

Choix de localisation des ménages et des entreprises en milieu urbain : les effets hétérogènes de l'accessibilité

Louafi BOUZOUINA*

Résumé – Les choix de localisation des ménages et des entreprises dans les aires urbaines et métropolitaines sont régis par divers mécanismes d'arbitrage entre accessibilité et prix de l'immobilier. Si l'importance des différentes formes d'accessibilité pour un choix de localisation a bien été démontrée, la littérature n'indique pas clairement comment le comportement des différentes catégories de ménages et de firmes peut évoluer dans le temps. En s'appuyant sur une synthèse de travaux centrés sur l'aire urbaine de Lyon, entre 1999 et 2013, l'objectif de cet article est de mettre l'accent sur les hétérogénéités des effets de l'accessibilité sur les choix de localisation de différents profils de ménages et d'entreprises.

Classification JEL

R21, R30, R40

Mots-clés

Choix de localisation des ménages
Choix de localisation des entreprises
Accessibilité

* LAET, Université Lyon 2 ; Louafi.BOUZOUINA@entpe.fr

INTRODUCTION

Les problématiques associées à l'accessibilité et à la localisation des activités et de la population dans l'espace urbain sont anciennes en science régionale, depuis les travaux pionniers (Von Thünen, 1842 ; Marshall, 1890 ; Weber, 1909 ; Hotelling, 1929 ; Christaller, 1933...) aux modèles relevant de la « nouvelle économie urbaine » (Wingo, 1961 ; Alonso, 1964 ; Muth, 1969 ; Anas et Dendrinos, 1976 ; Fujita, 1989...). En suivant Derycke (1996), ces problématiques recouvrent plusieurs domaines :

- Economie foncière et immobilière,
- Economie des transports (congestion, mobilités),
- Economie publique locale et biens environnementaux,
- Economie sociale et ségrégation sociale dans l'espace urbain,
- Economie du travail, marchés urbains de l'emploi,
- Economie industrielle, localisation d'activités,
- Réseaux urbains,
- Zoning, land use.

La croissance urbaine et métropolitaine est un processus marqué par des tendances complexes et évolutives de concentration, d'étalement et d'utilisation du sol, de spécialisation et de diversité fonctionnelle, de ségrégation et de mixité résidentielle. Sur le plan analytique, nous dirons que les choix de localisation des firmes et des ménages en milieu urbain sont régis par trois grands groupes de déterminants dans la littérature économique (Bouzouina, 2022). Le premier renvoie à l'*arbitrage de marché* entre le prix foncier et immobilier et le coût de transport représenté généralement par une accessibilité à l'emploi. Le deuxième concerne les *préférences des agents pour l'environnement urbain*, ce dernier pouvant inclure des aménités spatiales et sociales ou des économies d'agglomération. Ces deux premiers facteurs agissent à l'échelle micro. Le troisième fait référence au *rôle du macro-agent* et les politiques publiques, notamment à travers les facteurs institutionnels.

Ces déterminants sont issus de deux approches théoriques et empiriques principales. La *première* s'intéresse aux situations d'équilibre du marché issu de la théorie de la rente foncière de Von Thünen (Fujita et Thisse, 2003). De nombreux amendements et développements sont venus enrichir ce corpus théorique pour mieux comprendre la répartition des populations et des activités et les conditions d'équilibre des différentes configurations urbaines (Anas et al., 1998). La *seconde approche*, reposant sur l'utilité aléatoire et les modèles de choix discret (McFadden, 1978), a permis de résoudre le problème de la multitude des alternatives lié à la finesse de l'échelle d'analyse.

S'appuyant sur certains modèles d'occupation du sol et de structuration de l'espace urbain, une analyse empirique de la localisation résidentielle des activités économiques en milieu urbain a par exemple été donnée par Polèse et Shearmur (2005, chap. 10). Cependant, les travaux empiriques demeurent assez peu développés, notamment en France, malgré l'élan donné par le champ de la modélisation des interactions Transport-Usage du sol (De Palma et al., 2007). En s'appuyant sur les résultats des travaux empiriques issus de la seconde approche énoncée ci-haut (Aissaoui et al., 2015 ; Bouzouina et al., 2018 ; Baraklianos et al., 2018 ; Baraklianos et al., 2019 ; Bouzouina et al., 2021), l'objectif ici est de fournir une synthèse des facteurs influençant le choix de localisation des ménages et des entreprises en insistant sur le rôle de l'accessibilité. Si l'importance de l'accessibilité pour un choix de localisation a bien été démontrée, la littérature n'indique pas clairement comment la sensibilité des ménages et des firmes peut évoluer dans le temps. Il

s'agit tout particulièrement de caractériser l'hétérogénéité des effets de l'accessibilité sur différents profils de ménages et de firmes.

