

Introduction Générale

“Si on cherchait une définition purement économique, la ville serait une agglomération dont la plupart des habitants vivent de l’industrie ou du commerce, et non de l’agriculture. (...) Il faudrait encore ajouter la variété des savoir-faire et des métiers exercés [et] l’existence d’un marché. (...)”

[Mais] La ville est normalement un lieu de marché aussi bien qu’un siège féodal ou princier : (...) l’existence du marché s’appuie souvent sur une promesse de protection” (Max Weber, La ville (1921)).

L’approche économique de la ville est donc indissociable de son contexte historique. L’organisation des villes répond à des logiques qui dépassent *a priori* le champ de la science économique : elle transcrit dans l’espace l’ordre interne d’une société. Les séparations internes objectivent le rapport des hommes au sacré et au profane et plus généralement au temps, à l’espace et aux autres (Durkheim (1912)). A ce titre, le fait religieux joue un rôle fondamental pour penser l’organisation des villes. Mumford (1961) remarque d’ailleurs que quand la ville a cessé d’être purement religieuse, son organisation a continué de reposer sur la religion instrumentalisée par le pouvoir politique.

Une ville économique

Le passage d’une société chrétienne à une société industrielle puis de consommation doit alors se lire dans l’évolution des villes occidentales. Si l’ “idéologie économique” (Dumont (1985)), s’institue en nouvelle règle sociale en lieu et place de la précédente norme chrétienne (Dupuy (1992), Nancy (2002)) on devrait assister à l’effacement progressif d’une ville hiérarchique au profit d’une ville égalitaire. Comme le remarque Weber, le marché avait déjà un rôle dans la vie quotidienne

des villes. Mais il se tenait à côté d'autres principes d'organisation qui lui étaient hiérarchiquement supérieurs (politiques, religieux). Les logiques économiques s'inscrivaient ainsi dans un ordre social défini par ailleurs, au sein duquel elles pouvaient plus ou moins jouer. Le Marché étant aujourd'hui devenu la logique d'ordonnement primordiale de la société¹, la forme de la ville devrait évoluer en conséquence.

Le Marché exclut toute discontinuité puisqu'il n'y a pas de sacré ou de profane mais un continuum de participants plus ou moins actifs aux échanges. En interne, la centralité est ainsi marquée par le prix du foncier qui objective la volonté d'être proche d'un lieu sans privilège d'accès. En externe, l'étalement urbain traduit la généralisation à l'ensemble de la société d'une citoyenneté auparavant réservée (serment, etc.) et qui est maintenant ouverte (libre choix de localisation, d'entrée et de sortie). La ville fermée au sens traditionnel disparaît donc, traduction dans l'espace urbain de l'avènement d'une société constituée d'individus atomistiques qui participent à la ville à hauteur de leurs moyens (libre entrée sur les marchés pour les consommateurs et les producteurs, même si les marchés sont en définitive segmentés). La ville devient changeante, mouvante, et ses référentiels évolutifs. Espace en équilibre, elle change constamment d'état. Les temporalités urbaines (Le petit et Pumain (1993)) font alors que les villes se trouvent perpétuellement en tension, en déséquilibre permanent (Pumain (1997)). Leurs espaces centraux sont économiquement repérables à travers les pics de rente foncière, ou approchables par la présence de Centres commerciaux, de Zones Industrielles, etc.

L'étalement des villes

L'étalement massif auquel nous assistons aujourd'hui s'inscrit ainsi dans un renouvellement continu de l'objet urbain dont les prémices se trouvent au milieu du XVIII^{ème} siècle, comme le montre Perrot (1975). La ville change profondément de nature et vouloir appréhender l'organisation de l'espace urbain actuel comme celui

¹Ce qui ne veut pas dire qu'il n'y a pas de solidarités locales hors du marché ou de sociabilité de forme non marchande, mais que l'appartenance à la Société (au sens où cela dépasse les communautés locales et groupes d'intérêts) est objectivée par le marché global et le système de prix.

d'une ville traditionnelle conduit à une vision biaisée de l'espace.

