

## Séminaire Entrepreneurs

### Villes et Territoires

*organisé avec le soutien de l'Institut CDC pour la recherche, de la Caisse des dépôts et consignations et du ministère de l'Industrie et grâce aux parrains de l'École de Paris*

Air Liquide<sup>1</sup>

Algoé<sup>2</sup>

ANRT

Arcelor

Areva<sup>2</sup>

Cabinet Regimbeau<sup>1</sup>

Caisse des Dépôts et Consignations

CEA

Chaire "management de l'innovation"

de l'École polytechnique

Chambre de Commerce

et d'Industrie de Paris

CNRS

Conseil Supérieur de l'Ordre

des Experts Comptables

Danone

Deloitte & Touche

École des mines de Paris

EDF

Entreprise & Personnel

Fondation Charles Léopold Mayer

pour le Progrès de l'Homme

France Télécom

FVA Management

Groupe ESSEC

HRA Pharma

IDRH

Institut de l'Entreprise

La Poste

Lafarge

Ministère de l'Industrie,

direction générale des Entreprises

PSA Peugeot Citroën

Reims Management School

Renault

Royal Canin

Saint-Gobain

Schneider Electric Industrie

SNCF<sup>1</sup>

Thales

Total

Unilog

Ylios

<sup>1</sup> pour le séminaire

Ressources Technologiques et Innovation

<sup>2</sup> pour le séminaire Vie des Affaires

(liste au 1<sup>er</sup> août 2006)

## LES TROIS CRISES DE L'ÎLE-DE-FRANCE

par

**Laurent DAVEZIES**

Professeur à l'université Paris XII

Directeur de L'OEIL

(Laboratoire d'observation de l'économie et des institutions locales)

Séance du 10 mai 2006

Compte rendu rédigé par Loïc Vieillard-Baron

### En bref

Les théories dominantes d'économie géographique encensent la concentration urbaine et prédisent un avenir radieux aux grandes métropoles. La densité de ces territoires doit en effet permettre l'ajustement le plus efficace possible des offres et des demandes d'emplois, pour la plus grande richesse de tous. La situation de l'Île-de-France a longtemps semblé justifier cette vision, avant de basculer radicalement. Depuis une quinzaine d'années, l'emploi souffre dans l'ensemble de l'agglomération et s'est même effondré à Paris, au profit de la province et des villes moyennes. Pour percer le mystère, Laurent Davezies a identifié 3 crises : les problèmes de transport, la disqualification administrative de l'Île-de-France, et la réduction du nombre de résidents, cette dernière étant liée au départ définitif des retraités et à l'absence fréquente des plus jeunes, devenus des champions de la RTT et des résidences secondaires.

*L'Association des Amis de l'École de Paris du management organise des débats et en diffuse des comptes rendus ; les idées restant de la seule responsabilité de leurs auteurs. Elle peut également diffuser les commentaires que suscitent ces documents.*

## EXPOSÉ de Laurent DAVEZIES

Les économistes ont historiquement peu intégré l'espace dans leurs théories. Comme l'expérience a montré son importance, de nombreuses recherches ont été menées depuis 20 ou 30 ans.

Depuis une quinzaine d'années, une manière d'appréhender la dimension territoriale s'est fixée autour de l'œuvre de l'économiste américain Paul Krugman. En faisant une synthèse élégante des recherches précédentes, il a su convaincre que certaines caractéristiques spatiales jouaient un rôle considérable sur le développement économique.

Ce fait, en soi, est une bonne chose. Malheureusement, les caractéristiques pointées par cette théorie ne correspondent plus à la réalité. Après les avoir présentées, je vais décrire en détail la nouvelle réalité dans le cas de l'Île-de-France, puis en proposer quelques explications.

