

# **GÉOGRAPHIQUE AVEC UNE MÉTROPOLE AVANTAGE OU INCONVÉNIENT**

## 1.1. LA MÉTROPOLISATION COMME PROCESSUS D'ACCUMULATION ET DE CONCENTRATION DES RICHESSES

### 1.1.1. La métropolisation: une définition polysémique

La notion de métropolisation est apparue dans les années 1980, corolaire pour les villes du processus de mondialisation des échanges (epures, 2015). La plupart des chercheurs s'entendent sur le fait que ce phénomène produit une accentuation des concentrations de population, d'activités économiques et de richesses dans les métropoles. Cependant, ce terme recouvre des acceptions de différentes nature, tant en terme d'échelles que d'entrées thématiques. Il convient donc de définir ce qu'est et ce qui participe à la métropolisation avant de pouvoir utiliser cette notion.

Tout d'abord, caractériser la métropolisation dépend de la posture et de l'échelle qu'on adopte pour définir la métropole. Car la métropolisation est le processus par lequel une ville devient métropole. Pour Saskia Sassen, l'appellation «métropole» est à réserver à un nombre limité de grandes agglomérations mondiales, telles que Tokyo, New-York ou Londres. Elle serait le lieu d'articulation des différents réseaux, le nœud de communication, le lieu de la coordination économique, chargée d'orchestrer la mondialisation. La métropolisation serait donc principalement liée à la concentration des centres de commandement d'envergure internationale, telles que les fonctions bancaires pour Londres. Au contraire, des auteurs comme Gilles Sénécal ou Claude Lacour ont une vision beaucoup plus large de la métropole. Ces auteurs se sont attachés à démontrer que, « loin de la poignée de villes globales, de nombreuses agglomérations, dont l'ouverture et le rayonnement sont moins considérables mais qui prétendent au statut de métropole, [participent] toutes à des degrés divers, aux multiples flux et interactions qui tissent la trame et la chaîne du système-monde » (MANZAGOL, 2009, p.28). Par la profonde transformation de leur base économique, ces villes redistribuent les rôles, remodelent les rapports sociaux, le contenu et les interrelations des territoires métropolitains. Ayant un spectre géographique plus varié, cette définition de la métropole implique plusieurs niveaux dans le processus de métropolisation, que Claude Lacour (1999) identifie de cette façon :

- La métropolisation mondiale, déjà évoquée précédemment. Elle repose sur le mécanisme d'internationalisation de quelques villes globales (New-York, Tokyo, Séoul...)
- La métropolisation continentale, qui dispose des mêmes caractéristiques que la métropolisation mondiale, mais elles s'appliquent aux villes ayant un rayonnement plus restreint (continent). Selon Lacour cela concerne les «villes incomplètes», c'est-à-dire qui ne disposent pas de toutes les fonctions entraînant une compétitivité d'ordre international. En Europe, c'est le cas de villes telles que Milan, Madrid, Lyon ou Rome. D'un point de vue démographique, les aires urbaines de ces villes concentrent toutes plus d'un million d'habitants.

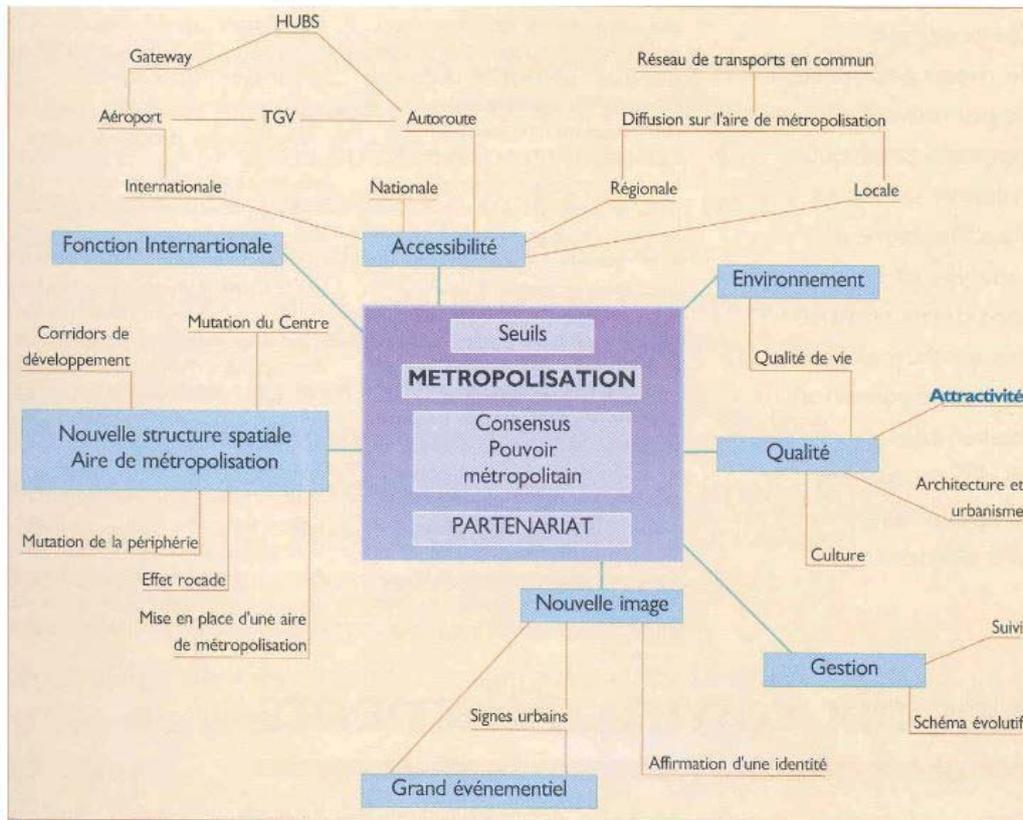


Figure 1: Carte mentale du concept de métropolisation ; source: Revue Urbanisme, Hors série n°2, mai-juin 1993

- La métropolisation de niveau régional qui s'applique aux villes possédant, éventuellement, une spécificité mondiale qui sont attractives au-delà de leurs limites administratives, mais qui « ne peuvent prétendre à des fonctions d'entraînement mondial » (LACOUR, 1999). L'auteur prend l'exemple de Toulouse réputé pour le secteur de l'aéronautique.

Ensuite, le concept de métropolisation est expliqué selon différentes entrées thématiques. D'abord les économistes tels que Baumont et Huriot (1997) expliquent le phénomène de métropolisation en mobilisant le concept d'économie d'agglomération. Grâce à son développement, l'agglomération entraîne des externalités positives, telles que la concentration d'équipements et infrastructures, ou des activités économiques modernes. Ainsi, les activités économiques choisissent de s'implanter dans ces agglomérations car elles bénéficient d'infrastructures de transport de qualité, de bons moyens de communication, d'une main d'œuvre potentielle. De la même façon, les habitants (notamment les plus qualifiés) choisissent de venir habiter dans l'agglomération qui propose un éventail d'emploi important, des infrastructures et des équipements de qualité, une offre culturelle et de loisirs... Cette concentration d'habitants entraîne par la suite une nouvelle offre d'équipements et d'infrastructures susceptibles d'attirer les entreprises : c'est le cercle vertueux où chacune des composantes s'auto alimente. Cependant la métropolisation ne peut se comprendre qu'avec cette simple définition puisque toute agglomération n'engendre pas forcément métropolisation.

