

Politiques de transport localisation des firmes et lien emploi/logement

Le cas du Grand Paris

La question de la localisation dans l'espace de l'activité économique et celle, conjointe, de la rente foncière, sont parmi les plus anciennes et les plus difficiles de la science économique, étudiées par Adam Smith, Ricardo, Chamberlain et dont les travaux fondateurs ont inspirés les modèles d'Alonso et de Muth. Deux évolutions récentes de l'analyse économique, l'analyse empirique basée sur les contrefactuels, et la théorie des marchés frictionnels, nous permettront de revisiter ces questions et d'aborder la localisation des entreprises en fonction des nouveaux investissements en infrastructure d'une part, la question du bouclage entre loyers et salaires avec des conséquences sur la localisation de l'emploi et les déterminants du taux d'emploi et de chômage dans l'espace urbain.

Membres du projet :

Pierre-Henri BONO



Bono est chercheur au LIEPP et directeur des projets du LIEPP portant sur le Grand Paris. Il est économètre spécialisé dans l'évaluation des politiques publiques

dans le domaine du logement. Ses recherches l'ont mené à évaluer différentes politiques publiques françaises comme l'article 55 de la loi SRU ou encore l'impact sur le foncier des dispositifs fiscaux d'incitation au logement locatif privé.

Etienne WASMER



Wasmer est co-directeur du LIEPP et professeur au département d'économie. Il est spécialisé dans l'économie du travail, la théorie de la prospection d'emploi, les discriminations et le capital humain.

Ses activités de recherche l'ont amené à rendre de nombreux rapports d'évaluation de politiques ou de projets publics, notamment au Conseil d'Analyse auprès du Premier Ministre ou au Ministre de l'Emploi dans le cadre de son mandat d'expert indépendant sur le SMIC.

Résumé

La Société du Grand Paris a lancé une série de travaux académiques visant à éclairer les investissements en infrastructures publiques sur la période 2012-2019 (22,6 Mds d'euros).

Dans ce cadre, le LIEPP a obtenu un budget de recherche pour examiner deux questions : la localisation des entreprises d'une part ; le lien entre logement, emplois et rente foncière d'autre part. Ces travaux ont débuté au printemps 2014 et dureront trois ans. Les membres de cette équipe sont : Thierry Mayer (président du comité scientifique – Sciences Po), Lorianne Py (Banque de France), Alain Trannoy (AMSE/EHESS) et Rodolphe Desbordes, (Université de Strathclyde)

Le projet de recherche liant le Liepp et la société du Grand Paris est double. D'un côté il est destiné à fournir une modélisation intégrée du marché du travail et de l'implantation des entreprises dans un contexte de prix du foncier endogène, avec des frictions sur les différents marchés considérés comme imparfaits, une interaction d'équilibre général et une politique de transports, et de tester les relations d'équilibre pour ensuite calibrer une maquette de la région Île-de-France.

Le second volet porte sur les localisations d'entreprises internationales en réponse à des chocs d'infrastructure urbaine. Grâce à la constitution d'une base de données géographiques et géophysiques à un niveau extrêmement fin, nous serons en mesure, par des méthodes instrumentales, de surmonter les problèmes d'endogénéité des choix de localisation des entreprises.

Phase 1 : décrire les contraintes spatiales

Quelles sont les contraintes physiques qui empêchent la libre installation des résidents et des entreprises? Le croisement de multiples zones prioritaires (zones à risque, zones de protection écologique) conduit à une forte diminution de l'espace foncier disponible en Ile-de-France, comme représenté sur la carte de la figure 2 ci-dessous.

L'aménagement urbain ne peut donc se faire aussi simplement qu'on le souhaiterait. Par ailleurs, les réseaux d'infrastructure urbaine et ferroviaires, représentés sur la carte de la figure 1, montrent l'enjeu du Grand Paris, la construction de lignes transversales qui permettront d'échapper à la centralisation du réseau et d'aller vers une multipolarité des infrastructures de transport.