### **Une pensée favorable aux grandes agglomérations**

La théorie de Paul Krugman considère que le taux de concentration est une variable essentielle. En effet, l'économiste a montré que les différences des coûts de transaction étaient capables de créer un écart significatif d'efficacité globale. Or, plus la concentration est grande, plus les différents acteurs sont proches, moins ces coûts sont élevés, et meilleures sont les performances économiques. Autour de cette idée, s'est construit ce qu'on appelle la nouvelle économie géographique, qui aborde conceptuellement la ville comme un marché. La taille, la densité et la diversité sont alors les éléments les plus favorables à sa réussite car ils permettent un meilleur ajustement de l'offre et de la demande.

Actuellement, la nouvelle économie géographique domine conceptuellement à l'échelle du monde entier. On peut en effet facilement observer grâce à l'internet que les programmes de formation en développement territorial de toutes les grandes universités du monde développé, aussi bien aux États-Unis qu'en Europe occidentale ou orientale ou en Asie, s'appuient sur elle. Les références bibliographiques sont partout les mêmes.

#### *Des alternatives peu convaincantes*

Il existe peu de positions alternatives. On pourrait imaginer en trouver auprès des centres de recherche en géographie, car ils sont, par définition, à distance de la pensée économique. Mais ce n'est pas le cas : ils ont largement adopté les théories de Paul Krugman. On ne trouve quelques alternatives qu'autour de groupes très minoritaires, issus des familles de pensée marxiste ou écologiste qui n'ont jamais eu d'affinités pour les grandes villes. Ces groupes, autour de personnes comme Bernard Pecqueur ou Alain Lipietz, mettent en avant le modèle des districts industriels tels qu'on peut les observer en Italie.

Malheureusement, cet exemple n'est pas très convaincant. D'une part, les entreprises italiennes de ces districts ont longtemps eu une tradition d'"oubli" de paiement d'un certain nombre de charges et d'impôts, ce qui a favorisé indûment leurs performances et, d'autre part, on sait que ce modèle territorial ne peut se développer que sur une culture sous-jacente adaptée, et que celle-ci exige une très longue durée pour se façonner. Au final, l'exemple italien ne permet pas de construire un modèle généralisable.

### **La réalité du terrain**

Les théories de la nouvelle économie géographique sont des modèles de croissance des espaces urbains. Elles bénissent les grandes métropoles denses. Or, si l'on observe le terrain français, il apparaît que les espaces actuellement les plus dynamiques ne sont pas les grandes métropoles mais les villes de 30 000 à 50 000 habitants. Un rapport de la DIACT (Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires) qui fait un point

général sur l'Île-de-France va prochainement sortir et le montrera très bien. À l'échelle régionale, la palme du développement n'est pas non plus associée à la densité. La région française la plus dynamique est actuellement la Bretagne.

La contradiction entre le terrain et les théories existe aussi dans d'autres pays. Aux États-Unis, la dernière décennie est territorialement la plus équilibrée de toutes les décennies du XX<sup>e</sup> siècle. Des éléments très concrets le prouvent. L'élection triomphale de George W. Bush en 2004, assise sur les villes moyennes et la campagne, tient largement au fait que les stratégies républicains avaient bien identifié la nouvelle réalité.

### *Une déconnexion entre le PIB et le peuplement*

L'explication majeure de ces erreurs de perception se trouve dans la mauvaise prise en compte de la dissociation rapide, au cours des 20 dernières années, entre la géographie de la création de richesses et celle de son appropriation. Autrement dit, la géographie du PIB (Produit intérieur brut) et celle du revenu disponible pour les ménages, sont de plus en plus déconnectées. La localisation du PIB ne se superpose plus à celle du peuplement. C'est une donnée générale dans les pays développés.

## **La dégradation de l'Île-de-France**

Pendant très longtemps, tout le monde ou presque était convaincu que l'Île-de-France disposait d'une position excessivement dominante par rapport aux autres régions françaises. On disait qu'elle attirait toute la richesse du pays. Les pessimistes stigmatisaient la ruine à venir du reste du pays. Les optimistes soutenaient la création d'un effet de locomotive au service de l'ensemble du pays.