Pour Pierre Veltz, le processus de métropolisation est principalement subordonné à l'organisation en réseau et aux stratégies d'implantations des entreprises, essentiellement de celles qui produisent et vendent des services. Ces choix stratégiques tendent à privilégier certains centres urbains au détriment d'autres (SAVY & VELTZ, 1993). Davezies et Talandier ont également démontré que, hormis le choix de localisation des entreprises, la métropolisation dépend de la spécificité économique du territoire. Selon leur analyse, ce sont les territoires à la fois productifs et résidentiels<sup>1</sup> qui sont les plus susceptibles d'engendrer ce phénomène d'économie d'agglomération (et donc de métropolisation).

D'autres, comme Richard Florida, expliquent que l'émergence d'une métropole dépend de la capacité d'une ville à attirer la « classe créative », classe qui participerait activement au développement économique et culturel d'une ville, ainsi qu'à sa polarisation.

Enfin, François Ascher (2005) émet l'hypothèse que la métropolisation est due à la « troisième révolution urbaine ». Pour lui, nous sommes entrés dans une économie de l'information (le « capitalisme cognitif »), une économie fondée

<sup>1</sup> Les auteurs se sont appuyés sur la théorie de la base pour établir leur modèle. Les territoires productifs sont ceux dont l'économie repose sur les activités de production (secteur primaire et secondaire) où l'argent, qui provient de l'extérieur, rentre dans le territoire. Les territoires à base résidentielle sont les territoires dont l'économie est focalisée sur le secteur domestique (sphère présente), sur la consommation des habitants / touristes. Il s'agit donc d'un territoire où les richesses proviennent du territoire ou sont captées à travers la consommation.

de plus en plus sur l'usage de la connaissance. La métropolisation ne conduirait donc pas vers la forme achevée des villes mais constituerait « une phase dans un processus d'urbanisation [...] structuré par l'usage de nouvelles techniques de communication, de déplacement des biens et des personnes » (ASCHER, 1995).

Ainsi la littérature est relativement fournie pour décrire le phénomène de métropolisation. Même si aucune définition ne fait consensus, certains angles d'approche ne sont pas contradictoires et peuvent se compléter. En effet, comment décrire un tel processus lorsque ses manifestations peuvent prendre des formes différentes en fonction des métropoles analysées ? Car « la métropole est moins une mosaïque d'univers séparés qu'un kaléidoscope, c'est-à-dire un espace façonné par un jeu de relations et de réciprocity entre des territoires diversement découpés et constitués » (KEATING, 2004, p. 214).

### *1.1.2. Aspects théorique des effets produits par la métropolisation*

Si la traduction spatiale n'est pas la même selon les territoires, la métropolisation impacte à des degrés divers tous les espaces qui s'inscrivent dans des systèmes métropolitains. De fait, les métropoles ont une influence structurante sur des territoires de plus en plus éloignés et sur leur fonctionnement. En effet, la métropolisation engendre un double mouvement de concentration et de dilution : concentration car il existe une polarisation des activités dans les métropoles, et dilution car la bonne accessibilité en transport et le coût élevé de l'immobilier dans ces villes, poussent les ménages à habiter de plus en plus loin de leur lieu de travail<sup>2</sup>. Selon une étude menée par le pays voironnais en 2015, il existe donc une modification des équilibres de l'économie territoriale avec une part désormais prépondérante de la base résidentielle dans les territoires non métropolitains. Théoriquement, le phénomène de concentration engendre un risque d'« aspiration » des richesses au détriment du territoire d'influence. C'est en tout cas la thèse d'auteurs comme Christophe Guilly (2014) dans son ouvrage sur « la France périphérique ». Cette théorie ne doit toutefois pas oublier que la richesse produite n'est pas forcément consommée sur le territoire. Car comme l'a montré Laurent Davezies (2008), il existe des mécanismes de redistribution, notamment via les personnes ayant un emploi dans les métropoles, mais habitant et consommant dans les territoires impactés par la métropolisation. Cependant aucune étude n'a été menée pour savoir si ces mécanismes de redistribution fonctionnaient également dans pour les pôles urbains étudiés, c'est-à-dire ceux situés à une échelle urbaine plus petite que celle des métropoles. La question restera donc à étayer au cours de ce mémoire. Pour Laurent Davezies, les territoires qui décrochent sont ceux qui « cumulent recul de l'appareil productif, faible qualité résidentielle et baisse des dépenses publiques ».

Le second risque de la métropolisation sur son territoire d'influence (hinterland) concerne la mobilité. En effet les métropoles constituent les portes d'entrée

<sup>2</sup> Le phénomène de périurbanisation s'explique, dans certains cas, par la métropolisation

permettant de se déplacer le plus rapidement vers une autre métropole. Mais les territoires situés entre elles peuvent être traversés par ces réseaux sans pour autant bénéficier de la proximité d'un point d'accès (aéroport, gare TGV, échangeur autoroutier) : c'est ce qu'on appelle « l'effet tunnel ». Notre étude se focalisant sur les agglomérations de plus de 100 000 habitants, cet effet négatif de la métropolisation aura peu d'impact. En effet, les pôles urbains sont rarement touchés par le phénomène d'effet tunnel.

D'autres externalités négatives concernent plus particulièrement les pôles urbains touchés par le processus de métropolisation de leur voisin. Elles reposent sur les effets de concurrence, c'est-à-dire d'avantages comparatifs entre les métropoles et les pôles urbains régionaux. Car si les territoires périurbains et ruraux peuvent bénéficier d'un cadre de vie apprécié, d'un foncier moins cher que dans les métropoles, attirant ainsi de nouveaux habitants, les pôles urbains d'envergure régionale ne peuvent pas, quant à eux, reposer leur économie sur les activités présentes. Si aucune règle institutionnelle n'est établie, ces territoires semblent, à première vue, être en concurrence directe avec la métropole voisine. La proximité géographique d'un pôle urbain avec une métropole serait, dans ce cas, particulièrement néfaste pour son développement. Cependant des différences concernant le prix du foncier et de l'immobilier entre les deux villes, les attaches des habitants pour un territoire, le temps de parcours, le cadre de vie et les représentations sociales sont des éléments à prendre en compte pour analyser les avantages comparatifs entre deux villes de taille différente. En l'état de la recherche, aucun élément ne permet de savoir si la proximité avec une métropole est réellement nuisible pour le développement d'une agglomération plus petite.

En France, des pôles urbains comme Béthune, Douai-Lens, Valenciennes (près de Lille), Le Havre près de Rouen, et Saint-Etienne, ont la particularité d'avoir connu une décroissance notable au cours des cinquante dernières années<sup>3</sup> et de se situer à proximité d'une métropole. Les documents stratégiques de ces pôles urbains montrent que cette proximité a une forte influence sur leur attractivité et leur développement économique. Il est cependant difficile de mesurer son impact et de savoir si les externalités positives de cette proximité compensent les aspects négatifs. Bien que chaque territoire soit différent, il paraît nécessaire de s'appuyer sur un cas d'étude pour identifier l'influence d'une métropole sur un pôle urbain voisin en décroissance.

