

Un village dans une métropole.

Logiques périurbaines et enjeux institutionnels.

Gardon Sébastien

ENS de Lyon

Laboratoire Triangle UMR CNRS 5206

Depuis plusieurs années, les territoires périurbains font l'objet d'une attention récurrente dans les médias et auprès des décideurs politiques. Cette préoccupation s'est accélérée depuis quelques mois avec la perspective d'une nouvelle réforme territoriale (Acte III de la décentralisation), le projet de création en 2013 d'un commissariat général à l'égalité des territoires (censé remplacer la DATAR) et la mise en place d'un Haut conseil des territoires (soutenu notamment par l'association des petites villes de France). Parallèlement de nombreux travaux sont venus préciser la diversité de ces territoires et soulever de nouvelles questions¹ : enjeux de mobilité², vulnérabilité économique et énergétique³, enjeux politiques et électoraux⁴, logiques résidentielles⁵.

Pour prolonger ces questionnements, cette contribution propose de revenir sur les rapports qu'entretiennent les villes avec leurs périphéries (territoires de première et deuxième couronne) à partir du développement des moyens de transports, des dynamiques démographiques et des activités de plus en plus diversement localisées. Il s'agit d'analyser comment l'évolution du système de transports, l'élargissement des périmètres institutionnels (intercommunalité, logiques métropolitaines) et l'évolution des modes de travail ont

1 Voir notamment le numéro de la revue Esprit : « Tous périurbains », n° 393, mars-avril 2013, pp. 18-162 et *Périurbains, Territoires, réseaux et temporalités*, Actes du colloque d'Amiens 30 septembre-1er octobre 2010, Éditions Lieux Dits, Lyon, 2013.

2 Berger Martine, « Entre mobilités et ancrages : faire territoire dans le périurbain », *Métropolitiques*, 11 janvier 2013 ; et *Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux*, Centre d'analyse stratégique, Rapport de la mission présidée par Olivier Paul-Dubois-Taine, février 2002.

3 Davezies Laurent, *La crise qui vient, La nouvelle fracture territoriale*, Seuil, Paris, 2012 ; Guilly Christophe, *Fractures françaises*, François Bourin, Paris, 2010.

4 Girard Violaine, « Les votes à droite en périurbain : « frustrations sociales » des ménages modestes ou recompositions des classes populaires ? », *Métropolitiques*, 30 avril 2012.

5 Dodier Rodolphe, « Quelle articulation entre identité campagnarde et identité urbaine dans les ménages « périurbains »? », *Norais Environnement, Aménagement, Société*, 2007, n°202, vol. 1, pp. 35-46 ; Rivière Jean, *Le pavillon et l'Isoloir, Géographie sociale et électorale des espaces périurbains français (1968-2008) à travers le cas de trois aires urbaines françaises (Caen, Metz et Perpignan)*, Thèse de géographie, Université de Caen, 2009 ; Dodier Rodolphe (avec la collaboration de Cailly L., Gasnier A. et Madoré F.), *Habiter les espaces périurbains*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2012 ; Morel-Brochet A., Ortar N. (dir.), *La fabrique des modes d'habiter, Homme, lieux et milieux de vie*, L'Harmattan, Paris, 2012.

transformé les frontières entre villes et campagnes. L'évolution de ces territoires périurbains est notamment analysée à partir des conceptions et des représentations des habitants, des travailleurs et des élus locaux (au niveau notamment de la prise de conscience ou non d'appartenir à un espace plus large, intercommunal, voire métropolitain). Nous reviendrons donc sur la transformation des modes d'habiter, de se déplacer et de travailler dans ces territoires situés aux marges des villes. A partir d'une analyse des enjeux de mobilité (que ce soit en termes d'accessibilité et d'enclavement, en termes de contraintes et de ressources locales, ou au niveau des expérimentations et des innovations locales), nous montrerons aussi comment les transports ont contribué à modifier les représentations locales et identitaires de ces territoires.

Pour questionner les problématiques liées aux enjeux politiques et institutionnels dans les zones périurbaines, nous prendrons l'exemple d'une commune de moins de 2000 habitants située dans les Monts du Lyonnais à l'Ouest de la région Rhône-Alpes. La commune de Saint-Christo-en-Jarez fait partie du Département de la Loire à proximité du Département du Rhône (une seule commune la sépare de ce département), distante de 18 km de la Ville de Saint-Etienne et de 49 kilomètres de la Ville de Lyon. C'est une commune rurale, assez grande (2177 hectares), à dominante agricole⁶. En quelques années, elle a été confrontée à des dynamiques périurbaines, institutionnelles, métropolitaines et démographiques qui ont transformées son territoire, ses habitants et leurs activités. Tout d'abord depuis 1996, elle est intégrée à la communauté d'agglomération de Saint-Etienne Métropole (SEM)⁷. Progressivement les services de SEM se déploient sur la commune (transports en commun, ramassage des ordures, etc.) ou sont mutualisés entre communes et structure intercommunale (développement durable entre autres). Puis depuis le printemps 2012, elle se retrouve au cœur du nouveau Pôle métropolitain G4 qui regroupe quatre structures intercommunales autour de l'agglomération lyonnaise. Parallèlement elle connaît la plus forte hausse démographique des communes qui composent SEM⁸ : + 29 % en dix ans (entre 1999 et 2008). Sa population a ainsi doublé en 30 ans : passant de 988 habitants en 1975 à 1822 en 2010.

A partir de cette étude de cas⁹, cette contribution a donc pour objectif de questionner les logiques de transformation des territoires périurbains. Il s'agit de revenir sur l'évolution sociodémographique de ces territoires ainsi que sur les caractéristiques socio-économiques des ménages habitant dans les zones périurbaines. Nous reviendrons principalement sur la prise en compte de ces territoires à une échelle plus large (gouvernance intercommunale ou métropolitaine) pour comprendre comment des territoires encore essentiellement ruraux il y a une vingtaine d'années se trouvent au cœur de problématiques métropolitaines. Notre objectif sera également de mesurer les contraintes qui pèsent sur les individus et les ménages qui habitent dans des territoires périurbains. Il s'agira de percevoir comment ces contraintes de mobilités ou de résidence sont vécues, choisies, subies, ignorées, contournées ? Dans ce sens, nous prendrons en compte l'évolution sur un temps long des mobilités sur ces territoires

6 Il existe encore une trentaine d'exploitations (33) spécialisées pour la plupart en production laitière. Une cinquantaine était encore en fonctionnement en 1998.

