPHIE DE L'ANNEXE

- « America's Eating Habits: food away from home ». Economic information bulletin. United States Department of Agriculture, septembre 2018. <https://www.ers.usda.gov/webdocs/publications/90228/eib-196.pdf>.
- Beatriz, Mikael, Thomas Laboureau, et Sylvain Billot. « Quel lien entre pouvoir d'achat et consommation des ménages en France aujourd'hui ? Une analyse par catégorie des ménages et par fonction de consommation ». Note de conjoncture. Insee, juin 2019. [https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/4176734/062019\\_dossier1.pdf](https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/4176734/062019_dossier1.pdf).
- BERTHELOT, Benoît. « Livreurs, entreprises, restaurants... dans la guerre de la livraison à domicile, qui tire son épingle du jeu ? » Capital.fr, 22 juillet 2021. <https://www.capital.fr/entreprises-marches/livreurs-entreprises-restaurants-dans-la-guerre-de-la-livraison-a-domicile-qui-tire-son-epingle-du-jeu-1410228>.
- Collison, Jack. « The Impact of Online Food Delivery Services on Restaurant Sales », printemps 2020. <https://web.stanford.edu/~leinav/teaching/Collison.pdf>.
- « Comment est calculée l'allocation chômage ? » Dossier de presse convention 2017. Unédic, septembre 2017. [https://www.unedic.org/sites/default/files/2017-09/3%20-%20Le%20calcul%20de%20l%27allocation\\_0.pdf](https://www.unedic.org/sites/default/files/2017-09/3%20-%20Le%20calcul%20de%20l%27allocation_0.pdf).
- 6t. « Comment préserver les revenus des taxis ? Données inédites », 9 juin 2016. <https://6t.co/revenus-taxis/>.
- Harris Interactive. « Consultation auprès des chauffeurs Uber », 26 novembre 2021. [https://harris-interactive.fr/opinion\\_polls/consultation-aupres-des-chauffeurs-uber/](https://harris-interactive.fr/opinion_polls/consultation-aupres-des-chauffeurs-uber/).
- « Convertisseur franc-euro | Insee ». Consulté le 8 novembre 2021. <https://www.insee.fr/fr/information/2417794>.
- Dablanc, Laetitia, Anne Aguilera, Camille Krier, François Adoue, et Nicolas Louvet. « Etude sur les livreurs des plateformes de livraison instantanée du quart nord-est de Paris ». 6t bureau de recherche pour l'Université Gustave Eiffel, la Chaire Logistics City et l'ANR MOBS, 28 avril 2021. [https://cvip.sphinxonline.net/surveyserver/s/6t-bureau/Livreurs\\_plateformes\\_livraison\\_nord-est\\_Paris/questionnaire.htm](https://cvip.sphinxonline.net/surveyserver/s/6t-bureau/Livreurs_plateformes_livraison_nord-est_Paris/questionnaire.htm).
- « Data INSEE sur les communes - data.gouv.fr ». Consulté le 11 octobre 2021. <https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/data-insee-sur-les-communes/>.
- Challenges. « Découvrez les sorties préférées des Français », 3 avril 2012. [https://www.challenges.fr/economie/decouvrez-les-sorties-preferees-des-francais\\_214918](https://www.challenges.fr/economie/decouvrez-les-sorties-preferees-des-francais_214918).
- « En 2017, les ménages consacrent 11 % de leur revenu disponible à la voiture - Insee Première - 1855 ». Consulté le 14 juillet 2021. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5358250>.
- « Etude sur les différentes formes de voitures de transports avec chauffeur (VTC) ». 6t-bureau de recherche pour l'ADEME, juin 2016. <https://bibliothec.ademe.fr/mobilite-et-transport/2420-realisation-d-une-etude-sur-les-differentes-formes-de-services-de-vehicules-de-transport-avec-chauffeur-du-point-de-vue-de-l-organisation-des-services-et-des-usages.html>.
- « Etude sur les revenus des chauffeurs en 2018 ». Uber, janvier 2019. <https://s3.amazonaws.com/uber-static/France/Uber+-+e%CC%81tude+sur+les+revenus+des+chauffeurs+en+2018.pdf>.
- « Fiche secteur 471 - Commerce de détail en magasin non spécialisé – Fiches sectorielles - 2017 | Insee ». Consulté le 17 septembre 2021. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3600393?sommaire=3554439>.
- « Fiche secteur 472 - Commerce de détail alimentaire en magasin spécialisé – Fiches sectorielles - 2016 | Insee ». Consulté le 18 août 2021. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4497450?sommaire=4497713>.
- « Fiche secteur 561 - Restaurants et services de restauration mobile – Fiches sectorielles - 2016 | Insee ». Consulté le 4 août 2021. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4497498?sommaire=4497713>.
