

2**Partie 1**

Origines de cette ferveur française pour l'économie collaborative

7**Partie 2**

Cette nouvelle économie crée plus d'entreprises et d'emplois qu'elle n'en détruit

10**Partie 3**

Les perspectives pour cette économie dépendront en partie de la réglementation

PANORAMA

DECEMBRE 2016

UBÉRISATION DE L'ÉCONOMIE EN FRANCE : une nouvelle arme de destruction créatrice massive ?

LES PUBLICATIONS ÉCONOMIQUES DE COFACE

Par les économistes du Groupe Coface



Pourquoi l'économie collaborative captive-t-elle tant en France ? D'abord parce qu'elle est synonyme de jeunesse et d'innovation. Mais aussi parce que les secteurs qui connaissent une croissance à deux chiffres se font rares. Une fois n'est pas coutume, la France est même l'un des leaders européens de ce marché⁽¹⁾, notamment grâce à un environnement réglementaire favorable (à l'image du statut d'auto-entrepreneur unique en Europe). Les transactions réalisées dans le secteur devraient même être multipliées par 20 d'ici à 2025, et ainsi poursuivre leur tendance récente : entre 2012 et 2014, le nombre

d'annonces Airbnb à Paris a été multiplié par 8. Et 14 000 sociétés de VTC ont été créées en France depuis 2010, cet essor résultant à la fois de motivations économiques des utilisateurs et entrepreneurs et/ou d'un déficit d'offre structurel.

Dans ce contexte, la question qui se pose aujourd'hui est simple : ces créations d'activité sont-elles d'une ampleur supérieure aux défaillances d'entreprises et aux emplois impactés par ces défaillances, parmi les acteurs traditionnels de ces secteurs (notamment taxis et hôtels) ? Si les VTC ont contribué à engendrer une montée des défaillances d'entreprise des sociétés de taxis en

France (et plus particulièrement en région parisienne) depuis 2012, il ressort de cette étude des données de défaillances et créations d'entreprises par secteur et par région que les secondes font plus que compenser les premières. Et l'effet net sur l'emploi est positif. Un modèle économétrique mesurant l'impact sur le taux de chômage d'une variation du nombre de VTC (par exemple liée à un changement réglementaire) le confirme : un recul de 20% de ces derniers est associé avec une augmentation du taux de chômage de 0,15 point, même en tenant compte des effets positifs sur les sociétés de taxi traditionnel.

(1) Source : PricewaterhouseCoopers, septembre 2016.

DECEMBRE 2016

UBÉRISATION DE L'ÉCONOMIE EN FRANCE : UNE NOUVELLE ARME DE DESTRUCTION CRÉATRICE MASSIVE ?



Guillaume RIPPE-LASCOUT
Économiste



Vincent TERNISIEN
Économiste junior

1

ORIGINES DE CETTE FERVEUR FRANÇAISE POUR L'ÉCONOMIE COLLABORATIVE (2)

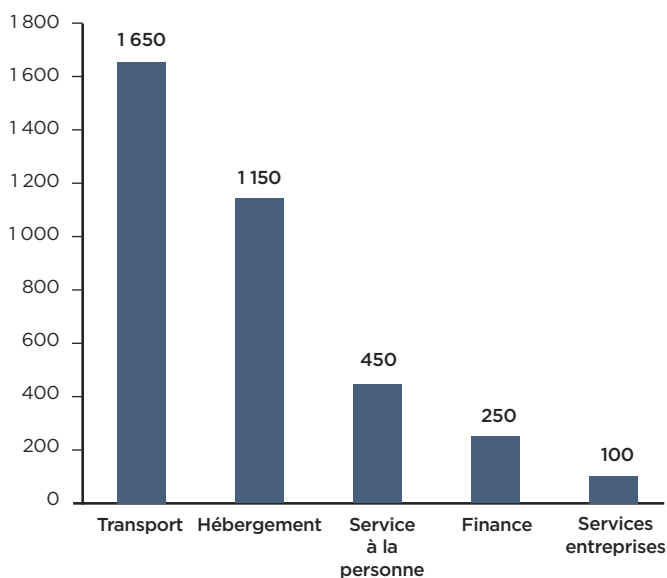
Des motivations principalement financières, dans un contexte de situation économique difficile

Les français ont d'abord recours à l'économie collaborative pour des motifs financiers (voir graphique n°2). La réalisation d'économie et la constitution d'un revenu complémentaire sont en effet les principales raisons avancées par les personnes interro-

gées dans le cadre d'enquêtes, quel que soit leur rôle (vendeur, acheteur ou loueur). Le recul du salaire médian entre 2008 et 2014 (-1,6%, voir graphique n°3 page 3) ou encore la progression du taux de chômage contribuent à expliquer ces résultats. Illustrations de ces motivations économiques, 81% des chauffeurs VTC travaillent à plein temps et 25% étaient sans emploi avant de devenir partenaire d'Uber selon une étude IFOP de septembre 2015.

Graphique n°1

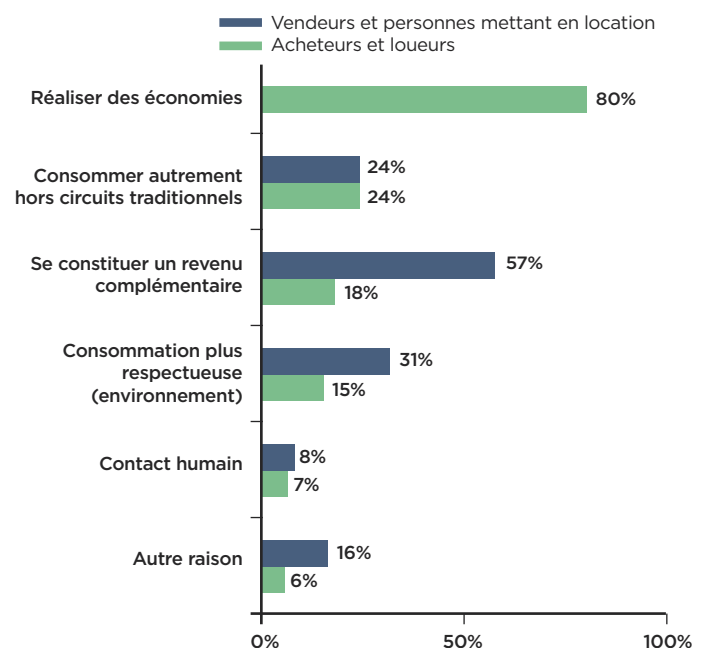
Revenus des plates-formes issues de l'économie collaborative en Europe en 2015, par secteur (en millions d'euros)



Source : PwC

Graphique n°2

Raisons d'avoir recours à l'économie collaborative en France en 2014

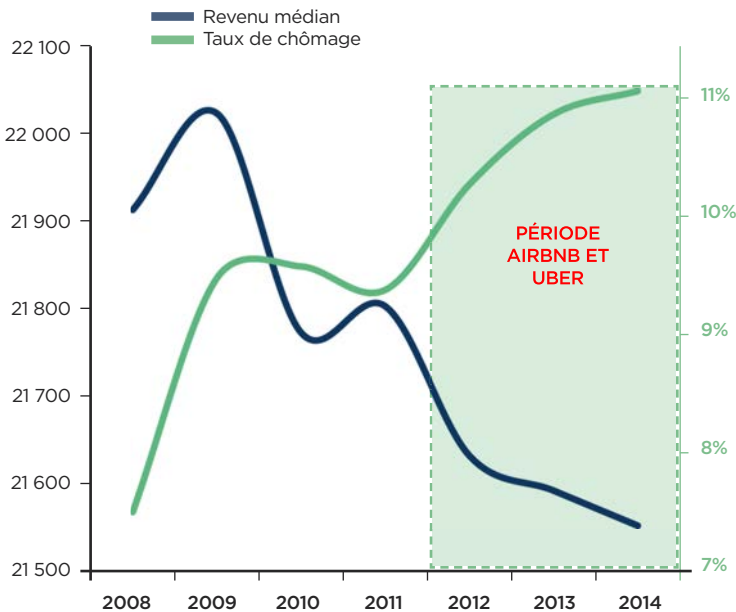


Sources : IFOP, AlittleMarket.com

(2) « Précisons tout d'abord que la nouvelle économie sera associée à l'économie collaborative, et exclura du champ d'application de l'étude l'économie du partage, et l'économie sociale et solidaire. Nous ferons un focus sur les deux secteurs leader en valeur en Europe : les transports (46%) et l'hébergement (32%) (Graph 1). Les sociétés UBER et AIRBNB nous serviront de proxys pour illustrer ces secteurs, puisque ce sont les start-up ayant la plus forte capitalisation mondiale en septembre 2016 (respectivement 68 et 25,5 Mds \$). L'étude porte principalement sur la région Ile de France, et Paris, où est concentrée la majorité des revenus de ces deux entreprises (1/3 des arrivées de voyageurs Airbnb en France sont à Paris et 2/3 des sociétés de VTC ont été créés en Ile de France). »