Par rapport à ce discours, on observe effectivement que la part francilienne du PIB national a continué d'augmenter. Elle est passée de 27 % au début des années 1980 à 29 % à la fin des années 1990. On retrouve bien une augmentation de la productivité du travail ainsi que les théories le prédisent. En revanche, tous les autres indicateurs se sont orientés dans le sens contraire. Les années 1990 sont marquées par un renversement inquiétant.

### *Chômage et pauvreté*

Malgré l'augmentation du PIB, le revenu disponible pour les ménages a reculé de 3 points, passant de 25 % à 22 % du revenu français. Le revenu moyen par actif est descendu au niveau de la province, alors que le coût de la vie est nettement plus élevé.

L'emploi s'est aussi proportionnellement dégradé. Au cours de la décennie 1990-1999, le nombre d'emplois en province a crû de 800 000, alors qu'il a diminué de plusieurs dizaines de milliers en Île-de-France. Au centre de la région, à Paris, là où le taux de concentration cher à la théorie est le plus élevé, il a chuté de plus de 200 000. Au cours des années 1990, le taux de chômage parisien a dépassé celui de la province alors qu'il était presque inexistant quelques années auparavant. Le taux marginal de chômage, c'est-à-dire la variation du nombre de chômeurs sur la variation du nombre d'actifs, est 4 fois supérieur en Île-de-France qu'en province, s'élevant à 1,2 contre 0,3. L'écart est considérable. Plus dramatique encore, le niveau de 1,2 signifie qu'en région parisienne le nombre de chômeurs croît proportionnellement plus que le nombre d'actifs. Voilà un indicateur qui prouve la grande inefficacité du marché local du travail !

La pauvreté a aussi beaucoup crû, et cela, parfois spécifiquement. Ainsi, entre 1995 et 2000, qui fut une période de forte croissance économique en France, la pauvreté a reculé partout sauf en Île-de-France et en Nord-Pas-de-Calais. Le nombre de RMistes (bénéficiaires du revenu minimum d'insertion) a explosé. Ainsi, le lien normal qui existe presque partout entre croissance économique et amélioration du niveau de vie semble rompu autour de la capitale. Pour l'une des régions les plus riches d'Europe, c'est particulièrement surprenant et inquiétant.

## *Inversion du flux démographique*

Enfin, l'inversion des flux démographiques est particulièrement significative de la mauvaise santé de la région. Historiquement, depuis des dizaines d'années, voire depuis des siècles, la capitale attirait. On partait des régions les plus pauvres, pour aller vers la région la plus riche. Ce n'est plus le cas. Le solde migratoire est fortement négatif, y compris pour les actifs. Cette réalité n'est pas réductible à la question des retraités qui quitteraient la région pour aller vers leurs racines, comme on l'entend souvent dire. Il y a aussi un départ massif des jeunes.

Pour se rassurer, certains mettent en avant la croissance de la démographie, due au solde naturel. En effet, la région francilienne connaît l'une des plus fortes natalités du pays. On en déduit qu'elle dispose et disposera d'un fort réservoir de jeunes, gage de vitalité future. Après étude, je peux affirmer que ce n'est pas certain. En effet, j'ai calculé le taux de natalité "régionalement utile", c'est-à-dire le taux de natalité diminué du taux des jeunes de moins de 19 ans qui quittent la région : cela permet d'avoir une vision plus réaliste de ce que sera la force vive, économiquement utile. Or, le taux francilien est inférieur à celui de la province.

Comment peut-on justifier une situation aussi contraire à la théorie ? Sans prétendre épuiser le sujet, il me semble qu'on peut identifier l'accumulation de plusieurs crises : un dysfonctionnement du marché de l'emploi, une disqualification de l'Île-de-France, une augmentation relative du coût de la vie.

