

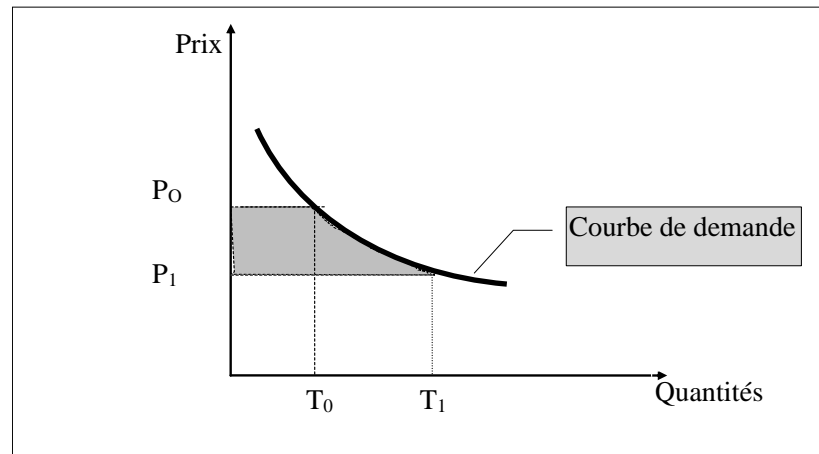
ACB des investissements: la place des externalités d'agglomération

Emile Quinet

PSE –Ecole des ponts ParisTech

L'ACB de base

- Le résultat fondamental :
Surplus collectif = Quantité * (Prix avant - Prix après)



- Autrement dit, en termes de résultat global :
Analyse partielle \equiv Analyse générale

1^{ère} limite:

Pas d'information sur la répartition des effets

- les bénéficiaires finaux, les changements de localisations
- nécessite d'aller au-delà du marché où se produit le changement initial, de décrire toutes les propagations de la transformation initiale

2^{ème} limite:

Pas valable pour les
changements non marginaux

- Par exemple pour les grands projets et programmes

3^{ème} limite:

Il ne faut pas d'imperfections de marché

- Depuis longtemps reconnues et intégrées pour les externalités de congestion et d'environnement
- Les autres concernent –entre autres-:
 - Les imperfections des taxes (coût d'opportunité et prix; coût des fonds publics)
 - La concurrence imparfaite en général, du marché du travail
 - La croissance endogène
 - **Les externalités d'agglomération**
 - La concurrence spatiale et la localisation
 - La NEG : rendements croissants, concurrence monopolistique associée au gout pour la diversité, mobilité des facteurs.

Comment dépasser ces limites?

Trois réponses entrelacées

Première réponse :

Les coefficients correcteurs

- Pour traiter les imperfections de marché
 - COFP
 - Indice de Lerner
 - Elasticités de la productivité à la densité (réelle/apparente?)
 -
- Ne suffisent pas à traiter les externalités d'agglomération car :
 - ne donnent pas la répartition spatiale
- D'où déduit-on l'élasticité de la productivité à la densité?
- (accessoirement, ne donnent pas la répartition des bénéficiaires)

Deuxième réponse :

Modèles spatiaux

- Pour
 - identifier les bénéficiaires/perdants
 - Intégrer certaines imperfections de marché
 - Identifier la répartition spatiale et les changements de densité
- Différentes catégories:
 - Urbains et non urbains
 - Intègrent ou non le marché foncier, détaillent ou non les rétroactions transport activité économique (LUTI ou SGEM)
 - Equilibre général ou simulation
 - Petite ou grande taille
 - Mobilité des facteurs ou non
 - modélisent ou non des imperfections de marché
 - Concurrence imparfaite (Cournot ou monopolistique)
 - Externalité d'agglomération
 - Croissance endogène
 - Imperfections du marché du travail

Deuxième réponse :

Modèles spatiaux

- Arguments contre:
 - Boite noire
 - Difficiles à estimer: délais, coûts; l'estimation est un calage et non un calibrage statistique
- Arguments pour:
 - Ils existent.... chez nos voisins
 - C'est la seule voie pour évaluer :
 - les grands projets non marginaux
 - les bénéficiaires,
 - Les effets spatiaux
 - C'est donc un ingrédient indispensable pour estimer les externalités d'agglomération

Deuxième réponse :

Modèles spatiaux

- La situation en France
 - Des modèles urbains existants (province) ou en cours (Ile de France)
 - Pas de modèle interurbain
- Propositions:
 - Faire le tour des modèles urbains déjà mis au point ou en cours:
 - En province (notamment études Predit)
 - Grand Paris (études en cours)
 - Expertiser les modèles interrégionaux existants sur le marché dans la perspective d'en implanter un ou deux
- Mais :
 - Les modèles ne prennent pas en compte tous les mécanismes
 - Les grands modèles sont en eux-mêmes peu aptes au calibrage de ces mécanismes, qui sont plutôt des inputs pour eux.

Troisième réponse :

retour aux mécanismes de base

- Pour :
 - Estimer les coefficients correcteurs
 - Evaluer les conséquences des imperfections non prises en compte dans les modèles
- Analysés à travers:
 - Des modèles très simplifiés mettant en vedette un mécanisme,
 - Des relations isolées ...
 - ... Estimés par des voies statistiques rigoureuses
- C'est ainsi qu'on peut estimer les élasticités de densité
- Proposition :
 - Faire un recensement et une synthèse critique des études économétriques relatives aux effets des transports sur la localisation et le développement

En guise de conclusion

- /Résultats d'un examen rapide/conjectures/ issus des études économétriques sur l'effet des infrastructures de transports:
 - Plusieurs mécanismes impactent directement le niveau d'activité:
 - Croissance endogène, externalités d'agglomérations, concurrence imparfaite (NEG), imperfection du marché du travail, ...
 - Ils se recouvrent au moins partiellement
 - Les externalités d'agglomérations sont les mieux estimés et ont des intersections fortes avec les autres: constituent une évaluation a minima solide
 - Les effets des infrastructures sur la localisation sont très divers selon le type d'infrastructure, l'échelle géographique, la mobilité des facteurs,
 - Etalement ou concentration, polarisation ou non, densification ou non, effet positif ou négatif sur l'activité économique
 - Un de leur driver essentiel est la variation d'accessibilité