7 Communauté de communes créée en 1995 qui devient une communauté d'agglomération en 2001.

8 Qui comprend 45 communes depuis le 1er janvier 2013.

9 Ce travail s'appuie sur une étude en cours pour le compte de la SNCF et qui porte sur la fracture territoriale et les enjeux de mobilisées. Les matériaux ont été recueillis à partir de questionnaires, d'entretiens, de recueil de témoignages et d'archives et des données INSEE.

périurbains : difficultés, améliorations, alternatives construites, solutions apportées par les pouvoirs publics, par les entreprises etc. Après avoir mis l'accent sur les caractéristiques de la mobilité dans les territoires périurbains : dépendance automobile, mobilité croissante en dehors du travail, solutions alternatives, immobilité subies, nous questionnerons les différentes formes de travail qu'elle implique : relocalisation d'activités, travail domestique, travail « au noir », télétravail.

Dans un premier temps, nous décrirons les évolutions récentes de cette commune en partant des caractéristiques de ce village rural puis en présentant les transformations de ce territoire et de ces habitants. Dans un second temps nous reviendrons sur les enjeux institutionnels qui ont provoqué ou accompagné ces transformations (développement de l'intercommunalité, changement de la figure du maire) tout en insistant sur les logiques de mobilité qui les animent.

Un village rural

Saint-Christo-en-Jarez est un village rural du Sud de la Loire, situé à la fois à l'écart des dynamiques industrielles et urbaines que connaissent ses territoires voisins (Saint-Etienne et la Vallée du Gier) tout en étant connectée à ces espaces par le rythme des échanges commerciaux (foires et des marchés)¹⁰. Les habitants et les agriculteurs se rendaient en ville pour acheter ou vendre des produits locaux, parfois chaque semaine ou de manière plus occasionnelle selon les saisons. C'est un village sans château ni patrimoine remarquable. Il a connu plusieurs modifications de ses limites communales, intégrant avant le 20ème siècle, tout ou partie de plusieurs communes voisines (comme Valfleury, Lachal, Fontanès, Chatelus, Marcenod ou Larajasse), jusqu'en bordure du Département du Rhône, ce qui a fait culminer sa population jusqu'à près de 3300 habitants en 1872¹¹.

En 1920, la commune comptait encore 2165 habitants avec une surface bâtie quatre à cinq fois moindre que celle d'aujourd'hui. Les familles étaient plus nombreuses, le regroupement des maisons et activités (petites fermes, petites commerces et bistrot) était plus dense autour du bourg et quelques gros hameaux. Au sortir de la seconde guerre mondiale, on a compté jusqu'à cent cinquante fermes sur la commune. Ces exploitations de polycultures étaient de petite taille, 3 jusqu'à 25 hectares pour les plus grandes. Étant donné l'altitude (810 mètres au bourg) et le caractère montagnoux de la commune, on retrouvait essentiellement des exploitations laitières et de l'élevage sans cultures maraîchère, fruitière voire viticole contrairement aux villages voisins (Cellieu, Saint-Romain-en-Jarez ou Valfleury). Toutefois chaque ferme était plus ou moins auto-suffisante (quelques vaches, cochons, poules, lapins, parfois des chèvres ou moutons ; culture de la pomme de terre, de céréales, production de légumes). Certains produits étaient vendus sur les marchés (de Saint-Chamond ou de Saint-Etienne notamment), vers lesquels les habitants se rendaient à cheval, puis en car à partir des

10 Sur les liens souvent intenses entre campagnes et villes au vingtième siècle, voir le travail d'Etienne Faugier : *L'économie de la vitesse : L'automobilisme et ses enjeux dans le département du Rhône et la région de Québec (1919-1961)*, thèse d'histoire, Université Lyon 2 et Université de Laval.

11 Cf. « Saint-Christo-en-Jarez, un passé à découvrir », *Le Progrès*, 28 Juillet 1998.

années cinquante et en voiture à partir des années soixante. De nombreux petits commerces (boulangerie, boucherie, épiceries, cafés, restaurants, hôtels, marchands de charbons, marchands de chaussures) ou métiers de proximité (barbiers, galochers, tueurs de cochons, maréchal-ferrant, charrons, maçons, minotier) étaient présents dans le bourg et parfois dans certains hameaux éclatés. L'activité de ces commerces et métiers était rythmée par la vie religieuse (sortie dominicale quand tout le monde se rendait à pied au village, avec à tour de rôle les femmes, les hommes et les enfants), saisonnière (moissons, « cochonnailles ») ou festive (kermesses, concours de belote, activités théâtrales puis cinématographiques).

Le village comptait une seule usine (de traitement de matières organiques). La proximité avec les mines, les industries et les activités artisanales (textiles, rubanerie) des communes voisines (La Talaudière, Sorbiers, Cellieu, Grammond) a permis à certains habitants « frontaliers » de ces communes de travailler dans ces secteurs, mais l'absence de lignes de transports régulières ne permettait pas à la plupart de bénéficier de ces emplois sans prévoir en contre partie un déménagement¹². Ainsi plusieurs « jeunes » habitants allaient travailler en ville pendant quelques années avant de revenir à la campagne pour s'acheter éventuellement une ferme ou développer une activité (commerce, artisanat). En effet, la commune se trouvait assez éloignée des moyens de transports assez développés dans la région stéphanoise et dans les communes limitrophes¹³. Pourtant des liens avec les villes ou des gros bourgs environnants existaient : consultation chez le médecin à Saint-Héand, interventions médicales ou accouchements à l'hôpital de Saint-Etienne ou de Saint-Chamond, tournées en cheval puis en car pour se rendre une à trois fois par semaine au marché de Saint-Etienne ou de Saint-Chamond voire plus loin en certaines occasions (jusqu'à Lyon pour la foire)¹⁴.