L'étude du pôle urbain de Saint-Etienne a été retenue pour ouvrir des pistes en la matière et pour s'interroger sur les opportunités de développement urbain de ce type de pôles (cf. II et III). Pourquoi Saint-Etienne ? Car il s'agit d'une commune située à seulement 60km d'une grande métropole (Lyon), dont les aires urbaines se touchent, ce qui révèle un niveau de connexion élevé entre les deux pôles. Ensuite, la coopération entre Lyon et Saint-Etienne a été imaginée très tôt par

---

<sup>3</sup> Décroissance continue ou non, en termes de nombre d'emplois et de population

les services de l'Etat. Pensée comme Métropole d'équilibre (avec Grenoble) dès les années 1960, des études régionales avaient révélé le besoin de « réinventer la proximité » entre ces deux villes (région Rhône Alpes, 1992).

Ville en décroissance continue pendant une quarantaine d'années (population, emploi)<sup>4</sup>, Saint-Etienne est considérée comme l'archétype des «shrinking cities»<sup>5</sup> à la française même si sa situation tend à s'améliorer aujourd'hui. Cette caractéristique positionne le pôle urbain de Saint-Etienne dans le champ de recherche de ce mémoire. De plus, même si la taille de son aire urbaine (508.000 habitants) la positionne parmi les vingt plus grandes aires urbaines de France, cette dernière représente à peine un quart du poids démographique de l'aire urbaine lyonnaise. Il existe donc un réel déséquilibre entre ces deux pôles urbains. Toutes ces raisons font de Saint-Etienne un excellent cas d'étude, même si chaque pôle urbain a ses particularités.

## 1.1. DEUX VILLES, DEUX PROFILS, UN DÉSÉQUILIBRE

### 1.2.1. Une évolution historique très différente

Afin de comprendre la relation entre ces villes, il est nécessaire de décrire brièvement leur évolution historique.

Saint-Etienne se situe dans le département de la Loire, sur les premiers reliefs du piémont du Pilat, à 57km au sud-ouest de Lyon, et à proximité des Monts du lyonnais qui s'étendent vers le nord.

A l'échelle des villes, Saint-Etienne s'est développée assez tardivement. En effet, ce n'est qu'au XVI<sup>e</sup> siècle que Saint-Etienne devient un « bourg industriel » (FOURNIAL, 1976) grâce à ses activités manufacturières et artisanales. La ville se développe le long de la route commerciale reliant Lyon au Puy-en-Velay, mais aussi le long du Furan, rivière propice au travail du fer (armes), de la passementerie (rubans), et au fonctionnement des moulins. A cette époque l'excellence de la production métallurgique de la ville acquiert une renommée de dimension européenne. Les armureries de Saint-Etienne deviennent les fournisseurs privilégiés de l'armée française et de certains Etats d'Italie.

Dans un même temps, l'extraction du charbon prend de l'importance dès le début du XVII<sup>e</sup> siècle. Ces activités sont pourvoyeuses d'emplois : la population double en moins de cent ans, arrivant ainsi à 28.000 habitants en 1790.

Avec l'arrivée de la Révolution Industrielle, Saint-Etienne se développe considérablement. La production dans les secteurs traditionnels (rubanerie, armurerie) augmente, et l'industrie lourde apparaît. La production houillère croît fortement avec l'apparition de la première ligne de chemin de fer de France, destinée au transport du charbon. Saint-Etienne devient une grande ville industrielle attractive, acquiert le statut de préfecture en 1855, et connaît un afflux de population venant pour travailler. Entre 1821 et 1926 la population décuple. Elle

<sup>4</sup> 25 ans de décroissance discontinue pour son aire urbaine

<sup>5</sup> Ville rétrécissant (mot à mot), terme qui convient pour décrire les villes en décroissance

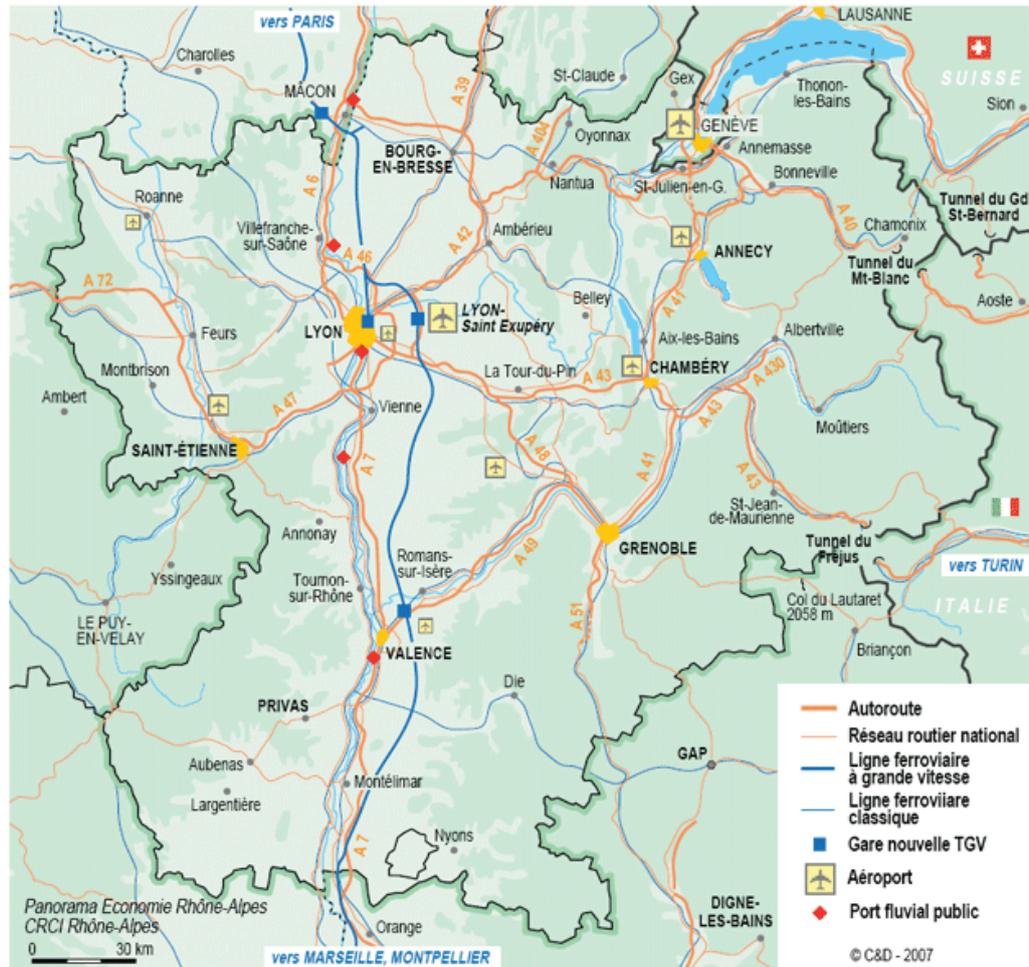


Figure 2: Carte de l'ex-région Rhône-Alpes; Source: CRCI Rhône-Alpes

passé de 19.000 à 193.700 habitants. Cela vaudra à Saint-Etienne son appellation de « ville-champignon ».