”Nous appelons périurbaine une ceinture située en dehors de la ville constituée d'un espace mixte (ou intégré) où se trouvent à la fois des agriculteurs et des ménages occupant des emplois urbains. Le périurbain est un espace rural au sens où l'essentiel des sols y sont dédiés à des activités productives agricoles ; c'est aussi un espace urbain au sens où la majorité de la population active travaille dans un centre urbain, en effectuant des migrations alternantes” (Cavailhès *et al.* (2001)). L'étalement des villes, c'est donc le fait que la frontière soit repoussée plus loin mais aussi et presque surtout l'étalement au delà de la frontière et la discontinuité des espaces. En France, Bessy-Pietri et Sicamois (2001) précisent que 3300 communes ont été incluses dans une Aire Urbaine² entre 1990 et 1999. Cela représente une hausse de 45% du nombre de communes périurbaines en neuf ans. Au total, la population de ces communes augmente de près de 900 000 habitants au cours de cette période³.

La question se pose donc de savoir si la ceinture périurbaine fait partie de la ville ou non. Selon Habermas (1986), “notre conception de la ville est étroitement liée à notre mode de vie. Or ce mode de vie a évolué à une vitesse telle que la conception de la ville dont nous avons hérité ne peut plus se développer en symbiose avec lui”. Cette ville péri-urbaine n'est en effet plus une ville au sens où on l'entend généralement, c'est à dire un espace aux frontières bien définies avec une unité interne permettant de hiérarchiser ou classer les différents types de centralité. La ville n'est pas *péri*-urbaine dans la mesure où le type d'espace que la société contemporaine produit conduit à l'éclatement de la hiérarchisation des centres et donc de la notion de périphérie. Parmi les *Villes invisibles* d'Italo Calvino la ville périurbaine serait cette ville dont le centre est partout et la circonférence nulle part.

²Une Aire Urbaine est un regroupement de communes défini de manière itérative sur la base des migrations alternantes autour d'un pôle urbain. Les communes d'une Aire Urbaine envoient toutes plus de 40% de leur population travailler dans l'Aire Urbaine.

Dans ce cadre, les communes périurbaines sont définies comme les communes qui appartiennent à l'Aire Urbaine mais pas à l'agglomération éponyme (agglomération définie sur la base de la continuité territoriale avec la ville centre).

³Si l'on ajoute à cela le fait que les contours se sont élargis à de nouvelles communes qui n'étaient pas comptabilisées comme périurbaines en 1990, la croissance de la population périurbaine est encore plus impressionnante. Il y avait 6 900 000 habitants dans les communes périurbaines en 1990. Il y en a 9 300 000 aujourd'hui, soit l'équivalent de l'agglomération parisienne !

Plutôt qu'à la disparition de la ville, nous assisterions donc à l'apparition d'une nouvelle ville, organisée à l'aune de critères différents. Comme le note Chalas (2000), "l'effacement d'une certaine ville, classique ou haussmanienne, datée (...), ce n'est pas la défaite de la ville tout court. Quand un type de ville se meurt, c'est déjà qu'un autre type de ville s'épanouit. Il n'est que de la reconnaître. Les villes évoluent, ce n'est pas nouveau. La ville ne cesse de se métamorphoser". La ville périurbaine est tout simplement une nouvelle forme de rapport de l'Homme à la ville et à l'espace, elle traduit géographiquement l'évolution de la société.

Une approche scientifique

Si l'on se fie au vocabulaire médical employé par Brueckner (2000), "l'étalement urbain, diagnostics et remèdes", cette ville qui constitue la norme dans les pays occidentaux serait pathologique. Ville des individus, la ville périurbaine soulève les mêmes problèmes méthodologiques que ceux que la société "complexe" pose aux sciences humaines depuis les années 1970. Cette "Géographie de nulle part" (Kunstler (1994)) est-elle une géographie de n'importe où, ou une géographie qui a pris des formes tellement diverses qu'elle est plus difficilement analysable⁴ ?

Il s'agit donc de construire un discours scientifique sur l'étalement urbain qui rende compte à la fois de la prégnance croissante des logiques économiques et de la grande complexité et diversité des phénomènes à l'oeuvre. Que la société repose sur des rapports marchands n'implique pas que les outils de la science économique soient les seuls à pouvoir rendre compte de son fonctionnement. Cependant, l'approche déductive qu'elle offre permet de formaliser les interactions entre des acteurs aux objectifs et contraintes différents. Dans la mesure où la maximisation des utilités individuelles et des profits des entreprises jouent un rôle dans la ville, comment peuvent-elles expliquer l'étalement urbain ? Ces questions sont à la base de la théorie économique des villes. On trouve d'ailleurs des échos à ces préoccupations dans la littérature : Ladd et Wheaton (1991) s'interrogent sur les "*causes et conséquences*

⁴C'est ce que sous entend Oatley (2001), lorsqu'il écrit que "l'idée d'un 'lieu paradigmatique' (Los Angeles et le Comté d'Orange) comporte le risque de verser dans l'universalisme, [de] faire de Los Angeles ce que fut Chicago dans les années 1930 et 1940".

des changements de formes urbaines” et Mieskowski et Mills (1993) sur “les *causes* de la périurbanisation”.

