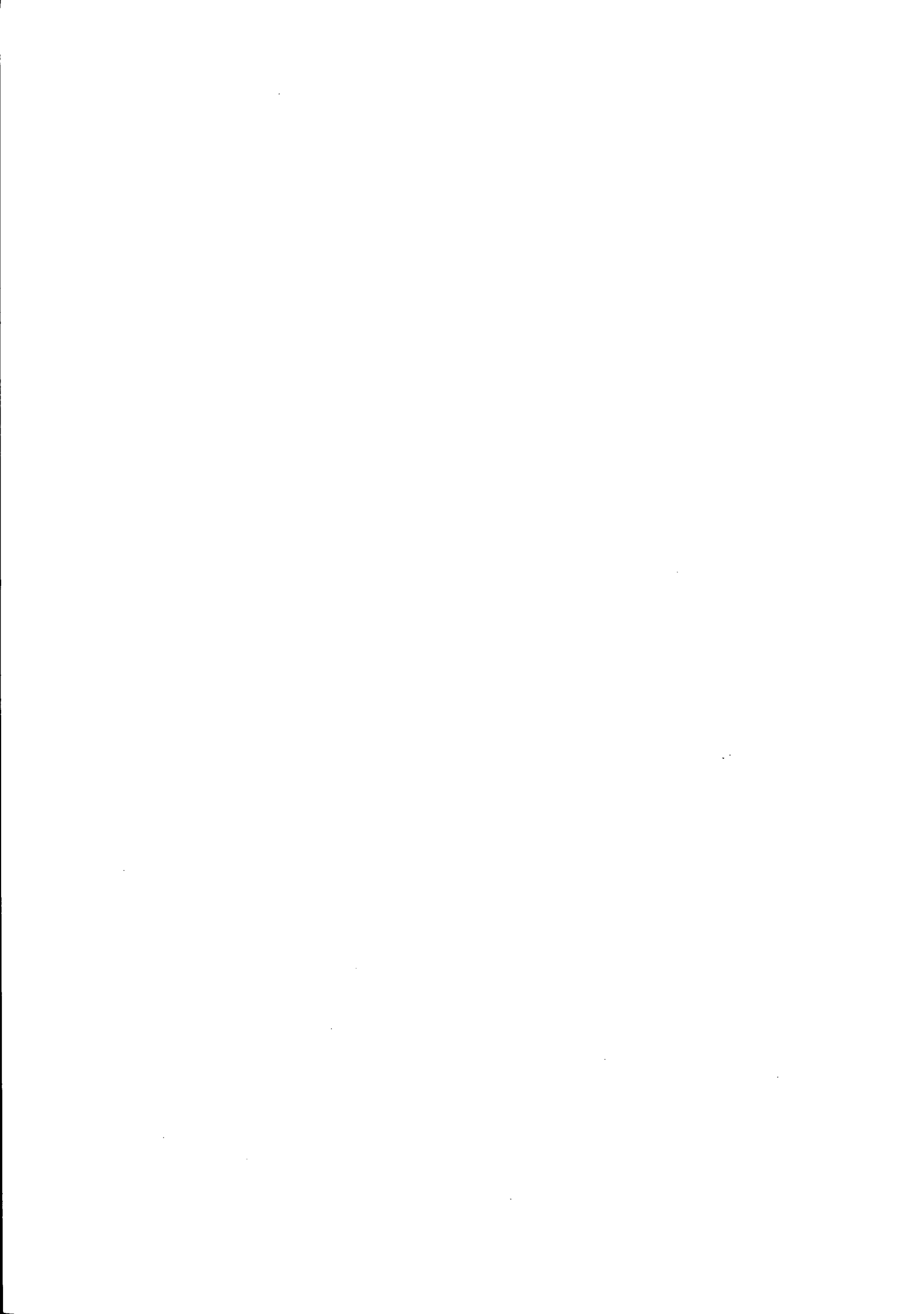


**MISSION DE LA RECHERCHE**

**ATP - SOCIO-ECONOMIE DES TRANSPORTS**

**LA PLACE DES AUTOROUTES DANS LA  
LOCALISATION DES ACTIVITES**

***L'AUTOROUTE A 7 ENTRE LYON ET MARSEILLE***



A.T.P. SOCIO-ECONOMIE DES TRANSPORTS

LA PLACE DES AUTOROUTES DANS LA  
LOCALISATION DES ACTIVITES

L'AUTOROUTE A7 ENTRE LYON ET MARSEILLE

---

Marché n° 76-00-061-00-225-75-01

S.E.D.E.S.  
84, rue de Lille

75007 - PARIS

M. LE GALL  
P. HANROT



## S O M M A I R E

	<u>Pages</u>
<u>INTRODUCTION</u>	I
<u>CARTE DE LA REGION D'ETUDE</u>	V
<u>CHAPITRE I - L'AUTOROUTE ET LE SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES</u>	 1
1.1 - Rappel des trois hypothèses sur le rôle du réseau autoroutier dans la structuration du secteur des transports routiers et de marchandises	 1
1.2 - Principaux résultats de l'enquête postale auprès d'entreprises de transport	3
1.21 - Description de l'échantillon	3
1.22 - Les avantages et les inconvénients de l'autoroute pour les transporteurs routiers de marchandises	5
1.23 - Le développement du réseau autoroutier peut-il participer à certaines transformations du secteur des transports routiers de marchandises ?	12
1.3 - L'usage du réseau routier/autoroutier par les poids lourds	19
1.31 - Le problème de l'administration : comment s'affecte le trafic poids lourds sur le réseau des routes et des autoroutes ?	19
1.32 - La structure du réseau autoroutier et le coût péage	21
1.33 - Le choix entre route et autoroute et l'augmentation de la productivité	23
1.4 - Conclusion	29
<u>CHAPITRE II - EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE ET STRUCTURE DE L'EMPLOI DANS LES UNITES URBAINES SITUEES SUR L'AXE LYON- MARSEILLE</u>	 31