Graphique n°3

Evolution du revenu médian (euro constant 2014) et du taux de chômage (hommes) en France - %



Source : Insee

Un essor favorisé par un déficit d'offre des acteurs traditionnels, à la fois en quantité et en qualité

La croissance du marché des VTC et celle d'Airbnb ont aussi été permises par le déséquilibre entre l'offre et la demande sur le marché des acteurs traditionnels (taxis et hôteliers). Chez ces derniers, la faiblesse de l'offre a conduit à un prix élevé pour les clients ainsi qu'à une qualité des services/produits offerts jugée plus faible, en particulier pour les offres bas de gamme.

Si la mise en place d'un *numerus clausus* dans les années 1930 s'est avérée bénéfique pendant plus de 70 ans pour les taxis parisiens, l'impact sur l'évolution de l'offre a été négatif. Entre 1937 et 2010, seulement 4 000 licences de taxi ont été émises dans l'agglomération parisienne, alors que la population a crû de 4,8 millions d'individus sur la même période. Cette absence de concurrence a eu notamment pour effet de multiplier par 20 les prix des licences de taxis entre 1990 et 2012. En conséquence, les prix des taxis à Paris sont parmi les plus élevés au monde selon le rapport (*voir carte n°1*)⁽³⁾. Prendre le taxi à Paris (11,36 euros pour une course de 5 km en moyenne) est certes aujourd'hui plus abordable qu'à Berlin (13,51 euros), mais toujours plus cher qu'à New York (10,66), Londres (9,22), Sydney (10,53) ou encore Tokyo (6,68).

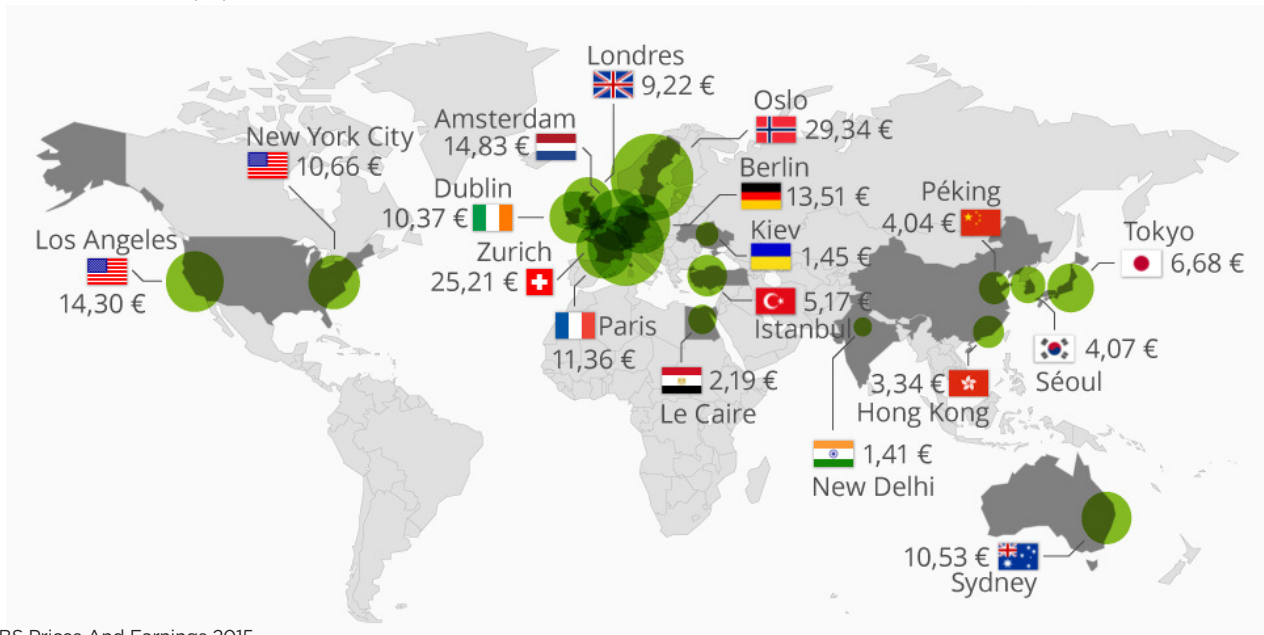
Outre le prix, l'absence de concurrence semble aussi avoir dégradé la qualité du service d'après les enquêtes d'opinion réalisées sur le sujet. Malgré l'absence des frais d'approches⁽⁴⁾ qui réduit le montant des courses, c'est bien la

Carte n°1

Les villes avec les tarifs des taxis les plus élevés

(tarif moyen pour une course de taxi de cinq kilomètres dans certaines métropoles en 2015).

Converti de dollars en euro le 29/10/2015



Source : UBS Prices And Earnings 2015

(3) Source : UBS Prices and Earnings (2015).

(4) En cas d'absence de véhicule à une station, vous pouvez utiliser la borne d'appel afin de joindre un taxi se trouvant dans une station voisine. Vous paierez alors en sus du prix de votre course le montant de « la course d'approche ». Son prix affiché au compteur au moment de votre charge correspond au trajet effectué par le taxi depuis son stationnement jusqu'à la station d'appel. La « course d'approche » vous sera également facturée si vous réservez un taxi ou si vous en appelez un de chez vous (domicile, résidence ou lieu de travail). Dans ces deux cas n'hésitez pas à demander au taxi quel est son lieu de départ et quelle est l'estimation du prix de la « course d'approche ».

qualité du service (75%) et la disponibilité (68%) qui sont les facteurs les plus appréciés par les utilisateurs ⁽⁵⁾ de VTC en 2014 et non les prix (voir graphique n°4). Ainsi, dans un contexte d'essor des nouvelles technologies et d'équipement croissant des français en smartphones et plateformes collaboratives servant de relais, la part de marché des acteurs traditionnels des 18 000 taxis parisiens est passée de 100% à 66,6% en six ans.

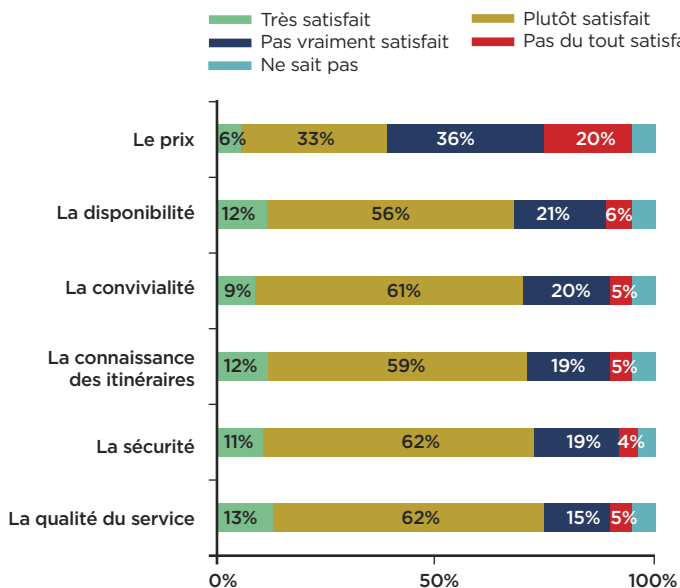
Airbnb a également profité d'une offre d'hôtels insuffisante à Paris, génératrice de prix élevés, même pour des hôtels bas de gamme. Le secteur hôtelier parisien connaît depuis de nombreuses années un déficit de chambres et un risque d'obsolescence du parc hôtelier existant ⁽⁶⁾. Début 2010, la ville de Paris a évalué ce déficit à 7 000 chambres. Afin d'y promouvoir la création de chambres d'hôtels, un plan hôtelier a alors été annoncé, et les demandes d'autorisations d'urbanisme ont été plus importantes qu'initialement prévues. Aujourd'hui, dans l'hypothèse où tous les projets déposés iraient jusqu'à l'ouverture effective d'un établissement, le nombre de chambres devrait augmenter de 10 000 entre 2010 et 2020. A fin 2015, les hôteliers parisiens offraient environ 80 000 chambres disponibles réparties sur 1 505 hôtels.

