

Métropoles, disparités régionales et infrastructures de transport

Jacques-François Thisse

PIB par habitant en PPS (NUTS3 regions in 2011)



L'agglomération parisienne, avec **10,3** millions d'habitants, produit **30%** du PIB français, mais **22%** du revenu disponible

Le **Grand Londres** produit **23%** du PIB du Royaume-Uni mais sa part dans le revenu disponible est de **16.7%**

La région NUTS-2 de **Bruxelles-Capitale** produit **20.6%** du PIB de la Belgique reçoit seulement **10.3%** du revenu disponible

Etant donné la baisse continue des **coûts de transport**, combinée au **déclin du protectionnisme** et, plus récemment, à la quasi-disparition des **coûts de communication**, il est tentant de penser que nous vivons dans un **espace indifférencié**

Mais, si l'importance de la proximité a considérablement diminuée pour certaines activités, cela ne signifie pas que distance et localisation ne jouent plus aucun rôle dans la vie économique

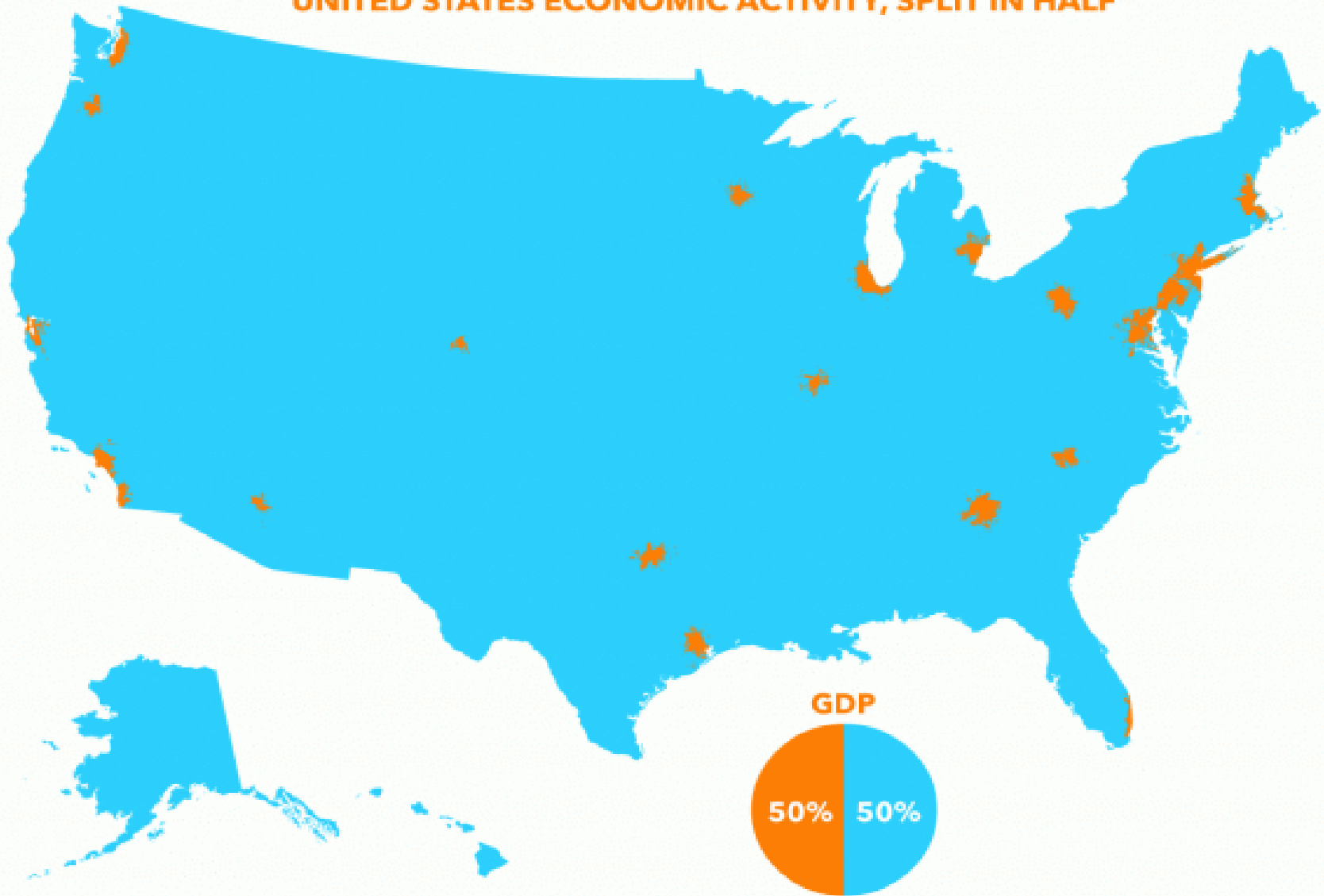
La première loi de l'économie géographique:

si de nombreuses activités sont libres de s'implanter presque partout, très peu d'activités sont disponibles presque partout.