2.1 - Introduction	31
2.2 - Croissance démographique 1962-1975	33
2.21 - Le choix d'un indicateur	33
2.22 - Evolution d'ensemble	34



	<u>Pages</u>
2.23 - Comparaison des taux de croissance selon la localisation des Unités Urbaines sur l'axe Lyon-Marseille	37
2.24 - Conclusion de l'analyse de la croissance démographique des Unités Urbaines localisées sur l'axe	39
2.3 - Evolution entre 1970-1975 de la structure des emplois dans 21 villes localisées sur l'axe Lyon-Marseille	41
2.31 - Fiabilité de l'enquête structure des emplois	41
2.32 - Evolution de la répartition des emplois 1970-1975	41
2.33 - Essai d'appréciation du niveau d'autonomie des agglomérations	44
2.4 - Conclusion	49
<u>CHAPITRE III - LES TRANSFORMATIONS TECHNOLOGIQUES DES SECTEURS INDUSTRIEL ET TERTIAIRE ET LE ROLE DE L'AUTOROUTE</u>	51
3.1 - Introduction	51
3.2 - Evolution industrielle et tertiaire selon les principales filières	52
3.21- Au sein de la région Rhône-Alpes : les départements du Rhône, de la Drôme et de l'Ardèche	52
3.22 - Au sein de la région Provence-Côte d'Azur ; les départements des Bouches-du-Rhône et du Vaucluse	56
3.3 - La stratégie de quelques grands groupes industriels en matière d'implantation et de développement le long de l'axe autoroutier	60
3.31 - Rhône-Poulenc	60
3.32 - L'Air Liquide	61
3.33 - Saint-Gobain-Pont-à-Mousson	62
3.34 - Conclusions concernant la stratégie d'implantation et de développement des 3 groupes industriels étudiés	64
3.4 - La stratégie d'implantation de 3 grandes entreprises de transport public le long de l'axe	66
3.41 - ONATRA	66
3.42 - Le Groupe Charles André	67