Malgré un nombre d'habitants toujours plus importants et une économie florissante, Saint-Etienne connaît ses premiers revers dès 1860. En effet la concurrence avec le bassin houlier du nord de la France et des industries sidérurgiques de Lorraine poussent les industriels stéphanois à moderniser leur appareil productif. Cependant ce n'est qu'à partir des années 1960 que la région est touchée par la crise : les mines de charbon, plus assez compétitives, ferment les unes après les autres. Et c'est à partir du premier choc pétrolier que l'emploi dans la région stéphanoise commence à décroître. La décennie 1970 voit disparaître « plus de 20.000 emplois dans l'industrie » (BEAL, DORMOIS, 2010, p.8). Cette situation va ensuite s'empirer pour l'industrie jusqu'à l'aube des années 2000, touchant à la fois les grands groupes, mais aussi leurs sous-traitants et les PME locales, dépendantes d'une manière ou d'une autre des entreprises touchées par la crise. Dû en partie à la crise économique qui touche Saint-Etienne, la ville voit diminuer sa population de 20% sur la période 1968-2011. Cette période est également marquée par le processus de périurbanisation qui touche la France entière. Une partie de la population quittant Saint-Etienne se trouve ainsi reportée dans la plaine du Forez, et certaines activités bénéficiant s'y installent, bénéficiant ainsi d'un foncier moins cher et d'un territoire de production moins contraint géographiquement<sup>6</sup>.

Contrairement à Saint-Etienne, Lyon est une ville très ancienne qui a été fondée en -43 par les romains, à partir d'un village gaulois. La ville se développe rapidement et devient en -27 la capitale des Gaules. La ville jouit alors d'un rôle de carrefour commercial et artisanal. Avec la chute de l'Empire Romain, Lyon est dévastée et perd de son importance. Elle devient une cité à l'écart des grandes routes commerciales durant toute la période du Moyen-Age.

C'est Charlemagne (années 800) qui rend à Lyon un peu de sa vitalité d'antan. Mais c'est pendant la Renaissance que la ville va connaître son second âge d'or. En effet Lyon obtient en 1420 le privilège royal de tenir deux (puis quatre) foires par an exemptées de taxes. La ville devient alors une place commerciale et bancaire d'envergure européenne au XVI<sup>e</sup> siècle. Lyon capte le transit des principales routes commerciales reliant le Méditerranée à l'Europe du Nord. De grands négociants s'y installent. Mais la ville marchande se voit bientôt embourbé dans les guerres de religion qui opposent catholiques et protestants. Cela n'est pas bon pour les affaires et certains grands négociants décident de quitter la ville. Lyon perd ainsi peu à peu sa vocation commerciale.

Durant la monarchie absolue, Lyon reste néanmoins une cité importante en France, dont la principale richesse est le travail de la soie. La Révolution Française est

---

<sup>6</sup> Contrairement à la plaine du Forez, Saint-Etienne a été construite sur un site à géographie contraignante (collines, massif du Pilat et du Lyonnais).

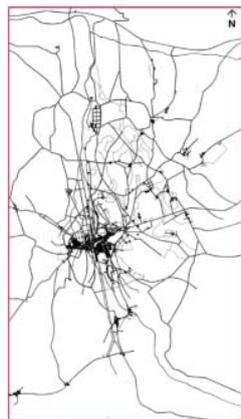


Figure 1 : Saint-Etienne vers 1772 (Cartes et Plans - Tonilla, Thomas, Vallat)

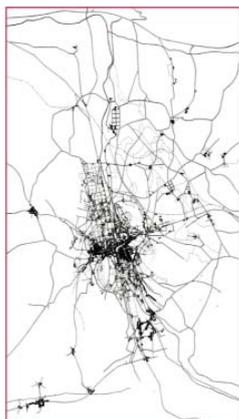


Figure 2 : Saint-Etienne vers 1842 (Cartes et Plans)



Figure 3 : Saint-Etienne vers 1924 (Cartes et Plans)



Figure 4 : Saint-Etienne dans les années 1950 (Cartes et Plans)



Figure 5 : Saint-Etienne vers 1985 (Cartes et Plans)

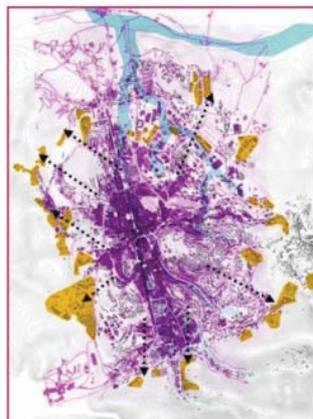


Figure 6 : Saint-Etienne en 2005 (F. Ch)

Figure 3: Evolution de la tâche urbaine de Saint-Etienne entre 1772 et 2005

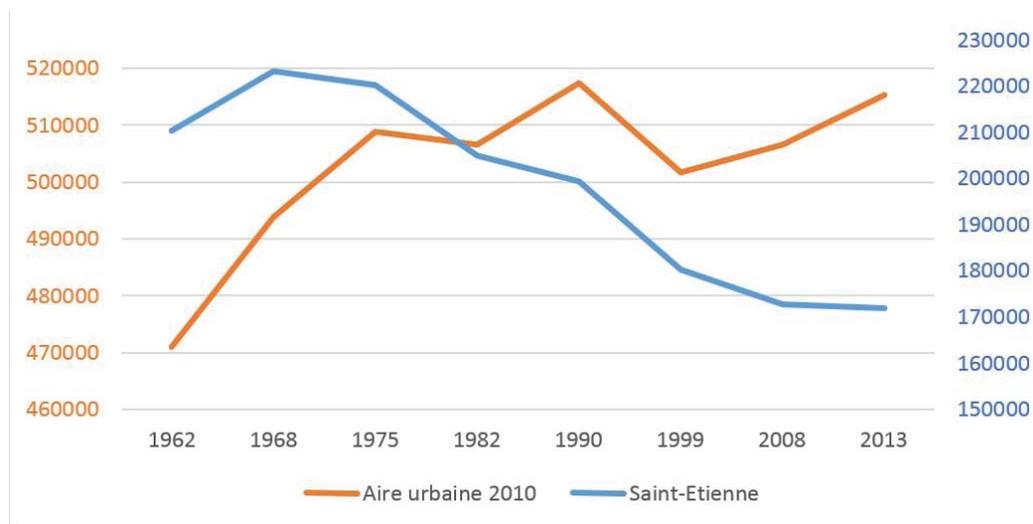


Figure 4: Evolution de la population de Saint-Etienne et de son aire urbaine (def. INSEE 2010) entre 1962 et 2013; chiffres: INSEE; Réalisation: Nicolas Detraux

une période de trouble pour l'histoire de la ville. Prise militairement elle est sévèrement réprimée et sort de la tourmente révolutionnaire très affaiblie.

Poussé par le courant hygiéniste de l'époque, le début du XIXe siècle est marqué par de nombreuses transformations urbaines. Lyon retrouve également une place importante dans l'économie nationale grâce à son activité traditionnelle de la soierie. Néanmoins, d'autres industries prennent progressivement place à ses côtés, ainsi qu'un secteur bancaire très actif. Ce siècle est également marqué par les révoltes des Canuts (révoltes ouvrières).

Au XXe siècle, Lyon déplace sa base industrielle de la Soie vers les secteurs de l'automobile, de la chimie textile ou de la pharmacie qui contribue encore aujourd'hui à la prospérité de la ville. Au sortir de la Seconde Guerre mondiale, Lyon est une ville profondément marquée par l'industrie, qu'elle soit traditionnelle comme la métallurgie ou plus novatrice comme la chimie et la construction mécanique. Mais il s'agit d'une industrie beaucoup moins spécialisée que Saint-Etienne. Avec le choc pétrolier de 1973, Lyon connaît des difficultés dans l'industrie textile, métallurgique et électrique. Les industries de la chimie et de la mécanique automobile parviennent en revanche à maintenir un bon niveau d'activité. Sa réorientation vers le secteur du service dès la fin des années 1970 permet également à Lyon de ne pas s'enfoncer dans la crise (PELLETIER, 2007, p. 853).