La question au centre de ce travail sera de savoir comment les entreprises choisissent de se localiser dans l’espace urbain et, surtout, quelles sont les conséquences de ces choix sur la forme de la ville.

L’économie n’est pas dépourvue d’outils. L’économie urbaine peut en effet rendre compte de l’étalement des villes tant qu’il se traduit par une décroissance des rentes foncières et une augmentation de la taille des lots qui correspond totalement avec ce que la théorie prévoit (Goffette-Nagot (2000)). Le modèle classique Alonso (1964)-Mills (1972)-Muth (1969) permet ainsi d’expliquer l’augmentation de la surface couverte par une ville à l’aide de la baisse des coûts de transport, essentiellement grâce aux progrès de l’automobile, et de la croissance de la taille des logements, qui accompagne la hausse du niveau de vie.

La ville périurbaine

Le rôle de l’automobile

Avant 1850, les déplacements se faisaient à pieds ou en fiacre. Après 1850, on a vu apparaître les premiers tramways et, comme le note Warner (1962), les premières enclaves résidentielles le long des axes radiaux parcourus par les trams. La première moitié du XX^{ème} voit le développement de la voiture individuelle qui étend encore les choix de localisation. L’augmentation de la vitesse des déplacements quotidiens a permis aux gens de raccourcir les durées des trajets mais surtout d’aller plus loin pour le même budget temps.

L’automobile crée les conditions d’apparition de la ville étalée car elle permet de libérer la localisation du ménage de celle de l’infrastructure de transport. Anas *et al.* (1998) remarquent ainsi le rôle fondamental de la voiture dans l’émergence des villes satellites, y compris lorsque ces dernières sont construites sur des nœuds ferroviaires.

L’automobile est de plus un facteur de perpétuation de la ville étalée. L’adaptation de l’infrastructure de transport à la voiture renforce le biais en faveur de

l'automobile dans le choix modal. Cela alimente un cercle vicieux car l'automobile est la solution la plus appropriée aux types d'espaces qu'elle contribue à créer. D'autant plus que dans le même temps la politique du logement est allée dans le même sens.

Le logement individuel et l'accession à la propriété

En France, la périurbanisation se généralise à partir des années 1970 lorsque des politiques facilitant l'accession à la propriété sont mises en place pour résorber la crise du logement. L'octroi de crédits immobiliers permet le développement de la propriété individuelle (Bourdieu (2000)).

Le lotissement loin du centre répond alors à une exigence de cadre de vie nouvelle. Le Jeannic (1997) explique ainsi que les périurbains cherchent à "vivre dans un cadre naturel, loin de l'agitation des villes, dans des maisons spacieuses et pourvues de jardins, tout en conservant la source de rémunération qu'est l'emploi en ville". Les envies d'aménités sont révélées par la diminution de la contrainte de transport et de communication. L'exode rural n'est ainsi pas encore totalement digéré que la ville à la campagne devient envisageable. A l'échelle des villes, cette évolution se traduit par la périurbanisation. A l'échelle d'espaces plus vastes, elle correspond au développement de l'héliotropisme.

La périurbanisation des emplois

La traduction spatiale de ces dynamiques conduit à des paradoxes remarquables. Les villes deviennent des 'agglomérations' au moment même où elles se font moins denses. La variété qu'elles offrent est un atout, mais la segmentation des espaces urbains est de plus en plus marquée. Une question centrale mérite de plus d'être posée, celle de la distribution des emplois dans cette nouvelle ville.

L'étalement des populations occulte généralement la relocalisation concomitante des emplois. L'alternative suggérée par Steinnes (1982) est alors implicitement tranchée : les emplois suivraient les gens, avec plus ou moins de retard voire ne déménageraient jamais. Pourtant, en Europe comme aux États-Unis, la part des emplois

centraux n'a cessé de décroître jusqu'à devenir minoritaire (Glaeser et Kahn (2004)), y compris à Paris.

