

Économie dans la ville : Conférence

SciencesPo - Semestre de printemps 2019
P. Cusson, C. Gostner, L. Galiana et A. Lion

1 Objectifs et organisation de la conférence

Cette conférence vise à vous familiariser avec les modèles d'économie régionale et urbaine présentés dans le cours de Frédéric Gilli, et à vous initier aux analyses économiques et économétriques. Pour cela, chaque séance s'organise autour d'une question centrale de l'économie géographique et tente d'y répondre en confrontant théorie économique et faits empiriques (statistiques descriptives, tests empiriques de modèles théoriques et évaluation de politiques publiques).

Chaque séance devra être préparée par la lecture d'un article de recherche en économie (en gras dans les références de lecture) qui sera présenté par un groupe d'étudiants pendant le cours. En outre, un dossier mobilisant la littérature économique existante et/ou des techniques statistiques et cartographiques devra être préparé par groupe d'étudiants durant le semestre et remis lors de la dernière séance.

2 Modalités d'évaluation

Validation du module Economie dans la ville

La note finale se décompose entre :

- 60% pour la note de conférence
- 40% pour la note de cours magistral

Décomposition de la note de conférence

Galop d'essai : 40% de la note de conférence

Le galop d'essai consiste en une dissertation de deux heures. Il permet de tester la capacité des étudiants à répondre à une question concrète d'économie régionale ou urbaine grâce à des éléments de théorie économique et des éléments empiriques, et de préparer à l'examen final.

Dossiers : 40% de la note de conférence

Les dossiers doivent être préparés par groupes de 3 élèves. Il s'agit de mobiliser la littérature économique et/ou des techniques statistiques et cartographiques afin de répondre à une question d'économie géographique (6 pages maximum). Les thèmes des dossiers devront être choisis par les étudiants d'ici le milieu du semestre et être rendus au plus tard la veille de la dernière séance.

Note de participation : 20% de la note de conférence

Une note sera attribuée sur la base de la participation active au cours, et en particulier de deux éléments :

- Plusieurs références d'articles de recherche en économie vous sont données pour chaque séance, parmi lesquelles un papier central mis en évidence en gras. A chaque séance, un groupe d'élèves devra présenter ce papier (15 minutes).
- Lors de l'avant-dernière séance aura lieu un test de connaissance (sous forme d'un QCM et de questions ouvertes).

3 Déroulement de la conférence

Introduction

Séance 1 Introduction à l'économie géographique et aux méthodes empiriques

Contenu de la séance :

Cette séance d'introduction présentera les enjeux théoriques et empiriques de l'économie géographique. Elle sera l'occasion de rappels notamment sur la régression linéaire et le rapport entre causalité et corrélation, nécessaires à la bonne compréhension des articles économiques qui seront étudiés durant le semestre.

Référence :

M. Crozet et M. Lafourcade. La nouvelle économie géographique. Repères. La Découverte, 2010 (Introduction)

P.-P. Combes, T. Mayer et J.-F. Thisse. *Economie géographique : l'intégration des régions et des nations*. Economica, 2006 (Introduction)

D. Card et A. B. Krueger. Minimum wages and employment : a case study of the fast-food industry in New Jersey and Pennsylvania. *American Economic Review*, pages 772–793, septembre 1994

D. Brownstone et T. F. Golob. The impact of residential density on vehicle usage and energy consumption. *Journal of Urban Economics*, 65(1):91–98, 2009

Séance 2 Introduction à l'économie publique et à l'évaluation socio-économique des projets d'investissement publics

Contenu de la séance :

L'objectif de cette séance est de présenter l'apport de l'économie à la décision en matière de politiques publiques. Après avoir brièvement rappelé les justifications théoriques à l'intervention publique dans l'économie, ainsi que ses principales modalités, la séance se tournera vers les enjeux d'efficacité et d'efficience des politiques publiques de manière à répondre à la question : "Quand est-ce que les avantages de l'intervention publique l'emportent sur ses inconvénients?". Elle sera notamment l'occasion de faire un point sur les principes directeurs, les concepts et les méthodes opérationnelles qui gouvernent les évaluations socio-économiques des projets d'investissement publics.