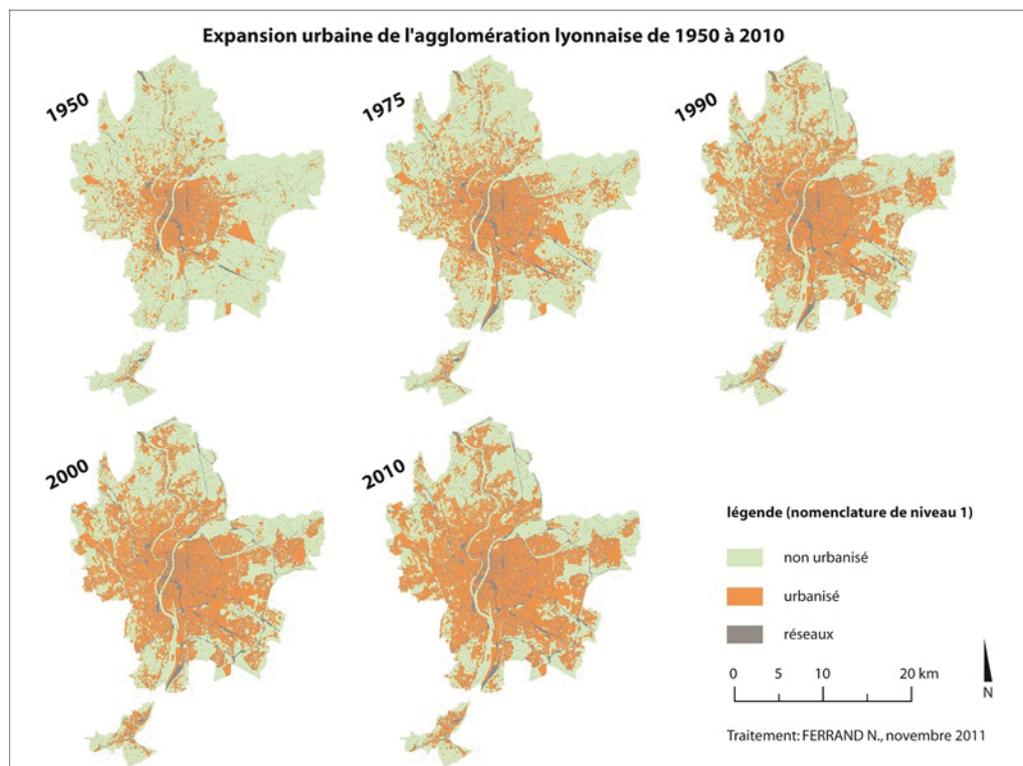
Entre les années 1960 et 1990, Lyon perd de son attractivité au profit de sa périphérie : le centre-ville est vieillissant, peu de travaux sont entrepris pour y remédier, et des politiques d'aides à l'accession à la propriété<sup>7</sup> incitent les français à faire construire en périphérie. Habiter dans un pavillon aux portes de la ville est devenu un idéal social. Ainsi, entre ces deux dates Lyon voit sa population diminuer de 20%.

Depuis les années 1990, le centre de l'agglomération est devenu de nouveau attractif en raison des transformations urbaines qui ont eu lieu pour améliorer le cadre de vie, mais aussi grâce à la politique de rayonnement européen mis en place depuis le mandat de Michel Noir. Lyon, comme son aire urbaine, connaît une augmentation régulière de sa population jusqu'aujourd'hui. Elle est désormais vue comme une métropole dynamique et compétitive.

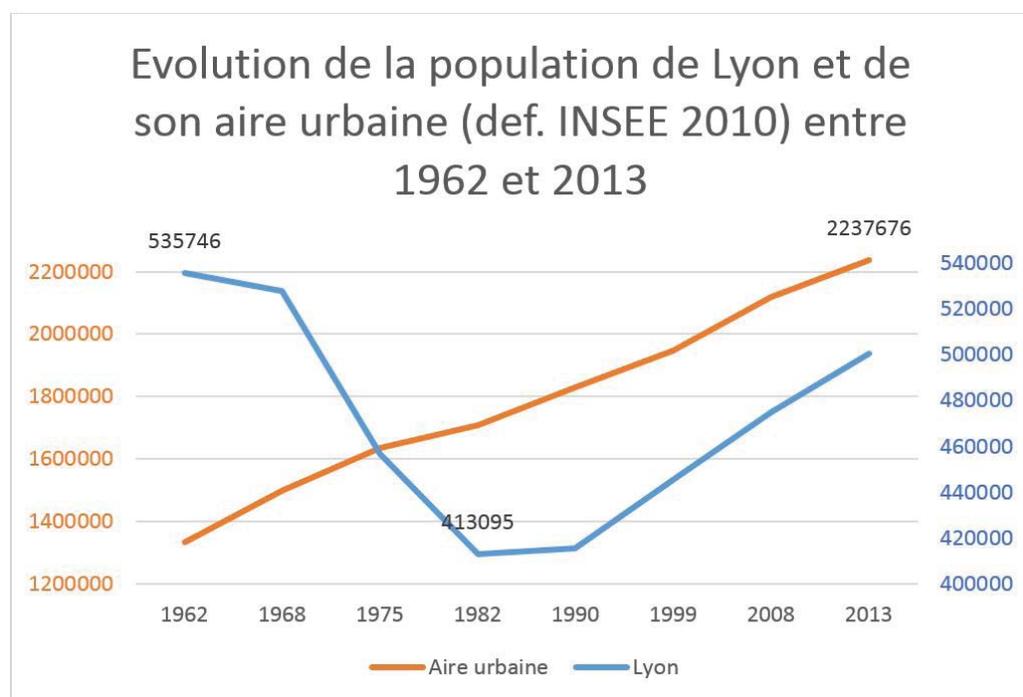
### *1.2.2. Lyon – Saint-Etienne : un contexte économique variable en fonction des territoires*

La thématique de l'économie et de l'emploi est déterminante pour appréhender la spécialisation économique de ces deux territoires. Leur réorientation stratégique aide également à comprendre pourquoi ces deux villes ont évolué de manière différente et pourquoi elles n'ont pas subi la crise

<sup>7</sup> C'est à cette époque qu'apparaissent les prêts d'accession à la propriété (PAP). Les terrains en périphérie étant moins chers, les français se tournent donc vers la construction neuve hors des centres. Ceci est également à mettre en parallèle avec l'apparition de problèmes dans les quartiers de grands ensembles, ce qui dégrade l'image des villes et participe à construire le mythe de la maison pavillonnaire en tant qu'idéal social.



*Figure 5: Expansion urbaine de l'agglomération lyonnaise de 1950 à 2010; Source: FERRAND Nicolas, 2012*



*Figure 6: Evolution de la population de Lyon et de son aire urbaine (def. INSEE 2010) entre 1962 et 2013; chiffres: INSEE; Réalisation: Nicolas Detraux*

économique qui a touché l'industrie de la même façon. L'objectif de cette partie n'est pas d'analyser leur stratégie économique de façon historique, mais plutôt de comprendre les différences entre Lyon et Saint-Etienne concernant cette thématique. Il s'agit donc d'établir un constat, de voir l'évolution du nombre d'emplois et d'analyser dans quels secteurs d'activités ces deux villes se sont spécialisées.