Considérée comme la facilité d'atteinte des destinations réparties dans l'espace, à partir d'un système de transport (Hansen, 1959 ; Geurs et van Wee, 2004), l'accessibilité trouve ses racines dans la ville de von Thünen et Alonso. Dans cette ville, l'espace et les populations sont supposés homogènes et toutes les destinations sont dirigées vers le point central, lieu de concentration des activités. L'accessibilité est ainsi résumée au coût de transport, réduit lui aussi à la seule distance au centre, sous ces hypothèses restrictives. Généralement, il existe trois familles de définitions de l'accessibilité : *the infrastructure-based*, *the opportunity-based*, and *the utility-based measures* (Geurs and van Wee, 2004). Chaque définition met l'accent sur l'une des trois composantes suivantes, qui évoluent dans le temps et dans l'espace (Koenig, 1974 ; Baraklianos et al., 2020) et qui font l'objet d'hypothèses simplificatrices dans une perspective de formalisation théorique ou de mesure : i) l'usage du sol, ii) le transport et iii) la population. L'usage du sol concerne la répartition des opportunités dans l'espace. L'utilité de l'agent augmente avec la croissance du nombre d'opportunités atteignables qui sont à la fois hétérogènes et réparties de manière sélective dans l'espace. La composante transport représente l'offre en infrastructure des différents modes, qui est également hétérogène entre les différentes zones d'un espace donné et à l'intérieur même de ces zones (Manout et al., 2018). L'accessibilité est appréhendée à travers trois familles d'indicateurs (Baraklianos et al., 2020) : (1) l'accessibilité gravitaire à la population ou à l'emploi combinant voiture et transports en commun ; (2) la proximité aux infrastructures de transport qu'elles soient échangeurs autoroutiers, stations de métro et tramway ou gares ferroviaires ; (3) la situation géographique, au centre, en proches banlieues, en deuxième ou en troisième couronne.

1. ACCESSIBILITÉS ET CHOIX DE LOCALISATION DES MÉNAGES

A partir des enseignements de plusieurs travaux réalisés sur l'aire urbaine de Lyon sur la période 1999-2013 (Aissaoui et al., 2015 ; Bouzouina et al., 2018 ; Bouzouina et al., 2021), l'objectif dans cette première partie est de situer le poids de l'accessibilité par rapport aux autres facteurs, notamment les préférences pour l'environnement social, puis de mettre en avant les hétérogénéités des effets et les évolutions contrastées en fonction du niveau de vie et du statut (propriétaire/locataire) des ménages, ainsi que la particularité du choix de localisation des ménages dans les quartiers de la politique de la ville (zones urbaines sensibles - Zus).

1.1. Permanence du rôle de l'accessibilité et croissance du poids de l'environnement social

Si l'effet de l'accessibilité gravitaire à l'emploi reste généralement élevé, son importance pour un choix de localisation a tendance à diminuer par rapport à l'effet grandissant de l'environnement social. En parallèle, l'accessibilité à l'emploi en voiture est en diminution par rapport au poids accordé à l'accès à une station de transport en commun à forte fréquence dans le choix de localisation résidentielle. Ainsi, pour les habitants de la Métropole de Lyon, l'usage des transports en commun augmente entre 1995 et 2015, avec une part modale passant de 13 % à 19 %, alors que celui de la voiture baisse nettement, de 52 % à 42 %. Restreint au « ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité » et nettement plus dense dans la partie centrale, le réseau du transport en commun est plus performant mais reste cependant hétérogène entre les quartiers de l'aire urbaine.

Le poids des facteurs explicatifs de la localisation combinant le revenu du ménage avec la composition du revenu dans un quartier est non seulement le plus élevé mais augmente entre 1999 et 2013. L'environnement social n'est donc pas seulement le résultat, mais aussi un déterminant important des choix de localisation des ménages. Si les ménages pauvres de l'aire urbaine sont plus sensibles à l'accessibilité (Kryvobokov et Bouzouina, 2014), les ménages aisés semblent être attirés davantage par la qualité de l'environnement social et de ses aménités (Brueckner et al., 1999 ; Bouzouina, 2008).

