

Instruções

1	Confira se os dados contidos na parte inferior desta capa estão corretos e, em seguida, assine no espaço reservado para isso. Se, em qualquer outro local deste Caderno, você assinar, rubricar, escrever mensagem, etc., será excluído do Exame.
2	Este Caderno contém 5 questões discursivas referentes à Prova da Língua Estrangeira escolhida pelo candidato. Não destaque nenhuma folha.
3	Se o Caderno estiver incompleto ou contiver imperfeição gráfica que impeça a leitura, solicite imediatamente ao Fiscal que o substitua.
4	Será avaliado apenas o que estiver escrito no espaço reservado para cada resposta, razão por que os rascunhos não serão considerados.
5	Escreva de modo legível, pois dúvida gerada por grafia, sinal ou rasura implicará redução de pontos.
6	Só será permitido o uso de dicionário FRANCÊS/FRANCÊS.
7	Use exclusivamente caneta esferográfica, confeccionada em material transparente, de tinta preta ou azul. Em nenhuma hipótese se avaliará resposta escrita com grafite.
8	Utilize para rascunhos, o verso de cada página deste Caderno.
9	Você dispõe de, no máximo, três horas, para responder as 5 questões que constituem a Prova.
10	Antes de retirar-se definitivamente da sala, devolva ao Fiscal este Caderno.

Assinatura do Candidato: _____

As questões de 01 a 05, cujas respostas deverão ser redigidas EM PORTUGUÊS, referem-se ao texto abaixo.

**Proximité aux infrastructures et croissance de l'emploi en Île-de-France (1993–2008):
le rôle des transports à l'échelle intramétropolitaine**

M. Padeiro

Les débats sur le rôle des infrastructures de transport urbain dans le développement économique des métropoles n'ont cessé de s'amplifier depuis 50 ans. Malgré les résultats de nombreux travaux menés depuis les années 1970, l'idée demeure, dans le débat public, que la construction d'une infrastructure de transport induit une croissance économique dans les territoires desservis, et cet argument sert également à justifier les investissements. Cette hypothèse est en grande partie fondée sur les modèles de localisation des activités et sur la relation entre distance physique (temps et coût de déplacement) et interactions : la perspective néoclassique, tout comme la Nouvelle économie géographique (NEG), soutient qu'une localisation à proximité des nœuds des réseaux de transports influence la décision d'implantation des firmes, mais également leur productivité et leur croissance.

La relation n'est pas si simple, comme l'énoncent la plupart des travaux sur ce thème. Pourtant, le récent projet de ligne de métro circulaire autour de Paris, dans ses variantes désignées Grand-Huit par l'État et Arc-Express par la région Île-de-France, a fait l'objet d'amples débats autour de la production des territoires métropolitains, tant dans leurs fonctions résidentielles qu'économiques, l'hypothèse la plus en vogue étant que la future ligne contribuera à l'émergence de pôles d'emplois périphériques et au développement des pôles existants. Pour nombre de municipalités, attirer l'emploi sur le territoire équivaut à garantir des recettes supplémentaires issues de la taxe professionnelle et de la taxe foncière. Pour autant, ont-elles raison de se saisir des débats en invoquant le développement économique? La formule magique que représenterait la proximité d'un réseau mérite un examen plus précis qui tienne compte de la diversité des réseaux et de celle des secteurs économiques. Le lien sup- posé par les autorités publiques entre les projets de transports et l'emploi local (avec des projets de connexion directe et extrêmement rapide entre les aéroports et les principaux pôles d'emplois de La Défense, de Saclay, de Marne-la-Vallée, ainsi qu'entre les pôles eux-mêmes) mérite donc d'être analysé, ce d'autant que si le rôle des autoroutes est relativement bien documenté (avec des résultats variables d'une étude à l'autre, et d'une ville à l'autre), celui des réseaux de transports collectifs urbains l'est moins.

Notre objectif est de déterminer si l'existence et la proximité d'une infrastructure de transports sont susceptibles de contribuer de manière significative à la croissance locale de l'emploi au sein de l'agglomération parisienne, et d'examiner si certains modes de transports ont une influence plus importante que d'autres sur les différents secteurs économiques. Pour cela, nous estimons un modèle économétrique de régression multiple dont la variable dépendante est le taux moyen de croissance annuel de l'emploi entre 1993 et 2008 dans chaque commune francilienne retenue dans l'aire d'étude.