L'évaluation socioéconomique permet d'apprécier le bénéfice d'un investissement pour la collectivité, en analysant les gains de bien-être et les coûts que celui-ci induit pour la collectivité. Elle constitue un éclairage indispensable pour le décideur public. Elle a pour ambition d'appréhender,

mesurer et valoriser l'ensemble des effets attendus d'un investissement. Les effets pris en compte recouvrent un périmètre très large qui va au-delà des seuls gains financiers et comprend des effets non monétaires affectant le bien-être de la collectivité (par exemple : la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la réduction de la congestion routière, l'amélioration de la santé, etc.). Elle a in fine pour objectif de déterminer si, au moment où se pose la question d'engager ou non l'investissement, les gains pour la collectivité surpassent les coûts consentis pour les obtenir. Si c'est effectivement le cas, l'investissement considéré est créateur de richesse sociale et mérite donc, hors contrainte budgétaire, d'être réalisé ; dans le cas contraire, il engendre une destruction de richesse collective et il est donc préférable de ne pas investir.

Référence :

C. Gostner et J. Ni. Guide de l'évaluation socioéconomique des investissements publics. Direction Générale du Trésor et France Stratégie, décembre 2017 (Lire les chapitres 2 et 3)

É. Quinet (dir.). *L'évaluation socioéconomique des investissements publics*. Rapport France Stratégie, septembre 2013

Déterminants de la création des villes et de la polarisation des territoires

Séance 3 Pourquoi les entreprises se concentrent-elles dans les villes ?

Contenu de la séance :

Depuis la révolution industrielle, la structure productive de l'économie a profondément évolué, d'une économie agricole à une économie industrielle, puis d'une économie industrielle à une économie de services. En parallèle, la répartition de la population sur le territoire s'est transformée, avec un mouvement d'urbanisation puis un mouvement de métropolisation. L'objectif de cette séance sera de comprendre les déterminants de la localisation des activités productives sur le territoire et leur contribution à l'explication de ces évolutions.

Les activités de production se concentrent sur le territoire selon un arbitrage entre forces centripètes (notamment les économies d'agglomération) et forces centrifuges (notamment la concurrence ou les coûts de transports). Parmi les facteurs encourageant la concentration des activités, les économies d'agglomération occupent une place centrale (Combes et al., 2012) en ce qu'elles permettent aux entreprises de réaliser des gains de productivité grâce à un accès à des marchés plus larges (home market effect), une diffusion de l'information plus performante (learning), une mutualisation de certains coûts (sharing) et un meilleur appariement sur le marché des intrants, notamment du travail (matching). Duranton et Puga (2004) effectuent une revue de la littérature théorique et Rosenthal et Strange (2004) une revue de la littérature empirique sur cette question.

Au sein des économies d'agglomération, on peut distinguer les économies de localisation (aussi appelées externalités marshaliennes) qui proviennent de la concentration des activités au sein d'une même industrie (clusters spécialisés assurant des externalités technologiques et permettant le développement de nouveaux produits) et les économies d'urbanisation (aussi appelées externalités jacobsiennes) qui proviennent de la concentration d'activités économiques diverses (grandes villes favorisant l'innovation par la diversité des activités et une plus grande concurrence, Glaeser et al. 1992). Duranton et Puga (2001) montrent qu'il existe une complémentarité entre villes diversifiées et spécialisées.