1.2. Dominance de l'arbitrage du marché dans les quartiers de la politique de la ville

Les ménages modestes sont plus sensibles à l'accessibilité par rapport aux ménages aisés, qui paraissent plus soucieux de la qualité des aménités sociales. L'hypothèse issue de la ville monocentrique, selon laquelle la volonté de payer pour une meilleure accessibilité est plus élevée pour les pauvres que pour les riches, est étayée empiriquement à l'aide d'un modèle hédonique des prix des appartements (Kryvobokov et Bouzouina, 2014). Plus la zone est ségréguée, plus le prix à payer pour une meilleure accessibilité en transport en commun est élevé. En revanche, les préférences pour l'environnement social ne pèsent absolument pas sur le choix de localisation en Zus.

Le choix de localisation dans les quartiers Zus est déterminé par l'arbitrage entre prix de l'immobilier et accessibilité (Bouzouina et al., 2018). En 1999, l'arbitrage semble plutôt équilibré, alors qu'en 2013, le poids du prix de l'immobilier explose au détriment de l'accessibilité. Ce phénomène peut être expliqué par deux tendances. L'accessibilité s'est améliorée, de façon générale, entre 1999 et 2013. En même temps, le prix de l'immobilier a augmenté beaucoup plus vite que l'accessibilité, tout en accélérant les écarts entre les quartiers. Si les prix de l'immobilier dans les Zus connaissent une hausse très importante en moyenne, leur valeur reste toujours parmi les moins élevées. Par exemple, le prix de l'immobilier à Vaulx-en-Velin – une commune représentative des politiques de renouvellement urbain – a augmenté de plus de 200 % entre 1999 et 2013. Toutefois, ces quartiers restent parmi les plus abordables de l'aire urbaine. De ce point de vue, la priorité du développement des transports publics dans la banlieue semble raisonnable, car ici, son impact positif est capitalisé de manière plus significative dans les prix des logements. Ainsi, l'investissement dans les infrastructures de transport dans les zones pauvres, qui diminue le temps de trajet et augmente simultanément la valeur des logements, mérite d'être accompagné de politiques d'encadrement des loyers pour éviter l'éviction des populations les plus modestes.

1.3. Une appréciation distincte de l'accessibilité selon le statut de propriétaire ou de locataire

L'analyse de l'évolution des comportements des propriétaires et des locataires confirme l'impact du statut du ménage dans le choix de localisation résidentielle (Bouzouina et al., 2021). Toutes choses égales par ailleurs, la place de l'arbitrage entre prix de l'immobilier et accessibilité est confirmée pour les populations des locataires et des propriétaires. Pour les premiers, le poids de l'accessibilité dans le choix de localisation est plus élevé et est en croissance durant la période (passant de 1,71 % en 1999 à 2,32 % en 2013). Pour les seconds, le poids de l'accessibilité est plus faible et en diminution pendant la période (passant de 1,02 % en 1999 à 0,57 % en 2013). Pour la catégorie des propriétaires, le poids du prix de l'immobilier est en croissance et dépasse le poids de l'accessibilité en fin de période. Ainsi, l'accessibilité

exerce une force centripète de plus en plus importante pour les locataires, alors que le prix de l'immobilier exerce une force centrifuge de plus en plus importante pour les propriétaires.

Ces résultats illustrent bien l'origine des tendances contradictoires de concentration et d'étalement urbains résidentiels, au-delà des mécanismes liés aux aménités sociales et spatiales. Ces tendances observées sont certes, en partie, liées aux évolutions des modes de vie, mais elles interrogent également les politiques de logement visant à généraliser l'accès à la propriété. D'une part, avec l'attractivité des centres des grandes agglomérations pour les populations jeunes et la spéculation immobilière, une bonne partie des logements sont mis à la location par les propriétaires. Dans ces zones, où le marché est tendu, le nombre de logements construits demeure insuffisant. L'évolution de l'élasticité du prix du logement montre d'ailleurs que les locataires sont prêts à payer plus cher pour se loger dans des lieux très accessibles, généralement situés au centre. Mais, avec la croissance des prix de l'immobilier, il y a un risque d'éviction des plus modestes vers la périphérie. C'est en zone périphérique que la majeure partie des constructions de logements se fait pour absorber la demande grandissante, soutenue par les différents dispositifs de l'Etat et visant à « faire de la France une France de propriétaires ».