### **Un dysfonctionnement du marché de l'emploi**

Une première crise tient au dysfonctionnement du marché de l'emploi. Normalement, l'atout d'une grande métropole, c'est de permettre, grâce à sa concentration, un ajustement fluide des facteurs de production. Cet ajustement ne se fait plus correctement du fait d'un accroissement des problèmes de mobilité.

Il y a quelques années, une étude avait permis de comparer la productivité entre le grand Londres et le grand Paris. La productivité parisienne s'était avérée être 30 % ou 40 % plus importante que celle de Londres. Cet avantage pouvait être facilement relié à une supériorité de concentration pour la région française. Un chiffre le traduisait clairement. Le nombre de personnes pouvant se rendre à leur travail en moins de 45 minutes atteignait les 3 millions en région parisienne et seulement les 2 millions en région londonienne, pour des bassins d'emplois totaux de taille équivalente, de l'ordre de 5 millions.

Ce résultat favorable tenait largement à la concentration des emplois à Paris intra muros, associée à l'existence d'un système de transport fortement orienté vers le centre. L'ensemble était d'une remarquable efficacité. Par comparaison, Londres avait fait le choix de créer une ceinture verte en périphérie, ce qui avait abaissé son degré de concentration. Mais, par la suite, la mise en place d'une politique très défavorable à l'automobile dans Paris intra muros, provoquant une montée de la congestion et de départ des entreprises de Paris vers la première ou deuxième couronnes ont brisé cette dynamique.

On entend parfois dire que le développement des transports collectifs en première et deuxième couronnes rétabliront les performances antérieures. Mais c'est oublier que la faiblesse de la densité des banlieues par rapport à Paris rend ces transports proportionnellement beaucoup plus coûteux. On ne pourra donc pas en construire beaucoup, et cette évolution poussera au développement global de l'usage de la voiture dans l'Île-de-France.

Au final, l'accessibilité des emplois en région parisienne s'est considérablement réduite. Aujourd'hui, selon une étude de l'INRETS (Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité) menée par Jean-Paul Orfeuil et Sandrine Wenglenski, l'accès à l'emploi pour les employés a considérablement diminué : un employé ne peut plus aujourd'hui accéder, par les transports collectifs et en moins d'une heure, qu'à 1 % des emplois correspondant à sa

qualification sur la totalité de l'Île-de-France. C'était très différent lorsque les employés habitaient en banlieue et travaillaient à Paris, du fait de l'efficacité des transports vers le centre.

### **Une forte disqualification de l'Île-de-France**

Une idée ancrée depuis longtemps, et largement partagée, veut que Paris absorbe trop d'habitants et d'emplois, et qu'il convient de lutter contre ce phénomène. Simultanément, les gouvernements sont devenus, au cours des 20 dernières années, très soucieux d'une répartition territoriale équilibrée des moyens publics. La conjonction de ces 2 attitudes a conduit à mettre en place des politiques de déplacement de la Fonction publique. Ces politiques ont été couronnées de succès. Le secteur de la recherche publique en est un bon exemple. Les choix gouvernementaux ont réussi à faire baisser la part francilienne dans la recherche de 53 % à 42 % depuis les années 1980. De même, les créations d'universités en province se sont multipliées.

Ces mesures ont eu un effet doublement négatif sur la région parisienne. Elles l'ont affaiblie d'une part en causant de fortes diminutions du budget pour la recherche parisienne, et d'autre part, en entraînant une diminution des atouts liés aux fortes concentrations. En effet, l'efficacité de la recherche a besoin d'une concentration des chercheurs, car c'est dans les milieux stimulants que naissent les nouvelles idées. De fait, historiquement, la région parisienne a produit un grand nombre de prix Nobel ou de médailles Fields. Compte tenu de la nouvelle réalité territoriale, je crains que cela ne continue pas. Heureusement, certains gouvernants commencent à changer de vision. La Bretagne, par exemple, a cessé d'étaler ses moyens sur l'ensemble de son territoire et cherche de nouveau à favoriser la concentration...