- « Fiche secteur 563 - Débits de boissons – Fiches sectorielles - 2017 | Insee ». Consulté le 4 août 2021. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3600830?sommaire=3554439>.

- « Fiche secteur 591 - Activités cinématographiques, vidéo et de télévision – Fiches sectorielles - 2016 | Insee ». Consulté le 4 août 2021. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4497508?sommaire=4497713>.
- « Fiche secteur 952 - Réparation de biens personnels et domestiques – Fiches sectorielles - 2017 | Insee ». Consulté le 18 août 2021. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3601126?sommaire=3554439>.
- « Fiche secteur 4931Z - Transports urbains et suburbains de voyageurs – Fiches sectorielles - 2017 | Insee ». Consulté le 3 août 2021. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3601488?sommaire=3554439>.
- « Fiche secteur 4932Z - Transports de voyageurs par taxis – Fiches sectorielles - 2017 | Insee ». Consulté le 5 juillet 2021. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3601490?sommaire=3554439>.
- Statista Infographies. « Infographie: Les services de livraison de repas les plus populaires en France ». Consulté le 15 septembre 2021. <https://fr.statista.com/infographie/23057/services-de-livraison-de-repas-les-plus-populaires-en-france/>.
- Les Echos. « La livraison pourrait peser près de 20 % des ventes des restaurants en 2024 », 9 mars 2021. <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/la-livraison-pourrait-peser-pres-de-20-des-ventes-des-restaurants-en-2024-1296495>.
- LEPARTICULIER. « Le barème kilométrique des motos et scooters pour 2020 ». Consulté le 2 août 2021. <https://leparticulier.lefigaro.fr/article/le-bareme-kilometrique-des-motos-et-scooters-pour-2020>.
- « Le coût des déplacements pour les voyageurs ». *Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports*, n° 281 (avril 2020): 1-12.
- « Les conditions de travail des taxis parisiens. Exploitation d'une enquête auprès de 1000 chauffeurs parisiens et mise en perspective du rôle des taxis dans la mobilité des Parisiens ». 6-t bureau de recherche, novembre 2016. <https://6-t.co/conditions-de-travail-taxis-parisiens/>.
- « Les taxis et VTC en 2017-2019. » Rapport de l'Observatoire national des transports publics particuliers de personnes. Commissariat général au développement durable, janvier 2020. <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2020-01/datalab-63-les-taxis-et-vtc-en-2017-2018-janvier2020.pdf>.
- « L'industrie automobile française - analyse et statistiques 2019 ». Comité des constructeurs français d'automobiles, 2019. <https://ccfa.fr/wp-content/uploads/2019/09/ccfa-2019-fr-web-v2.pdf>.
- « Panorama de la consommation alimentaire hors domicile. Phase 1.A : Marché français de la consommation hors domicile ». Gira pour France AgriMer, février 2020. [https://www.franceagrimer.fr/content/download/63429/document/Rapport%20complet\\_PanoramaCHD%202018\\_FAM-GIRAfoodservice.pdf](https://www.franceagrimer.fr/content/download/63429/document/Rapport%20complet_PanoramaCHD%202018_FAM-GIRAfoodservice.pdf).
- « Plus d'épargne chez les plus aisés, plus de dépenses contraintes chez les plus modestes - Insee Première - 1815 ». Consulté le 10 août 2021. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4764600>.
- POLE-EMPLOI.FR. « L'allocation pour les travailleurs indépendants (ATI) ». Consulté le 23 novembre 2021. <https://www.pole-emploi.fr/candidat/mes-droits-aux-aides-et-allocati/aides-financieres-et-autres-allo/autres-allocations/lallocation-pour-les-travailleur.html>.
- Ministère de la Transition écologique. « Prix des produits pétroliers ». Consulté le 18 août 2021. <https://www.ecologie.gouv.fr/prix-des-produits-petroliers>.
- « Revenus des Français à la commune - data.gouv.fr ». Consulté le 11 octobre 2021. <https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/revenus-des-francais-a-la-commune/>.
- « Taille des ménages | Insee ». Consulté le 22 septembre 2021. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2381486>.
- « UberEats et l'insertion professionnelle ». Uber, novembre 2020.
- BFMTV. « Une voiture neuve coûte en moyenne 26.717 euros en France ». Consulté le 14 septembre 2021. [https://www.bfmtv.com/auto/une-voiture-neuve-coute-en-moyenne-26-717-euros-en-france\\_AV-201806080084.html](https://www.bfmtv.com/auto/une-voiture-neuve-coute-en-moyenne-26-717-euros-en-france_AV-201806080084.html).