Pour ce sujet, une analyse à l'échelle de l'aire urbaine ou du bassin d'emploi auraient été préférables. Or le périmètre de ces derniers a changé dans les années 2000 et il existe peu d'archives en la matière. Il est donc difficile de replacer les chiffres de l'emploi dans une perspective historique à ces échelles. Pour cela, le niveau des SCoT<sup>8</sup> a été retenu : bien qu'il s'agisse d'un périmètre institutionnel, il permet à la fois d'avoir des informations suffisantes pour traiter la donnée, et offre des résultats relativement comparables à ceux observés aux autres échelles (mêmes dynamiques).

Au niveau du nombre d'emplois, Le SCoT Sud Loire comptabilisait 205 335 emplois en 2009. Ce niveau est un peu plus faible comparé aux SCoT de villes de taille similaire<sup>9</sup>. Pour Saint-Etienne cela représente 1,01 emploi par actif occupé, ce qui signifie que le nombre d'emplois proposé est, théoriquement, tout juste capable d'absorber la demande des actifs ayant un emploi résidant dans le périmètre du SCoT Sud Loire.

L'évolution de l'emploi entre 1982 et 2009 permet de révéler deux choses. D'abord la situation de l'emploi a très peu évolué entre 1982 et 1999 pour le Sud Loire. Cela peut s'expliquer par les tentatives de reconversion économique qui sont à l'œuvre pendant cette période : les gains dans le secteur des services compensent les pertes d'emplois enregistrées dans le secteur de l'industrie. Ce n'est qu'à partir de 1999 que le SCoT stéphanois connaît à nouveau une hausse notable de l'emploi (+7,4%). Il faut cependant noter que ces hausses d'emplois se localisent principalement dans la périphérie de Saint-Etienne. La ville centre, elle, connaît une baisse continue du nombre d'emplois depuis 1976<sup>10</sup> (INSEE, 2012), d'où son appellation de « shrinking city ». Il est également nécessaire de préciser que même si le niveau d'emploi paraît s'améliorer ces dernières années, la hausse est toujours nettement inférieure à la moyenne des 13 SCoT de la région urbaine de Lyon (cf. figure 7).

Dans le SCoT de l'agglomération lyonnaise, le nombre d'emplois n'a jamais cessé de progresser entre 1982 et 2009. Entre 1999 et 2009 ce dernier enregistre une hausse record d'emplois de 17,3%.

Les secteurs de spécialisation économique expliquent en partie les différentes

8 Schéma de cohérence territoriale

9 Le rapport moyen du nombre d'emplois/population active des communes comptabilisant entre 150 000 et 200 000 habitants est de 1,10 (INSEE, 2012)

10 Entre 2007 et 2012, la commune de Saint-Etienne enregistre, par exemple, une perte de 4171 emplois (-5%), contrairement à sa communauté d'agglomération (+4,8%)

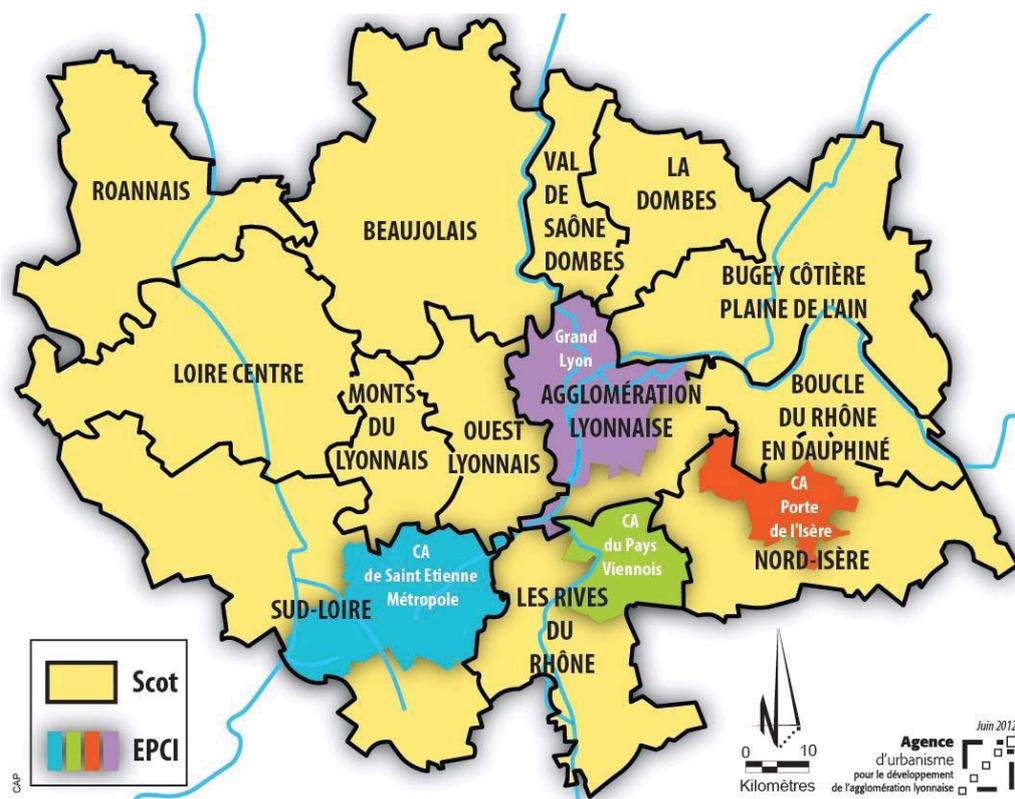


Figure 7: Les SCoT de la région urbaine de Lyon formant l'interSCoT; Source: Agence d'urbanisme de Lyon

### L'évolution de l'emploi total entre 1982 et 2009

	1982	1990	1999	2009	Evolution 1982-1990		Evolution 1990-1999		Evolution 1999-2009	
					En valeur absolue	En %	En valeur absolue	En %	En valeur absolue	En %
<b>Agglomération lyonnaise</b>	543 392	581 780	591 865	694 324	38 388	7,1%	10 085	1,7%	102 459	17,3%
<b>Sud Loire</b>	191 264	190 733	191 168	205 335	-531	-0,3%	435	0,2%	14 167	7,4%
<b>Total InterScot</b>	1 063 852	1 118 115	1 158 589	1 322 972	54 263	5,1%	40 474	3,6%	164 383	14,2%

Source : INSEE, traitements epures

Figure 8: Evolution de l'emploi du SCoT Sud Loire et du SCoT de l'agglomération lyonnaise entre 1982 et 2009. Source : INSEE & SCoT Sud Loire (chapitre 2)

évolutions de l'emploi entre Lyon et Saint-Etienne. En effet, si Lyon a su se reconverter progressivement vers les activités de service et vers des secteurs industriels à haute valeur ajoutée, Saint-Etienne et le reste du « Sud-Loire se positionne vers des secteurs industriels historiquement ancrés dans le territoire ainsi que vers les services à la personne » (SCoT Sud Loire, p.45). L'industrie demeure donc une activité significative dans le bassin stéphanois malgré les importantes pertes d'emplois enregistrées au cours de la période 1975-1990. La figure 9 synthétise les spécialités économiques pour chacun des deux SCoT en comparaison avec la France.

Le document de présentation du SCoT Sud Loire révèle aussi un plus faible niveau de qualification dans le Sud Loire que dans l'agglomération lyonnaise. Cela est principalement lié à la spécialisation économique des deux villes centre, Lyon nécessitant des activités d'encadrement plus nombreuses. De plus, la différence de taille de ville n'implique pas la même position dans la compétitivité économique des métropoles.

