

Élaboration d'un modèle de croissance à long
terme de la région Île-de-France
Présentation au workshop IWEPS

Hubert JAYET

Namur, 24 juin 2014



Objectif

Réalisation d'un modèle macroéconomique d'ensemble de la région Ile de France :

- fournissant un cadrage macroéconomique général aux travaux d'évaluation de l'impact des infrastructures de transport
- permettant d'analyser l'impact de la mise en service de ces infrastructures sur la croissance régionale



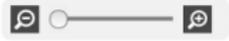
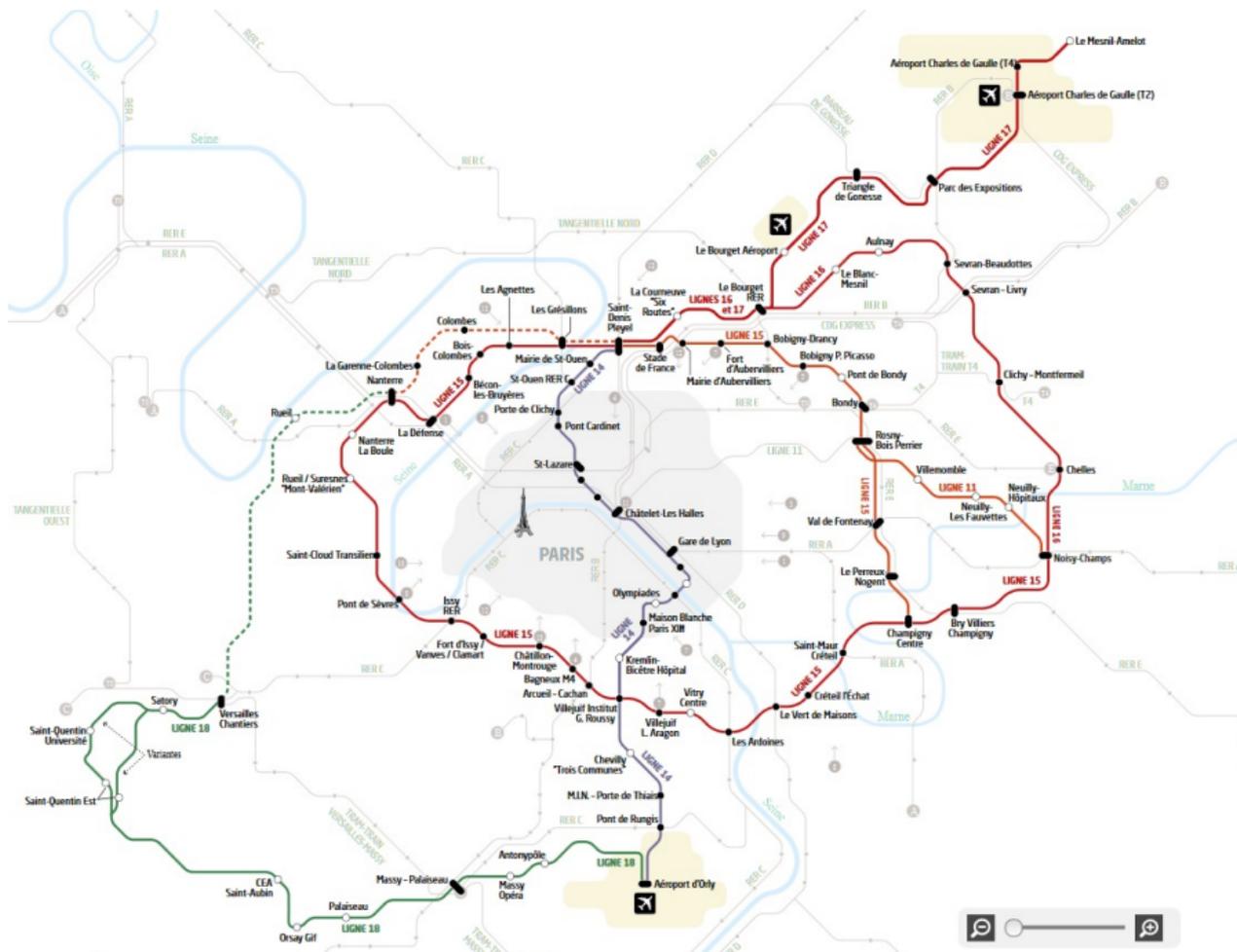
Contexte

Une commande de la *Société du Grand Paris* :

- Chargée de construire une nouvelle infrastructure de transport à grande vitesse autour de Paris destinée à
 - Décongestionner et redynamiser la région Ile de France
 - Renforcer sa compétitivité face aux autres métropoles internationales
- Tenue par la loi française à évaluer les impacts économiques et sociaux de cette nouvelle infrastructure