Dans ce contexte d'offre structurellement insuffisante, le secteur hôtelier parisien ne semble pas avoir pâti d'une baisse de fréquentation malgré une activité économique en berne depuis 2009. Le taux d'occupation moyen des hôtels parisiens est resté stable (voir graphique n°5) entre 2010 et 2015, alors que la moyenne française perdait un point sur la même période. Et si les attentats affectent fortement les professionnels du secteur à Paris (-5 points d'occupation en 1 an), leur taux d'occupation demeure nettement supérieur (+ 11 points) à la moyenne française.

Par ailleurs, la qualité de l'offre semble avoir évolué favorablement en 6 ans. Selon le classement PwC ⁽⁷⁾ de septembre 2016, la ville de Paris obtient le score de 24 (sur 30 points). Elle se classe en 7^{ème} position sur 30. Si cette note souligne les efforts réalisés pour augmenter l'offre des hôteliers, cette dernière est principalement positionnée sur un segment haut de gamme (voir graphique n°6).

Graphique n°4

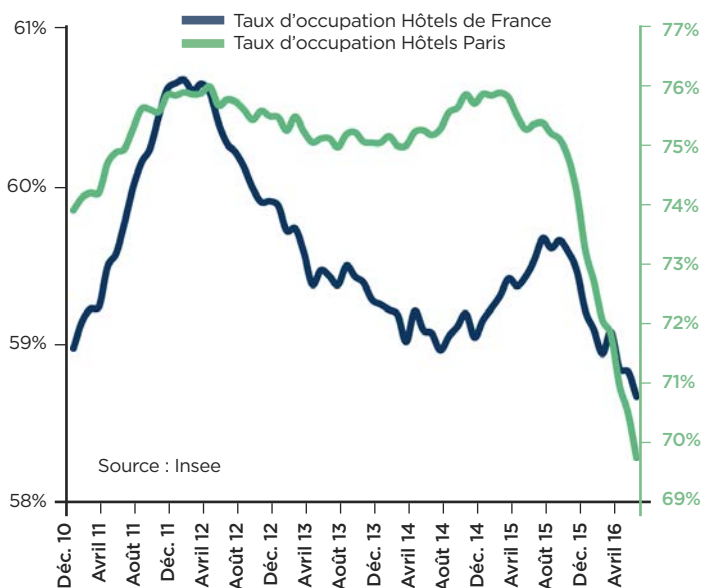
Opinion des français sur les services des véhicules de transport avec chauffeur 2014



Sources : CSA, Uber

Graphique n°5

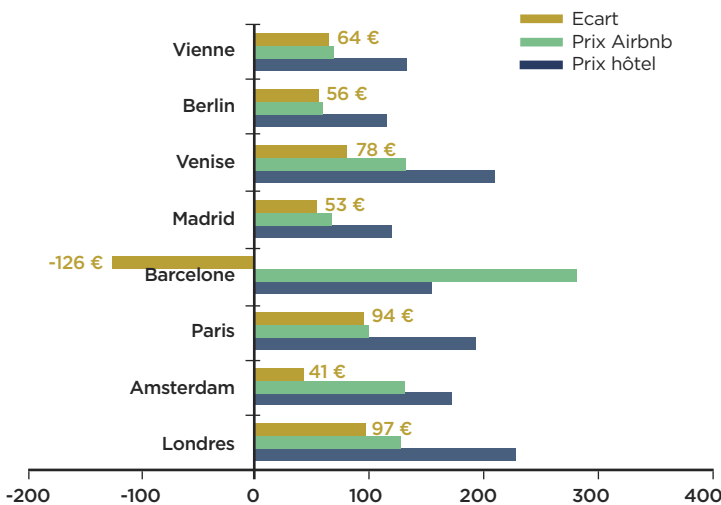
Taux d'occupation moyen des hôtels en France / Paris (moyenne annuelle)



Source : Insee

Graphique n°6

Tarif quotidien moyen d'une chambre d'hôtel et d'un hébergement Airbnb dans une sélection de villes en Europe en 2016* (en euros)



Sources : Hôtels.com, Airbnb, Busbud, Inside Airbnb

(5) Etude CSA de novembre 2014. La question était formulée par la source comme suit : « D'après ce que vous en savez concernant les services de transport individuel de type voiture avec chauffeur, diriez-vous que pour chacun des éléments suivants, il s'agit plutôt d'un point fort ou plutôt d'un point faible ? - La qualité du service - La sécurité - La connaissance des itinéraires - La convivialité - La disponibilité - Le prix »

(6) Wise Dôme Conseil, février 2016

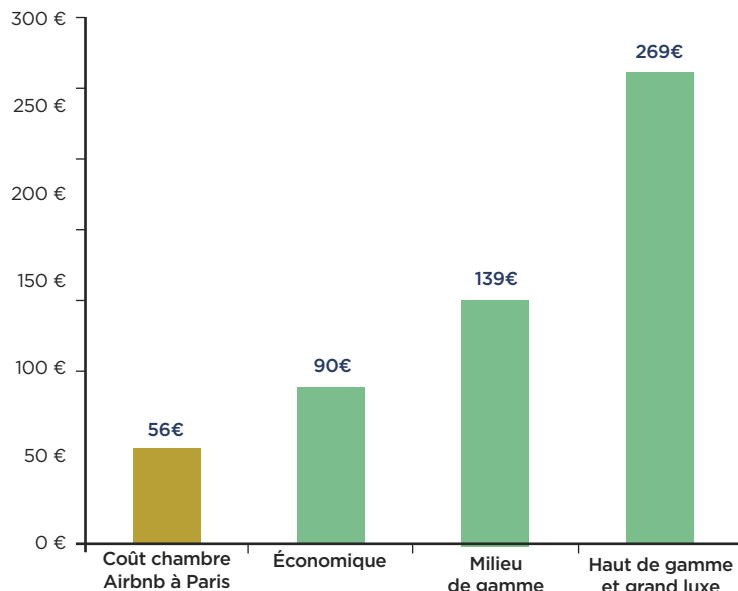
(7) Score obtenu au classement PwC pour la catégorie chambres d'hôtels dans une sélection de villes mondiales en 2015 (sur 30 points). La catégorie chambres d'hôtels correspond au nombre total de chambres d'hôtel par ville.

Compte tenu de la progression des prix immobiliers à Paris ainsi que du niveau structurellement faible de l'offre de chambres, le prix de celle-ci est difficilement ajustable à la baisse.

Ainsi, la capitale française est la 3^{ème} ville dont les hôtels sont les plus onéreux en Europe (voir graphique n°6 page 4). Notons aussi que cette pénurie a naturellement orienté le parc parisien vers un positionnement haut de gamme : pour le Grand Paris dans son ensemble, 64% des hôtels sont de milieu et haut de gamme⁽⁸⁾, contre seulement 36% bas de gamme.

Graphique n°7

Revenu moyen par chambre louée des hôtels parisiens par catégorie / Coût moyen d'une chambre privée dans un Airbnb à Paris (2015-2016).