Si l'étalement n'est pas uniquement celui des populations, la connaissance de l'évolution des emplois reste très partielle. Anas *et al.* (1998) notent ainsi que l'on ne sait pas s'ils sont centralisés ou décentralisés. Et dans le cas où ils seraient décentralisés, on ne sait pas si leur périurbanisation est polycentrique ou étalée. Une partie du travail présenté ici a d'ailleurs consisté à éclaircir ce point sur le cas particulier de la métropole parisienne.

Périurbanisation et polarisation des emplois dans les villes : le cas de Paris

L'étude menée sur la région capitale⁵, développée dans la seconde partie de cette thèse, apporte trois éclairages nouveaux sur les modalités du desserrement de l'emploi francilien entre 1975 et 1999. Un éclairage d'abord sur la répartition spatiale des emplois, ensuite sur la recomposition de la géographie de chaque secteur d'activité et enfin sur la permanence des structures économiques des territoires.

La répartition des emplois : dilatation, polarisation, étalement

Les vingt-cinq années qui séparent 1975 de 1999 se sont traduites par une évolution en profondeur de la géographie de l'emploi de la Région parisienne. Le cœur de la région s'est tout d'abord dilaté. Paris a perdu 300 000 emplois sur la période alors que les communes des premières couronnes ont gagné 100 000 emplois.

Mais l'emploi de la Région Urbaine de Paris ayant augmenté de plus de 500 000 unités sur la même période, cela signifie que 700 000 emplois sont apparus en dehors de ce grand-cœur de l'agglomération entre 1975 et 1999. La périurbanisation de l'emploi dans la Région Urbaine de Paris, c'est avant tout cela : un taux de croissance de l'emploi local dépassant 36% dans les communes situées aux franges de l'agglomération ou au delà, alors même que l'emploi a diminué de 16,5% dans Paris. Cette périurbanisation a pris la forme à la fois d'un étalement et d'une polarisation.

⁵Cette région qui dépasse le cadre restreint de l'Ile-de-France pour épouser les contours qui ont été longuement justifiés dans un autre travail (Gilli (2002b)).

L'emploi s'est aggloméré surtout autour des grandes infrastructures publiques ou autour d'anciens centres urbains. Ces pôles ont gagné 400 000 emplois sur la période.

Cela signifie en creux que plus de 300 000 emplois supplémentaires sont apparus dans les communes non polarisées. La polarisation s'est donc accompagnée d'un très important étalement : la périurbanisation est presque pour moitié polarisée, pour moitié étalée.

Concentration des secteurs en crise, dispersion des secteurs qui mûrissent

L'économie de la Région urbaine de Paris s'est profondément transformée en vingt-cinq ans. Elle est passée d'une production orientée principalement sur l'industrie lourde ou la mécanique, à une économie orientée sur les services aux entreprises et l'industrie de précision dont elle concentre la recherche.

Les secteurs en crise se sont reconcentrés autour de quelques sites, généralement en périphérie de la région. Cette crise n'a pas affecté les différentes catégories socio-professionnelles de manière identique.

Les secteurs en croissance, d'abord minoritaires en termes d'emplois, ont peu à peu pris le pas sur les secteurs traditionnels. Initialement concentrés, ils se sont peu à peu étalés au fur et à mesure que leur importance s'affirmait.

Au total, les grands secteurs ont contribué à la concentration spatiale des activités entre 1975 et 1982 (reconcentration industrielle) avant de favoriser leur étalement à partir de 1982 (dispersion des activités tertiaires et technologiques).

Permanence des oppositions territoriales et diversification des activités locales

Les territoires ne sont pas sortis inchangés de cette grande respiration de l'économie régionale. Pourtant, en dépit de taux de croissance différents, d'une transformation radicale de l'appareil productif, les grandes oppositions territoriales de la région ont été à peine affectées par ces vingt-cinq années.

Certes, Paris est à part. La capitale a vu son poids fondre dans la région. Cela concerne toutes les catégories socio-professionnelles même si l'emploi s'est fortement spécialisée dans les fonctions d'encadrement.

Le réduction de l'écart (au moins socio-professionnel) entre Paris et sa région s'inscrit dans une tendance générale à la convergence des profils sectoriels et fonctionnels des différents pôles. Alors même que les transferts d'établissements alimentent plutôt une spécialisation des différents pôles, ceux-ci sont en définitive de plus en plus diversifiés. Ce constat est limpide lorsque l'on considère l'emploi dans son ensemble et reste valable si l'on ne tient pas compte des emplois de proximité. Compte tenu de l'effet des transferts, cette convergence est sans doute attribuable à la croissance différentielle des nouveaux secteurs.