	<u>Pages</u>
3.43 - La Flèche Cavallonnaise	68
3.44 - Conclusions concernant la stratégie d'implantation de 3 grandes entreprises de transport routier public le long de l'axe rhodanien	69
3.5 - La stratégie d'implantation de 2 grandes entreprises spécialisées dans la production et la distribution dans le secteur alimentaire	70
3.51 - CASINO-EPARGNE	70
3.52 - ORLAC	71
3.53 - Conclusions sur les stratégies d'implantation de 2 grandes entreprises spécialisées dans la production et la distribution de biens alimentaires	72
3.6 - Conclusions d'ensemble sur les transformations des secteurs industriel et tertiaire le long de l'axe autoroutier	73
<u>CHAPITRE IV - LE ROLE DE L'AUTOROUTE DANS LES NOUVELLES FORMES D'URBANISME, D'HABITAT ET DE DEPLACEMENTS</u>	75
4.1 - Introduction	75
4.2 - Le rôle de l'autoroute dans l'extension des bassins de main-d'oeuvre	76
4.21 - "Les bassins d'emploi" ou "les bassins de main-d'oeuvre" : une nouvelle aire d'étude ?	76
4.22 - Les bassins de main-d'oeuvre le long de l'autoroute A7 dans la région Rhône-Alpes en 1975	77
4.23 - Les bassins d'emploi en Provence-Côte d'Azur le long de l'autoroute A7 en 1975	79
4.24 - Le rôle de l'autoroute dans l'élargissement des bassins de main-d'oeuvre autour des métropoles	81
4.3 - Le rôle des transformations du capital industriel et commercial dans l'élargissement des métropoles	89
4.31 - A partir du cas de Vienne	89
4.32 - A partir du cas de Marignane-Berre-Vitrolles	91
4.4 - Conclusions sur la restructuration et l'extension des aires métropolitaines	96



	<u>Pages</u>
<u>CONCLUSION GENERALE</u>	97
<u>1. PREALABLE ET FONDEMENT DE LA RECHERCHE : LA NECESSITE DE DONNER UN CONTENU OPERATOIRE A L'EXPRESSION D'"EFFETS STRUCTURANTS" (OU "DESTRUCTURANTS") POUR EN DEFINIR LE CHAMP ET LA METHODOLOGIE</u>	97
1.1 - La nécessité de donner un contenu opératoire à l'expression d'effets structurants	97
1.2 - Adam Smith : ses principales idées et l'origine du concept d'"effets structurants"	97
1.3 - Définition opératoire du concept d'"effets structurants" ; champ et méthodologie de la recherche	98
1.4 - Zones d'études retenues et les raisons du choix	99
<u>2. LES PRINCIPALES CONCLUSIONS DE LA RECHERCHE</u>	101
2.1 - Dans les zones essentiellement rurales de la taille d'un département	101
2.11 - Régions proches de Paris : l'autoroute A6 dans le département de l'Yonne	101
2.12 - Régions éloignées de Paris : l'autoroute A7 dans les départements de la Drôme et de l'Ardèche	105
2.2 - Dans la Vallée du Rhône, entre Lyon et Marseille	107
2.21 - Les raisons du choix de la zone d'étude	108
2.22 - La méthode d'analyse de l'évolution du marché du travail	108
2.23 - Résultats et conclusions de la 3ème phase	109
<u>3. COMPARAISON AVEC D'AUTRES RECHERCHES OU ETUDES MENEES EN EUROPE SUR LE MEME THEME</u>	118
3.1 - L'équipe de l'Institut d'Etudes Economiques de Lyon	118
3.2 - L'équipe de chercheurs suisses (EPF-L, Université de Fribourg)	119
3.3 - La Commission, présidée par Sir George Leitch en Grande-Bretagne	120
3.4 - Conclusion	122