Références :

G. Duranton et D. Puga. Nursery cities : Urban diversity, process innovation, and the life cycle of products. *American Economic Review*, 91(5):1454–1477, 2001

C. LARGERON C. Autant-Bernard, N. Massard. Tic, diffusion spatiale des connaissances et agglomération. *Géographie, Economie, Société*, 5(1):311–330, 2003

G. Duranton et D. Puga. Micro-foundations of urban agglomeration economies. Dans J. V. Henderson et J.-F. Thisse, éditeurs, *Handbook of Regional and Urban Economics*, volume 4. 2004

S. Rosenthal et W. Strange. Evidence on the nature and sources of agglomeration economies. Dans J.-F. Thisse J. V. Henderson, éditeur, *Handbook of Regional and Urban Economics*, volume 4. 2004

P.-P. Combes, G. Duranton, L. Gobillon, D. Puga et S. Roux. The productivity advantages of large cities : Distinguishing agglomeration from firm selection. *Econometrica*, 80(6):2543–2594, 2012

E. L. Glaeser, H. D. Kallal, J. A. Scheinkman et A. Shleifer. Growth in cities. *Journal of Political Economy*, 100(6):1126–52, 1992

Séance 4 Polarisation des activités dans les métropoles et inégalités territoriales

Contenu de la séance :

L'économie géographique a mis en évidence les mécanismes conduisant à une concentration territoriale des activités économiques dans les grandes aires urbaines, c'est-à-dire à une polarisation territoriale autour des métropoles par opposition à une répartition "équilibrée" des activités sur le territoire. L'article de Krugman (1991) met ainsi en évidence pourquoi les territoires s'organisent selon une structure centre/périphérie.

Le modèle de Krugman permet également d'expliquer l'évolution des inégalités territoriales en France et en Europe. En effet, le phénomène de métropolisation contribue à accroître les inégalités territoriales de production et de revenus (Davezies et Pech, 2014 ; Askénazy et Martin, 2015), qui ne peuvent qu'être partiellement contenues par des politiques d'accompagnement.

Toutefois, le processus de métropolisation, en améliorant l'allocation des ressources et des activités sur le territoire, engendre des gains d'efficacité et de productivité qui ont un effet positif sur la croissance à court-terme. En outre, dans les économies dont le moteur est l'innovation, le potentiel des métropoles à tirer la croissance économique à long-terme est important. Cette thèse selon laquelle les métropoles fournissent l'essentiel des ressources de la création de richesses (Davezies et Pech, 2014 ; Askénazy et Martin, 2015 ; Combes et al., 2015) est cependant contestée par des économistes comme Bouba-Olga et Grossetti (2015).

Références :

P. Krugman. Increasing Returns and Economic Geography. *Journal of Political Economy*, 99(3), June 1991

P. Krugman et A. Venables. Globalization and the inequality of nations. *The Quarterly Journal of Economics*, 110(4):857–80, 1995

O. Bouba-Olga et M. Grossetti. La métropolisation, horizon indépassable de la croissance économique ? *Revue de l'OFCE*, 2015

P. Askenazy et P. Martin. Promouvoir l'égalité des chances à travers le territoire. *Les notes du Conseil d'analyse économique*, (20), 2015

L. Davezies et T. Pech. *La nouvelle question territoriale*. Étude, Terra Nova, 2014

Déterminants et conséquences de l'organisation des villes : les marchés du transport, du logement et de l'emploi

Séance 5 Transports et formes des villes

Contenu de la séance :

Cette séance a pour objectif de présenter le modèle classique d'économie urbaine, à savoir le modèle monocentrique, qui fait référence à une forme de modélisation des comportements de localisation des ménages et des entreprises dans une agglomération (formalisations de W. Alonso, E. Mills ou bien encore R.F. Muth) et repose sur un arbitrage entre accessibilité et disponibilité du sol (intuition initiale de J.H. Von Thünen).

Sur cette base est abordé le rôle prééminent des transports dans la croissance et la forme des villes (densification/étalement) : les modèles d'économie urbaine prédisent qu'une diminution des coûts généralisés de transports (coûts monétaires et temps de transports notamment) entre le centre-ville et les espaces périurbains conduit à étaler la ville (conjecture de Zahavi) et à réduire sa densité. La revue de la littérature économique montre effectivement que le développement des réseaux de transport périurbains est une des principales sources de l'étalement urbain : les articles de Duranton et A. Turner (2012) et Baum-Snow (2007) notamment apportent des preuves empiriques de ces prédictions.