Sources : CRT Paris Ile-de-France; Deloitte (In Extensio Tourisme, Hôtellerie & Restauration); Hotels.com; Airbnb; Busbud; Inside Airbnb

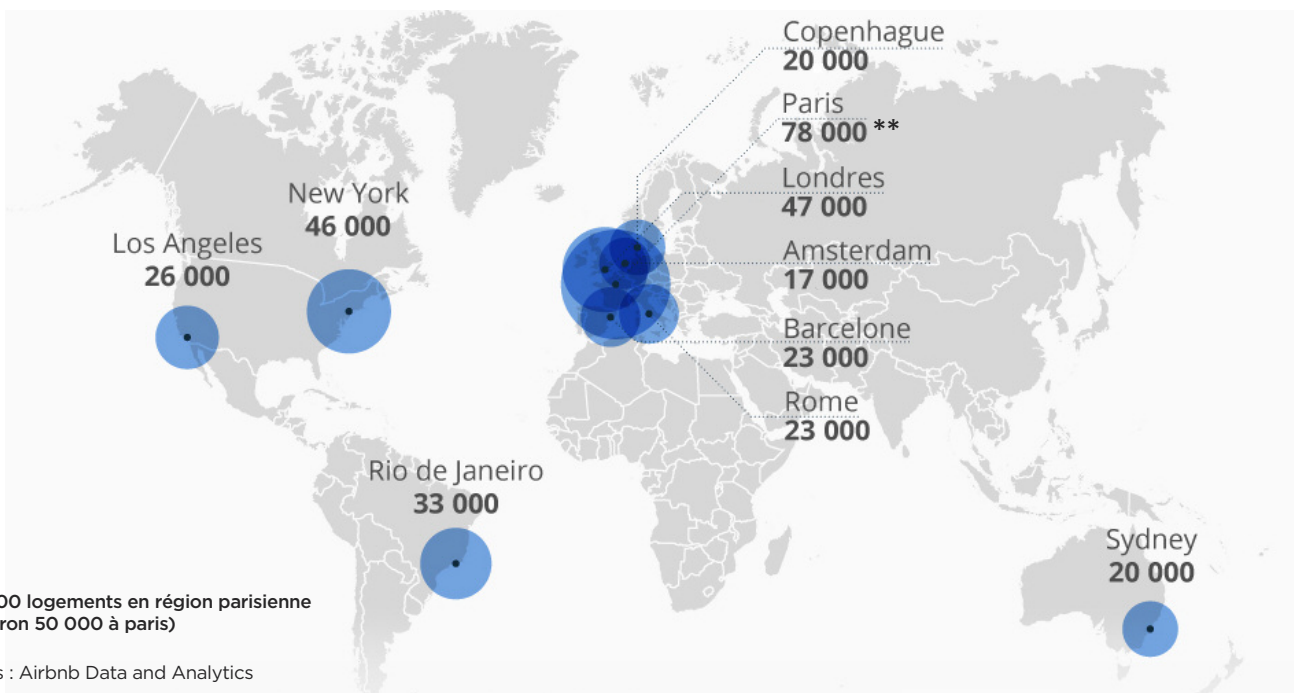
Ce positionnement haut de gamme a favorisé l'essor d'Airbnb à Paris. Les prix proposés par ses hôtes sont en moyenne beaucoup plus attractifs que ceux des hôtels, même bas de gamme (voir graphique n°7)⁽⁹⁾. Une enquête de mars 2016⁽¹⁰⁾ confirme ce constat, en dévoilant que 31% des sondés parisiens jugent insatisfaisant le rapport qualité prix des professionnels de l'hébergement touristiques à Paris. Avec 78 000 logements proposés par Airbnb (voir carte n°2), la région parisienne est la première région du monde en nombre de nuits offertes pour la société. Cette offre, qui s'élève à environ à 55 000 logements à Paris intramuros, a permis une croissance de 70% de l'offre globale de chambres dans la capitale. Malgré cette nouvelle donne, la clientèle des hôtels a augmenté de 3,3% entre 2011 et octobre 2015 (-1,6% entre 2011 et juin 2016, c'est-à-dire en tenant compte des attentats, voir graphique n°8 page 6). Cette croissance est néanmoins inférieure à celle des passagers commerciaux dans les aéroports de Paris entre 2011 et juin 2016 (+14,8%, voir graphique n°8 page 6). Il est donc probable qu'Airbnb ait réussi à capter cet écart de croissance, tout en contribuant à faire augmenter le nombre de touristes français et étrangers dans la capitale (voir encadré n°1 page 6).

Carte n°2

Paris, première ville pour Airbnb

Nombre de logements Airbnb par ville en 2016

(Tout type de d'hébergement confondu : logement entier, chambre privée et chambre partagée)



** 78 000 logements en région parisienne (environ 50 000 à Paris)

Sources : Airbnb Data and Analytics

(8) Atout France; Office du tourisme et des congrès de Paris. Milieu et haut de gamme : hôtels dotés de trois étoiles et plus.

(9) Nous remarquerons que la différence de prix Airbnb entre les graphiques 7 et 8 s'explique par le fait que le premier fait état du coût moyen d'un hébergement entier, quand le deuxième fait état du coût moyen d'une chambre.

(10) France; Harris Interactive; 25 février - 3 mars 2016; 1.000 personnes interrogées; 18 ans et plus

Encadré 1

La clientèle étrangère a dynamisé la fréquentation des hôtels parisiens depuis 5 ans

Depuis 2011, c'est bien la clientèle étrangère (voir graphique n°8) qui a dynamisé la fréquentation des hôtels parisiens, avant le choc lié aux attentats de 2015.

- La fréquentation des touristes étrangers a augmenté de 8,7% dans les hôtels parisiens entre janvier 2011 et juin 2016 (+16,2% avant les attentats en novembre 2015 et -6,2% depuis). Paris occupe la troisième place au classement du nombre de visiteurs internationaux (16,06 millions), après Londres (18,82 millions) et Bangkok (18,24 millions) en 2015⁽¹¹⁾. Néanmoins, la hausse de la fréquentation étrangère entre 2010 et 2013 (voir graphique n°9) n'est pas le fait des marchés européens, mais émane du dynamisme des clientèles américaine, asiatique, proche et moyen orientale et africaine.

En revanche, la diminution de 12% du nombre d'arrivées hôtelières européennes, entre 2013 et 2015, a entraîné la courbe de la fréquentation étrangère vers le bas⁽¹²⁾. Durant cette période, les européens se sont tournés vers les offres Airbnb (voir graphique n°9). En outre, la fréquentation américaine a été impactée négativement par la baisse de croissance économique de la clientèle d'Amérique latine (à partir de 2014).

- La fréquentation des touristes français a baissé de 9,6% entre janvier 2011 et juin 2016 (-6,7% avant les attentats). Les français ont boudé les hôtels parisiens depuis 2012, principalement pour des raisons financières, et se sont également orientés vers Airbnb.

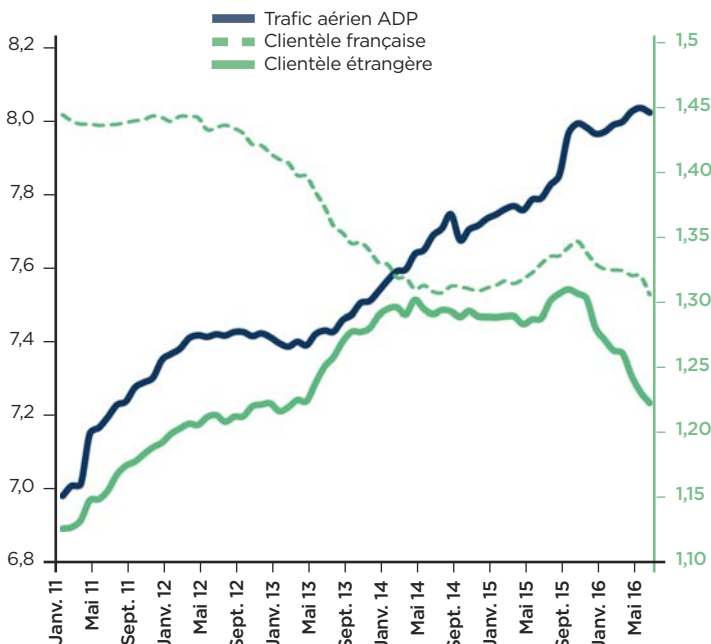
Entre septembre 2014 et août 2015, 45% des voyageurs ayant séjourné grâce à Airbnb en France sont d'origine française (voir graphique n°9)⁽¹³⁾. Cela traduit de la part des consommateurs français une volonté de payer moins cher un logement, mais également la croissance de la société dans la capitale. Proportionnellement au nombre d'habitants, il y a quatre fois plus de logements Airbnb dans la capitale française qu'à Londres. Du côté des loueurs, les remboursements servent

à couvrir les dépenses courantes ainsi que les loyers/remboursement de prêts immobiliers (principal poste de dépenses des ménages en France) pour 54%⁽¹⁴⁾ d'entre eux.

Airbnb a donc permis de combler une offre de logements hôtelière incomplète à Paris, d'attirer des touristes supplémentaires, de restaurer du pouvoir d'achat aux français, sans véritablement faire de tort aux hôteliers français.

