

Séminaire LVMT

Jeudi 19 Janvier 2012 (14h - 16h30)

Thème : Populations & Emplois en Île-de-France

Interventions :

- ⇒ **Emre Korsu (LVMT) & Laurent Proulhac (LVMT)** : "Quitter la métropole parisienne pour la province : que gagne-t-on sur le plan résidentiel ?"
- ⇒ **Florent Le Néchet (LVMT)**: "The Role of Transport Induced Agglomeration Effects on Firm Productivity in Mega-City regions: Evidence for *Bassin Parisien*"

NB: les 2 interventions seront faites en français...

Résumé de l'intervention 1 :

La métropole parisienne, cette fameuse pompe aspirante-refoulante (importateur de jeunes actifs et exportateur de jeunes retraités) stigmatisée encore hier pour dépouiller les régions de leurs forces vives, s'est grippée au tournant des années 1980 et s'est transformée en pompe à refouler essentiellement. Voilà déjà quatre recensements que l'Île-de-France accumule les soldes migratoires négatifs, et plus seulement chez les seniors qui ont tourné la page de la vie active mais aussi chez les jeunes. Il semble que ce soit désormais Paris qui se fait « débaucher » ses talents par les « régions ».

Plusieurs idées sont véhiculées sur les raisons de ce désamour entre la métropole parisienne et ceux qui y vivent. Le facteur essentiel semble être la dégradation des avantages comparatifs de Paris. La « qualité de vie » n'a sans doute jamais été le point fort de Paris (trop de densité, pas assez de nature, atmosphère polluée, congestions routiers, encombrements dans les transports publics, saturation des services collectifs) et cela ne se serait pas arrangé dans le temps. Là-dessus vient se greffer la cherté de la vie parisienne, notamment en raison du coût exorbitant du logement. Le marché du logement francilien est de moins en moins amical avec le pouvoir d'achat des ménages. Il fut un temps où ces inconvénients étaient compensés par des avantages sur le plan professionnel (des salaires plus élevés, des emplois plus intéressants, de meilleures perspectives de carrière, plus de sécurité sur un marché grand et dynamique) mais là aussi, les temps ont changé : les écarts de salaires entre Paris et les régions sont aujourd'hui moindres, les postes de direction et

d'encadrement ne sont plus des exclusivités parisiennes, les possibilités de carrière se sont développées ailleurs. Les paramètres de l'équation suivant lequel les ménages arbitrent entre Paris et le reste de la France semblent donc changer au détriment de Paris. Moins d'avantages, plus de désagréments : voilà de quoi expliquer le choix de ces ménages qui considèrent que Paris ne vaut plus le coup.

L'objet de la recherche que nous proposons d'exposer est de sonder empiriquement les logiques sous-jacentes aux choix migratoires des franciliens qui quittent la région parisienne. Que gagnent sur le plan résidentiel ceux qui quittent la métropole parisienne et dans quelles proportions ? De la superficie ? De la centralité ? Le statut de propriétaire ? Un « meilleur » quartier ? Plus de proximité au travail ? Tout cela en même temps ? Autant de questions dont les réponses sont susceptibles de varier selon les profils (âge, profession, niveau d'études, profil familial), le point de départ (Paris, banlieue proche, banlieue lointaine) et le point d'arrivée (une autre métropole, une ville petite ou moyenne, le rural).

Résumé de l'intervention 2 :

This paper undertakes empirical analysis of the relationship between productivity and transport induced agglomeration effects within the context of a *Mega-City* region, *Bassin Parisien*. To the best of our knowledge, this is the first study in the French context to produce elasticities of urban agglomeration economies for different industry sectors. Furthermore, our measure of agglomeration explicitly takes account of accessibility to economic mass in terms of driving times. This study is the first attempt to investigate the presence of nonlinearities in the relationship between productivity and agglomeration using French data. The findings indicate that transport induced agglomeration effects differ across industry groups, and are greater for business services, which is in line with existing evidence for other countries. The results also suggest that there is considerable nonlinearity in the relations between productivity and transport induced agglomeration effects, implying that the conventional estimation of country-level aggregate elasticities is likely to misrepresent the actual magnitude of any productivity gains from agglomeration.