Jusqu'aux années 2000, le lien le plus fort avec les villes s'organisait autour du ramassage scolaire. C'est là que réside l'une des clés de lecture des relations entre ville et campagnes. Dans les familles, au sein de grandes fratries, l'objectif était de permettre à au moins un enfant, souvent une fille, de partir « en pension » pour poursuivre ses études. Le ramassage scolaire constituait pour les jeunes élèves un mode de sociabilité particulier rythmé par un départ en début de semaine/mois/trimestre et un retour en fin de semaine/mois/trimestre (dans le cadre du rythme des pensionnats) puis un départ le matin et un retour le soir, et enfin à partir des années 1990', deux départs le matin et deux retours le soir. Il n'y avait pas d'arrêts au-delà de la commune, ce qui renforçait le sentiment d'appartenance au même village. Ainsi dans le car/bus, les jeunes du village travaillaient, partageaient les mêmes histoires (sorties du WE, difficultés de circulation avec la neige), chantaient, se fréquentaient. Mais cette situation pouvait également renforcer certaines formes d'isolement avec parfois des difficultés pour « remonter de la ville » en dehors de certains créneaux : soit avec les parents en voiture, soit jusqu'à Sorbiers ou Grand quartier (via le système de transports en commun urbain), soit en 2

12 Sur la proximité entre villages agricoles et industries naissantes dans les villes, en particulier dans la Vallée du Gier, voir Vaganay H., « Le mouvement de la population dans le bassin du Gier au XIXe et au XXe siècle », *Les études rhodaniennes*, Vol. 5, n° 1, 1929, p. 62.

13 En 1882, le tramway relie Saint-Étienne à Saint-Chamond puis à Rive-de-Gier ; une ligne Saint-Étienne Saint-Héand est ouverte en 1901 (14 km) ; une ligne Saint-Étienne –Saint-Jean-Bonnefonds est créée en 1905. Par contre, en direction de La Talaudière ou de Sorbiers, il n'y pas de ligne en site propre, le tramway s'arrête dans le quartier du Marais ou du Soleil.

14 Sur ces éléments, voir l'entretien avec l'ancienne secrétaire de la Mairie de Saint-Christo-en-Jarez, le 4 avril 2013.

roues motorisées. Dans les années 1960 et 1970, deux révolutions technologiques concomitantes ont contribué à rompre l'isolement de la commune : l'arrivée du téléphone (collectif au bourg puis dans certains hameaux, et enfin individuel) et de la télévision (noir et blanc puis couleur) avant la révolution internet des années 2000.

Les transformations du territoire et de ses habitants

Sur les trente dernières années, la principale évolution de la commune est la progression démographique avec un doublement de la population entre 1975 et 2005 (de 988 à 1822 habitants). Ce dynamisme se traduit notamment par l'augmentation des effectifs des deux écoles présentes sur la commune. Ainsi 137 élèves sont accueillis dans la nouvelle école publique ouverte en 2010 et 96 dans l'école privée. Ces évolutions sont dues en partie à un développement démographique « en cascade » après Saint-Étienne : si la croissance démographique des communes de 1^{ère} couronne est plutôt stable voire en régression comme pour la ville centre, les deuxièmes (comme Saint-Christo) et troisièmes couronnes sont très dynamiques. Les futurs acquéreurs vont de plus en plus loin pour avoir des terrains moins chers, profiter de la campagne, tout en gardant si possible une proximité avec les centres urbains.

Ce « pic démographique » a des incidences dans les activités et les caractéristiques de cette commune. Ainsi sur le plan immobilier, de nouveaux projets tiennent compte de nouvelles préoccupations (plus forte densité des habitations dans le bourg et certains hameaux) ou anticipent une nouvelle offre qui répond à de nouvelles attentes (jeunes célibataires, jeunes couples) par la construction de petits immeubles (avec commerces au rez-de-chaussée) dans le bourg ou en sortie de bourg, ou d'anciens bâtiments reconvertis en logements collectifs (ancien hôtel, anciennes fermes). En 2009 sur la commune, on compte 92,6% de résidences principales et 81,8 % des ménages sont propriétaires de leur résidence principale¹⁵. Entre 1975 et 2009, le nombre de logements a plus que doublé pour passer de 321 à 691.

Les restrictions mises en œuvre au niveau de l'octroi de permis de construire vont changer la donne pour les années à venir. Sur certaines années, il y avait jusqu'à cinquante permis accordés par an. Aujourd'hui, le cap est fixé à 8 permis de construire accordés par an. Ces restrictions s'inscrivent dans le cadre des documents de planification et d'urbanisme élaborée à l'échelle de la commune (Plan d'Occupation des Sols / Plan Local d'Urbanisme), de Saint-Etienne Métropole et du SCOT de Sud Loire (117 communes). Cette récente évolution n'est pas sans poser problème. Les « jeunes du coin » qui veulent revenir habiter sur la commune après des années d'études ou une installation temporaire dans d'autres communes sont souvent obligés d'aller habiter ailleurs dans des communes voisines : comme Saint-Romain-en-Jarez, Valfleury, Marcenod, Aveizieux, etc. ou beaucoup plus loin (Saint-Genest-Lerpt, Saint-Etienne, Givors ou banlieue de Lyon). Pourtant depuis quelques années, plusieurs maisons sont à vendre régulièrement sur la commune¹⁶, alors que jusque là, la motivation de

15 Cf. données INSEE.

16 Du fait en partie de problèmes du climat avec des grandes maisons pas forcément bien isolées et donc difficiles à chauffer, du travail de déneigement en hiver (notamment sur les parties privées) et du travail d'entretien à réaliser sur ce type de propriétés : « ceux qui ne sont pas du coin » ne restent pas....

ceux qui s'installaient sur la commune était de faire construire leur villa¹⁷. La multiplication de construction de grandes maisons¹⁸ la plupart du temps sur de grands terrains a donc modifié sensiblement la physionomie de la commune.

Ainsi sur un plan urbanistique, la structuration de la commune se présente de manière plutôt diffuse et très éclatée¹⁹, notamment en dehors du Bourg. On retrouve une logique de petits regroupements²⁰ : construction le long des routes départementales et à partir de certains hameaux dont certains sont très étendus²¹. Cela peut poser des problèmes de déplacement, que ce soit pour les cars de ramassage scolaire, pour l'accès aux services, ou même pour l'école. Par ailleurs, du fait de cette urbanisation éclatée et diffuse et étant donné que la commune est plutôt vaste, certains habitants ne sont pas forcément connectés au Bourg et à ses services et ont tendance à faire leurs courses ailleurs ou à emmener leurs enfants à l'école sur d'autres communes²². Cette situation peut renforcer le caractère de « village dortoir » avec multiplication de pavillons et une vie au village moins intense, dont beaucoup de commerçants se plaignent.