2. ACCESSIBILITÉS ET CHOIX DE LOCALISATION DES ENTREPRISES

L'objectif de cette seconde partie est de montrer les effets différenciés de l'accessibilité sur le choix de localisation des entreprises dans l'aire urbaine de Lyon sur la période 2005-2011, à travers les trois familles d'indicateurs. Il s'agit de situer l'effet de l'accessibilité au sein de l'arbitrage du marché, en intégrant le prix de l'immobilier dédié aux entreprises par type de local, ainsi que par rapport aux économies d'agglomération, à l'environnement social et aux facteurs institutionnels. Deux distinctions sont faites entre première implantation et déménagement (2.1) pour différents secteurs d'activités : industrie, construction, commerce de gros, commerce de détail, activité financière et immobilière, santé, et au niveau des services aux entreprises entre services supérieurs/*Front office* et services banals/*Back office* (2.2).

2.1. Impact de l'accessibilité sur le choix de localisation des firmes dans l'aire urbaine : distinction entre première implantation et déménagement

Les conditions d'accessibilité agissent de manière différente sur le choix de localisation des entreprises nouvelles et celles ayant déménagé (Baraklianos et al., 2019). Tout d'abord, l'influence de l'accessibilité à la population est significative pour les créations dans tous les secteurs, tandis que pour les relocalisations, les effets sont variables selon le secteur. Les créations sont plus sensibles que les relocalisations à l'accessibilité potentielle à la population, à l'exception des secteurs du *Front office* et des activités financières et immobilières. Ensuite, la proximité d'une infrastructure de transport a globalement un effet positif et significatif. Les indicateurs de proximité à une station de métro-tramway ou à une gare ont un effet significatif sur le choix de localisation des différents secteurs, notamment ceux sensibles aux interactions en face-à-face. Le *Front office* et les activités financières et immobilières valorisent davantage la proximité à l'une de ces infrastructures de transport collectif lors de leur déménagement, tout en minimisant la distance par rapport à leur localisation précédente. Néanmoins, ces résultats ne sont pas généralisables à l'ensemble des secteurs qui ne montrent pas de différence claire entre les créations et les déménagements. La proximité d'autoroutes est l'infra-

structure de transport la plus valorisée pour presque tous les secteurs. En revanche, elle est plus prisée par les déménagements que par rapport aux créations. Ce facteur, conjugué à celui des zones d'activités économiques, est l'un des moteurs de l'étalement urbain des entreprises, notamment dans la proche banlieue qui accueille plus d'entreprises en déménagement qu'en création dans tous les secteurs sauf les *Front office* et les activités financières et immobilières. Enfin, concernant l'effet de la situation géographique, la deuxième couronne accueille également davantage d'entreprises en relocalisation, notamment dans l'industrie, la construction et dans le commerce de gros. Très éloignées du centre, les entreprises évitent généralement de s'installer en troisième couronne, notamment quand il s'agit d'une relocalisation.

En ce qui concerne les relocalisations, les entreprises de tous les secteurs sont très sensibles à leurs localisations précédentes dont elles ont tendance à minimiser la distance. C'est l'un des effets les plus importants. Pour les secteurs sensibles au face à face et à la diversité, tels que les *Front office*, les activités financières et immobilières et le commerce de détail, le fort effet du prix de l'immobilier est accompagné d'un moindre effet de l'accessibilité potentielle à la population. Tout se passe comme si les entreprises de ces secteurs dégradent leurs accessibilités initiales sous la pression du prix de l'immobilier, tout en minimisant la distance à leur localisation antérieure afin de bénéficier de l'écosystème initial. Mais en réalité, l'effet de la distance à la localisation précédente est plus important que le niveau d'accessibilité lui-même. Comme les ménages, et même quand ils changent de quartier, une grande partie des entreprises qui déménagent reste dans la même commune. Une localisation éloignée du dernier site où l'entreprise a déjà développé son "écosystème" comporte des risques, en particulier pour les habitudes de mobilité des clients, de la main-d'œuvre et des fournisseurs.

