

# ÉTUDIER LES INTERACTIONS ENTRE LE MARCHÉ DU TRAVAIL ET LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

## Responsables du projet :

### Guillaume CHAPELLE

Guillaume est Professeur Assistant à l'Université de Cergy-Pontoise où ses recherches portent principalement sur l'économie urbaine, l'économie du logement et l'évaluation des politiques publiques.

### Jean-Benoît EYMEOD

Titulaire d'un doctorat en économie de Sciences Po, Jean-Benoît est économiste à la Banque de France. Ses sujets de recherche sont l'économie du travail, l'économie urbaine et l'utilisation des données massives.

### Julien PASCAL

Titulaire d'un doctorat en économie de Sciences Po, Julien est économiste à la Banque Centrale du duché du Luxembourg. Il est spécialiste de l'économie du travail et a réalisé plusieurs études sur le fonctionnement des marchés immobiliers.

### Morgan UBEDA

Ayant effectué une thèse en économie urbaine à l'Université de Lyon sous la direction de Pierre Philippe Combes, Morgan est post doctorant au LIEPP et spécialiste de la modélisation économétrique du fonctionnement des agglomérations.

Le LIEPP et la Société du Grand Paris ont signé un nouvel accord visant à approfondir les résultats d'une étude précédente (Bono et al. 2017). Dans ce nouveau volet de l'étude, deux dimensions seront approfondies. Une première partie visera à comprendre comment l'amélioration des infrastructures de transport peut diminuer le salaire de réserve des salariés et ainsi augmenter l'offre de travail. Ces résultats seront ensuite combinés dans un modèle plus global afin de mesurer l'effet net d'une infrastructure telle que le Grand Paris Express à la fois sur l'offre et la demande de travail. La seconde partie visera à étudier la dynamique des villes afin de comprendre comment l'élasticité de l'offre de logement influera sur les dynamiques de croissances urbaines générées par ces nouvelles infrastructures de transport.

## Contexte

### Le Grand Paris Express

La puissance publique a entrepris de créer un ambitieux réseau de transport, le Grand Paris Express (GPE) qui relierait les nouveaux pôles économiques, les aéroports, les gares de TGV et le centre de l'agglomération parisienne.

### Impact attendu sur le marché de l'emploi

D'un point de vue économique, le GPE devrait favoriser les économies d'agglomération et donc la productivité des entreprises en accentuant la concentration des agents économiques sur le territoire. Il devrait également réduire le salaire de réserve des travailleurs en réduisant leurs coûts de transport. Ainsi, le GPE pourrait améliorer le fonctionnement du marché du travail et générer de nouveaux emplois. L'impact de l'amélioration des infrastructures de transport et la baisse des coûts de transport sur la demande de travail et la productivité des entreprises a fait l'objet du précédent rapport. En revanche leur impact sur l'offre de travail émanant des salariés est moins connu. Il est également difficile d'anticiper la manière avec laquelle ces deux effets peuvent se conjuguer.

### Le défi du logement

Par ailleurs, si une amélioration des infrastructures de transport peut se traduire par un regain d'attractivité de la ville et une croissance de sa population, ces dynamiques peuvent être freinées par une augmentation des prix de l'immobilier. Ainsi, la capacité du GPE à stimuler la croissance d'une agglomération telle que l'Île de France dépend également de l'élasticité de l'offre de logement. Cette étude vise à approfondir nos connaissances sur l'élasticité de l'offre de logement francilien afin d'en déduire les implications sur les effets attendus du GPE.

## Comprendre l'impact du GPE sur l'offre de travail

Dans ce nouveau volet, il s'agira d'endogénéiser le salaire de réserve des travailleurs afin que leur décision de travailler dépende des coûts de transport. Deux approches seront poursuivies :

D'une part, l'expérience naturelle étudiée dans Pascal (2021) offre à la fois une source d'identification et un cadre théorique afin de comprendre la réponse des salariés à une diminution des coûts de transport. Nous étendrons donc ce modèle au cas du GPE.

D'autre part, il s'agira d'intégrer dans le modèle d'équilibre urbain développé dans Ubeda (2021) la décision des travailleurs de travailler en fonction des caractéristiques de leur lieu de vie. L'intégration de cette décision dans un modèle urbain plus standard permettra de modéliser l'impact net d'une baisse des coûts de transport sur l'agglomération sur l'emploi en prenant à la fois en compte son impact sur les entreprises et donc l'offre de travail et sur le salaire de réserve des salariés et donc sur la demande de travail.

## Estimer l'élasticité de l'offre de logement francilien et modéliser les dynamiques de transition

Le modèle développé dans Chapelle, Wasmer et Bono (2021) avait mis en lumière le fait que l'impact sur l'emploi d'une infrastructure telle que le GPE dépendait crucialement de la réaction du marché du logement à l'amélioration de son attractivité. Dans cette étude nous poursuivrons les estimations menées par Chapelle et Eyméoud (2018) afin d'estimer l'élasticité de l'offre de logement de la région francilienne. Ces estimations seront par la suite intégrées dans un modèle de stock flow afin de comprendre et de simuler les dynamiques de transition.

## Références

- Bono, Pierre-Henri, Guillaume Chapelle, Camille Urvoy, Florian Oswald et Etienne Wasmer. 2017. *Impact du Grand Paris Express sur le marché du travail et le marché du logement*. Rapport technique.
- Chapelle, Guillaume, et Jean-Benoit Eyméoud. 2018. *The housing supply elasticity and the cost of agglomeration*. Rapport technique. mimeo.
- Chapelle, Guillaume, Etienne Wasmer et Pierre-Henri Bono. 2021. "An urban labor market with frictional housing markets: theory and an application to the Paris urban area". *Journal of Economic Geography* 21 (1) : 97-126.
- Pascal, Julien. 2021. "Spatial equilibrium and commuting costs". *Sciences Po mimeo*.
- Ubeda, Morgan. 2021. "Local Amenities, Commuting Costs and Income Disparities Within Cities". GATE, Université de Lyon, mimeo.