	<u>Pages</u>
ANNEXE I - QUESTIONNAIRE:TRANSPORT ET AUTOROUTES	A1
ANNEXE II - EVOLUTION DE LA POPULATION MUNICIPALE DES AGGLOMERATIONS LOCALISEES LE LONG DE L'AXE AUTOROUTIER	A5
ANNEXE III - ENQUETE STRUCTURE DES EMPLOIS	A9
ANNEXE IV - THEMES D'ENTRETIEN	A17
BIBLIOGRAPHIE	B1



LA PLACE DES AUTOROUTES DANS LA LOCALISATION DES ACTIVITESL'autoroute A7 entre Lyon et Marseille

---

E R R A T A

- p. I - 3ème alinea : lire "différenciation" au lieu de "différentiation".
- p. 29 - avant dernier alinea : lire "en règle générale" au lieu de "en règle général".
- p. 30 - avant dernier alinea : lire "sans que pour autant ce trafic bénéficie..." au lieu de "sans que pour autant ce trafic ne bénéficie".
- p. 37 - § 2.23, alinea 2 : lire "l'axe des ordonnées" au lieu de "l'axe de ordonnées".
- p. 37 - § 2.23, alinea 3 : lire "Roussillon" au lieu de "Rousillon".
- p. 49 - 2ème alinea : lire "intégrées à ..." au lieu de "intégrés à ...".
- p. 57 - 3ème alinea : lire "industrie mécanique" au lieu de "industrie, mécanique".
- p. 64 - § 3.34, 2ème alinea : lire "Au cours des dix dernières années ..." au lieu de "Au cours des deux dernières années .."
-





## INTRODUCTION

Les deux recherches précédentes menées au niveau de régions essentiellement rurales (de la taille d'un département) traversées par des autoroutes de liaison relativement anciennes aboutissaient aux conclusions suivantes :

- la mise en service de l'autoroute ne constitue pas un élément déterminant de leur dynamique, en particulier en ce qui concerne l'évolution du marché du travail dont les causes principales se trouvent ailleurs ; c'est-à-dire que du point de vue du développement régional l'autoroute ne semble avoir rien apporté qui lui soit spécifiquement imputable en tant qu'axe de transport routier ; ainsi de même que l'autoroute A6 dans l'Yonne a bien accompagné un phénomène de décentralisation industrielle depuis la région parisienne sans le précéder et sans le renforcer, dans la Drôme, l'autoroute A7 n'a pas modifié un phénomène de polarisation du développement industriel et tertiaire autour des métropoles régionales ;

- l'autoroute de liaison par rapport au réseau routier traditionnel ne modifie pas le fonctionnement des entreprises implantées à une certaine distance des grandes agglomérations ; en effet, si cette infrastructure accroît la sécurité et la rapidité des transports routiers de marchandises, ces possibilités ne sont pas nécessairement utilisées par les transporteurs publics qui assurent la plus grande part des approvisionnements et des livraisons sur longue distance. Par contre au niveau des entreprises de transport, l'autoroute pourrait être un facteur de différenciation dans la mesure où les entreprises qui contrôlent l'ensemble du procès de transport auraient intérêt à emprunter cette infrastructure tandis que celles qui sont soumises aux chargeurs n'en tireraient pas avantage.

Dans la mesure où une autoroute de liaison n'a pas d'effets d'entraînement sur l'économie de la région rurale traversée, on a été amené à se demander si cette infrastructure qui procure des améliorations certaines dans les conditions de transport à l'approche des grandes agglomérations (accroissement de capacité et augmentation de la vitesse de référence) pourrait jouer un rôle dans les transformations du marché du travail étudiées dans un espace plus large qui comprend outre la région rurale traversée, plusieurs métropoles.

---

(1) "Conséquences socio-économiques de la mise en service de tronçons d'autoroutes de liaison sur la région rurale traversée".

"L'autoroute A6 dans le département de l'Yonne". Mars 1976. SEDES.