Graphique n°8

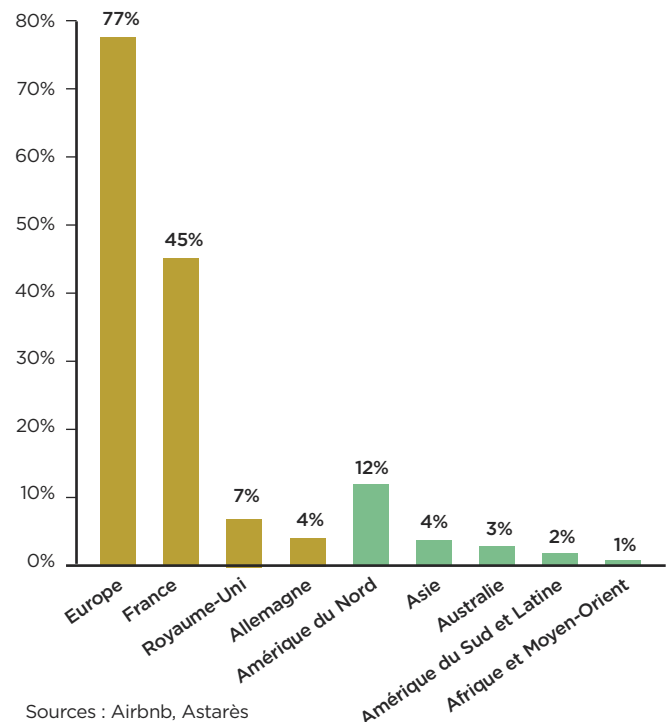
Evolution du trafic aérien (Aéroports de Paris-Moyenne sur 12 mois), et de la fréquentation des hôtels parisiens par la clientèle française et étrangère (en millions de passagers)



Sources : Aéroport de Paris, Insee

Graphique n°9

Origine des voyageurs ayant séjourné en Airbnb en France entre septembre 2014 et août 2015, par zone géographique



Sources : Airbnb, Astarès

(11) MasterCard

(12) Office du tourisme et des congrès de Paris - Observatoire économique du tourisme - juillet 2016

(13) Cette proportion est probablement moindre dans la capitale, qui absorbe un tiers du total des réservations Airbnb en France.

(14) Airbnb ; Asterès. L'impact économique d'Airbnb en France. La source indique les informations suivantes sur la méthodologie : « Les résultats de ce rapport sont fondés sur des données concernant les hôtes et voyageurs Airbnb en France entre septembre 2014 et août 2015 ainsi que sur des enquêtes réalisées auprès des hôtes et des voyageurs ».

2

CETTE NOUVELLE ECONOMIE CREE PLUS D'ENTREPRISES ET D'EMPLOIS QU'ELLE N'EN DÉTRUIT

Encadré 2

La destruction créatrice selon Schumpeter

Joseph A. Schumpeter (1883-1950), l'un des économistes majeurs du 20^{ème} siècle, s'est notamment intéressé au rôle de l'innovation dans les cycles de croissance à long terme. Le progrès technique est le moteur de la croissance économique. Il serait lié à des « grappes d'innovations » qui surviennent inégalement. L'analyse de la théorie économique de Schumpeter a pour postulat que l'économie est cyclique et imparfaite. Les innovations radicales sont rares, et peuvent prendre différentes formes (le transport avec le chemin de fer puis l'automobile, la production avec la robotique, la communication avec internet et l'émergence des plateformes en ligne).

Elles permettent de révéler un ensemble d'innovations secondaires qui stimulent l'activité. La conséquence de l'innovation est l'apparition d'un profit monopolistique permettant à l'économie d'entrer dans une période de transition. Cette transition se caractériserait par la « destruction créatrice », synonyme de créations d'emplois et de marchés au détriment de la destruction d'autres emplois et marchés. Ainsi, en 1942, dans *Capitalisme, socialisme, démocratie*, il explique que « le nouveau ne sort pas de l'ancien, mais apparaît à côté de l'ancien, lui fait concurrence jusqu'à le ruiner ».

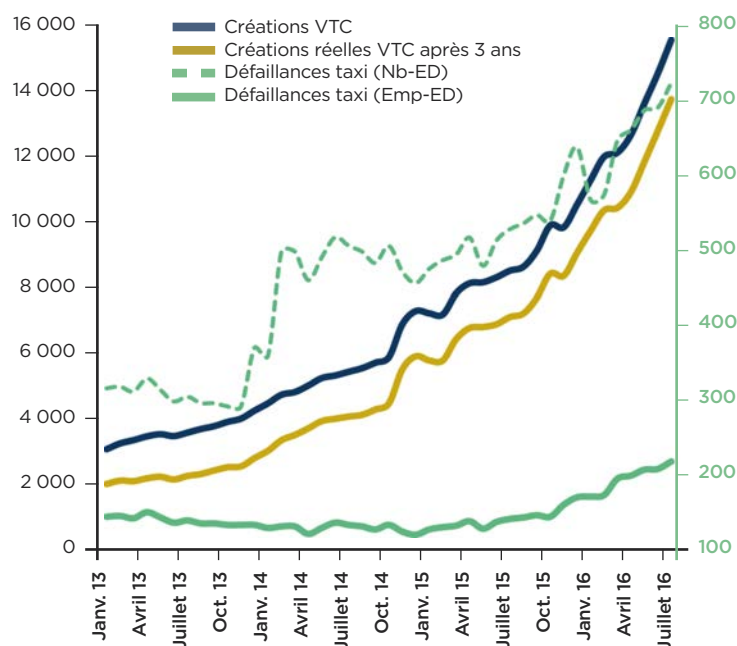
Les créations d'entreprises de VTC excèdent largement les défaillances de taxis en France

L'apparition et le développement des VTC semblent avoir contribué à dégrader la santé financière des chauffeurs de taxis traditionnels en France. En effet, entre 2013 et 2016, le nombre de défaillances observé chez les taxis en France a augmenté de 58% (224 défaillances sur un an

à fin août 2016, contre 142 en 2013 (voir graphique n°12 page 8). La moyenne des croissances des défaillances chez les taxis entre 2013 et 2016 est supérieure de 25% à la moyenne de leurs défaillances entre 2007 et 2012 (en nombre, contre +3,7% pour l'ensemble des défaillances en France). Entre janvier 2013 et août 2016, chaque défaillance de taxi en France a engendré en moyenne, une perte de 3,38 emplois (contre 3,6 emplois entre janvier 2008 et décembre 2012 et l'apparition d'Airbnb).

Graphique n°10

Evolution des créations autoentrepreneurs VTC vs Défaillances Taxi (Nombre et employés) en France



Sources : Ellisphère, Coface

La région Ile-de-France est sans surprise plus touchée que le reste de la France, avec une croissance des défaillances de taxis de 135% entre 2013 et 2016, sans doute en raison de la forte concentration du nombre de VTC dans cette région. Sur la période étudiée, les défaillances des taxis d'Ile-de-France représentent en moyenne 25% des défaillances nationales de taxis et cette part est croissante depuis 2015 (voir graphique n°11 page 8).

Du côté des VTC, les créations d'entreprises ont été multipliées par plus de quatre depuis 2013 (soit +50% par an environ en moyenne (voir graphique n°10), pour atteindre environ 16 000. Cette progression est plus marquée que l'ensemble des créations d'entreprises en France. La prise en compte de la durée de vie limitée des autoentrepreneurs ne change pas la donne. Puisque selon l'Insee, seul un autoentrepreneur sur deux est toujours en activité après trois ans, nous avons distingué les créations et les créations réelles⁽¹⁵⁾. Ces disparitions précoces n'affectent que marginalement le volume des créations entre janvier 2013 et juin 2016 (voir graphique n°10).

