



**HAL**  
open science

# Effets environnementaux et sociaux de la géographie économique

Carl Gagné

► **To cite this version:**

Carl Gagné. Effets environnementaux et sociaux de la géographie économique. Localisation des activités économiques et développement durable des territoires, Ministère de l'Écologie du Développement durable et de l'Énergie, Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement Durables et de l'Énergie (MEDADE). International, FRA., Jun 2013, Paris, France. 20 p. hal-01208878

**HAL Id: hal-01208878**

**<https://hal.science/hal-01208878>**

Submitted on 5 Jun 2020

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# Effets environnementaux et sociaux de la géographie économique

Carl Gagné

Directeur de Recherche INRA

UMR SMART, INRA Agrocampus Ouest Rennes

& CREATE, Université Laval (Canada)

# Plan

1. Nouvelle Economie Géographique : de quoi parlons-nous ?
2. Pourquoi la géographie compte
3. Variables clés
4. Limites
5. Extensions

# I – NOUVELLE ECONOMIE GEOGRAPHIQUE : DE QUOI PARLE-T-ON ?

Littérature très vaste (« science régionale »)

- Un objet commun : *La géographie est une dimension importante*
- Méthodologie : *Sciences Economiques*

## ▫ **OBJET**

- Localisation des activités (production, transformation, distribution, consommation) et/ou des agents économiques (ménages, firmes, ...) à différentes *échelles spatiales* :
  - au sein des villes, des régions
  - entre les villes, les régions

### *Phénomènes spatiaux :*

- ⇒ Agglomération des activités
- ⇒ Spécialisation des territoires
- ⇒ Commerce interrégionale
- ⇒ Inégalités spatiales

*RQ* : Phénomènes de moyen/long terme

## ***Illustration 1. Population et emploi sont concentrés spatialement***

- *Plus de la moitié de la pop. mondiale est aujourd'hui localisée dans une ville*
- *Près de 40% de la pop. mondiale vit dans une agglomération de plus d'1 million d'hab.*
- *De très grandes mégapoles :*  
*PIB de Tokyo ou New York (2006) = PIB du Canada ou Espagne*
- *Les emplois très concentrés au sein des pays*
  - ↳ *75% de la production US localisée dans 100 villes*
  - ↳ *PIB de Bruxelles et Dublin = 1/2 PIB national*
  - ↳ *PIB de Londres et Paris = 1/3 PIB national*

## *ET* de ses implications

- Croissance nationale
- Salaire et pouvoir d'achat (budget transport et logement)
- Productivité, Prix et profits des firmes
- Création/destruction de firme/emploi
- Innovation
- Qualité des produits
- Externalités négatives (Pollution, Crime, )
- Gouvernance publique locale

## ***Illustration 1/5. L'agglomération accroît les temps et les distances moyennes parcourues par les ménages et marchandises***

- Hausse de la distance moyenne parcourue par les ménages (et en voiture). En 20 ans, une hausse de 8km à 10km (+20%) en France