"L'autoroute A7 dans les départements de la Drôme et de l'Ardèche". Octobre 1977. SEDES.

En étendant la région d'étude à une zone englobant l'ensemble d'un axe important de communication et comportant deux métropoles (Lyon et Marseille), on devait se demander si les transformations du système de production dans une telle zone ne conduisent pas plutôt à une polarisation autour des métropoles qu'à un développement linéaire le long de l'axe reliant les métropoles entre elles. Dans ce cas, l'autoroute aurait une double fonction :

- à l'abord des métropoles, elle servirait de support à l'extension de l'aire de fonctionnement quotidien de la métropole ;
- tandis que sur longue distance, elle servirait surtout de support au trafic de transit inter-métropole.

Si polarisation il y a autour des métropoles, ce ne seraient pas les voies de communication qui structurent l'espace économique mais les transformations de l'appareil de production dans un espace élargi autour des métropoles qui impliquent la réalisation d'un réseau renforcé et rapide de voies de communication.

En retenant comme aire d'étude la zone englobant l'axe Lyon-Marseille et incluant les deux métropoles, on avait un triple souci :

- étudier une région où la liaison autoroutière est relativement ancienne : l'autoroute A7 reliant Lyon et Marseille a été achevée en Juin 1970
- ne pas retenir une zone englobant Paris et la région parisienne.
- utiliser, partiellement, le cadre de la précédente étude : dans la zone définie ci-dessus se trouvent les départements de la Drôme et de l'Ardèche.

Il semblait de plus, impossible d'exclure de la zone d'étude l'une des deux métropoles. En effet, si le problème posé était pertinent, une partie des phénomènes observés le long de l'axe reliant les deux métropoles aurait nécessairement renvoyé à la métropole exclue. Néanmoins, il n'était pas question de faire, au cours de cette étude, l'historique des agglomérations de Lyon et Marseille.

Le choix que l'on a fait de la région d'étude représentait cependant un inconvénient certain : l'axe Lyon-Marseille est physiquement matérialisé par le sillon rhodanien, c'est-à-dire par une vallée relativement étroite où sont nécessairement concentrées toutes les voies de communication. Si bien que l'on trouve de part et d'autre du Rhône :

- l'autoroute A7
- la nationale 7 (à l'est du Rhône)
- la nationale 86 (à l'ouest du Rhône)
- une voie de chemin de fer (voyageurs et marchandises) à l'est du Rhône.

- une voie de chemin de fer, en cours d'électrification et qui sera exclusivement utilisée pour le transport de marchandises, à l'ouest du Rhône.
- la voie fluviale du Rhône canalisé, ouverte au trafic de gabarit européen (3.000 t).
- un gazoduc.
- trois oléoducs.

Cette concentration d'infrastructure sur un espace géographique limité créait une difficulté, qu'il semblait impossible d'éviter par un autre choix de zone d'étude (qui aurait présenté des inconvénients pires), mais dont on devait dès l'abord, tirer une conséquence : il était impensable de prétendre isoler complètement l'effet propre à l'autoroute A7 de ceux engendrés par les autres voies de communication.

Cette limitation est moins grave qu'il n'y paraît si la problématique précédemment esquissée se révèle fondée, c'est-à-dire si l'existence d'axes de communication modernes est impliquée par un développement polarisé autour de grandes métropoles (et non le contraire).