(15) VTC : auto-entrepreneur du secteur transport et entreposage

Graphique n°11

Evolution de la part des défaillances des taxis en île de France par rapport au total des défaillances des taxis en France

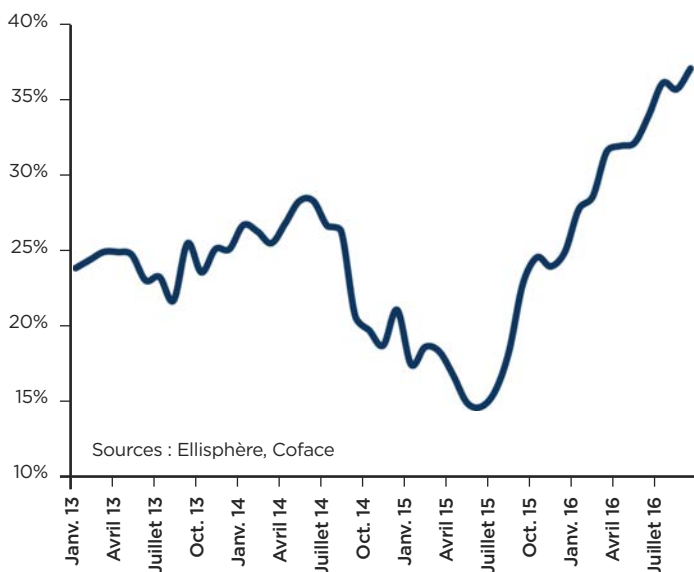


Tableau n°1

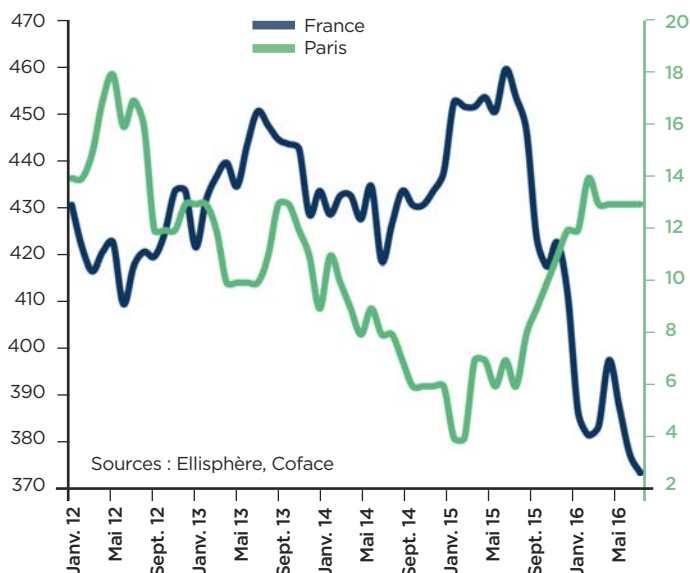
Solde créations emplois Taxi/Uber France	12-13	12-14	12-15	08-16
Nombre entreprises détruites par défaillances (taxis)	131	118	168	224
A - Emplois détruits par défaillances (taxis)	367	452	633	746
Nombre entreprises créées (VTC)	2 759	5 863	9 002	14 404
B - Emplois réels créés par les VTC*	2 483	5 277	8 102	12 964
% emplois créés par les VTC* (IDF)	66%	73%	77%	78%
B - A Evolution du solde en nombre d'emplois France	2 116	4 825	7 468	12 218
Evolution du solde en %		128%	55%	64%

Sources : Ellisphère, Insee, Coface

* Emplois réels des VTC* 0,9 (80% de temps pleins + 20% qui travaillent à mi-temps)

Graphique n°12

Comportement des défaillances chez les hôteliers (France et Paris) en cumul sur 12 mois



Jusqu'en 2015, l'impact d'AIRBNB sur la croissance des défaillances des hôteliers parisiens était peu visible

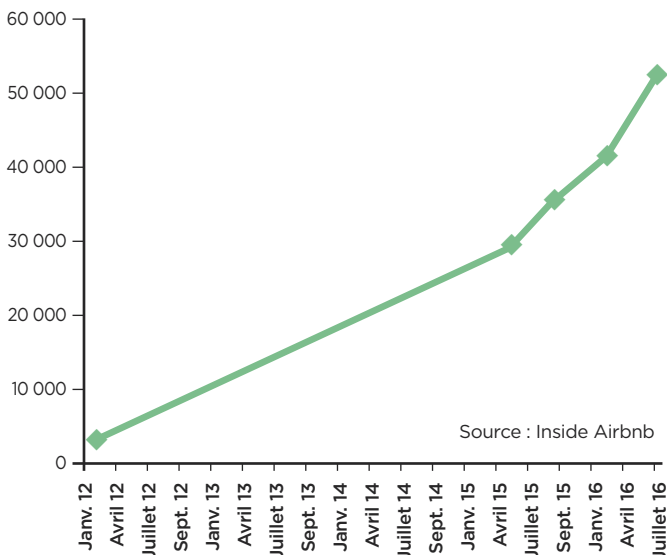
L'émergence d'Airbnb n'a apparemment pas affecté la santé financière des hôtels en France et en particulier à Paris, où la majorité des offres de la société est concentrée. Entre janvier 2012 et décembre 2014 (c'est-à-dire en excluant l'année 2015 marquée par les attentats ayant pénalisé le secteur), les défaillances d'hôtels sont restées quasi-stables (+0,7%, soit 430 par an en moyenne). C'est inférieur à la croissance de l'ensemble des défaillances, à +1,5% sur la même période. Les emplois détruits dans le cadre de ces défaillances ont, quant à eux, diminué de 19% sur la même période. Une défaillance d'un hôtel en France engendre en moyenne, une perte de 5,8 emplois entre janvier 2012 et décembre 2014. A Paris, on observe même une forte baisse des défaillances (-57% entre 2012 et 2014, voir graphique n°12), bien que le nombre de chambres Airbnb proposées soit passées de 3 000 à 25 000 environ à Paris entre 2012 et octobre 2016 (voir graphique n°13 page 9).

Les attentats marquent une rupture dans la croissance des défaillances des hôteliers parisiens.

Mais si entre 2011 et 2015, les variations annuelles moyennes des prix moyen (+4%), revenus par chambre⁽¹⁶⁾ (+3%) et taux de remplissage des hôtels parisiens (+1%) ont été positives, elles se sont dégradées depuis 2015, c'est-à-dire après les attentats. Le prix moyen des hôtels parisiens a baissé de 4%, le revenu par chambre de 15% et le taux de remplissage de 13% (voir graphique n°14). Les défaillances ont augmenté de 117% chez les hôteliers parisiens. Notons toutefois que l'analyse porte sur un échantillon restreint, donc très volatile (6 à 13 sur un an, voir graphique n°15). Dans le même temps, l'offre Airbnb a doublé (voir graphique n°13).