Le graphique en figure 10 présente l'évolution des catégories socio-professionnelles dans l'aire urbaine de Saint-Etienne. Il permet de voir que le profil de qualification de la population active s'est nettement amélioré. Cependant cette évolution se fait principalement au bénéfice des professions intermédiaires, tandis que les cadres ont peu augmenté entre 1968 et 2007 (+8 points). Comme nous le verrons par la suite, cela est à mettre en lien avec la périurbanisation lyonnaise qui tend à capter les emplois les plus qualifiés.

Lorsqu'on compare le territoire du SCoT de Saint-Etienne avec celui de Lyon (cf. figure 11), on s'aperçoit que le Sud Loire est surreprésentée par ses fonctions de production concrète (fabrication), mais sous-représentée au niveau des fonctions métropolitaines<sup>11</sup>, même en le comparant avec la France. Or ce sont ces activités métropolitaines qui participent à la visibilité et à l'attractivité des territoires. Pour l'agence d'urbanisme epures, cette sous-représentation du Sud Loire s'explique par la proximité de Lyon qui capte en grande partie ce type d'emplois (phénomène de métropolisation).

Cela pose une question : Saint-Etienne a-t-elle intérêt à basculer son économie vers les fonctions métropolitaines si ces emplois sont captés en grande partie par l'agglomération lyonnaise ?

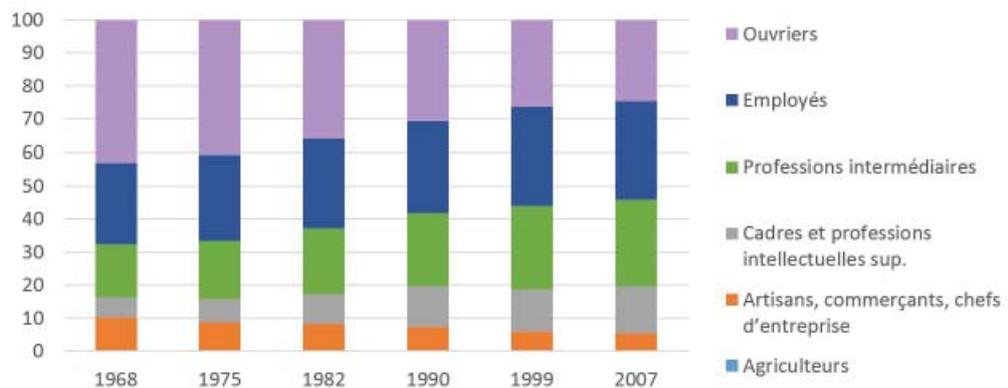
Rappelons qu'en Rhône-Alpes, l'évolution de l'emploi dans le secteur secondaire est déclinant depuis les années 1970. Il suit strictement la tendance observée en France métropolitaines (cf figure 19).

<sup>11</sup> Prestations intellectuelles, Recherche & développement, gestion

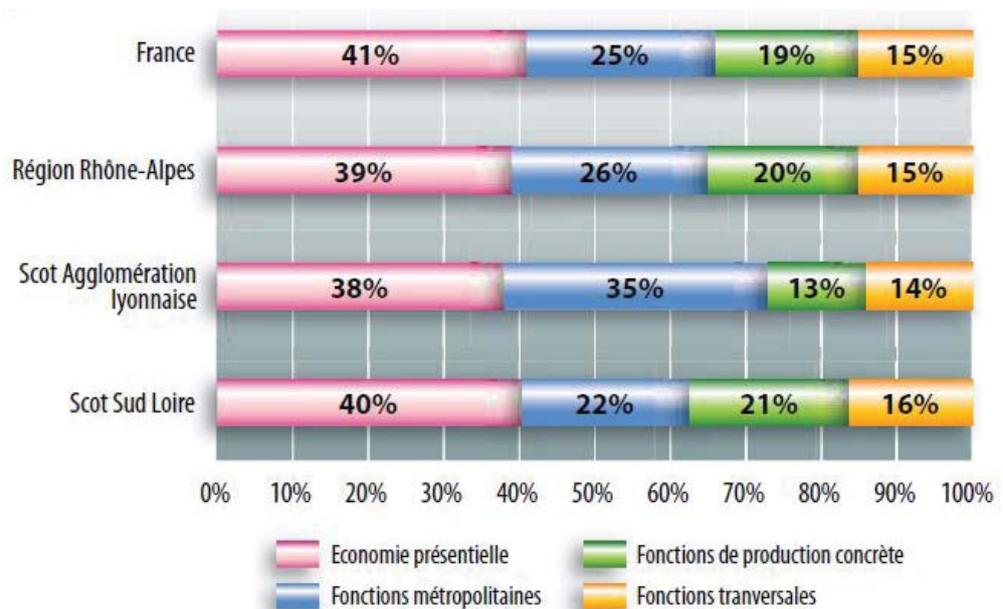
Les secteurs spécifiques du Sud Loire	Les secteurs spécifiques dans les deux territoires	Les secteurs spécifiques de l'Agglomération Lyonnaise
Optique Textile, habillement, cuir Métallurgie mécanique Intérim Santé, action sociale Carton, édition, imprimerie, reproduction Caoutchouc plastique Construction Services aux personnes Activités agroalimentaires Bois meuble	Administration publique Industrie automobile Education Environnement	Chimie-pharmacie R&D Numérique Autres industries manufacturières Conseil Services aux entreprises Production et distribution d'énergie Immobilier et agences de location Finance, banque, assurance Transport et entreposage

Source : Pôle emploi, traitements epures.

**Figure 9 :** Spécificités sectorielles des SCoT Sud Loire et Agglomération Lyonnaise par rapport à la France au regard du nombre d'emplois en 2011 ; Source : Pôle emploi, epures, SCoT Sud Loire



**Figure 10 :** Evolution du profil de la population active par PCS entre 1968 et 2007 dans l'aire urbaine de Saint-Etienne ; Source : INSEE, traitement Nicolas Detraux



**Figure 11 :** Comparaison de la répartition fonctionnelle des emplois en 2009. Source : epures

### 1.2.3. Un lien entre le pôle lyonnais et stéphanois illustré par les déplacements domicile-travail

Selon l'INSEE, les déplacements domicile-travail sont le reflet des interactions qui existent entre deux territoires. C'est sur cette base que l'INSEE définit les aires urbaines et les zones d'emplois. L'étude de ce type de mobilité témoigne des habitudes de déplacements des ménages et indique les communes qui fonctionnent ensemble. En effet, même si nous vivons la « ville au choix » (CHALAS, 2002), nos modes de vie contemporains sont très orientés par nos lieux de vie et nos lieux de travail. Les relations entre le pôle lyonnais et stéphanois peuvent donc être illustrées par les migrations pendulaires.

Pour introduire cette thématique, la carte des aires urbaines de Rhône-Alpes montre la forte interaction qui existe entre l'aire urbaine de Lyon et celle de Saint-Etienne : Les deux aires se touchent au niveau des Monts du Lyonnais et de la vallée du Gier. Rappelons qu'une aire urbaine « est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci » (INSEE, 2010).

D'après l'agence d'urbanisme epures, la bipolarisation est très marquée dans la vallée du Gier car c'est dans cette vallée que passe l'autoroute et la voie ferrée reliant Saint-Etienne à Lyon. Il n'est donc pas rare de voir que dans une famille, les parents travaillent dans un pôle urbain différent.