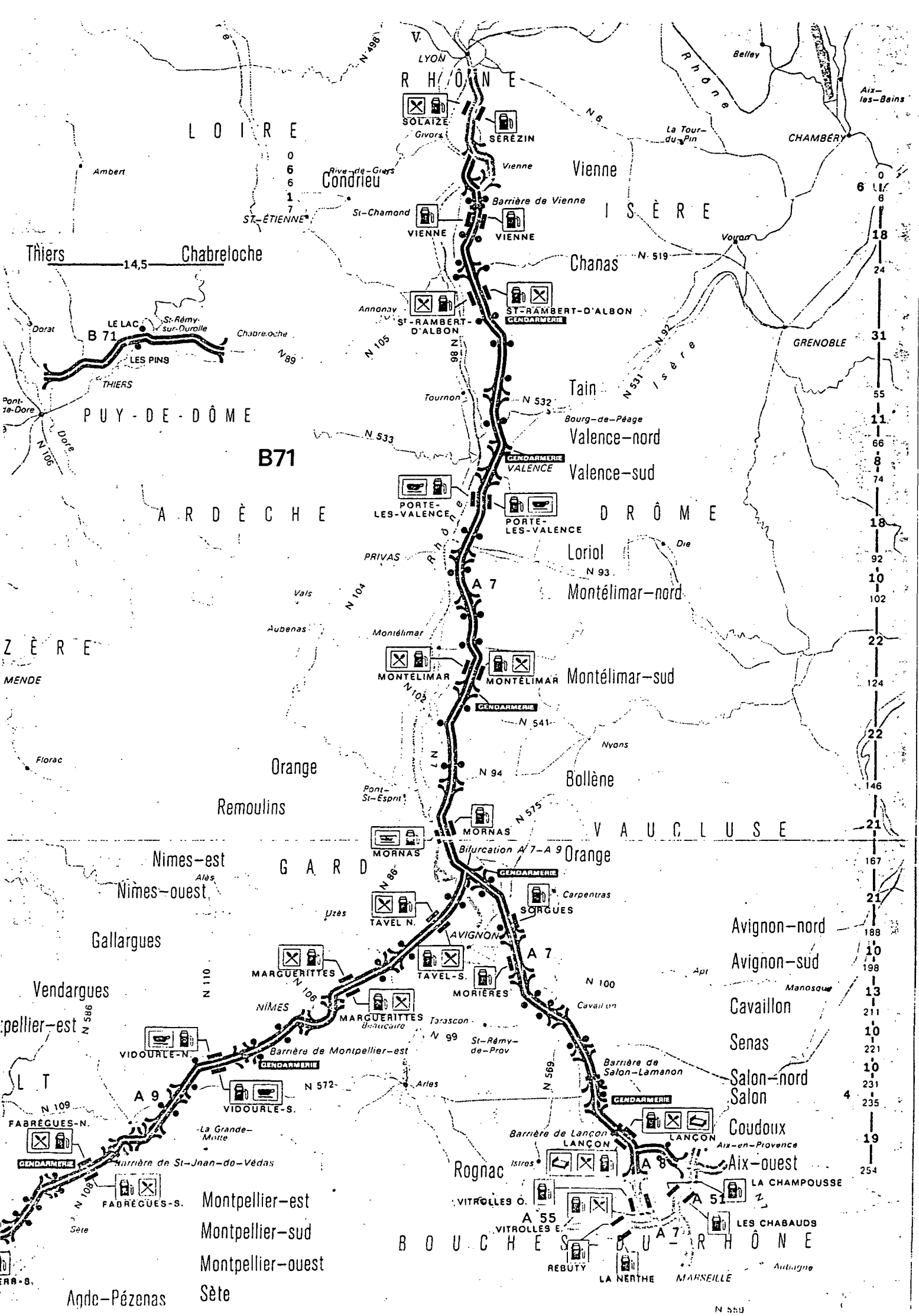
Au départ nous avons défini quatre axes d'études complémentaires qui s'articulaient autour des transformations des secteurs secondaire et tertiaire :

- les créations et disparitions d'établissements des secteurs secondaire et tertiaire dans la zone depuis 1960 environ.
- les restructurations des secteurs secondaire et tertiaire dans la zone depuis 1960 également.
- les migrations quotidiennes alternantes et leur évolution.
- l'analyse des flux de transport de marchandises sur l'axe Lyon-Marseille.