Cet article s'organise de la manière suivante. Nous dressons d'abord un panorama des travaux qui ont analysé le rôle des infrastructures de transports dans le développement économique, en focalisant l'attention sur l'emploi intramétropolitain. Nous présentons ensuite la méthodologie adoptée (données, aire d'étude, variables et spécifications du modèle). Nous exposons ensuite les résultats du modèle et l'analyse de la localisation des emplois en 1993, ainsi que de leur variation entre 1993 et 2008. Enfin, nous synthétisons les principaux résultats et proposons quelques pistes de réflexion.

[...]

L'objectif principal de cet article était de vérifier si l'existence et la proximité d'une infrastructure de transports étaient susceptibles de contribuer à la croissance locale de l'emploi dans les communes d'une aire d'étude inscrite dans le territoire métropolitain parisien, et

d'examiner si certains modes de transports avaient une influence plus importante que d'autres sur les différents secteurs économiques. Si le modèle explique diversement la variance de l'évolution des emplois, dans des proportions qui sont relativement conformes aux modèles déjà établis par ailleurs à l'échelle intramétropolitaine, l'introduction des infrastructures, quelles qu'elles soient, n'induit qu'une faible variation du coefficient de corrélation, et les parts importantes d'explication liées aux infrastructures concernent généralement des coefficients par ailleurs faibles. Ces résultats rejoignent ceux de précédents travaux. Ils confirment que le discours favorable à l'infrastructure comme vecteur de développement local, étonnamment maintenu à l'ordre du jour dans le débat public, n'est que très partiellement fondé.

Ce travail présente quelques limites qui sont autant de prolongements possibles. L'introduction d'autres variables constitue une première piste d'amélioration du modèle, notamment: accessibilité à la main-d'œuvre, zones d'activités par exemple. La première tient à l'hypothèse de colocalisation activité–population, certains secteurs d'activités recherchant moins la commodité d'une infrastructure que la présence de main-d'œuvre dans un rayon de temps d'accès donné. La seconde tient à l'influence de l'action publique fréquemment soulignée. La désagrégation de certains secteurs d'activités, comme les services spécialisés, constitue une deuxième piste d'amélioration : quelques tests de sensibilité des résultats aux découpages sectoriels des activités économiques, réalisés dans le cadre de cet article, notamment sur les services spécialisés, ont montré que leur intérêt pour la proximité aux infrastructures dépendait surtout du statut des établissements et distinguait ainsi la recherche publique (peu sensible aux infrastructures) et les services aux entreprises en tant que tels. C'est à partir de tels tests que nous avons également opté pour une séparation entre l'activité immobilière et les activités de finance et assurance. Des découpages tels que ceux proposés par Mouhoud, qui se fondent en grande partie sur l'ancrage territorial des activités, sont à cet égard prometteurs. Une troisième piste possible consiste à étendre l'analyse à toutes les communes, sans seuil d'emploi. L'idée appelle à quelques restrictions : une possible perte de comparabilité intersectorielle et des indices plus fragiles, avec des communes ne comptant que peu d'emplois et une variabilité selon les secteurs du nombre de communes incluses dans le modèle par élimination de valeurs extrêmes faisant effet de levier statistique. Enfin, l'identification de communes ayant perdu des emplois apparaît comme une piste non négligeable, dans le cadre d'une analyse sur la relation entre infrastructures de transport et, non plus le développement économique, mais la fragilité des territoires, celle-ci étant liée à l'ancrage local intrinsèque aux différents secteurs économiques, mais également à leur position dans l'échiquier régional.