### **Une augmentation relative des coûts de la vie**

D'autre part, l'Île-de-France souffre d'un effet ciseau entre l'évolution des salaires et des prix. Il y a trente ans, les salaires étaient nettement plus élevés en région parisienne qu'en province. De nos jours, ils sont à peu près équivalents partout en France pour des emplois similaires. Les travaux de l'INSEE (Institut national de la statistique et des études économiques) et ceux de Pierre-Philippe Combes le montrent sans ambiguïté. Cette égalisation peut paraître résulter d'un succès social. Malheureusement, c'est un problème spatial ! En effet, parallèlement, les différences des coûts de la vie se sont accrues considérablement, notamment du fait du logement.

Il s'ensuit que tous ceux qui peuvent partir ont intérêt à le faire. En pratique, la région francilienne continue à attirer les cadres supérieurs car les emplois correspondants sont encore majoritairement implantés dans la capitale ou à proximité, mais elle ne peut plus attirer les autres, en particulier les membres de la classe moyenne. Or, une région a besoin des emplois "moyens" pour vivre !

Comme, de plus, les personnes très pauvres et celles qui ont du mal à s'insérer dans l'emploi se sentent souvent attirées par la région parisienne, par ses lumières et par sa situation au centre des réseaux de communication, ce territoire semble développer une réalité sociale de plus en plus duale.

### **Une consommation extériorisée**

J'ai montré précédemment que le revenu distribué en Île-de-France était très inférieur à son PIB, c'est-à-dire à sa génération de richesses. À ce phénomène peu favorable, s'en rajoute un autre, celui du départ périodique des Franciliens au cours de l'année. Ce phénomène a pu être très bien étudié à l'occasion d'une demande de la Sécurité civile qui désirait prévoir le montant des médicaments disponibles en cas d'attaque terroriste. En effet, dans ce contexte, le chiffre pertinent n'est pas celui des habitants, mais celui des gens effectivement présents à un instant donné. Christophe Terrier, auteur de l'étude, a ainsi mis en évidence que les Franciliens se déplacent énormément puisqu'ils passent une cinquantaine de jours par an à

plus de 100 kilomètres de leur domicile. Ces départs creusent un vide qui n'est pas compensé par l'afflux touristique, malgré l'attractivité si souvent soulignée de Paris. De plus, il est probable que les Parisiens dépensent beaucoup pendant ces périodes. Ainsi, il y a un départ massif de la consommation.

Cette réalité constitue assurément un handicap sérieux pour la vitalité du territoire. C'est peut-être même une explication de la difficulté de cette région à insérer les emplois peu qualifiés, car la consommation dont il est question ici en est habituellement demandeuse (vendeurs, garçons de café, services aux personnes, surveillants de musée, etc.).

### Un déficit de connaissance

Les phénomènes pointés ci-dessus n'expliquent pas complètement le déclin de la région. Un point que j'ai du mal à expliquer, par exemple, est le nombre d'emplois peu ou moyennement qualifiés non satisfaits, environ 160 000, alors que le chômage est en hausse. Cette absence d'ajustement ne ressort certainement pas uniquement des problèmes de transport. Un élément d'explication se trouve peut-être, comme on l'entend parfois, dans le décalage entre la mentalité des petits patrons, souvent assez conservatrice, et le mode d'être des jeunes travailleurs. Mais cet élément, même s'il joue un rôle, ne paraît intuitivement pas suffisant pour expliquer une telle contradiction. Pour résoudre cette question, il faudrait pouvoir enquêter plus en profondeur.

À cet égard, je voudrais souligner le très grand déficit de travaux scientifiques sur l'Île-de-France. Aucun macroéconomiste spécialisé sur le sujet n'a été formé depuis longtemps. C'est une situation aberrante, surtout si l'on compare cette absence à l'existence de spécialistes dans tous les pays du monde, y compris les plus petits.