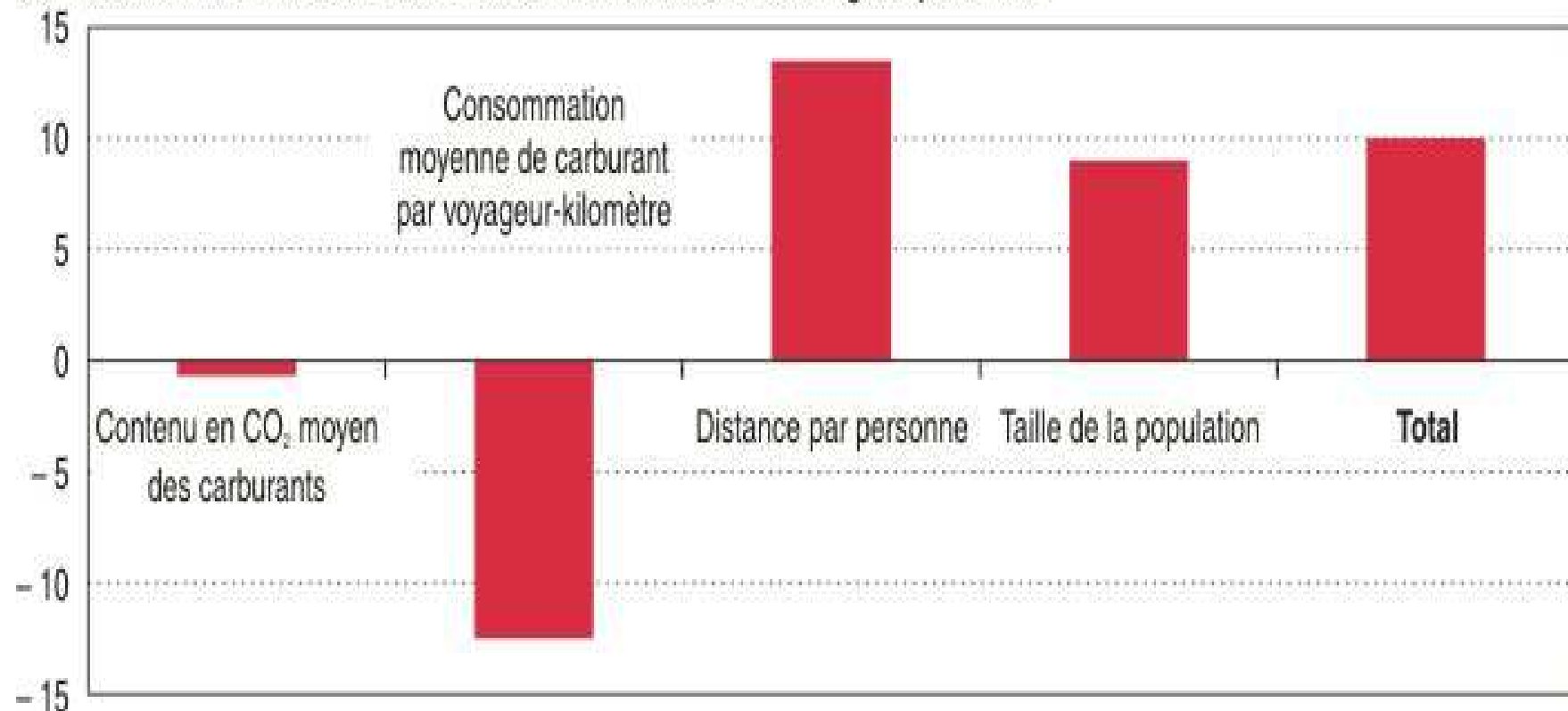
Les Franciliens consacrent *en moyenne* environ **un mois de travail** lors des déplacements par an, tandis que le temps de déplacement consacré par un adulte travaillant dans des quartiers de Manhattan est entre trois et sept semaines de travail.

- Hausse de la distance moyenne parcourue par les marchandises (par la route). En 20 ans, la distance moyenne des flux de transports terrestres s'est accrue de 37,5%, passant de 72 à 99 km



# Evolution des émissions de CO<sub>2</sub> dues à l'usage de la voiture par les ménages - 1990/2007.

contribution en % à l'évolution des émissions de CO<sub>2</sub>, toutes choses égales par ailleurs



Source : INSEE (2012)

## *Illustration 2/5. L'emprise foncière de la ville accroit plus vite que la croissance de la population*

- L'emprise foncière résidentielle a augmenté de **48%** entre 1976 et 1992 aux USA, alors que la population urbaine a augmenté de **18%**
- En Europe: entre 1990 et 2000, surfaces résidentielles ont augmenté de **12%** tandis que la population a augmenté de **2%**
- Urbanisation en Chine : depuis 1997, plus de 8 millions d'ha de surface agricole en moins (près de 30% de la SAU en France!)

***Illustration 3/5 : L'agglomération des activités permet des gains de productivité :***

- (i) une division du travail plus fine,***
- (ii) sélection des firmes les plus efficaces.***

▫ le *PIB par emploi* (2005): Paris : 100 000 €, Loire-Atlantique : 66 000 €, Ille-et-Vilaine : 64 000 €, Finistère : 62 000 €

▫ Etudes économétriques :  $\log lp_r = \alpha + \beta \log den_r + \varepsilon$

valeur estimée de  $\beta$  : de 3 à 11%

Endogenéité → simultanéité et variables omises (effet de composition)

$\beta$  environ de 3%

## **Illustration 4/5: Concentration géographique des activités favorise l'innovation.**

- des contacts fréquents entre les cadres ou les décideurs favorisent la *transmission d'informations* sur
  - les marchés des débouchés ou des fournisseurs
  - les innovations techniques ou organisationnelles.