En fait deux problèmes se sont posés : d'une part les statistiques disponibles concernant les créations et les disparitions d'établissements ne cadraient pas avec le découpage de notre aire d'étude et le coût d'un nouveau traitement de cette information était disproportionné par rapport au budget de la recherche ; d'autre part les données sur les migrations quotidiennes alternantes d'après le recensement général de la population réalisé par l'INSEE en 1975 ne commencèrent à être disponibles qu'à la fin de l'année 1978 et là encore un traitement systématique des flux le long de l'axe s'avérait très coûteux ; il a donc fallu attendre les premières exploitations faites par les observatoires économiques pour analyser cet axe de l'étude. Nous avons néanmoins tenu à conserver ces quatre axes d'études qui nous paraissaient complémentaires en comblant par des informations plus qualitatives à partir d'entretiens, les données statistiques fines qui faisaient défaut.

L'étude comprend quatre parties :

- dans une première partie, nous avons recherché si l'autoroute avait structuré l'économie des transports de marchandises le long de l'axe et dans quelle mesure elle participait à certaines transformations dans le fonctionnement de ce secteur d'activité ;
- la deuxième partie est consacrée à l'analyse statistique de l'évolution de la démographie et de la structure des emplois des différentes agglomérations localisées le long de l'axe afin de faire apparaître les principaux phénomènes qui différencient la zone d'étude avant et après la mise en service de l'autoroute ;
- dans une troisième partie, nous analysons la stratégie d'implantation et de développement de plusieurs groupes industriels et tertiaires le long de l'axe, et comment l'autoroute intervient dans les transformations technologiques de ces deux secteurs d'activité ;
- enfin, la quatrième partie est consacrée au rôle de l'autoroute dans la structuration et le fonctionnement des bassins de main-d'oeuvre le long de l'axe et en particulier à l'approche des métropoles.



**B71**



## CHAPITRE I

### L'AUTOROUTE ET LE SECTEUR DU TRANSPORT

#### ROUTIER DE MARCHANDISES

##### 1.1 - RAPPEL DES TROIS HYPOTHESES SUR LE ROLE DU RESEAU AUTOROUTIER DANS LA STRUCTURATION DU SECTEUR DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES.

Dans la première partie de la recherche (1) nous avons abordé l'analyse du rôle des autoroutes sur le secteur des transports publics de marchandises. Il s'agissait de tester auprès d'un petit nombre de transporteurs de l'Yonne plusieurs hypothèses :

La première hypothèse était que l'utilisation régulière des autoroutes présente pour les transporteurs par rapport au réseau routier traditionnel, des avantages de deux types : d'une part des économies de carburant, d'entretien, d'usure du matériel, de taxes qui sont directement quantifiables et qui peuvent facilement être incorporés par l'entrepreneur dans le prix de revient du transport en déduction du péage; d'autre part l'autoroute permet des économies de temps de conduite et une meilleure organisation des opérations de chargement et de déchargement en raison de la fiabilité du temps de transport et de l'heure d'arrivée ; dans cette première hypothèse on considèrerait que les avantages du deuxième type étaient plus importants que les économies directement quantifiables que peuvent procurer les autoroutes ; cependant ces gains de temps de conduite, cette meilleure fiabilité du temps de transport et de l'heure d'arrivée peuvent améliorer les conditions de travail des chauffeurs, ou permettre aux entrepreneurs de dégager un surplus par rapport au profit moyen pour le même trajet sur le réseau routier traditionnel.

L'éventualité d'un surplus est vraisemblable puisque la tarification des transports routiers n'a pas été modifiée avec la mise en service des autoroutes ; mais pour que l'utilisation systématique de l'autoroute procure un avantage à l'entrepreneur il est nécessaire que ce dernier soit capable de contrôler l'ensemble des opérations de transport depuis le chargement jusqu'au déchargement y compris la collecte du fret de retour.

---

(1) "Conséquences socio-économiques de la mise en service de tronçons d'autoroute de liaison sur la région rurale traversée. L'autoroute A 6 dans le Département de l'Yonne" : chapitre III Le Secteur des Transports publics routiers de marchandises et l'autoroute. SEDES. 1976.