Par ailleurs, le poids du prix de l'immobilier est plus important pour les relocalisations par rapport aux créations. Ce facteur, en forte croissance dans les parties les plus centrales des villes, est l'un des motifs de changement de localisation des entreprises. Pour les économies d'agglomération, la préférence pour la spécialisation (économies de localisation) est plus importante que pour les établissements migrants de la plupart des secteurs, à l'exception de la construction et de l'industrie manufacturière. Par contre, il n'y a pas de différence claire entre les créations et les relocalisations en ce qui concerne la préférence pour la diversité (économies d'urbanisation). Concernant la sensibilité à l'environnement social, les relocalisations évitent davantage les quartiers pauvres que les créations, notamment pour ce qui est des activités financières et immobilières et de *Front office*. Ce résultat va dans le sens de la superposition de la spécialisation fonctionnelle, à travers l'attractivité des activités à forte valeur ajoutée, et de la ségrégation résidentielle. Les relocalisations des secteurs de l'industrie, de la construction, du commerce de gros et du *Back office* évitent à la fois les quartiers pauvres et les quartiers riches, par rapport aux créations. Concernant les effets des facteurs institutionnels et notamment celui de la présence de zones d'activité économique, les entreprises en relocalisation y sont nettement plus sensibles par rapport aux entreprises nouvellement créées.

2.2. Impact de l'accessibilité sur le choix de localisation des services aux entreprises : distinction entre *Front office* et *Back office*

Les impacts attendus liés à l'arbitrage entre prix de l'immobilier et accessibilité, aux économies d'agglomération, à l'environnement social et au rôle du macro-agent sont confirmés pour les deux secteurs de services *Front office* et *Back office* (Baraklianos et al. 2018). Cependant, des différences sont à mettre en avant par rapport à la

significativité des effets des différents indicateurs et à leurs poids entre les deux secteurs. Tout d'abord, les *Front office* apprécient l'accessibilité gravitaire à la population alors que les *Back office* n'y sont pas sensibles. Les *Front office* privilégient également le centre et évitent les périphéries, par rapport aux *Back office* qui cherchent à s'implanter dans les deux premières couronnes à proximité des autoroutes. Cela étant, lors de leur déménagement, les deux secteurs tendent à réduire l'importance du niveau d'accessibilité à la population pour privilégier la proximité de leur ancienne localisation. Concernant les économies d'agglomération, les établissements *Front office* sont sensibles à la diversité, alors que les *Back office* qui déménagent y sont insensibles. Des différences existent également concernant l'effet de l'environnement social. Alors que les *Front office* évitent les quartiers pauvres et recherchent les quartiers riches, les *Back office* évitent les quartiers riches, quand il s'agit de création, et les quartiers pauvres pour les déménagements. Pour les autres facteurs, la différence entre les deux secteurs réside uniquement dans le poids, à l'image de l'effet des zones d'activités économiques (ZAE), qui est plus fort pour les *Back office* par rapport aux *Front office*.

Cette analyse des déterminants des choix de localisation des services aux entreprises met en avant des différences au sein du même secteur, entre activités *Front office* et *Back Office*. Les premières, pour lesquels l'interaction en face à face est importante, favorisent l'accessibilité à la population, la proximité des gares et l'environnement social aisé. Les secondes sont plus sensibles à la proximité des autoroutes et aux zones d'activités économiques. Si le rôle croissant accordé à l'accessibilité dans la spécialisation fonctionnelle des territoires a déjà été mis en avant par la littérature (Fujita et Ogawa, 1982 ; Ota et Fujita, 1993), la combinaison des mécanismes que nous avons décrits explique en partie la superposition de la spécialisation fonctionnelle et de la ségrégation résidentielle, ainsi que la croissance des distances des déplacements et des émissions de CO₂ associées.

CONCLUSION

En parallèle du rôle accordé à l'accessibilité en milieu urbain, trois grands facteurs sont mobilisés dans cette synthèse pour l'analyse des comportements de différents types de ménages et d'entreprises : (i) l'arbitrage de marché, entre prix de l'immobilier et accessibilité, (ii) les préférences pour l'environnement urbain et (iii) le macro-agent et les politiques publiques à travers les facteurs institutionnels.