Le papier de Virely (2016) applique le modèle monocentrique au cas de l'agglomération parisienne et modélise les effets sur la forme de l'agglomération de trois politiques de tarification des transports (passage au pass Navigo unique, taxe carbone, péage urbain).

Références :

B. Virely. Politiques de tarification des transports et formes urbaines. Publication du Commissariat Général au Développement Durable (CGDD), 2016 (Lire l'introduction, la partie 1 et la partie 3)

G. Duranton et M. A. Turner. Urban growth and transportation. *The Review of Economic Studies*, 79(4):1407–1440, 2012

N. Baum-Snow. Did highways cause suburbanization? *The Quarterly Journal of Economics*, 122(2):775–805, 2007

W. Alonso. *Location and land use : toward a general theory of land rent*. Publication of the Joint Center for Urban Studies. Harvard University Press, 1964

Séance 6 Pourquoi et comment densifier la ville ?

Contenu de la séance :

Les choix de localisation (densification/étalement) sont à l'origine d'externalités non internalisées par les agents : la concentration spatiale engendre de nombreuses externalités positives

(économies d'agglomération, protection de l'environnement, etc.) mais elle peut également engendrer des externalités négatives (congestion, saturation des marchés fonciers et immobiliers, etc.) qui, en l'absence de politiques adaptées, pourraient surpasser ses externalités positives au premier chef desquelles les économies d'agglomération (Bouba-Olga et Grossetti, 2015 ; Gilli, 2016). Toutefois, les externalités négatives de la densification pouvant être limitées par des politiques adaptées, et ses externalités positives ne pouvant pour l'essentiel pas être obtenues autrement que par elle, il importe de favoriser la densification des villes plutôt que leur étalement.

Au premier rang, des mesures tarifaires et fiscales adaptées peuvent permettre de rétablir l'efficacité des marchés en faisant internaliser par les agents certaines externalités liées à leurs choix de localisation (exemple de l'internalisation des externalités de congestion et de pollution automobiles dans les centres urbains denses via des péages urbains). Ces mesures auraient vraisemblablement à terme pour conséquence de favoriser la densification des villes. Toutes les externalités induites par les choix de localisation des agents ne pouvant toutefois pas être corrigées ainsi, il convient également de mettre en place des mesures favorables à la densification urbaine (rôle de la politique des transports notamment) afin de bénéficier de ses externalités positives, et des mesures de nature limiter ses externalités négatives (rôle de la politique du logement notamment).

Références :

C. Gostner. Péages urbains : Quels enseignements tirer des expériences étrangères ? Document de travail de la Direction Générale du Trésor n°2018/1, Avril 2018

D. Pons, C. Raux et S. Souche. *Trois expériences de péage urbain en Europe : évaluation et bilan socio-économique*. Predit, Laboratoire d'Economie des transports, Université Lumière Lyon 2, 2009

M. Calvet. *Coûts et avantages des différentes formes urbaines : synthèse de la littérature économique*. Etudes et documents du CGDD (18), Commissariat Général au Développement Durable, 2010

F. Gilli. Absence d'approche territoriale et déficit de développement économique en Ile-de-France. *Métropoles en Chantiers*, 2016

O. Bouba-Olga et M. Grossetti. La métropolisation, horizon indépassable de la croissance économique ? *Revue de l'OFCE*, 2015

Séance 7 Methodologie de la dissertation

Cette séance vise à rappeler les règles formelles de la dissertation ainsi qu'à illustrer la manière dont une problématique peut être construite à partir d'un sujet général. Elle sera également l'occasion d'illustrer un sujet central de l'économie géographique. L'objectif est de montrer comment les théories et résultats empiriques découverts dans les séances précédentes peuvent servir d'appui à une argumentation construite.

GALOP DE 2H LE 23/03/2019

Séance 8 Marché du logement et ségrégation urbaine

Contenu de la séance :

Dans cette séance, on s'intéressera au rôle du marché du logement dans la ségrégation spatiale. Tiebout (1956) a mis en avant le fait que les mobilités résidentielles sont liées aux caractéristiques et à la quantité des biens offertes par les juridictions : le « vote avec les pieds » conduit ainsi à un tri spatial des individus selon leurs préférences.