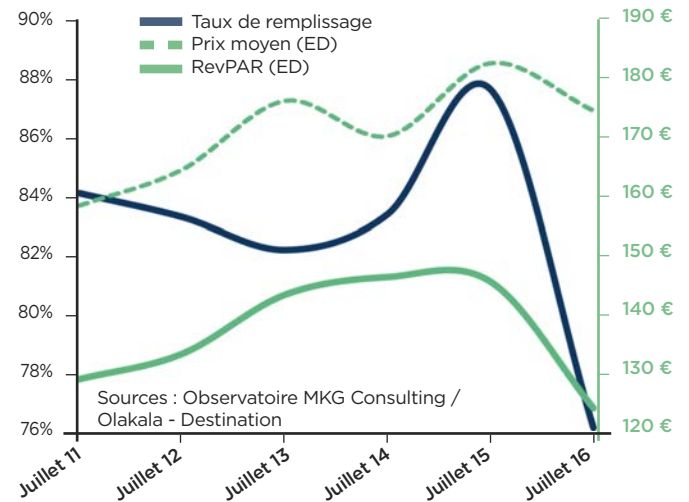
Graphique n°13

Croissance du nombre d'annonces Airbnb à Paris



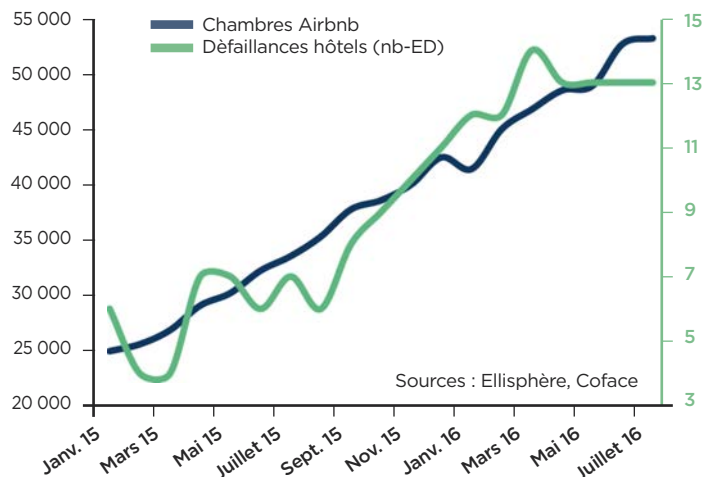
Graphique n°14

Evolution du taux de remplissage et des prix des hôtels à Paris



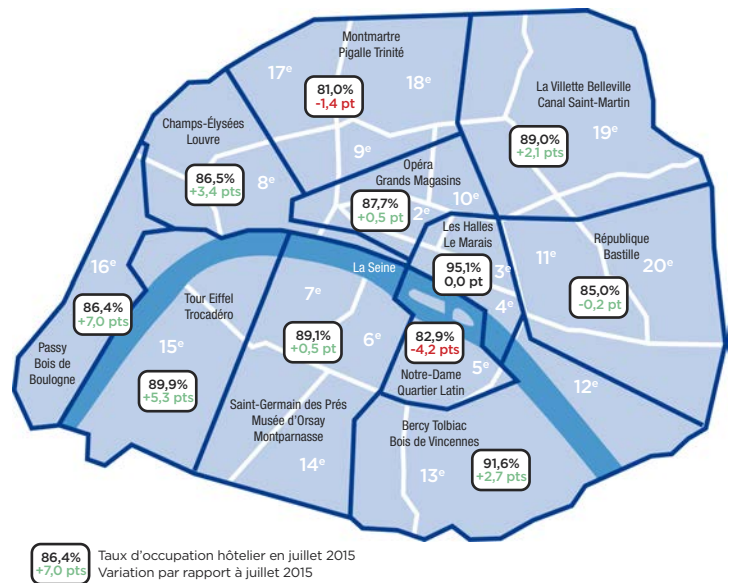
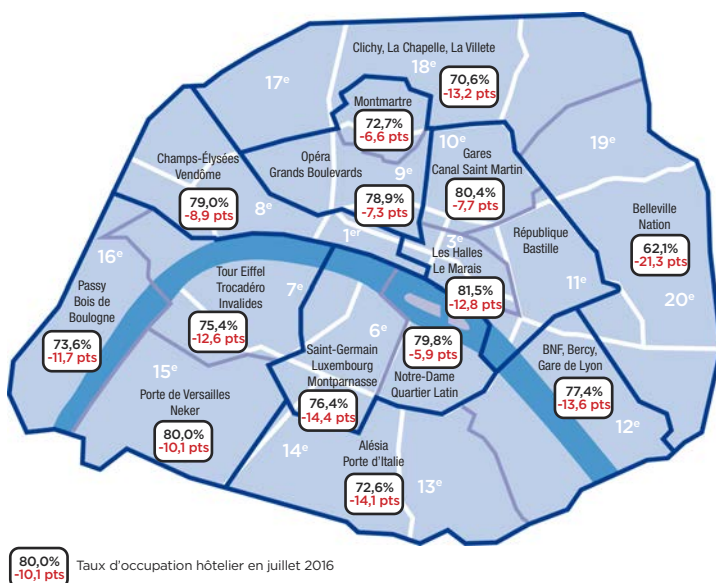
Graphique n°15

Evolution des défaillances des hôtels à Paris, et du nombre de chambre proposé par Airbnb après les attentats de Paris



Cartes 3 et 4 :

Evolution des taux d'occupation hôteliers par zone touristique dans la capitale en juillet 2016 et 2015



(16) Revenu par chambre construite. CA hébergement HT / nombre total de chambres de l'hôtel

3

LES PERSPECTIVES POUR CETTE ÉCONOMIE DÉPENDRONT EN PARTIE DE LA RÉGLEMENTATION

La Commission européenne a délivré, en juin 2016, une liste de recommandations juridiques vis-à-vis de l'économie collaborative afin d'en éviter les dérives. Ces directives tendent vers une réglementation légère de cette branche de l'économie. Néanmoins, en France, la législation autour de l'économie collaborative repose sur une logique ambivalente. D'une part, la législation autour de l'économie collaborative « utile » et non-lucrative (on parle aussi de « co-consommation ») reste souple, à l'image des finances publiques françaises, qui ont décidé de ne pas imposer cette branche⁽¹⁷⁾, et de Blablacar qui s'est vu reconnaître un statut légal par la loi sur la transition énergétique en août 2015. D'autre part, le covoiturage lucratif, tel qu'Uber, est toujours considéré comme une pratique déloyale par une majorité de la classe politique française. En ce sens, la loi Grandguillaume vise à réduire l'offre potentielle que représentent les VTC afin de « pacifier » le marché des taxis et VTC.

Une réglementation plus contraignante ...

POUR AIRBNB

Dans le cadre du projet de loi de financement pour la Sécurité sociale, les revenus complémentaires issus des plateformes collaboratives seront taxés. Chaque loueur de biens immobiliers et mobiliers, générant un revenu dépassant respectivement 23 000€ et 7 720€ sera dans l'obligation de s'inscrire au Régime social des indépendants (RSI) et de payer les charges en conséquence. Une étude⁽¹⁸⁾ estime que 5 % des propriétaires sur Airbnb possèdent 20 % des logements et confirme qu'une partie des loueurs utilise les plateformes collaboratives comme revenu principal.

La loi pour une République numérique (aussi appelée loi Lemaire⁽¹⁹⁾), promulguée en octobre 2016, va obliger Airbnb à surveiller et à sanctionner les hébergeurs qui loueraient leurs résidences principales plus de 120 jours par an⁽²⁰⁾. Au-delà, le propriétaire devra modifier le statut de sa résidence principale en « surface commerciale », plus de 20 000 annonces sur les 50 000 présentes à Paris⁽²¹⁾ seraient concernées en 2016. Pour ce faire, les propriétaires de meublés touristiques déposeront une demande d'autorisation auprès de la municipalité afin d'obtenir « un numéro de déclaration » qu'ils devront faire apparaître dans leurs annonces.

POUR LES VTC

Concernant la législation encadrant Uber, la loi Grandguillaume conduit à augmenter à dix personnes plutôt qu'à deux la capacité de transport des chauffeurs LOTI⁽²²⁾. Ceux-ci pourront obtenir le statut de chauffeurs VTC (beaucoup plus contraignant) à condition qu'ils aient un an d'expérience minimum. Ensuite, l'article 5 de la loi a pour but d'harmoniser les conditions d'accès aux statuts VTC et taxis.

... qui pourrait avoir des conséquences néfastes sur l'économie réelle

AIRBNB

La situation à Paris

La mise en application de la Loi Lemaire, prévue en 2018, devrait représenter un manque à gagner à court terme pour l'économie. Les dépenses directes⁽²³⁾ des voyageurs séjournant en Airbnb à Paris s'élevaient à 980 millions d'euros à fin août 2015 sur un an (0,2% du PIB de l'Île-de-France). Si 40% des loueurs pourraient être visés par des sanctions, le coût d'opportunité pour l'économie parisienne pourrait s'élever à 400 millions d'euros. De surcroît, l'avantage pour les touristes hébergés par les hôtes Airbnb se trouvant notamment dans l'économie qu'ils réalisent (voir graphique n°2 page 2), une partie des dépenses supplémentaires engendrées par le coût d'une chambre d'hôtel (graphique n°7 page 5) ne sera pas consommée. Et ce coût est actuellement estimé à 100 euros par jour (écart entre prix moyen d'une chambre d'hôtel et une chambre Airbnb à Paris).

De plus, 93% des hôtes Airbnb à Paris ne possèdent qu'un logement sur ce site, confirmant l'idée de la mise en place d'un revenu d'appoint. Les 218 millions d'euros de revenus engendrés entre septembre 2014 et août 2015 sont répartis à 30 % pour les dépenses courantes et 20 % pour un loyer ou un remboursement immobilier. Ils sont donc pour partie réinjectés dans l'économie française.

Ainsi, la combinaison de l'effet dépense pour les clients (même combinée à un prix des hôtels qui diminue) et de l'effet revenu sur les hôtes pourrait se traduire par une moindre circulation de monnaie qui aura un impact négatif sur l'activité.

(17) Extrait du Bulletin officiel des finances publiques du 30 août 2016 intitulé « Revenu Global »

(18) Enquête Les Echos Weekend réalisée par Gaël Chareyron (Esilv Paris), Sébastien Jacquot (Eirest-Paris 1) et Saskia Cousin (Canthel-Paris 5)

(19) Le décret d'application devrait être déposé au printemps 2017 pour une mise en œuvre à partir de début 2018.