La persistance des caractéristiques locales, alors même que les pôles convergent, que le contenu de la production a changé (de l'industrie aux services) et que la structure économique s'est modifiée (externalisation accrue) est aussi étonnante qu'indéniable. On distingue ainsi trois classes dont les contours sont très stables entre 1975 et 1999, malgré les évolutions économiques et les changements de nomenclatures. Elles sont constituées de pôles géographiquement très proches les uns des autres. Une classe "centrale" rassemble Paris et tous les pôles situés au sud-ouest de l'agglomération. Les emplois de cadre et les activités de services aux entreprises ainsi que les industries de pointe y sont prépondérants. Une classe "périphérique" rassemble les pôles situés hors de l'agglomération et certains pôles atypiques de celle-ci. Les emplois de proximité y sont très importants et les employés y côtoient les ouvriers de l'industrie. Enfin les pôles de la "Banlieue" nord et est concentrent des emplois de techniciens (employés, professions intermédiaires). Tous les types d'activité y sont présents, de l'industrie (mais les grandes concentrations ouvrières ont disparu) aux services opérationnels et à la logistique.

Étalement et multipolarisation, diversification des espaces et concentration sectorielle : la périurbanisation se traduit donc par des trajectoires en apparence très contradictoires. Mais ces contradictions sont repérables dans la majorité des espaces urbains des pays occidentaux (et en particulier aux États-Unis, McMillen et Smith

(2003)). Leur régularité est une incitation à la modélisation.

Pourtant, les aspects productifs sont faiblement présents dans la littérature sur l'étalement urbain. Cette quasi absence est étonnante alors que les choix de localisation des entreprises furent des catalyseurs importants au début de la périurbanisation (Hochman (2002), Anas *et al.* (1998)) et qu'elles sont, en tant que centres sur le marché du travail, des éléments structurants de l'espace.

Plan de la thèse

L'objectif de la thèse est donc de comprendre comment les choix de localisation des entreprises contribuent en eux-mêmes à expliquer la périurbanisation des emplois. Les questions sous-jacentes sont ainsi de savoir si la périurbanisation prend une forme multipolaire ou étalée et si elle conduit à une spécialisation des espaces, ou bien si elle reproduit à l'échelle intra-urbaine la diversité observée dans les grandes métropoles.

La *première partie* est une revue de la littérature qui recense les différentes façons de modéliser l'apparition de logiques périurbaines. Elles sont interrogées non seulement à l'aune des outils utilisés mais aussi et surtout à l'aune de ce qu'elles permettent de comprendre dans les dynamiques urbaines d'aujourd'hui. Cela supposera dans un premier temps d'établir un ensemble de faits stylisés dont les modèles urbains devraient rendre compte.

Le *premier chapitre* est consacré à une analyse de la multipolarisation des emplois dans les grandes métropoles américaines. On montrera que les villes peuvent être multipolaires ou monocentriques, mais que les grandes villes sont plus souvent multipolaires. De même, il apparaît que les pôles intra-urbains peuvent être spécialisés ou diversifiés sans qu'une relation nette apparaisse entre leur taille et leur niveau de spécialisation. En revanche, les pôles des grandes métropoles semblent plus spécialisés que les pôles des métropoles plus petites.

Les chapitres 2 et 3 présentent la littérature sur la périurbanisation des emplois. Le *chapitre 2* introduit les modèles de périurbanisation par désintégration spatiale

horizontale. On dit qu'il y a une désintégration spatiale horizontale des emplois si tous les secteurs se déconcentrent identiquement. Si par contre la périurbanisation se traduit par une déconcentration de l'emploi en général mais une concentration de l'emploi de certains secteurs, l'espace urbain sera spécialisé. On parlera dans ce cas de désintégration spatiale verticale. Les modèles de désintégration horizontale utilisent des forces centrifuges corrélées avec la taille de la ville (coûts de transport, coût du foncier, etc.). Ils permettent donc de comprendre comment l'augmentation de la taille de la ville génère des coûts croissants qui facilitent la périurbanisation. Ces modèles posent toutefois des problèmes d'équilibre et il est nécessaire d'introduire des externalités d'agglomération afin de fixer spatialement les décisions des acteurs. Les entreprises auront tendance à s'agglomérer et ces modèles traitent donc de manière privilégiée la multipolarisation plus que l'étalement.