Pourtant, contrairement au constat souvent énoncé d'une disparition des services et commerces dans les territoires ruraux et périurbains, de nombreuses activités se sont maintenues ou développées sur la commune ces dernières années, avec notamment des commerces (un grand restaurant, Bar Tabac, Boulangerie Pâtisserie, Boucherie, Point service Banque Crédit agricole, salon de coiffure et coiffeuse à domicile, Pharmacie, auto-école, Magasin de vente à la ferme, Pizzeria, épicerie point poste, un gîte communal, garage automobile, magasin de vente de produits du sol, vente et réparation de matériels agricoles), ou des professionnels de la santé (médecine générale, cabinet d'infirmières, Kinésithérapeute, Pharmacie, Orthophoniste, Ostéopathe, Podologue, etc.).

Les communes voisines ont également vu leur offre commerciale s'étendre massivement ces dernières années. Par exemple jusqu'au années 1980, une seule petite enseigne (Stoc) était présente sur Sorbiers, à moins de dix kilomètres. Depuis Carrefour Market (avec une petite galerie marchande et une station service), Aldi, ED, ATAC, Carrefour City, Gamm Vert, McDo sont venus s'implanter (dont certaines enseignes sont sur La Talaudière). Au-delà de nombreuses grandes enseignes sont accessibles sur Saint-Etienne (Géant Casino, Auchan, IKEA), sur la Vallée du Gier (Leclerc), sur Givors, ou sur la Plaine du Forez.

17 Toutefois 77,6 % (1393 personnes) des habitants sont présents depuis au moins 5 ans sur la commune. En 2009, seul 7,4% (120 personnes) des ménages se sont installés depuis moins de 2 ans, cf. données INSEE.

18 75 % des résidences principales de la commune (257 sur 469) comportent 4 pièces ou plus, cf. données INSEE.

19 Ce qui caractérise également plusieurs autres régions périurbaines françaises ou européennes, voir sur ce point Grosjean Bénédicte, « La « ville diffuse » à l'épreuve de l'Histoire, Urbanisme et urbanisation dans le Brabant belge », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 107, 2013, pp. 60-71.

20 Il n'y a pas nécessairement de logique de lotissements, on construit le plus souvent tout le long de la route, à partir des hameaux existants, de nombreux accès aux routes départementales ayant été autorisés.

21 Comme les hameaux de La Borgia ou des Maisons neuves où se trouvait il y a 40 ans, 2 fermes et aujourd'hui 70 pavillons ont été construits en 30 ans avec parfois plusieurs générations s'installant sur place : grands-parents, enfants, petits-enfants.

22 Notamment ceux qui habitent en périphérie de la commune et qui sont connectés à d'autres communes.

On retrouve également un vrai dynamisme économique puisque 43 entreprises (154 établissements si on compte tous les secteurs) sont présentes sur la commune, recouvrant principalement les métiers du bâtiment (23 entreprises) mais également d'autres secteurs (taxis transports routiers, travaux agricoles, réparation matériels agricoles, vente de produits industriels, création de vêtements, esthétique, études, généalogie, animation de soirée, baptême de l'air, hobbies développement, enseignement musical, maroquinerie). Pour faire face au développement du secteur du bâtiment depuis une quinzaine d'années sur la commune, un projet d'aménagement d'une zone artisanale a longtemps été évoqué mais il reste en suspend depuis quelques années.

Bien que déclinant, le secteur agricole est encore représenté sur la commune avec un peu plus de trente exploitations agricoles. Au cours des vingt dernières années, on a vu leur nombre diminuer de moitié du fait de la consommation d'espaces urbanisés ou du regroupement au fur et à mesure d'achats ou de locations de terres (et de quotas agricoles) mais sans remembrement²³. A présent, les plus grosses d'entre elles peuvent compter jusqu'à 100 hectares (sur plusieurs communes) et la plupart se sont fortement modernisées (stabulation libre, salle de traite automatique ou robot de traite, etc.). On note également une diversification des activités agricoles du fait de la proximité de la ville²⁴ : vente dans les marchés ou certains supermarchés (vente de fromage, viandes, distribution de lait cru), vente à la ferme, fruits rouges (framboises, fraises), élevage (bêtes à viande), produits bio (œufs, etc.), bois de chauffage, etc., mais sans le développement d'activités liées au tourisme vert.

Ainsi de fait, entre les commerces, les entreprises et les agriculteurs, une partie non négligeable des habitants de la commune travaille encore sur place (1 personne sur 5 en 2009, contre près de 30 % en 1999)²⁵. En dehors des chefs d'entreprises, commerçants et exploitants agricoles, ces secteurs dégagent en effet une activité pour 93 salariés. Par ailleurs, le tissu associatif est assez dynamique avec 25 associations. Ces dernières se sont en partie structurées autour d'activités sportives et d'événementiels : Forum des associations, La Fête de la patate, Kermesse, Fête du foot. Toutefois, même si les connexions avec la ville sont de plus en plus nombreuses, les évolutions urbaines ne pénètrent encore que faiblement la commune. Ainsi en 2009²⁶, on ne compte que 4 % de chômeurs, 3,3% de divorcés, 28,5% de célibataires et 63,8% de mariés. De même parmi les actifs, on compte 68,9% de CDI ou fonctionnaires chez les hommes et 79,5 % chez les femmes. Aussi, il n'y a que 5 % des personnes de 20-54 ans qui déclarent vivre seules, avec un taux d'occupation moyen par résidence principale de 2,8 personnes. Toutefois en termes de sociabilité et de modes de vie, il faut noter que jusqu'aux années 1990, les caractéristiques d'une mentalité de village²⁷ sont bien présentes avec de fortes différences de comportement avec la ville. Depuis vingt ans, ces différences ont tendance à s'estomper du fait en particulier des modes de communications

23 De fortes tensions ont été exprimées lors d'un projet de remembrement sur la commune à la fin des années 1980.

24 Sur ces questions, voir Delfosse Claire et Bernard Cécile, « Vente directe et terroir », *Méditerranée Revue géographique des pays méditerranéens*, n° 107, 2007, pp. 23-29.