« Parmi les 790 000 emplois de la Communauté urbaine de Lyon, 152 000 (soit 19%) sont occupés par des salariés résidant dans le reste de l'aire métropolitaine et venant chaque jour y travailler » (URBALYON, 2012). Parmi ces effectifs, l'agglomération stéphanoise est l'intercommunalité qui fournit le plus de main d'œuvre au Grand Lyon (cf. figure 13). Cela révèle l'interrelation qui existe entre Saint-Etienne et Lyon. A l'inverse, avec 2400 déplacements journaliers Saint-Etienne Métropole constitue seulement la sixième intercommunalité de l'aire métropolitaine lyonnaise à accueillir les flux de salariés sortants du Grand Lyon. En termes de déplacements il existe ainsi un fort déséquilibre dans la relation Lyon - Saint-Etienne puisqu'elle est appréciable principalement dans un seul sens : Pour 4 actifs à destination du Grand Lyon, 1 seul est à destination de Saint-Etienne Métropole. Cet élément confirme que la captation des emplois liés au processus de métropolisation a effectivement lieu dans les pôles urbains proches de métropoles.

Le SCoT Sud Loire apporte une précision vis-à-vis de la nature de cette captation d'emploi : Lyon exerce sur Saint-Étienne une double attraction, « non seulement elle tend à capter les emplois de cadres les plus qualifiés (conseil aux entreprises, bureaux d'études, etc.), mais en même temps, les actifs se déplacent en nombre



croissant vers Lyon pour occuper leur emploi ». Si on prend en compte la différence de taux entre flux entrants et flux sortants entre Saint-Etienne et Lyon, ce sont surtout les actifs des fonctions métropolitaines qui sont captés par la métropole lyonnaise. Dans son rapport sur la répartition fonctionnelle des emplois, epures (2010) confirme que la difficulté pour la région stéphanoise de développer des activités métropolitaines est principalement liée à la proximité géographique avec Lyon.

En termes de migrations résidentielles, les échanges entre le ScoT Sud Loire et le SCoT du Grand Lyon sont à peu près équivalents en effectif. En effet, le territoire du SCoT stéphanois enregistre une perte d'environ 5000 résidents en direction du Grand Lyon chaque année, tandis qu'il accueille un peu plus de 5000 nouveaux habitants en provenance du ScoT du Grand Lyon (EPURES, 2008). A première vue, on pourrait croire que la métropolisation lyonnaise a peu d'impact sur les flux migratoires résidentiels. Cependant, avec une analyse plus fine on découvre que ces flux sont spécialisés : ce sont les catégories sociales les plus aisées<sup>12</sup>, les étudiants et les jeunes actifs qui sont le plus attirés pour venir habiter dans le Grand Lyon (INSEE, 2008 ; PLH SEM 2011) tandis que le SCoT Sud Loire attire plutôt les professions intermédiaires et les employés ayant plus de 40 ans<sup>13</sup>. Cette dynamique de captation des jeunes suit la tendance observée au niveau départemental. En effet, « bien que Saint-Étienne abrite un pôle universitaire, le département a perdu 3 500 jeunes en 5 ans » (INSEE, 2008). Ainsi la métropolisation lyonnaise n'est pas favorable à la région stéphanoise pour ce qui est des migrations résidentielles car, bien que les flux entrants et sortants avec Lyon soit à l'équilibre, ce sont les habitants qui assurent le dynamisme et l'avenir de Saint-Etienne qui se voient captés par Lyon.

*Captation des emplois les plus qualifiés, attraction des populations étudiantes et des jeunes actifs diplômés : Si on s'en tient aux chiffres, la proximité avec la métropole de Lyon semble constituer un handicap pour le redressement de l'agglomération stéphanoise. Cela pose la question des stratégies à mettre en place pour les pôles urbains situés à proximité d'une métropole : Faut-il tenter de freiner les effets de la métropolisation en menant une stratégie « autonome », en déconnexion avec celle de la métropole voisine ? Ou bien est-il préférable de coopérer pour tirer bénéfice de la métropolisation, et ainsi compenser les effets négatifs ?*

<sup>12</sup> Les professions intellectuelles supérieures sont surreprésentées dans le flux sortant du SCoT Sud Loire en comparaison au profil social des habitants résidant dans le Sud Loire (+10%)

<sup>13</sup> Cette attractivité entre territoires est mesurée en % par rapport au profil social de départ (base 100).

## ↳ Migrations résidentielles à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise

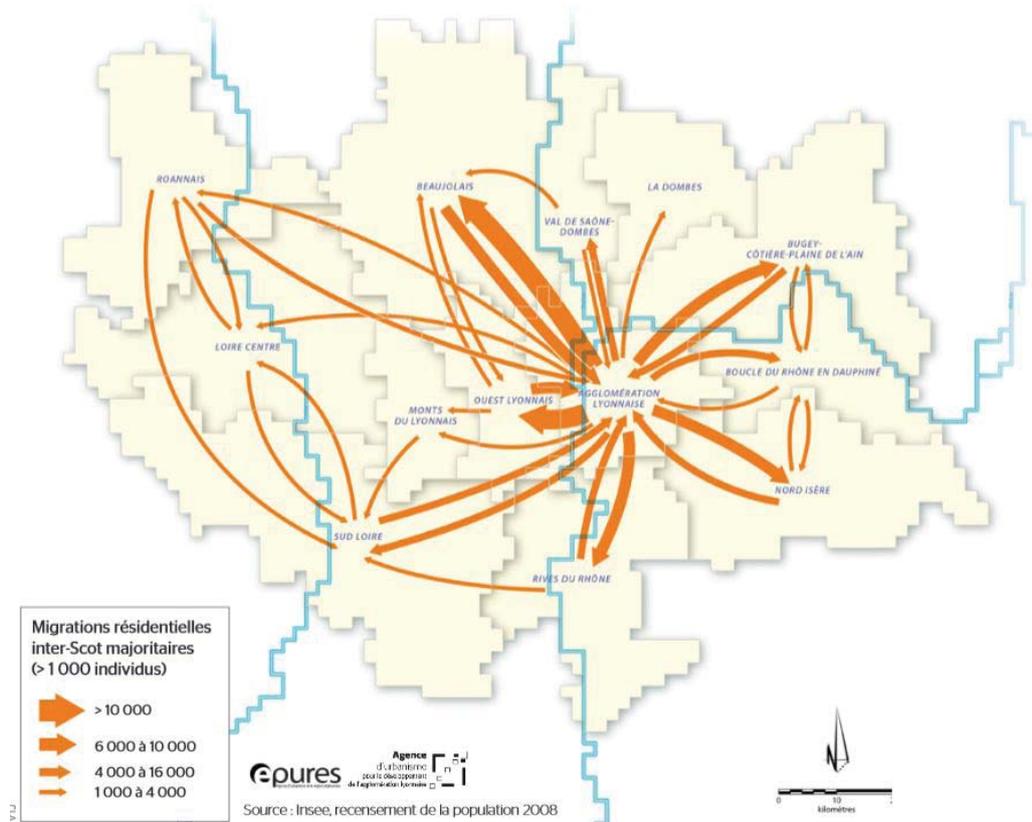


Figure 14: Migrations résidentielles entre SCoT à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise, source: epures (chiffres INSEE 2008)



## Chapitre 2

# **S'AFFIRMER FACE À LA MÉTROPOLE : QUELLE PLACE POUR UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT « INDÉPENDANT » ?**