[http ://www.societedugrandparis.fr/](http://www.societedugrandparis.fr/)





Dispositif général

Insertion dans un vaste dispositif général d'études

- Etudes sectorielles
- Prévisions de transport
- Prévisions d'impact environnementaux
- Calculs de surplus
- Modélisation à trois niveaux :
 - Infrarégional : modèles LUTI
 - Régional : modèle de croissance macroéconomique
 - Inter-régional



Choix fondamentaux, I

- Modèle d'équilibre général calculable (MEGC) dynamique
 - Développement dans un premier temps d'un modèle statique
 - Passage ensuite à un modèle dynamique
- Modèle à une seule région
- Modèle non spatial, mais à fondements spatiaux
 - Expliciter les conséquences de la structure spatiale sur les relations macroéconomiques
- Découpage sectoriel suffisamment détaillé pour analyser les effets d'entraînement et l'impact des chocs.
 - Prendre en compte le fait que la région Ile de France est très fortement spécialisée dans les services



Choix fondamentaux, II

- Structure conforme aux principaux éclairages de l'économie géographique
 - Impact de la concurrence imparfaite et de la variété des biens
- Explicitation de l'usage et de l'impact des infrastructures de transport.
- Représentation du marché du travail
 - Connexions entre sous-marchés et déplacements domicile travail
- Représentation des marchés immobiliers et fonciers
 - Interactions entre transport et foncier



Modèles d'Equilibre Général Calculable

- Organisation autour d'une *matrice de comptabilité sociale* qui retrace l'ensemble des ressources et emplois de l'économie :
 - Biens et services
 - Capital
 - Travail
 - Foncier
- Représentation formalisée avec fondements théoriques des comportements de l'ensemble des agents :
 - Activités économiques
 - Ménages
 - Agents publics
- Détermination des paramètres par calage sur les données observées
- Utilisation :
 - Simulations
 - Etudes de sensibilité
 - Variantes de politiques économique



La matrice de la comptabilité sociale

		Activ			Fact			Trsp				
		B	S	H	K	L	F	C	R	G	MEN	TOT
Activ	B	X_{BB}	X_{BS}	X_{BH}						X_{BG}	X_{BM}	•
	S	X_{SB}	X_{SS}	X_{SH}						X_{SG}	X_{SM}	•
	H	X_{HB}	X_{HS}	X_{HH}						X_{HG}	X_{HM}	•
Fact	K	K_B	K_S	K_H				K_C	K_R			•
	L	L_B	L_S	L_H				L_C	L_R			•
	F			F_H				F_C	F_R			•
Trsp	C					C_L					C_M	•
	R					R_L					R_M	•
	G						G_F				T_M	•
	MEN				M_K	M_L	M_F					•
	TOT	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•



Innovations

- Intégration d'une description détaillée du système de transport dans un MEGC monorégional
- Fondements spatiaux des relations macroéconomiques
- Liaisons macroéconomiques entre système de transport et marchés de l'emploi
- Liaisons macroéconomiques entre système de transport, foncier et immobilier



Transports

- Demande des ménages et des entreprises :
 - Complémentarité entre transport et autres activités : travail, consommation, loisirs
 - arbitrage entre modes de transports
- Infrastructure fournie par l'Etat et financée sur ressources publiques
- Services de transport fournis par des opérateurs de transport combinant
 - Infrastructure fournie par l'Etat
 - Ressources propres : capital propre, travail, consommations intermédiaires
- Capacité de transport (qualité, rapidité) qui, confrontée à la demande, détermine le niveau de congestion



Les marchés du travail

Modélisation macroéconomique fondée sur l'existence de micro-marchés :

- Répartition inégale de l'offre et de la demande entre micro-marchés
- Connexions imparfaites entre micro-marchés freinant l'ajustement entre offre et demande
- Influence de la qualité des transports sur
 - la répartition de l'offre et de la demande entre micro-marchés
 - le degré de connexion entre micro-marchés



Foncier et immobilier

- La croissance du foncier et de l'immobilier sont des compléments indispensables à la mise en service de nouvelles infrastructures. En l'absence de croissance de l'offre foncière et immobilière :
 - l'effet de l'infrastructure sur la croissance est limité
 - une part très importante du surplus passe dans les rentes foncières
- D'où la nécessité d'une modélisation de l'offre foncière et immobilière
- Modélisation classique fondée sur la production immobilière par des acteurs privés combinant foncier, capital et travail.
- Intégration de l'hétérogénéité des positions par rapport au système de transport
- Prise en compte des règles d'urbanisme



Merci de votre attention