25 Cf. données INSEE.

26 Idem.

27 Cf. Nicolas Renahy, *Les gars du coin, Enquête sur une jeunesse rurale*, La Découverte, Paris, 2006.

(médias, téléphonie, internet, etc.), de la proximité des transports et de l'arrivée de ménages extérieurs à la commune, etc.

Les mutations invisibles de la décentralisation

Jusqu'aux années 1990, l'avenir de la commune semblait s'inscrire de manière immuable selon des desseins plutôt rurales et agricoles. Pourtant depuis les années 1980, son développement encore imperceptible et son urbanisation « rampante » étaient bien présents mais sous des signes un peu trompeurs. En effet, sur une partie de la commune, il existe encore un long corridor de forêts et d'espaces naturels (entre Saint-Christo d'un côté et Saint-Chamond et Sorbiers de l'autre) qui donne l'impression de protéger la commune des espaces plus urbains, alors que la ville reste présente juste derrière et se développe à proximité. C'est ainsi que se dessine une urbanisation de plus en plus continue, notamment à partir des accès à la commune de Sorbiers, sans que ses habitants ne s'en rendent vraiment compte. En regardant les cartes, on observe que cette commune est située aux portes de deux intercommunalités, insérée dans Saint-Etienne Métropole mais à seulement 30 km du Grand Lyon (Givors), tout en étant située au cœur du niveau Pôle métropolitain G4 créé en 2012. Or une bonne partie des habitants n'a même pas conscience de faire partie de Saint-Étienne Métropole et d'un territoire périurbain. Certains s'imaginent encore vivre dans un village rural, alors que la transition vers le Pôle métropolitain lyonnais ou l'appartenance à la région urbaine lyonnaise fait son chemin que ce soit dans les pratiques de mobilité ou dans le sentiment d'appartenir à un espace d'échanges plus large. En effet malgré la résurgence de clivages identitaires (opposition ville-campagne, opposition département de la Loire – département du Rhône et opposition Saint-Etienne - Lyon), les choses commencent à changer insidieusement du moins symboliquement à partir notamment de l'existence mise à jour d'un même bassin d'emploi, la mise en place de cartes d'étudiants communes (Université de Lyon) et l'élaboration de cartes de transports mutualisées. Ainsi lentement mais quotidiennement, le sentiment d'appartenir à un même bassin de vie est en train de prendre corps.

Par ailleurs depuis quelques années, le développement de la commune est corrélé aux dynamiques propres de l'agglomération stéphanoise. Concernant la ville centre, Saint-Etienne, on est proche du « modèle de la ville américaine » que l'on retrouve dans une moindre mesure et selon les périodes à Mulhouse, Caen et Perpignan ou dans quelques autres villes moyennes comme Béziers, Mâcon ou Roanne. Depuis les années 1990, le centre ville se dépeuple et a tendance à se paupériser quand les communes de première et surtout seconde couronne se développent ou se sont développées²⁸. Ces évolutions posent des problèmes démographiques (où situer les collèges, les lycées, les équipements et les services publics) et économiques (prix du foncier, de l'immobilier) sachant que Saint-Étienne est déjà une ville étendue. Saint-Christo bénéficie en partie de ce phénomène de report du développement aux périphéries, en captant une partie de la population qui quitte les villes, comme certaines villes,

28 En effet un bon nombre de communes de la première et de la deuxième couronne stéphanoise ne sont pas si dynamiques sur le plan démographique : Saint-Chamond, Saint-Héand, Firminy, Le Chambon-Feugerolles, Saint-Genest-Lerpt, Villars, La Ricamarie, La Talaudière, Lorette, Saint-Paul-en-Jarez entre autres perdent des habitants. Saint-Etienne Métropole a d'ailleurs perdu des habitants entre 1999 et 2009. Le dynamisme se situe plutôt plus loin.

telles Sorbiers ou La Talaudière, plus près géographiquement de Saint-Étienne, l'avaient connu il y a quelques années. Ces tendances questionnent les responsables de la ville de Saint-Etienne comme ceux de Saint-Étienne Métropole (Saint-Étienne et l'agglomération perdent des habitants).

Ces enjeux sont à connecter à la propre histoire de l'intercommunalité stéphanoise fort récente²⁹ comme à Marseille (mise en place en 2000) à l'inverse de Lyon (mise en place en 1969). Comme Marseille mais contrairement à Lyon, Saint-Etienne a en effet très tôt bénéficié de l'annexion de communes limitrophes dès le dix-neuvième siècle (en 1855 : Montaud, Outre-Furan et Valbenoîte, puis en 1969, Saint-Victor-sur-Loire, en 1970, Terrenoire, et en 1973 Rochetaillée). Ainsi le territoire de la commune suffisait à son expansion administrative (Saint-Etienne devient Préfecture du département de la Loire en 1855), industrielle et économique. De fait la plupart des grands équipements sont situés sur la commune centre³⁰ sauf à quelques exceptions comme la prison et une zone d'activités agroalimentaires (abattoirs et marchés aux bestiaux, à proximité du Marché de gros) situés sur La Talaudière et l'Hôpital Nord et Musée d'art moderne (sur Saint-Priest-en-Jarez)³¹. De même le tramway de Saint-Etienne n'est prolongé que sur la commune de Saint-Priest-en-Jarez quand celui de Lyon dessert plus de dix communes périphériques. Seules les extensions (zones d'activités économiques et commerciales, zones logistiques, aéroport) sur la commune d'Andrézieux-Bouthéon, qui vient toute juste d'intégrer Saint-Etienne Métropole, contrariaient l'hégémonie de la ville centre. Les réflexions sur l'aménagement d'un territoire à l'échelle d'une agglomération comme Saint-Etienne ont donc été moins importantes et moins anciennes qu'à l'échelle de la métropole lyonnaise (construction du métro, de zones d'activités et de campus universitaires sur les communes périphériques). Maintenant que les destins de ces deux agglomérations sont liés, les solutions pour un développement plus équilibré (entre ville centre et périphérie, entre agglomérations) sont à trouver pour certains à l'échelle du Pôle métropolitain, de la Région Urbaine Lyonnaise ou de la métropole lyonnaise (prévue dans le cadre de la nouvelle réforme territoriale). À cette échelle-là, certains espaces stéphanois peuvent redevenir attractifs (en termes de prix du foncier ou de terrains disponibles) pour attirer des actifs et des habitants de la métropole lyonnaise ou d'ailleurs. Mais au-delà de ces enjeux d'équilibre, au niveau du Pôle métropolitain lyonno-stéphanois, se pose aussi la question de la place des territoires périurbains, ruraux ou interstitiels entre les grosses agglomérations. Dans un contexte de réforme territoriale³², la pertinence des découpages politiques et administratifs et la construction de territoires de projets (à l'échelle d'une