Quel que soit le type de ménage ou d'entreprise, le prix de l'immobilier et l'accessibilité sont toujours déterminants dans le choix de la localisation et paraissent encore se renforcer aujourd'hui. Le poids de cet arbitrage, et plus particulièrement celui du prix immobilier, est écrasant lors des choix de localisation des ménages dans les quartiers défavorisés. Malgré le développement des infrastructures de transport et l'amélioration de l'accessibilité, pouvant réduire les coûts liés à la distance, le poids de ce facteur reste important dans les aires urbaines. Néanmoins, l'appréciation de l'accessibilité est variable lorsque l'on fait la distinction entre les ménages, en fonction de leur statut, et entre les entreprises, en fonction de leur secteur d'activité ou des choix de localisation dans leur cycle de vie. S'agissant des ménages, les locataires sont de plus en plus sensibles à l'accessibilité par rapport aux propriétaires plus sensibles aux prix de l'immobilier. Pour les entreprises, l'appréciation est également différenciée selon le type d'accessibilité. Les entreprises nouvellement créées, tout comme les secteurs sensibles au face à face tels que les *Front office*, sont davantage attirées par l'accessibilité potentielle à la population, alors que les relocalisations sont plus sensibles à la proximité des autoroutes. La prise en compte de ces effets différenciés est primordiale pour la

compréhension des comportements des ménages et des entreprises ainsi que pour la modélisation des interactions Transport-Usage du sol (LUTI).

Les préférences pour l'environnement urbain se traduisent pour les ménages par la recherche d'aménités spatiales et sociales. C'est la préférence pour l'environnement social qui détermine le plus le choix de localisation des ménages ces dernières années. Ce facteur opère à travers l'évitement presque généralisé des quartiers défavorisés et la recherche d'entre-soi, notamment pour les ménages plus aisés. Pour les entreprises, ce facteur est également décisif dans leur choix de localisation, en plus des économies d'agglomération. Ces mécanismes constituent les moteurs de la ségrégation résidentielle et de la spécialisation fonctionnelle en milieu urbain. Le macro-agent, quant à lui, peut influencer l'arbitrage du marché et les préférences pour l'environnement urbain en agissant sur l'offre et les facteurs institutionnels : les politiques de logement, de transport et d'aménagement du territoire jouent un rôle primordial dans les choix de localisation des ménages et des entreprises et dans les formes de croissance urbaine qui en résultent. Les exemples de l'impact des logements sociaux (HLM) et de celui des zones d'activités économiques sont illustratifs du rôle des politiques publiques. Au-delà de l'amélioration des conditions de mobilité, l'accessibilité est également un instrument de valorisation du sol. Le développement des infrastructures de transport et des zones d'activité ou la réhabilitation des quartiers défavorisés sont des instruments transversaux permettant d'améliorer l'attractivité des territoires pour les ménages et les entreprises.

REFERENCES

- Alonso W., 1964, *Location and land use*, Harvard University Press, Cambridge, Mass.
- Aissaoui H., Bouzouina L., Bonnel P., 2015, Choix de localisation résidentielle, entre contraintes du marché et préférences individuelles : application à l'aire urbaine de Lyon (1999), *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, 4, 629-656.
- Anas C., Dendrinos D., 1976, The new urban economics – a brief survey, in G. Papageorgiou (Ed.), *Essays in mathematical land use theory*, Lexington, Mass, 23-51.
- Anas A., Arnott, R. J., & Small, K. A., 1998, Urban spatial structure, *Journal of Economic Literature*, 36, 1426-1464.
- Baraklianos I., Bouzouina L., Bonnel P., 2018, The impact of accessibility on the location choices of the business services. Evidence from Lyon urban area, *Région et Développement*, 48, pp. 85-104.
- Baraklianos I., Bouzouina L., Bonnel P., Manout O., 2019, Do new and relocating firms have different preferences for accessibility? *Papers in Regional Science*, 98, 6, 2315-2342.
- Baraklianos I., Bouzouina L., Bonnel P., Aissaoui H., 2020, Does the accessibility measure influence the results of residential location choice modelling? *Transportation*, 47, 1147-1176.
- Bouzouina L., Aissaoui H., Baraklianos I., 2018, Dynamiques des choix de localisation des ménages : focus sur l'aire urbaine de Lyon et ses quartiers Zus entre 1999 et 2013, In ONPV (Ed.) *Mobilité résidentielle des habitants des quartiers prioritaires*. Paris : Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET), pp. 107-130.
- Bouzouina L., Baraklianos I., Bonnel P., Aissaoui H., 2021, Renters vs owners: the impact of accessibility on residential location choice. Evidence from Lyon urban area, France (1999-2013), *Transport Policy*, 109, 72-84.
- Bouzouina L., 2022, *Accessibilité, mobilité et localisations : facteurs clés pour des formes de croissance urbaine durables*, Habilitation à Diriger des Recherches en sciences économiques, Université Lumière Lyon 2, 119 p.
- Christaller W., 1933, *Die centralen orte in Suddeutschland*. Gustav Fischer, Jena. English edition: Christaller W (1967) *Central places in Southern Germany* (trans: Baskin CW), P. Hall (Ed.). Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.
- De Palma A., Motamedi K., Picard N., Waddell P., 2007, Accessibility and environmental quality: inequality in the Paris housing market. *European transport*, 36, 47-74.

