



54ème colloque  
**ASRDLF**

5-7 juillet 2017, Athènes, Grèce



15th conference  
**ERSA-GR**



Les défis de développement pour les villes et les régions dans une Europe en mutation

## **Impact de la qualité des transports publics sur l'emploi en Ile-de-France : une analyse économétrique**

**Mr El mehdi ABOULKACEM**

Université de Lille 1 Doctorant

109 rue du Général de Gaulle 59110 La Madeleine Nord France

el-mehdi.aboulkacem@hotmail.fr

**Mr Hubert JAYET**

Université Lille 1 Professeur d'Université

Cité Scientifique, bât SH2 59650 Villeneuve d'Ascq Nord France

Hubert.Jayet@univ-lille1.fr

### **Référence à la session / reference to the session**

### **Résumé / Summary**

L'amélioration de l'accès à l'emploi et le désenclavement des quartiers dans lesquels règnent des taux de chômage élevés figurent en haut de la liste des objectifs des politiques d'aménagement du territoire basées sur la construction de nouvelles infrastructures de transport ou la modernisation de celles qui existent déjà. Le projet du Grand Paris, dont l'aspect phare est la mise en place d'une nouvelle infrastructure de transport dénommée le "Grand Paris Express", s'inscrit complètement dans cette logique.

Ce nouvel équipement urbain consiste d'une part en le prolongement de la ligne 14, déjà existante, vers le nord et vers le sud de l'Ile-de-France et de l'autre en la construction de deux nouvelles lignes automatiques, l'une formant une boucle traversant des communes de l'est de la région et l'autre une boucle traversant des communes situées dans l'ouest. Ce tracé en rocade permettra notamment aux banlieusards d'effectuer des déplacements de banlieue à banlieue, en transport en commun, sans passer par Paris intramuros.

A long terme, la mise en service du GPE aura un impact très important sur l'ensemble du marché du travail francilien, que ce soit du côté des travailleurs ou de celui des employeurs. L'amélioration de l'accessibilité de certaines zones au détriment de certaines autres est susceptible de provoquer une relocalisation des entreprises et d'induire au sein des travailleurs une reconsidération de leur situation vis à vis de l'emploi. D'un côté, les travailleurs au chômage élargiront leur périmètre de recherche d'emploi et de l'autre ceux qui sont déjà en poste pourront sonder des entreprises plus éloignées de leur domicile en quête d'une amélioration de leur rémunération.

L'impact des infrastructures de transport sur les marchés locaux du travail et plus précisément sur les

travailleurs peu qualifiés résidant dans des quartiers mal desservis par les transports en commun est depuis longtemps soulignée en économie urbaine avec la littérature sur le "spatial mismatch". Cependant, la grande majorité des papiers empiriques traitant de cette question sont relatifs à des métropoles américaines. Les études appliquées à des villes situées dans d'autres continents restent relativement rares.

L'objet de ce papier est de tester l'impact de la structure spatiale de la région Ile-de-France, en particulier celui de la performance de son système et de son offre de transport public, sur les taux de chômage observés dans les différentes zones qui la composent. Pour ce faire un indice d'accessibilité pour chacune d'entre elles a été calculé en adoptant une formulation similaire à celle d'un modèle gravitaire. Aussi, nous avons calculé des indices de concurrence pour les emplois situés à différentes durées de déplacement de chacune d'elles et, pour tenir compte de la composition socioéconomique de leurs habitants, nous avons calculé les taux de travailleurs qualifiés et non qualifiés qu'elles comptent. Ces indicateurs sont utilisés comme variables explicatives dans les modèles économétriques que nous estimons.

Les modèles sur lesquels nous nous appuyons dans notre analyse sont issus de l'économétrie spatiale. En cela, ils rendent compte de l'autocorrélation spatiale qui peut exister entre les différentes zones composant la région. Il apparaît en effet, que la distribution des taux de chômage dans la région est fortement autocorrélée. Cette autocorrélation doit être prise en compte par les méthodes d'estimation.