29 Voir sur ce point André Vant et Georges Gay, « « Saint-Étienne Métropole » ou le découpage du territoire minime », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 72, n° 3, 1997, pp. 177-190.

30 Cela peut d'autant plus rendre sensible la question de l'appartenance à Saint-Étienne Métropole pour les communes périphériques : quels intérêts pour la commune et ses habitants d'être intégrés à SEM ? Quelles différences avec d'autres intercommunalités (comme Grammond une commune voisine membre de la Communauté de communes de Forez en Lyonnais) ? Quels impacts sur les constructions (nombre de permis de construire autorisés) ? sur les services (transports publics) ? en termes de taxes ? Est-ce que les habitants profitent des équipements qu'ils paient (comme le Zénith, le Stade Geoffroy Guichard ou le Musée d'art moderne) et qui sont gérés par Saint-Étienne Métropole ?

31 Cela n'empêche pas SEM de gérer certains équipements en dehors de la ville centre comme le Musée d'art moderne à Saint-Priest-en-Jarez ou le château et le parc de Fontanès.

32 Voir sur ce point Emmanuel Bellanger, « Réforme territoriale : un état des lieux », *Métropolitiques*, 17 octobre 2012.

commune, de quelques communes, d'une agglomération, d'une métropole, d'une région) sont également sensibles. Elles renvoient à des logiques d'autonomie/indépendance et d'interdépendances/solidarités entre les territoires ruraux et périurbains d'un côté et les structures intercommunales et la métropole de l'autre³³. Les habitants et les entreprises du village peuvent tirer profit (sans toujours le reconnaître) du fait être situés dans un espace métropolitain pour travailler, étudier, avoir des clients, se déplacer, avoir des loisirs, etc.³⁴.

Pourtant comme on l'a vu, les habitants n'ont pas toujours conscience d'appartenir à une structure intercommunale et encore moins à une métropole. Surtout ce ne sont pas eux qui ont fait le choix de faire partie d'une structure intercommunale et ils ne peuvent ni participer à son fonctionnement ni à sa gestion³⁵. C'est ce à niveau que le rôle du Maire, encore plus pour les territoires ruraux, est déterminant³⁶. Or jusqu'à 2001, les maires de Saint-Christo-en-Jarez cultivaient plutôt la figure du patriarche protecteur, attentif aux intérêts ruraux de la commune et soucieux de contenir le développement de la ville. Déjà des changements étaient perceptibles (augmentation du nombre de permis de construire, projet d'immeuble en centre ville à côté de l'église, intégration à SEM, etc.), mais il faut attendre l'élection d'un nouveau maire en 2001 (qui était adjoint au Maire sortant) pour voir une évolution plus sensible. Bien qu'originaire du monde rural, il endosse la figure d'un maire plus entrepreneur qui va développer des projets pour sa commune. Par ailleurs, il s'est véritablement emparé de la question intercommunale en participant activement aux commissions et en s'investissant dans les projets élaborés par la nouvelle structure intercommunale. En 2001, il devient d'abord vice-président en charge du développement durable puis VP en charge du tourisme (depuis 2008). Au sein du Conseil municipal de Saint-Christo-en-Jarez, un conseiller communautaire titulaire et deux conseillers communautaires suppléants sont désignés pour siéger également au conseil de communauté de SEM. Par ailleurs depuis 2012, le Maire de la commune fait partie des 64 élus désignés membres du conseil métropolitain du Pôle Métropolitain et participe de ce fait aux travaux de la commission culture. L'activisme de ce dernier montre une insertion croissante de la commune au sein de logiques plus larges, intercommunales et métropolitaines. Avec cette position, il accède à une hauteur de vue et à des enjeux qui l'amène à dépasser le champ d'investissement du Député ou du conseiller général du canton. Ainsi il incarne à lui seul l'interpénétration de préoccupations territoriales souvent disjointes à partir du point de vue de sa commune en tant que représentant désigné sur des champs d'interventions intercommunaux (tourisme) ou métropolitains (culture).

Problèmes et enjeux de mobilité au cœur de la métropole

33 Cf. entretien avec le directeur du Pôle Métropolitain G4, le 29 mai 2013.

34 Voir sur ce point Ludovic Halbert, *L'avantage métropolitain*, PUF, Paris, 2010.

35 Cf. Fabien Pesage et David Guéranger, *La politique confisquée. Sociologie des réformes et des institutions intercommunales*, Éditions du Croquant, Paris, 2011.

36 Voir sur ce point Fabien Pesage Fabien et David Guéranger, « L'intercommunalité, les maires et notre démocratie, *Métropolitiques*, 24 avril 2013.

L'accessibilité aux espaces urbains centraux et l'offre de transports se sont globalement renforcées ces dernières années pour les habitants de Saint-Christo-en-Jarez. D'une part, on peut noter une amélioration des routes départementales avec l'objectif de faire circuler plus facilement les bus et les camions (destruction parfois de maisons, élargissement des voies, rectification de virages, amélioration de la visibilité, etc.). Ces améliorations ont accompagné l'augmentation continue du trafic de ces dernières années sur ces voies (allers-retours pendulaires le matin, le midi puis le soir). La commune bénéficie de plusieurs voies d'accès routières pour rallier Saint-Étienne, la Vallée du Gier, la Plaine du Forez ou Lyon³⁷. Cette non-dépendance à un itinéraire ou à un circuit est un avantage même si quelques difficultés ont été rencontrées lors de problèmes d'intempéries (route de Valfleury-Cellieu pour l'un des accès à Lyon fermée plusieurs mois suite à un éboulement en 2003) ou de travaux (RD pour l'accès vers Sorbiers fermée plusieurs mois suite à des travaux d'aménagement de bassins de rétention d'eaux). Dans ces cas de figure, les enjeux de transports deviennent encore plus sensibles localement.