Disponível em: <<https://link.springer.com/article/10.1007/s13547-012-0030-z>>. Acesso em: 30 mar. 2018. [Adaptado]

Questão 1

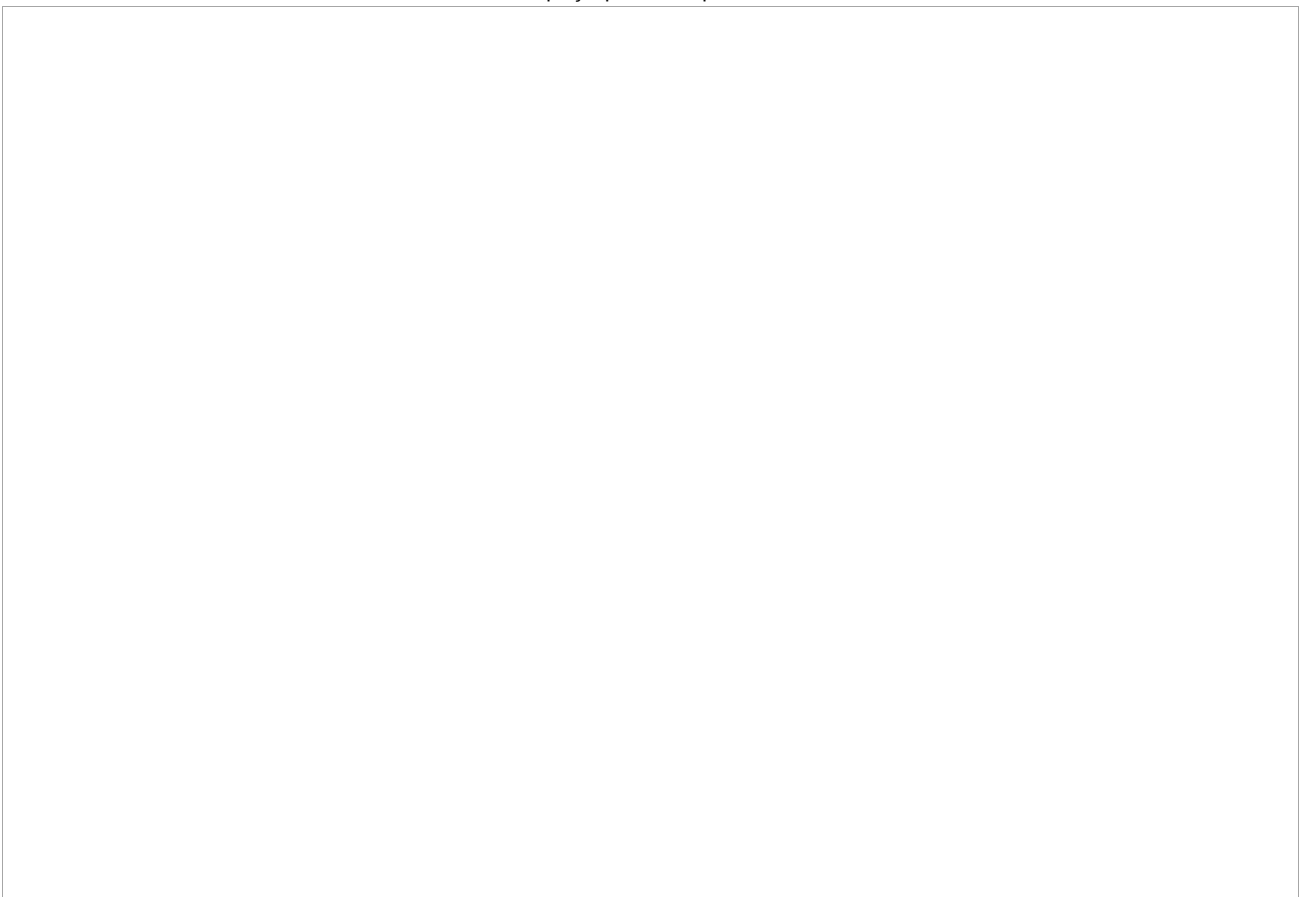
Qual a hipótese mais aceita nos debates públicos quanto à relação entre infraestrutura de transporte e desenvolvimento econômico?

Espaço para Resposta

**Questão 2**

Qual o interesse das autoridades municipais em atrair o projeto de linha de metrô circular em torno de Paris?

Espaço para Resposta



Questão 3

Padeiro apresenta um estudo sobre o tema, título deste artigo. Identifique:

- A) o objetivo do estudo.
- B) a conclusão.

Espaço para Resposta

Questão 4

O autor reconhece algumas limitações deste estudo e aponta medidas que podem contribuir para a melhoria do modelo utilizado. Cite 4 pistas apontadas.

Espaço para Resposta