- Derycke P.H.**, 1996, Equilibre spatial urbain, chap. 2 dans P.H. Derycke, J.M. Huriot, D. Pumain (eds.), *Penser la ville – Théories et modèles*, Anthropos-Economica, 338 p.
- Fujita M.**, 1989, *Urban economic theory – Land use and city size*, Cambridge University Press, Cambridge, Mass.
- Fujita M., Thisse J.-F.**, 2003, *Economie des villes et de la localisation*. De Boeck Supérieur.
- Fujita M., Ogawa H.**, 1982, Multiple equilibria and structural transition of nonmonocentric urban configurations, *Regional Science and Urban Economics*, 12, 2, 161-196.
- Hotelling H.**, 1929, Stability in Competition, *Economic Journal*, 39, 41-57.
- Geurs K. T., van Wee B.**, 2004, Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: Review and research directions, *Journal of Transport Geography*, 12, 2, 127-140.
- Hansen W.-G.**, 1959, How Accessibility Shapes Land Use. *Journal of the American Institute of Planners*, 25, 73-76.
- Koenig G.**, 1974, Théorie économique de l'accessibilité urbaine, *Revue économique*, 25, 275-297.
- Manout O., Bonnel P., Bouzouina L.**, 2018, Transit accessibility: A new definition of transit connectors, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 113, 88-100.
- Marshall A.**, 1890, *Principles of economics*. The Online Library of Liberty. Palgrave Macmillan: London.
- McFadden, D.**, 1978, *Modelling the choice of residential location*. Institute of Transportation Studies, University of California.
- Muth R.**, 1969, *Cities and housing*, Chicago University Press.
- Ota M., Fujita M.**, 1993, Communication technologies and spatial organization of multi-unit firms in metropolitan areas, *Regional Science and Urban Economics*, 23, 695-729.
- Polèse M., Shearmur R.**, 2005, La localisation des activités économiques dans l'espace urbain, chap. 10 dans *Economie urbaine et régionale*, 2^e éd., Economica, Paris.
- Von Thünen, J. H.**, 1842, Der isolirte staat in beziehung auf landwirthschaft und nationalökonomie. Leopold: Rostock [trans. Wartenberg. CM. (1966), *Von Thünen's Isolated State*. Pergamon. Oxford, UK].
- Weber, A.**, 1909, Über den standort der industrie. Verlag: Tübingen [trans. Friedrich, C.J., (1929), *Theory of the Location of Industries*, Chicago, University of Chicago Press; Second edition (1971), New York, Russel & Russel].
- Wingo L.**, 1961, *Transportation and urban land*, Resources for the future, Baltimore, John Hopkins, 2^e éd., 1964, 132 p.
-

Location choices of households and firms in urban areas: The heterogeneous effects of accessibility

Abstract - The location choices of households and firms within urban and metropolitan areas are governed by various trade-off mechanisms between accessibility and property prices. While the importance of different forms of accessibility in location choice has been well established, the literature does not clearly indicate how the behavior of various categories of households and firms may evolve over time. Drawing on a synthesis of research focused on the Lyon metropolitan area between 1999 and 2013, the objective of this article is to highlight the heterogeneity of the effects of accessibility on the location choices of different household and firm profiles.

Key-words

Household location choices
Firm location choices
Accessibility