L'offre des différentes gares SNCF situées aux alentours (accès à Saint-Chamond : 13 km ; Rive-de-Gier : 17 km ; Saint-Étienne : 15 km) ont été améliorés notamment au niveau de la fréquence et du cadencement des trains comme au niveau de l'aménagement de parcs relais et de services³⁸. La ligne de TER Saint-Etienne Lyon est d'ailleurs la ligne la plus fréquentée de France en dehors de la région parisienne. Les accès aux aéroports (Andrézieux-Bouthéon : 22 km ; Saint-Exupéry : 63 km) ont été renforcés via notamment l'aménagement de l'A 46 ouverte depuis Givors en 1993. L'offre de vols, notamment Low Cost a été considérablement étoffée ces derniers années y compris pour l'aéroport d'Andrézieux-Bouthéon. Enfin, les transports urbains de Saint-Etienne Métropole (STAS³⁹) sont arrivés sur la commune en 2008⁴⁰ et ont remplacé l'ancien ramassage scolaire (qui était organisé autour de deux passages

37 Sur les liaisons avec Lyon, les voies départementales plus directes (par les Monts du Lyonnais) se sont améliorées via le passage Saint-Martin-en Haut – Taurins (D 311) et au niveau de la Route des 7 chemins à proximité de Ornant (D 342) avant l'arrivée sur l'a 450. Mais du côté de l'A 47, la fragilité des infrastructures et la dépendance à la Vallée du Gier et au passage par Givors sont toujours problématiques notamment en cas de problème d'intempéries. Ainsi lors du débordement du Gier en 2003, les accès, que ce soit par l'autoroute ou par la ligne de chemin de fer, avaient été complètement fermés. L'épisode avait duré plusieurs mois et la SNCF avait dû mettre en place des cars de remplacement. Par ailleurs, il reste toujours en suspend le vieux projet d'autoroute A 45 sans cesse relancé par les autorités stéphanoises (Ville de Saint-Etienne, SEM, CCI, Conseil Général de la Loire), qui passe à une dizaine de kilomètres de la commune mais qui pose problème au niveau de l'arrivée sur Lyon (via l'actuelle A 450).

38 Notons au passage le projet de rénovation des aménagements extérieurs (parkings, accès) de la Gare de Saint-Chamond porté par SEM.

39 Société des Transports de l'Agglomération Stéphanoise : entreprise exploitante du réseau, filiale de Veolia Transdev.

40 Sur le lien entre l'intercommunalité et les transports dans l'agglomération stéphanoise, voir Caroline Gallez, « Intercommunalité, transports urbains et pouvoir d'agglomération. Cinq trajectoires urbaines », *Flux*, n° 68, vol. 2, 2007, pp. 43-61.

chaque matin et chaque soir)⁴¹. Deux lignes (6 passages dans chaque sens par jour) ont été prolongées depuis Sorbiers jusqu'à Fontanes et Marcenod ou Valfleury. Une ligne en direction de la Vallée du Gier est aménagée à partir de la commune de Valfleury. Ces nouveaux modes de transport ont surtout permis aux non-scolaires (bien que peu utilisés) de bénéficier d'un mode de transport alternatif à l'automobile plus souple.

La situation géographique de la commune renforce les logiques d'attractivité multipolaire puisqu'elle se situe à proximité de quatre communes assez importantes : Saint-Chamond, Sorbiers, La Talaudière, Saint-Héand⁴² et à équidistance de Saint-Etienne, de la Vallée-du-Gier et de la Plaine du Forez. Cette localisation explique le fait que les habitants ont plus de choix en termes de travail et que les enfants ont plusieurs possibilités en termes de choix d'études (collèges ou lycées⁴³) que ce soit à La Talaudière, Saint-Héand, Saint-Etienne, voire Saint-Chamond ou Saint-Symphorien-sur-Coise dans le Rhône. Les actifs travaillent soit sur place, dans l'agglomération stéphanoise, dans la Vallée-du-Gier, dans la Plaine, sur Lyon ou ailleurs⁴⁴. Ainsi en 2009⁴⁵, on recensait 879 actifs sur la commune : 19% (167) travaillent dans la commune, 81% (712) travaillent dans une autre commune : dont 70,9% dans le département de la Loire (623), 8,7% (77) dans un autre département et 1,2% (11) dans une autre région en France Métropolitaine et 0,1% (1) dans une région hors de France Métropolitaine.

Ces dernières années, le taux d'équipement en voitures des ménages a progressé puisqu'en 2009, 60,9 % des ménages possèdent 2 voiture ou plus contre 57,8% en 1999. 96,2% des ménages (615 sur 640) ont au moins une voiture (contre 93,4% en 1999 : 438 sur 469). De même 81,1% des ménages possèdent un emplacement réservé au stationnement (contre 74,8% en 1999)⁴⁶. Majoritairement motorisés, les possibilités de déplacements restent néanmoins ouvertes. Si la plupart utilise les transports individuels, certains s'en servent pour se rendre à une gare (Gare de Saint-Chamond ou de Rive-de-Gier pour se rendre à Lyon), de plus en plus font du covoiturage pour des raisons économiques⁴⁷ à partir du domicile ou à partir d'un

41 Ce qui n'est pas sans poser problème car la suppression du ramassage scolaire a fortement augmenté les temps de parcours des élèves de la commune (et donc diminué la qualité de service) puisqu'avant il n'y avait pas d'arrêt aménagés au-delà de la commune, alors qu'avec une ligne de transport urbain, une succession d'arrêts jalonne le parcours jusqu'à la ville centre, cf. entretien avec le Maire de Saint-Christo-en-Jarez, le 1er mars 2013.