J'ajoute que les universitaires en général manquent de données chiffrées sérieuses, celles-ci étant difficilement cédées par les institutions administratives et politiques qui les possèdent, comme si elles craignaient qu'on en fasse un mauvais usage. Du point de vue de la connaissance scientifique, et donc de la connaissance rigoureuse des phénomènes réels, c'est un problème majeur.

## DÉBAT

**Un intervenant :** *Vous semblez plaider pour un rejet complet de la théorie de la nouvelle économie géographique. Elle rencontre pourtant un grand succès. N'est-ce pas excessif ?*

**Laurent Davezies :** Je ne la réfute pas en bloc. Je l'ai enseignée et je continue à le faire. Un concept économique désormais traditionnel comme le coût de transaction joue un rôle très important, et son émergence dans l'analyse économique me paraît bénéfique. Mais, si plusieurs de ses concepts sont pertinents pour comprendre la croissance du PIB d'un territoire, ils le sont beaucoup moins pour expliquer le développement du territoire lui-même. La théorie en vigueur me paraît donc limitée et incomplète.

### Mobilité et immobilité

**Int. :** *De quelle manière la montée du coût du pétrole est-elle susceptible d'influer sur les dynamiques que vous nous avez décrites ? On pourrait penser qu'elle milite pour une recentralisation de l'emploi sur Paris et sur la mise au point de systèmes efficaces de transport collectif.*

**L. D. :** Spontanément, on se dit que si l'usage de la voiture devient trop coûteux, cela entraînera des réorganisations, mais les réflexions actuelles solidement étayées sur le sujet ne sont guère nombreuses. Je n'ai donc pas de réponses précises à votre question. En revanche, je peux immédiatement écarter l'évidence d'une recentralisation sur Paris. Il existe d'autres

possibilités. La première est l'urbanisation en ruban, comme elle existe dans la vallée de Saint-Étienne. En termes de transport, ce type d'urbanisation tout en longueur est extrêmement efficace. Une seconde possibilité est incarnée par Los Angeles, ville immensément étendue dont la problématique du transport est ajustée grâce à une mobilité résidentielle très forte. Cela signifie que les personnes trouvant un emploi loin de chez elles n'hésitent pas à déménager pour s'en rapprocher, réduisant d'autant le besoin de transport.

À l'heure actuelle, malheureusement, la capacité de déménagement est faible en région parisienne du fait de la nature du marché du logement, du niveau des droits de mutation, des difficultés d'obtention des logements HLM, de l'augmentation des loyers qui conduit à ne pas vouloir quitter celui que l'on a, etc. Sur ce registre, il y a, à long terme, des marges de manœuvre.

**Int. :** *Comment appréhendez-vous la tendance actuelle à construire autour de Paris des systèmes de transport selon des cercles concentriques ?*

**L. D. :** Jusqu'à il y a une vingtaine d'années, la structure des systèmes des transports était conçue de manière radiale, avec Paris au centre. De nos jours, la dynamique est de type concentrique. Cela va dans le sens de la répartition actuelle de l'habitat. On ne peut pas en faire le reproche aux décideurs. Mais, on peut souligner un rapport coût/efficacité bien moindre que dans la logique précédente. Vouloir un habitat étalé avec des transports collectifs à moindre coût, c'est impossible ! Pour résoudre le problème de transport dans ces conditions, il faudrait jouer sur d'autres facteurs, comme sur la mobilité résidentielle. L'exemple de Los Angeles montre que cette mobilité peut compenser une urbanisation absurde du point de vue de l'efficacité des transports.