Au contraire, si différents secteurs existent et qu'ils ont une fonction de production différente, ils ne chercheront pas à se localiser aux mêmes endroits. Le *chapitre 3* montre ainsi que les modèles à plusieurs secteurs débouchent naturellement sur des espaces spécialisés. Chaque secteur résolvant son propre problème de Weber, l'espace urbain est potentiellement spécialisé et très instable. L'introduction de relations entre secteurs permet de limiter la variabilité des résultats en introduisant des choix de localisation joints. Ces relations peuvent être concurrentielles (sur le marché des biens, le marché foncier ou le marché du travail) ou commerciales (relations verticales). Les modèles permettent ainsi d'envisager l'apparition de zones diversifiées. Mais ils s'inscrivent toujours dans une logique de co-localisation des facteurs et non dans une logique d'agglomération et rendent plus naturellement compte de l'étalement urbain que de la multipolarisation des villes.

La *seconde partie* approfondit les modalités de la périurbanisation des emplois en se concentrant sur le cas de la région parisienne. En France, la périurbanisation s'amorce dans le milieu des années 1970. L'étude vise à établir comment la géographie de l'emploi a évolué entre 1975 et 1999 dans une région urbaine dépassant les limites administratives de l'Ile-de-France. Elle reprend plus en détail les éléments qui ont été présentés ci-dessus et permet de vérifier que diversité et spécialisation coexistent

dans le même espace urbain et que l'étalement et la multipolarisation concurrent autant l'un que l'autre à la périurbanisation des emplois. Le *chapitre 4* revient ainsi sur les caractéristiques de la périurbanisation de l'emploi dans la région parisienne. Le *chapitre 5* précise les conséquences de ces transformations sur la composition socio-économique des territoires considérés. Le *chapitre 6* présente la contribution des transferts d'établissements à cette nouvelle géographie.

La *dernière partie* se concentre sur les logiques pouvant conduire des entreprises à choisir une localisation périphérique. À l'aide de deux modèles urbains, certaines motivations propres aux entreprises industrielles ou aux entreprises de service sont explorées. Les deux types d'activité sont en effet susceptibles de se localiser hors du centre pour des raisons différentes : les industries cherchent plutôt à minimiser leurs coûts tandis que les entreprises de services supérieurs cherchent à optimiser la productivité de leurs salariés.

Dans le *chapitre 7*, deux secteurs verticalement intégrés sont localisés au centre de la ville. L'un produit des biens industriels en ayant besoin d'une grande emprise foncière pour cela. L'autre fournit des services intermédiaires au secteur industriel et reste quoi qu'il advienne localisé au centre. Ces secteurs sont en concurrence sur le marché du travail et les entreprises industrielles sont en concurrence avec les ménages sur le marché foncier. On montre que lorsque le secteur industriel externalise une part croissante de son activité auprès des prestataires de services, la productivité de la ville augmente et les entreprises industrielles peuvent être chassées du centre par la hausse de la rente foncière. Cela définit le passage d'une ville industrielle à une ville périurbaine étalée. Si la tertiarisation de l'économie est très importante et que les prestataires sont très spécialisés, la dépendance des industriels est alors tellement forte qu'ils se localisent à proximité des services. Dans ce cas, les deux secteurs sont agglomérés. L'étalement urbain des emplois est donc possible pour des niveaux de tertiarisation et de spécialisation intermédiaires et est d'autant plus probable que le coût de transport est élevé et la rente foncière pentue.

Le *chapitre 8* présente une ville dotée d'aménités, valorisées à la fois par les ménages et les entreprises. Ces dernières sont supposées connaître les préférences

des ménages. Elles intègrent donc l'impact des aménités sur l'utilité de ces derniers. Le salaire d'équilibre tient alors compte de la distribution des aménités et de leur valorisation par les salariés. Dans le cas où les ménages riches sont au centre du fait d'une distribution favorable des aménités, qui est le cadre défini par Brueckner *et al.* (1999), l'introduction d'un secteur productif peut conduire à un départ des entreprises en périphérie et à un étalement des emplois et de la population. Prise dans un cadre d'information incomplète, la décision de partir peut être sous-optimale. Le modèle décrit les conditions d'apparition de cette trappe à étalement.