(20) Cette réforme vise à renforcer la règle initiale des 120 jours promulguée dans la loi Alur de 2014.

(21) Enquête France Inter du 17 juin 2016 intitulé « Airbnb s'accapare le cœur de Paris »

(22) Entre 2009 et 2015, le nombre de chauffeurs LOTI en France est passé de 20 000 à 70 000 d'après l'Observatoire Taxis/VTC

(23) Statista, sources : Airbnb et Asterès

Encadré 3

Evolution de la réglementation étrangère en matière de locations chez l'habitant

Paris entre Londres et San Francisco

Ces derniers mois, Airbnb a fait l'objet de nombreuses réglementations à l'étranger. Ces dernières n'étant pas uniformisées, les sanctions ont un degré de restriction plus ou moins fort. La ville de Londres semble être la moins réticente au développement du géant californien à l'image de la réglementation la plus souple. Pour Paris, la restriction prend deux formes. Avant la mise en application de la loi Lemaire, la réglementation pouvait être considérée comme légère en raison de la règle des 120 jours qui est plus accommodante que celle de Londres. Cependant, après l'instauration de la loi, la réglementation parisienne deviendrait moins souple que chez ses voisins. En effet, le fait

de devoir se déclarer à la mairie pour pouvoir mettre son logement en location sur le site se traduit par une restriction digne de celle de San Francisco. Reste que les incitations, comme nous l'avons montré, n'ont pas toujours les effets escomptés. Pour les plus rigides, les élus New-Yorkais ont annoncé très récemment l'instauration d'une amende dissuasive pouvant aller jusqu'à 7 500\$ pour les utilisateurs ne respectant pas la règle des 30 jours. Pour faire appliquer la loi à San Francisco, et contraindre les loueurs de s'inscrire sur la plateforme officielle de la mairie, la municipalité a prévu de sanctionner directement les plateformes en ligne d'une amende de 1 000\$ par jour et par utilisateur.

Tableau n°2
Différentes réglementations sur Airbnb

Date de la dernière réglementation	Villes	Limite de jours de location pour une résidence principale	Déclaration du logement à la mairie ou sur une plateforme dédiée	Possibilité de louer son logement en entier	Amende restrictive
Avant 2018 Après 2018	Paris	120 jours maximum	Non Oui	Oui	L'utilisateur peut payer jusqu'à 5000€ d'amende
Mai 2015	Londres	90 jours maximum	Non	Oui	Non
Juin-16	San Francisco	90 jours maximum	Oui	Oui	La plateforme doit payer 1000\$ par jour par utilisateur "illégal"
Octobre 2016	New-York	30 jours minimum	Non	Non (oui au-delà de 30 jours)	L'utilisateur peut payer jusqu'à 7500\$ d'amende

POUR LES VTC

L'avantage comparatif d'Uber consiste à relier l'offre à la demande en temps réel. L'évolution de l'offre des taxis étant relativement faible au vu de l'évolution d'acquisition des licences de taxis ces 20 dernières années, une réduction de l'offre Uber se traduirait par un effet revenu positif pour les acteurs restants sur le marché mais négatif pour la demande au travers d'un effet prix, qui serait revu à la hausse.

Le scénario le plus extrême serait une suppression définitive de l'application. De nombreuses villes ont d'ores et déjà banni Uber de l'économie locale à l'image de Hambourg, Düsseldorf et Francfort (en Allemagne). De même, l'Espagne, la Thaïlande et la Corée du Sud ont suspendu ou banni l'application. Les effets de la réglementation à venir entraînent de fortes incertitudes sur l'ampleur de la réduction de l'offre qui aura des conséquences sur l'emploi.

Nous avons formalisé un modèle statistique visant à expliquer l'évolution du taux de chômage en Ile-de-France en fonction de l'évolution de la création de VTC et des défaillances de taxis. Notre échantillon s'étend de janvier 2012 à juin 2016. L'équation estimée par la méthode des moindres carrés est la suivante :

$$\Delta(\text{Ch\^omage}_t) = \alpha + \beta \Delta(\text{Cr\^eation VTC}_t) + \gamma \Delta(\text{D\^e faillances TAXI}_t) + \epsilon_t$$

Tableau n°3
Résultats statistiques de l'estimation par la méthode des moindres carrés

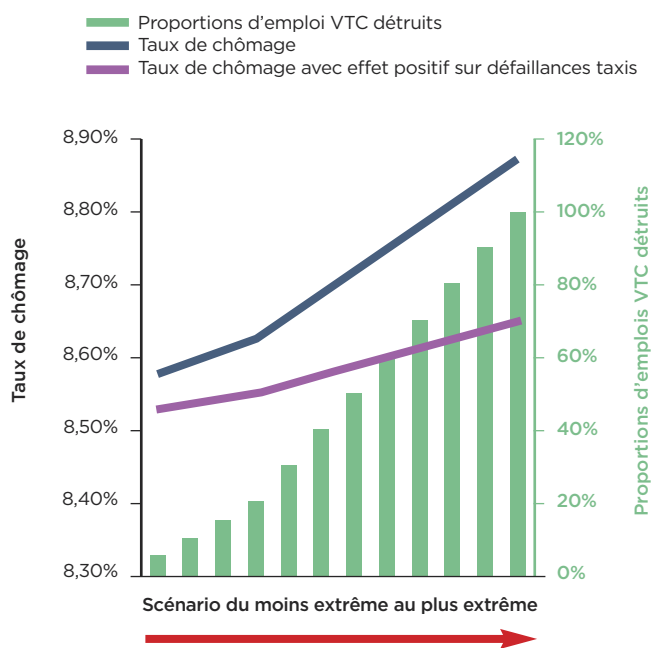
	Coefficient	Ecart-type
α	0,02	0,003
β	-0,03	0,008
γ	0,005	0,002
R^2	0,43	

Le modèle, sans prendre en compte les défaillances de taxis ($\gamma=0$), aboutit à une forte hausse du chômage (voir graphique n°16) qui suivrait une baisse conséquente du nombre de VTC. En incluant les défaillances de taxis dans le modèle, l'effet « perte de VTC » est en partie compensé par une baisse des défaillances de taxis qui pourrait se traduire par une hausse plus modérée du chômage (une perte de 20% des VTC engendre-

rait une baisse théorique de 100% des défaillances taxis et donc une hausse du taux de chômage de 0,15 point contre 0,23 point initialement). Si la réglementation de l'économie collaborative paraît nécessaire afin d'en contrôler les dérives, une politique de réduction de l'offre conduirait donc à une hausse du chômage d'après ce modèle.

Graphique n°16

Evolution du taux de chômage en Ile-de-France en fonction d'un scénario de destruction des emplois VTC



Sources : Insee, Ellispère, Coface

RESERVE

Le présent document reflète l'opinion de la direction de la recherche économique de Coface, à la date de sa rédaction et en fonction des informations disponibles ; il pourra être modifié à tout moment. Les informations, analyses et opinions qu'il contient ont été établies sur la base de multiples sources jugées fiables et sérieuses ; toutefois, Coface ne garantit en aucun cas l'exactitude, l'exhaustivité ou la réalité des données contenues dans le présent document. Les informations, analyses et opinions sont communiquées à titre d'information et ne constituent qu'un complément aux renseignements dont le lecteur dispose par ailleurs. Coface n'a aucune obligation de résultat mais une obligation de moyens et n'assumera aucune responsabilité pour les éventuelles pertes subies par le lecteur découlant de l'utilisation des informations, analyses et opinions contenues dans le présent document. Ce document ainsi que les analyses et opinions qui y sont exprimées appartiennent exclusivement à Coface ; le lecteur est autorisé à les consulter ou les reproduire à des fins d'utilisation interne uniquement sous réserve de porter la mention apparente de Coface et de ne pas altérer ou modifier les données. Toute utilisation, extraction, reproduction à des fins d'utilisation publique ou commerciale est interdite sans l'accord préalable de Coface. Le lecteur est invité à se reporter aux mentions légales présentes sur le site de Coface.

Photo : © Fotolia - Maquette : Les éditions stratégiques

COFACE SA

1, place Costes et Bellonte
92270 Bois-Colombes
France
www.coface.com