**Int. :** *Le logement social permet-il à une ville de conserver sur place la force de travail correspondant aux emplois modestes dont elle a besoin ?*

**L. D. :** Le logement social est effectivement fait pour loger les catégories modestes dont une ville a besoin. Cependant, le système fonctionne de moins en moins correctement. À Paris, il souffre de l'absence de foncier pour construire de nouveaux logements, et de l'utilisation de ceux qui existent pour les situations d'urgence. En banlieue, il est englué par l'absence de mobilité résidentielle. Au final, les villes franciliennes n'ont pas toujours la capacité de loger les gens qui la font vivre. La plupart des éboueurs de la capitale n'habitent ni sur place, ni même en Île-de-France ; beaucoup viennent de Picardie.

### **Une taille optimale pour la ville ?**

**Int. :** *Le lien entre l'efficacité d'une ville et sa concentration ne connaît-il pas un seuil ? Sur le plan du transport, on peut penser qu'au-dessus d'une certaine densité, des effets négatifs d'embouteillage apparaissent. La question se pose aussi sur le registre des relations. Personne ne peut gérer une infinité de relations, si bien que la plupart des groupes sont de taille moyenne.*

**L. D. :** On s'est posé depuis très longtemps la question de la taille optimale des villes, au regard des arguments que vous avez soulevés. En réalité, la question doit être abordée autrement. Selon les économistes, la ville est par excellence un lieu de production d'effets externes, qui correspondent à un transfert de valeurs sans contreparties monétaires. Ces effets peuvent être aussi bien positifs que négatifs. Par exemple, une personne qui fume dans un restaurant retranscrit sans échange d'argent quelques minutes d'existence à ses voisins. Cette perte peut être économiquement valorisée, en l'occurrence négativement. Inversement, dans une agglomération, les gens bénéficient souvent gratuitement d'énormes échanges d'informations qui pourraient être aussi valorisés, cette fois positivement. C'est à la gestion publique de prendre les mesures pour augmenter les tendances créatrices de valeur et diminuer celles qui la détruisent. L'enjeu ne porte donc pas sur le choix d'une taille mais sur la qualité d'une gestion.

**Int. :** *J'ai le sentiment que les entreprises gèrent la localisation de leurs emplois de façon différente selon les fonctions (comptabilité, logistique, production, etc.). Selon les cas, elles n'arbitrent plus seulement entre Paris et la province mais aussi avec les pays étrangers, comme l'Inde ou la Roumanie. Ne faudrait-il pas fragmenter beaucoup plus le marché du travail pour approfondir votre analyse ?*

**L. D. :** Effectivement, cela mériterait d'être fait, mais c'est très difficile à partir des données statistiques dont nous disposons. Sur le fond, je souligne qu'actuellement, on surestime probablement beaucoup la part des emplois liés à la compétition internationale et pour lesquels il faudrait prendre en compte la localisation en pays étrangers. Cette vision conduit en effet à penser que les grands perdants de la compétition devraient être les régions de province, puisqu'elles possèdent les catégories d'emploi les plus facilement délocalisables. Or, les observations démontrent le contraire.

En termes de rapport à la localisation, il me semble qu'on peut distinguer 3 catégories d'emplois de taille à peu près équivalente :

- les emplois de production ; leur implantation est choisie selon l'efficacité du territoire ;
- les emplois publics ; ils sont liés à la présence d'une population ; ils sont proportionnellement plus nombreux dans les régions peu peuplées ; par exemple, les enseignants sont 2 fois plus nombreux par habitant en Auvergne qu'en région parisienne ;
- les emplois de vente ; ceux-là sont localisés là où sont les gens.

Au final, les optimisations géographiques internationales par les entreprises touchent seulement une partie de la première catégorie. Cela correspond peut-être à 5 % des postes. Ce n'est pas très significatif à l'échelle d'un territoire régional (bien que cela puisse être socialement dramatique pour les personnes touchées).