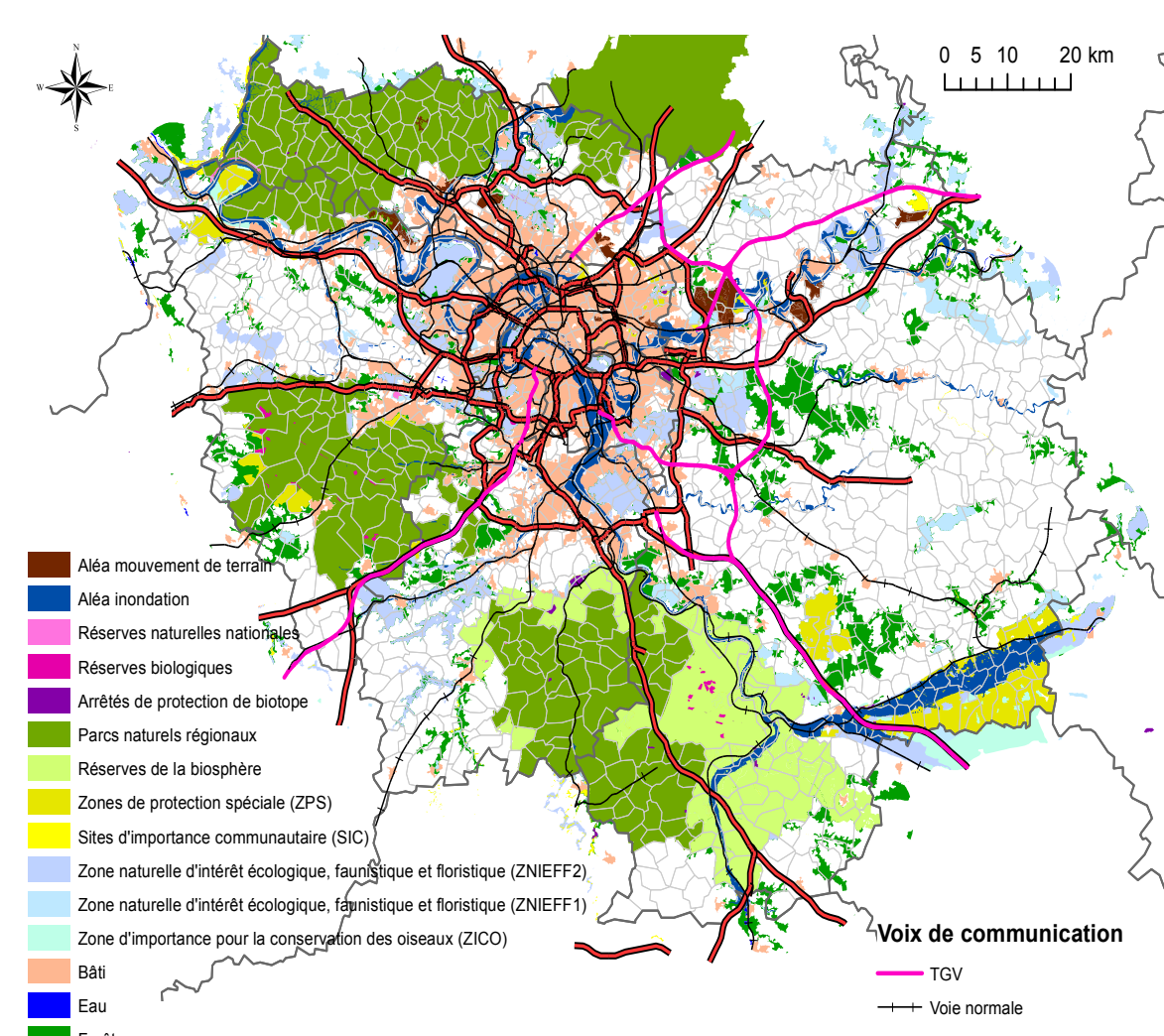


Figure 2 : La contrainte foncière

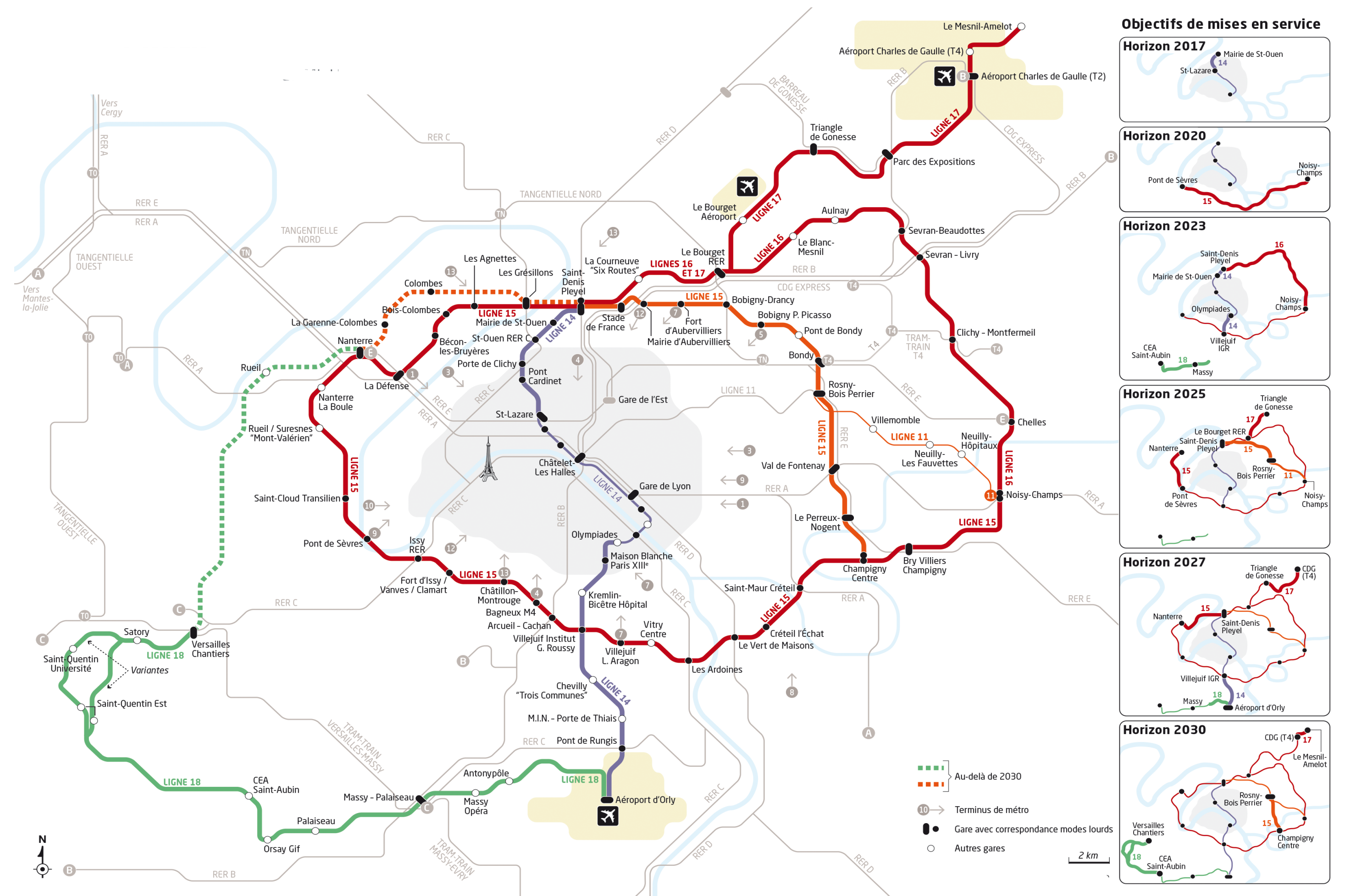


Figure 1 : Le Grand Paris Express

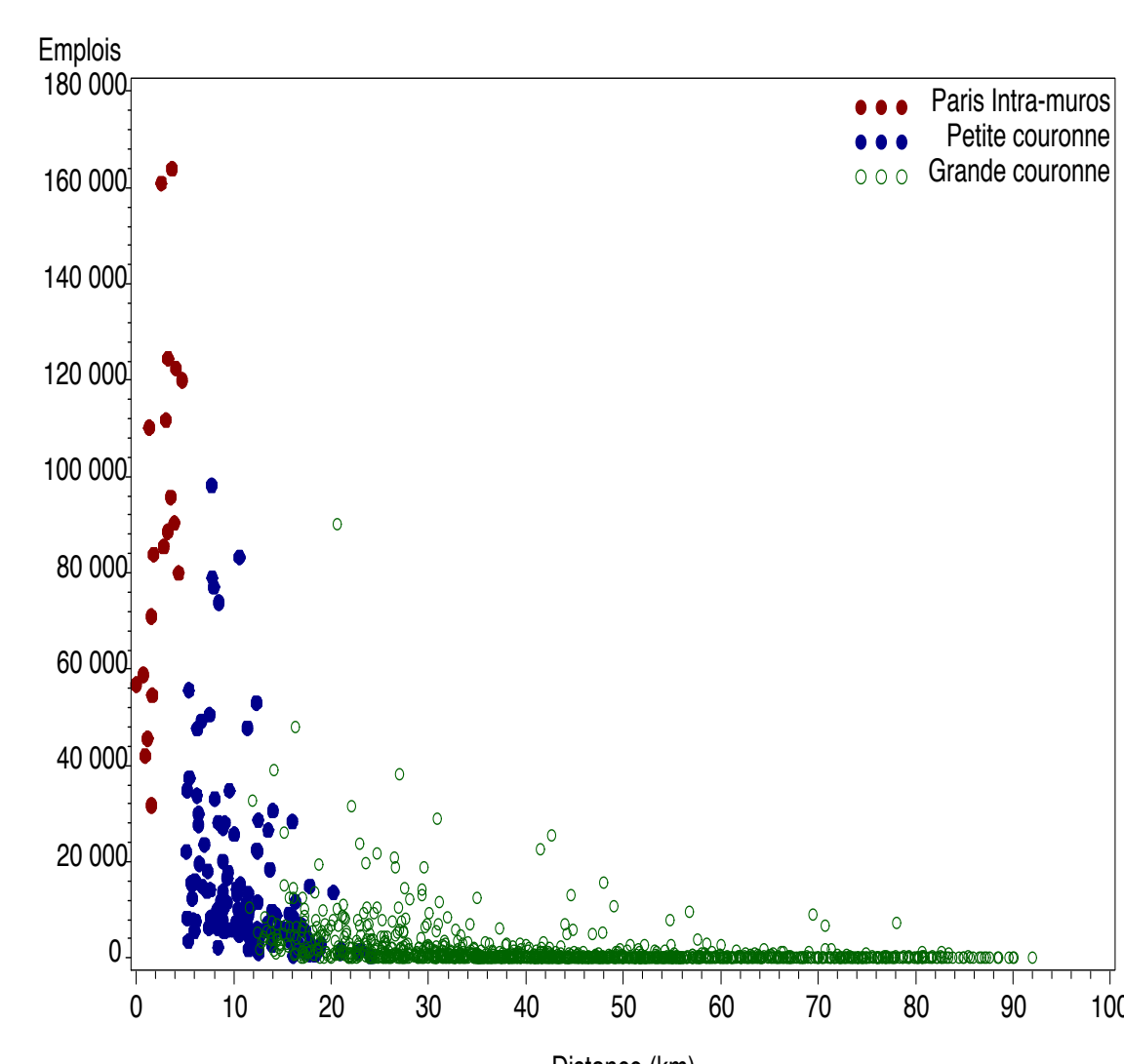


Figure 3 : Emplois et distance au centre

Phase 2 : représenter l'économie dans son environnement spatial

La centralisation des réseaux de transports conduit inévitablement à renforcer la polarisation des emplois et augmenter les phénomènes de congestion. La figure 3 montre les emplois et leur considérable accumulation au centre, là où l'espace disponible est le plus rare et partant, le plus cher.