*Rq : le nombre d'appels téléphoniques entre deux zones dépend négativement de la distance entre ces deux zones.*

- un bassin d'emploi dense :

Qualité des appariements Travailleurs/Postes

Mobilité des travailleurs (circulation des connaissances)

Exemple type : **Silicon Valley** En quelques décennies, cette petite région, à l'origine agricole, est devenue le leader mondial dans le domaine des technologies de pointe.

## ***Illustration 5/5: Concentration géographique des activités favorise la criminalité.***

- **Le nombre de crime par habitant augmente avec la taille de la ville.**

le taux de crimes violents dans des villes de plus de 250 000 habitants est de 346 pour 100 000 habitants alors que dans les villes de moins de 10.000 habitants, le taux de crimes violents est juste 176 pour 100.000 (Glaeser, 1998).

---

<b>Catégorie de Ville</b>	<b>Tx de criminalité pour 1000 hab</b>
Paris	109
>100 000 hab (hors Paris)	94
50 000 à 100 000 hab	76
25 000 à 50 000 hab	69
<25 000 hab	65

---

*Nb de crimes et délits constatés par les services de police et de gendarmerie et la population considérée.*

# METHODE

## Relève des sciences économiques

- La distribution des activités est le résultat de nombreuses décisions prises par les firmes et les ménages poursuivant leur propre intérêt (mais aussi en interaction avec les choix faits par la puissance publique)

*Comportement économique*  *Distribution spatiale des activités*

- Les mécanismes de marché structurent l'espace (analyse dite positive)

*Interactions fortes entre allocation spatiale des activités et agents et formation des prix, quantité et qualité des biens/ services et facteurs de production (travail, capital et terre)*

*Rôle important des imperfections de marché*

## Avantages

- Les décisions des agents (firmes, ménages, ...) sont prises sur la base notamment des *prix*, des *rentes foncières*, des *revenus* du travail et du capital (en lien avec leurs préférences et la qualité) qui dépendent de la distribution spatiale de ces agents.
- Identification des défaillances de marché en termes d'allocation spatiale des activités économiques
- Evaluation de l'efficacité de *long terme* des politiques publiques en générale et en particulier les politiques environnementales (prise en compte des effets sur la localisation des activités)
- Connexion avec d'autres branches de l'économie (Théories économiques de la croissance, de l'environnement, ...)

# VARIABLES CLES

Economies d'échelle

*vs.*

Coûts de transport

*Tout ne peut pas être disponible partout*



## Couts de « transports » :

- Couts monétaires directs de transport des marchandises et des pers.
- Rémunération des intermédiaires pour atteindre l'acquéreur du bien
- Couts en temps (coût d'opportunité du temps)
- Couts de transaction liés aux échanges à distance
- Barrières tarifaires
- Normes selon la destination

Rq : pas de mesures précises (varient selon les secteurs, selon les produits)

Couts privés de logistique : environ 10% du CA des Ind

Dépenses des ménages : environ 14% de leur revenu

Dépenses transport en France : 377 Mds € (20% du PIB)

Coûts environnementaux non négligeables

## Economies d'échelle :

*une diminution du coût moyen  
suite à une hausse de la production d'une entreprise*

- Un meilleur usage des facteurs de production (raisons techniques)
- Pouvoir de négociation sur le prix des inputs
- Présence de charges fixes

*Nombreuses études économétriques montrant la présence d'économie d'échelle*

La principale contribution de la *Nouvelle Economie Géographique* est de montrer comment les **économies d'échelle internes aux firmes** et les **coûts de transports** affectent l'allocation spatiale des activités en considérant la **taille des marchés** comme endogène.

## **POINTS FAIBLES**

- **Pas de théorie générale (spécifiques aux structures de marchés, technologies de production, préférences des consommateurs)**
- **Pas de recommandations politiques claires**
- **Représentation spatiale**

## Nombreuses extensions possibles

- Organisation au sein des grandes agglomérations
- Vieillessement de la population
- Dérégulation du secteur transport (prix de transport endogène)
- Rigidités du marché du travail (salaire mini, négociation salariale, ...)
- Interactions entre croissance et agglomération
- Globalisation et agglomération
- Prise compte des stratégies des collectivités locales
- Agglomération et pollution
- Agglomération et criminalité