Nous essayons d'offrir un éclairage spécifique de ce mécanisme en nous appuyant sur le cas de l'école. L'article de Black (1999) apporte une confirmation empirique indirecte du modèle de Tiebout dans le cas de l'école en montrant que la qualité des écoles peut entraîner une augmentation du prix des logements et donc un tri spatial en fonction du revenu. Ce tri spatial pourrait amplifier les inégalités scolaires, les performances des élèves étant en partie déterminées par celles de leurs pairs (Goux et Maurin, 2007).

Références :

Mixi **J.M. Floch. Niveau de vie et ségrégation dans douze métropoles françaises. Economie et Statistiques, 2017**

S. E. Black. Do Better Schools Matter? Parental Valuation Of Elementary Education. *The Quarterly Journal of Economics*, 114(2):577–599, May 1999

D. Goux et E. Maurin. Close Neighbours Matter : Neighbourhood Effects on Early Performance at School. *The Economic Journal*, 117(523):1193–1215, October 2007

C. M. Tiebout. A pure theory of local expenditures. *Journal of Political Economy*, 64:416, 1956

Séance 9 Mixité spatiale et politiques du logement

Contenu de la séance :

Les pouvoirs publics ont mis au point différentes politiques visant à favoriser la mixité sociale. Cependant, il existe un débat constant pour tenter de déterminer lesquelles entre aides à la pierre et à la personne sont les plus efficaces. Cette séance montre qu'il n'existe pas de réponse facile et que chaque politique publique doit faire l'objet d'une évaluation approfondie afin d'en comprendre les avantages et les limites.

Références :

G. Fack. Pourquoi les ménages pauvres paient-ils des loyers de plus en plus élevés? Économie et Statistique, (381):17–40, 2005

C. Trevien. Habiter en HLM : quel avantage monétaire et quel impact sur les conditions de logement? *Economie et statistique*, (471):33–64, 2014

C. Grislain-Letrémy et C. Trevien. L'impact des aides au logement sur le secteur locatif privé. *Insee Analyses*, 2014

M.D. Eriksen et S.S. Rosenthal. Crowd out effects of place-based subsidized rental housing : New evidence from the LIHTC program. *Journal of Public Economics*, 94(11-12):953–966, 2010

Séance 10 Le marché de l'emploi et la structure des villes

Contenu de la séance :

Selon la théorie économique, le niveau de chômage dans les villes est influencé par les effets de voisinage et les processus d'appariement entre les travailleurs et les entreprises. L'étude de Gobillon et Selod (2008) permet de déterminer la part respective du *spatial mismatch*, des effets de voisinage et de la discrimination dans le chômage en Île-de-France. Par ailleurs, une littérature croissante tente de tester l'hypothèse d'Oswald selon laquelle une augmentation de la part de propriétaires augmenterait le taux de chômage d'une région.

Références :

L. Gobillon et H. Selod. Les déterminants locaux du chômage en région parisienne. *Economie & prévision*, (4):19–38, 2008

L. Gobillon, H. Selod et Y. Zenou. The mechanisms of spatial mismatch. *Urban Studies*, 44 (12):2401–2427, 2007

D. Goux et E. Maurin. Composition sociale du voisinage et échec scolaire : une évaluation sur les données françaises. *Revue économique*, 56(2):349–361, 2005

Conclusion

Séance 11 Correction du galop et quizz de connaissances

Contenu de la séance :

Cette séance sera principalement dédiée à la correction du galop d'essai, au quizz de connaissances et à un retour sur les parties du cours pour lesquelles les élèves souhaiteraient des éléments complémentaires.

Séance 12 Remise des dossiers

Contenu de la séance :

Remise des dossiers et retour sur les parties du cours pour lesquelles les élèves souhaiteraient des éléments complémentaires.