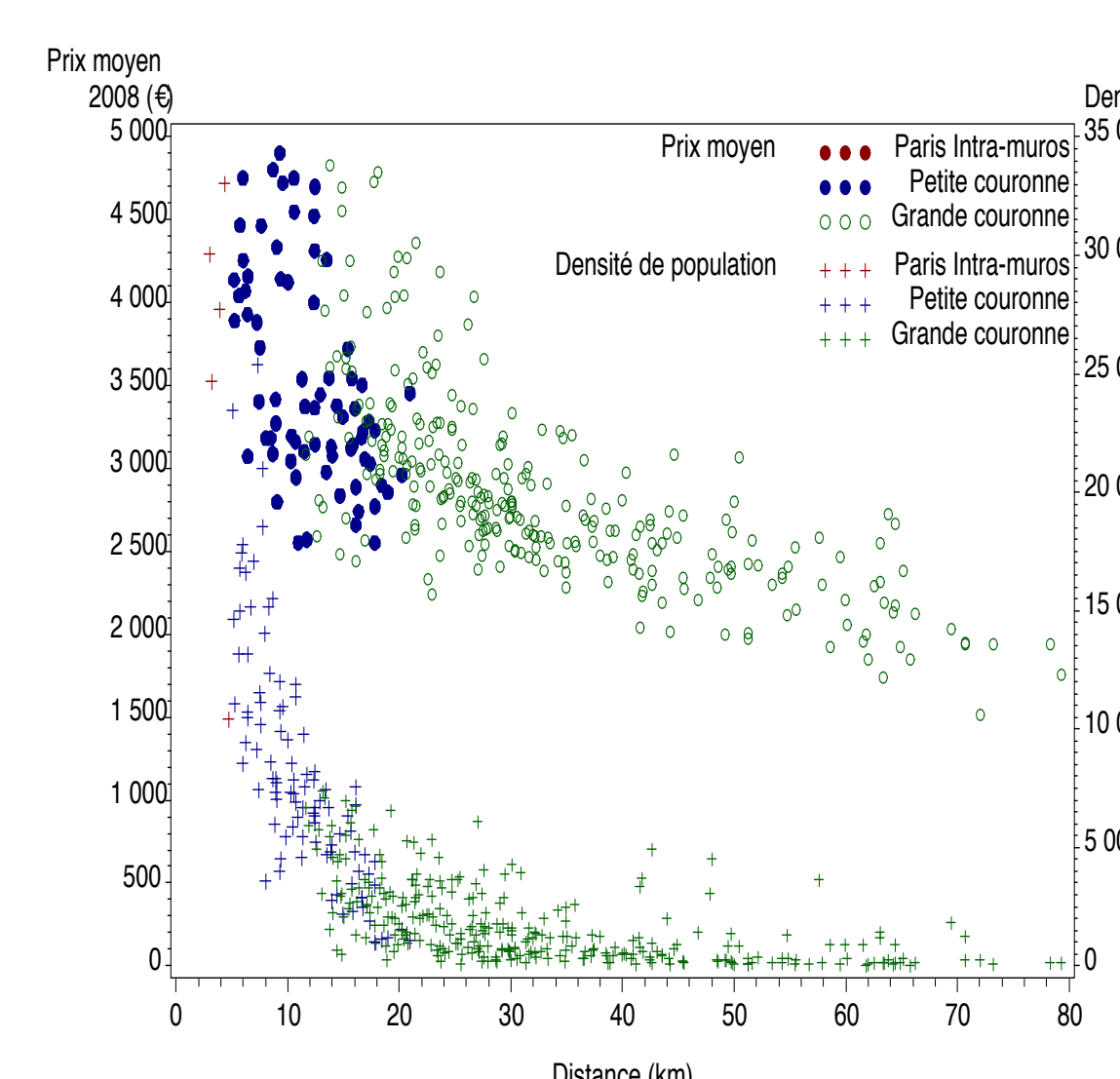


Figure 4 : Densité de population et prix

Phase 3 : modéliser puis détailler des scénarii de prédiction

La démarche de modélisation s'appuiera sur deux régularités fondamentales des cartographies précédentes : d'une part, la modélisation sera globalement mono-centrique, au moins dans une première étape de calibration d'un modèle de rente foncière; d'autre part, les principaux ratios de cette économie stylisée seront iso-élastiques dans l'espace, c'est-à-dire qu'une augmentation de 1% de l'éloignement au centre aura un impact constant sur le pourcentage de variation des prix, des quantités, de la densité que l'on soit à 10 km ou à 50 km du centre. C'est à nouveau l'enseignement des données (Figure 4).

Notre modèle aura alors pour but de prédire l'impact relatif des différentes forces en présence, et de confronter ses résultats à la littérature d'économie urbaine, mais aussi de réunir un groupe de travail pluri-disciplinaire afin de vérifier ou d'invalidier les conclusions à la lumière d'autres approches, en particulier les modèles de simulation LUTI (Land Use Transport Interaction) dont l'objectif est de modéliser les interactions entre les systèmes de transports et l'occupation des sols.

* Ce projet bénéficie du soutien apporté par l'ANR et l'État au titre du programme d'Investissements d'avenir. (ANR-11-LABX-0091 & ANR-11-IDEX-0005-02)