Rendements d'échelle

- Rendements internes aux entreprises
- Rendements *externes*
(économies d'agglomération)

UNITED STATES ECONOMIC ACTIVITY, SPLIT IN HALF



Handwritten signature

La seconde loi de l'économie géographique :

tout dépend de tout mais ce qui se passe près de nous est souvent plus important que ce qui se passe loin de nous

L'équation de gravité (gravitation)

$$X_{rs} = G \frac{\gamma_r^{\alpha} \gamma_s^{\beta}}{d_{rs}^{\delta}}$$

δ est légèrement inférieur à 1

La distribution spatiale des activités est le résultat d'un arbitrage entre différents types d'économies d'échelle et des coûts liés à la mobilité des personnes, des biens et de l'information.

Plan

-  **L'urbain**
 - Pourquoi les villes sont importantes
 - Navettes et logement
 - Congestion and politiques de transport
- **Le régional**
 - Les facteurs du développement régional
 - Politiques interrégionales de transport

En France, la rémunération annuelle d'un salarié francilien à temps plein du secteur privé est supérieure de **24%** à la moyenne du reste de la France

L'écart entre Paris et Lyon ou Marseille tombe à **15%**, mais il monte à **35%** entre Paris et les villes moyennes, et à **60%** entre Paris et les zones à dominante rurale

L'impact de la densité des emplois

“économies de densité”

$$\log \text{ salaire} = \alpha + \beta \log \text{ empden} + \varepsilon$$

β varie de 3 à 10%

L'élasticité de la productivité du travail à la densité des emplois varie dans une fourchette de 0,02 à 0,036

Si on double la densité des emplois, la productivité du travail augmente de 1,4 à 2,5%

Economies d'agglomération

- **Sharing (partage)**
- **Matching (appariement)**
- **Learning (apprentissage)**

Les différentes composantes de la connaissance

“We can know more than
we can tell.” (M. Polanyi, 1967)

Spillovers (effets de débordement)
seraient plus profitables pour les
qualifiés

L'offre mondiale de sol excède sa demande

- Dès lors, le prix du sol devrait être nul... mais ce n'est pas ce que l'on observe.
- Mais alors qu'est-ce que ce prix mesure ?

Du fait de la concurrence pour certains localisations, la **rente foncière capitalise** les avantages et les désavantages d'un site au sein de la ville (la proximité du lieu de travail ou d'une station de métro)

**Pourquoi le logement est-il plus
cher dans les grandes villes ?**

**Parce que le besoin de proximité
reste important**

**sinon les entreprises et les
ménages ne payeraient pas des
loyers aussi élevés**

Le prix du sol dans les grandes villes montre que la proximité physique reste importante pour un certain nombre d'activités

en particulier, pour ce qui est de l'échange d'informations tacites

La réglementation excessive de l'affectation des sols et du marché du logement, le blocage des loyers et la surprotection des locataires créent un rationnement artificiel et favorisent une augmentation du prix du logement

**L'offre de logement à
des prix abordables aux
jeunes ménages est
fondamentale pour le futur
des grandes villes**

Les coûts de déplacement domicile-lieu de travail

Un habitant de l'Ile de France
dépense en moyenne **un mois de
travail** par an, tandis qu'un
résident de Manhattan
y consacre entre **3 et 7 semaines**
de travail

Déplacements urbains

Coûts externes	Coûts en euro cents	
	Voiture (par passager- kilomètre)	Transports publics (par véhicule- kilomètre)
Coûts climatique	0.8	2.1 (bus)
Coûts environnementaux	4.3	21.4 (bus)
Coûts des accidents	0.3	
Coûts de la congestion	0.6 to 242	0 to 576 (bus)
Frais d'entretien des infrastructures	0.8	2.7 (bus)

- Dans les villes européennes, la voiture est le mode de transport dominant (70%)
- Mais la part des transports publics augmente dans les grandes villes

Néanmoins...