42 Ces deux dernières communes ne sont pas limitrophes.

43 D'autant plus qu'il y a beaucoup de collèges et lycées privés dans la région stéphanoise, ce qui perturbe les cartes scolaires.

44 Certains même très loin en dehors de la Région Rhône-Alpes sur Le Puy, en Auvergne notamment.

45 Cf. données INSEE.

46 Idem.

47 Sur ces nouvelles pratiques, notamment dans les zones rurales ou périurbaines, voir Stéphanie Vincent-Geslin, « Les altermobilités contre la voiture, tout contre, Les Annales de la Recherche urbaine, N° 107, 2013, pp. 86-93 ; et Clochard F., Rocci A. et Vincent S. (Dir.), *Automobilités et altermobilités, Quels changements ?*, L'Harmattan, Paris, 2008.

échangeur autoroutier⁴⁸, et dans de très faibles proportions certains utilisent les transports en commun. Le travail à domicile et télétravail se développent mais de manière encore très marginale (atelier de création par exemple).

Comme le montrent de plus en plus certaines études⁴⁹, il est primordial de distinguer les déplacements pour le travail, qui prennent proportionnellement moins de place par rapport aux trajets pour des raisons domestiques ou pour les loisirs qui sont de plus en plus nombreux. La mobilité de loisir a ainsi pris beaucoup d'importance et témoigne elle aussi de l'appartenance à un bassin de vie de plus en plus large, voire métropolitain. Par exemple, plusieurs licenciés du club de football habitants d'autres communes⁵⁰ se déplacent en semaine ou le WE pour venir pratiquer le football (120 voire 150 km allers-retours pour faire un entraînement ou un match)⁵¹ sans forcément pouvoir profiter ensuite des moments plus conviviaux (apéros, repas, etc.) Ils organisent parfois du covoiturage mais c'est surtout l'attachement au club qui génère ces déplacements. Par ailleurs, que ce soit pour des activités culturelles (concerts, biennales, Fêtes du 8 décembre), des événementiels (foires, salons) du shopping ou pour des promenades (au Parc de la Tête d'or par exemple), de plus en plus d'habitants de la commune se rendent sur Lyon.

Sur les enjeux de mobilité, les compétences de SEM et les réflexions portées par le Pôle métropolitain G4 vont permettre de faire avancer plusieurs dossiers (tarification multi-agglomérations, plate-forme de calcul d'itinéraires,⁵² sites de covoiturage, parcs relais ou aires de covoiturage). La mise en place du syndicat métropolitain des transports (syndicat mixte présidé par la région) à l'échelle du Pôle Métropolitain à l'automne 2012 permettra de relancer certaines réflexions prometteuses déjà entrevues dans le cadre du projet REAL (Réseau Express de l'Aire métropolitaine Lyonnaise) mais qui n'avaient finalement pas pu aboutir (tarification unique, lignes de tram-train, nouvelles haltes ferroviaires, etc.). D'autres innovations quelles soient techniques, sociales, politiques ou institutionnelles sont encore à construire notamment pour encourager le développement des modes doux, favoriser les combinaisons entre différents modes de transports et une meilleure utilisation des réseaux actuels. Des pistes sont également à creuser du côté de la relocalisation d'activités ou de

48 Un parc dédié au covoiturage, au départ «spontané», a ensuite notamment été aménagé depuis quelques années par le Conseil Général de la Loire aux abords d'un des échangeurs de l'A 47 sur la Vallée du Gier.

49 Voir notamment les travaux de Clément Gass et Nicolas Wagner.

50 Certains licenciés habitent Lyon ou dans des communes de l'agglomération lyonnaise, d'autres résident à proximité du Département du Puy-de-Dôme (Saint-Georges-en-Couzan) ou dans d'autres régions comme à Retournac en Haute-Loire (Auvergne).

51 Sans parler du cas de jeunes joueurs militaires ou étudiants qui se déplacent plusieurs fois dans l'année pour venir jouer au football (de Paris ou d'autres régions).

52 La Région Urbaine Lyonnaise (association créée en 1989 sur un périmètre plus large que celui du Pôle métropolitain car correspondant à celui de l'aire métropolitaine lyonnaise et donc comprenant les agglomérations de Mâcon, Bourg-en-Bresse, Impérieux, ou Roanne) a déjà expérimenté la plate-forme Multitude qui permet des calculs d'itinéraires multimodaux à l'intérieur de l'aire métropolitaine : <http://multitubulaire/>.

services, comme au niveau du travail à domicile, des e-services ou du télétravail⁵³. Sur ces aspects, le développement du numérique pour améliorer l'accessibilité de certains territoires sera une donnée déterminante.

Conclusion

Cette contribution analyse un territoire qui a connu de lentes mais profondes mutations au cours des dernières années. Contrairement à plusieurs résultats de travaux concernant les territoires périurbains, ce cas d'étude montre qu'il n'y a pas forcément de relégation sur cette commune « d'habitants chassés » des centres villes⁵⁴. D'autre part, cette commune connaît une dynamique qui lui est propre et qui vient contredire l'hypothèse d'une non prise en compte de ces territoires par des pouvoirs publics là où justement la crise économique serait rampante. On retrouve en effet le développement d'équipements et de services, l'augmentation de l'offre de transport en commun, la relocalisation d'activités et le développement d'entreprises. Différentes aménités peuvent même se développer à partir de cette commune. L'exemple de ce village, plutôt isolé jusqu'aux années 1990, qui se confronte progressivement à la proximité de la ville et voit se développer depuis quelques années plus de services (service à la personne, commerces différents, écoles, transports publics), souligne la diversité des territoires périurbains. La complexité des relations entre villes et périphéries se révèle au niveau des tensions entre revendications d'autonomie et logiques de solidarité à l'échelle d'une métropole. Ainsi les périmètres politico-institutionnels s'enchevêtrent autour de ces territoires alors que les habitants ne semblent pas prendre la mesure de ces nouveaux découpages et n'ont pas de prise sur leur pilotage. Dans ce cadre, le rôle du Maire devient de plus en plus central pour « traverser » et faire fonctionner tous ces espaces politico-institutionnels.

53 Fortement encouragés dans certains départements, comme la Lozère.

54 Sur le plan immobilier, le centre ville de Saint-Etienne peut être moins cher que la première et la deuxième couronne.