### **Pauvreté et richesse**

**Int. :** *Vous nous avez montré que lorsque la richesse augmente en Île-de-France, la pauvreté aussi. C'est économiquement contradictoire.*

**L. D. :** C'est pourtant une réalité partagée par de nombreuses grandes métropoles du monde entier, y compris dans les pays développés. Des villes comme New York ou Washington sont dans cette configuration. Il semble que la présence de la grande richesse attire une part de la population très pauvre. Cette part y trouve peut-être, plus qu'ailleurs, des opportunités comme le vol ou la mendicité. Mais ce sont des domaines sur lesquels on manque de données scientifiques.

**Int. :** *Quand on veut quantifier la pauvreté, on utilise souvent l'indicateur de seuil de pauvreté de l'INSEE, mais, cet indicateur est relatif, puisqu'il mesure une pauvreté en proportion de la richesse moyenne. Il mesure en réalité une inégalité. Sur cette base, la situation que vous venez de décrire est assez cohérente. En effet, quand la richesse augmente, les riches, qui sont mieux insérés dans les circuits économiques, en tirent logiquement le plus grand profit, entraînant une augmentation de la pauvreté, au sens de ce fameux seuil.*

**L. D. :** Il faut effectivement utiliser cet indicateur avec précaution. Mais, dans le cas présent, autant que j'ai pu le vérifier avec les chiffres disponibles (je n'ai pas réussi à avoir accès aux chiffres liés au RMI), la pauvreté absolue a aussi augmenté.

### **La difficulté d'être écouté**

**Int. :** *Est-il vraiment pertinent de comparer la région parisienne avec les autres régions françaises ? Dans le milieu de l'économie géographique, un graphique en vogue compare les régions selon 2 indices, le PIB et les revenus. L'Île-de-France est tellement spécifique qu'elle n'arrive pas à tenir sur la même échelle que les autres ! Je ne suis pas non plus certain qu'il soit légitime de raisonner sur des espaces administratifs. En effet, les zones économiques débordent souvent leurs frontières. La zone d'emploi de l'aéroport de Roissy s'étend par exemple largement sur la Picardie.*



**L. D. :** Votre question est assez représentative des résistances auxquelles on est confronté aujourd'hui dès qu'on prétend que la région parisienne se porte mal. Aussitôt, des voix s'élèvent pour disqualifier les résultats. Quoi qu'il en soit, le problème de frontières étant un thème classique de l'analyse territoriale, j'ai poussé mon étude sur les départements limitrophes. Le résultat est identique. Le grand bassin francilien se porte mal par rapport aux autres régions.

**Int. :** *Quel écho vos analyses trouvent-elles auprès des acteurs politiques ? Elles devraient les interpeller fortement.*

**L. D. :** Trop ! si bien qu'ils préfèrent ne pas les écouter. Il est clair que la municipalité parisienne, notamment pour les transports et les emplois intermédiaires, se comporte actuellement d'une manière contradictoire avec la réalité des besoins tels que je les analyse. Mais la couleur politique des gouvernants ne me paraît pas être en cause. La municipalité précédente, de droite, allait globalement dans le même sens. En vérité, cette attitude est induite par la constitution du pouvoir à partir de l'élection démocratique, car le périmètre électif ne prend en compte que les Parisiens, et n'intègre pas les gens qui ne viennent que travailler ou consommer à Paris. Pour prendre en compte l'état économique que je décris, il faudrait que le pouvoir parisien soit aussi lié à la fonction d'emploi de la ville. De ce point de vue, on pourrait soutenir que la capitale a eu de la chance d'être longtemps dirigée par des préfets. Compte tenu de la dimension territoriale de son assise électorale, le conseil régional est mécaniquement un peu plus sensible à mes argumentations.

Présentation de l'orateur :

Laurent Davezies : professeur à l'université Paris XII ; chercheur au CRETEIL (centre de recherche sur l'espace, les transports, l'environnement et les institutions locales), responsable de l'équipe L'OEIL (laboratoire d'observation de l'économie et des institutions locales) à l'institut d'urbanisme de Paris.

Diffusion août 2006