Il est à noter que les papiers empiriques traitant des questions relatives au "spatial mismatch" dans lesquels les auteurs ont fait usage des techniques tirées de l'économétrie spatiale sont extrêmement rares. Il n'en existe à notre connaissance qu'un seul, celui de Dugué, L'Horty et Sari (2009), qui plus est porte également sur la région Ile-de-France.

Nous mobilisons dans ce papier des données issues du recensement de 2012, des données issues de l'Enquête Globale transport 2010 et les données MODUS fournies par la Société du Grand Paris. Celles-ci livrent, entre autres, des informations relatives aux durées des déplacements actuelles entre tous les couples de zones et ce que devraient être ces durées une fois le GPE mis en service. En plus de leur utilisation pour l'estimation économétrique des paramètres de notre modèle spatiale, les données MODUS nous ont servi pour calculer les gains d'accessibilité qu'entraînerait la mise en service du GPE pour chacune des zones.

Les résultats des modèles économétriques estimés montrent que l'impact de l'infrastructure sur les taux de chômage existe et que toutes choses égales par ailleurs, une meilleure accessibilité d'une zone entraîne une baisse de son taux de chômage.

Enfin, des simulations en utilisant les durées des déplacements de 2030 ont été effectuées. Les différents scénarios aboutissent à une baisse du taux de chômage de 3% en moyenne sur la région suite à la mise en service du GPE.

## **Bibliographie / Bibliography**

1. Aslund, O., Osth, J., Zenou, Y., (2010) How crucial is distance to jobs for ethnic minorities? Old question – Improved answer, *Journal of Economic Geography* 10(3) pp. 389-422.
2. Ben-Akiva, M., Lerman, S. R., (1987) *Discrete Choice Analysis Theory and Application to Travel Demand*, The MIT Press
3. Brueckner, J., K., Martin, R., W., (1997) *Spatial mismatch : An equilibrium analysis*, *Regional Science and urban economics* 27
4. Brueckner, J., K., Zenou, Y. (2003) Space and unemployment: the labor-market effects of spatial mismatch, *Journal of Labor Economics*, 21, pp. 242–266.
5. Coulson, E., Laing, D., Wang, P. (2001) Spatial mismatch in search equilibrium, *Journal of Labor*

Economics, 19, pp. 949–972.

6. Dujardin, C., Selod, H., Thomas, I., (2008) Residential segregation and unemployment: the case of Brussels, *Urban Studies* 45(1) pp. 89-113.
7. Duguet, E., L'Horty, Y., Sari, F. (2009) Sortir du chômage en Ile-De-France : Disparités territoriales, spatial mismatch et segregation résidentielle, *Revue économique*, Vol. 60, 979-1010.
8. Fieldhouse, E., (1999) Ethnic Minority Unemployment and Spatial Mismatch: the Case of London , *Urban Studies* 36(9) pp. 1569-96.
9. Fujita, M., (1989) *Urban Economic Theory*, Cambridge University Press.
10. Fujita, M., Thisse, J.-F., Zenou, Y. (1997) On the endogenous formation of secondary employment centers in a city, *Journal of Urban Economics*, 41, pp. 337–357.
11. Gobillon, L., Magnac, T., Selod, H., (2011) The effect of location on finding a job, *Journal of Applied Econometrics*, pp 1079-1112.
12. Gobillon, L., Selod, H., Zenou, Y. (2007) The mechanisms of spatial mismatch, *Urban studies*, Vol. 44, No. 12, 2401-2427, November 2007 .
13. IAU, INSEE, CCI PARIS ILE-DE-FRANCE (2016) *Chiffres-Clés de la Région Ile-de-France*
14. Ihlanfeldt, K. (1997) Information on the spatial distribution of job opportunities within metropolitan areas, *Journal of Urban Economics*, 41, pp. 218–242.
15. Kain, J., F. (1968) Housing segregation, negro employment, and Metropolitan decentralization, *Quarterly Journal of Economics*, 82, pp. 175-197.