Que faire ?

Tarification en fonction de la **densité** du trafic

Tarification **en pointe** pour les transports en commun

Des taxes carbonees en accord avec les autres secteurs

Le besoin de nouvelles infrastructures

1. Les métropoles urbaines sont confrontées à une congestion croissante
2. L'offre de nouvelles infrastructures de transport ne résout pas nécessairement les problèmes posés par la congestion si elle n'est pas accompagnée d'une politique tarifaire appropriée des différents modes de transport

Mais surtout...

Tenir compte du fait que les marchés locaux du **travail**, du **logement** et des **transports** sont intimement reliés au sein des grandes villes (équilibre général)

et enfin

**il ne faut pas oublier que les
coûts du logement et des
navettes sont beaucoup plus
faibles dans les villes petites et
moyennes que dans les
métropoles**

Plan

- **L'urbain**

- Pourquoi les villes sont importantes
- Navettes et logement
- Congestion and politiques de transports

-  **Le régional**

- Les facteurs du développement régional
- Quelles politiques interrégionales de transport

NEG : alors que les inégalités spatiales sont souvent perçues comme des “déséquilibres temporaires”, ce sont souvent des équilibres **stables** caractérisés par des **différences importantes et durables** dans les revenus primaires et l’emploi

La force d'agglomération réside dans la recherche d'une meilleure **accessibilité** aux grands marchés, alors que la **force de dispersion** tient à la **concurrence croissante** entre les entreprises

Le potentiel marchand

$$\text{MP}_r \equiv \sum_s \frac{Y_s}{d_{rs}}$$

Les analyses empiriques montrent que les entreprises sont attirées par les grands marchés (effet de **taille**) où les niveaux d'emploi, mais aussi les salaires, sont plus élevés

NEG : la **baisse** des coûts de transport favorise une **concentration géographique** croissante des activités au niveau interrégional

Le capital humain

Les disparités régionales sont dans une large mesure le reflet de différences entre travailleurs

France: 50% des inégalités spatiales sont expliquées par la distribution géographique du capital humain

Arbitrage entre équité spatiale et efficacité globale ?

Si certaines villes et régions sont riches, il est évident que d'autres le sont moins. Dès lors, la recherche de l'équité spatiale semble être un objectif raisonnable des politiques régionales

Il ne faut pas confondre **équité spatiale** et **équité interpersonnelle**

1. Quand on aide les **régions pauvres**, on aide aussi les **habitants riches** de ces régions, alors que l'on n'aide pas les **habitants pauvres** des **régions riches**

2. L'**acceptabilité politique** de la redistribution interrégionale est de plus en plus contestée

Politiques de transport

- *Les objectifs :*
 - (i) faciliter le commerce
 - (ii) promouvoir le développement régional

30 TEN-T projets prioritaires



- Meilleure tarification des flux de marchandises
- 41% du transport de marchandises se font par le rail aux USA, pour seulement 11% dans l'EU
- La multiplicité des infrastructures annule leur impact potentiel sur les décisions de localisation

- *Sélection des projets d'investissement*
 - Parmi les 30 projets TEN-T de 2005 (300 milliards d'euros), seuls15 passent le test d'une analyse coûts-bénéfices
 - Investissements massifs en TGV, mais de nombreux projets n'atteindront jamais les 10 millions de passagers nécessaires pour justifier ces nouvelles infrastructures
- *Comment évaluer les effets de croissance sur les régions défavorisées ?*
 - Les principaux bénéficiaires sont souvent les régions les plus riches

Ce qu'il ne faut pas faire

- Eviter les politiques de saupoudrage : la Wallonie va dépenser **1** milliard pour financer **438** projets
- On dépense beaucoup trop en matière d'infrastructures comme les TGV ou les autoroutes

Ce qu'il faut faire

1. Améliorer l'efficacité des dépenses publics en **capital humain** et **infrastructures**
2. Mener des politiques du **logement** plus dynamiques
3. Les politiques en matière d'emploi ignorent trop souvent le **contexte urbain** dans lequel de nombreux emplois sont créés

4. Tenir compte des relations entre les marchés locaux du travail et l'offre de transport et de logement

5. Mener des politiques tarifaires visant à une plus grande efficacité en matière de transport privé et public

Merci pour votre attention