D'où la deuxième hypothèse que nous avons envisagée et qui revenait à distinguer au moins deux procès de transport : l'un où l'autonomie des chauffeurs est encore grande (en particulier pour la recherche du fret de retour), l'autre où le travail du chauffeur est soumis à des contraintes de plus en plus strictes dictées par un procès de transport dont l'entrepreneur contrôle toutes les opérations. De cette analyse des procès de transport on aboutissait à la conclusion que seules les entreprises qui ont mis en place un procès de transport du second type dégagent des surplus financiers en utilisant régulièrement les autoroutes. En revanche les autres entreprises sont opposées à l'utilisation régulière des autoroutes à péage par leurs chauffeurs car ces derniers seuls en tirent l'avantage.

On aboutit alors à la troisième hypothèse qui veut que les autoroutes de liaison à péage incitent les entreprises utilisatrices à accroître leur contrôle sur le procès de transport par une division et une déqualification accrue du travail et à réaliser des investissements techniquement appropriés afin d'incorporer le maximum de gain de productivité. Le réseau autoroutier participerait donc à un renforcement du mode de production capitaliste dans le secteur des transports routiers de marchandises. En effet, le réseau autoroutier permet aux entreprises qui l'utilisent régulièrement sur longue distance d'introduire des processus de travail collectifs alors qu'ils sont encore individuels dans la majorité des entreprises de transport public de marchandises ; ainsi la soumission du travail au capital ne serait plus "formelle" comme dans les méthodes de production artisanales qui concernent encore la très grande majorité des entreprises de transport public de marchandises, mais elle pourrait devenir "réelle" au moins dans certaines grandes entreprises (1).

Les entretiens qui ont été menés dans l'Yonne avec des transporteurs nous ont aidés à formuler ces trois hypothèses qui offrent un cadre théorique cohérent expliquant assez bien la pratique des transporteurs vis-à-vis du réseau autoroutier. Dans la mesure où les entretiens qui ont pu être menés dans la Drôme ou l'Ardèche avec des chargeurs, ont confirmé que le choix des itinéraires et plus particulièrement le fait d'emprunter la route ou l'autoroute sont du ressort des transporteurs, il nous semblait nécessaire de tester les trois hypothèses auprès d'un nombre assez important d'entreprises pour vérifier si ce cadre théorique était pertinent pour expliquer la situation actuelle et éventuellement décrire le rôle du réseau autoroutier dans l'évolution structurelle du secteur des transports de marchandises. Un questionnaire, que l'on trouvera en annexe 1, a été mis au point dans ce but.

---

(1) Dans sa note du 2 Mars 1976 sur "le processus de production dans les transports terrestres de marchandises" (Centre de Recherche d'Economie des Transports, 8 pages Aix-en-Provence, 1976) Maurice NETTER étudie pourquoi dans des transports routiers de marchandises, l'artisanat et la petite entreprise loin d'être de simples survivances du passé continuent à se reproduire.



## 1.2 - PRINCIPAUX RESULTATS DE L'ENQUETE POSTALE AUPRES D'ENTREPRISES DE TRANSPORT

### 1.21 - Description de l'échantillon

Dans cette perspective nous avons donc procédé à une enquête postale pour toucher un échantillon élargi d'entreprises qui ont une activité transport pour compte propre ou pour compte d'autrui dans le Sud-Est de la France et notamment sur l'axe de la Vallée du Rhône. Les 540 entreprises auxquelles un questionnaire a été adressé ont été tirées au hasard pour moitié dans le fichier des abonnés aux Sociétés Concessionnaires d'autoroutes, puis pour moitié dans le Bottin du Transport et ceci dans cinq départements. Toutes les entreprises qui ont répondu ont au moins une domiciliation dans l'un des Départements desservis par l'autoroute A7 : le Rhône, l'Ardèche, la Drôme, le Vaucluse ou les Bouches-du-Rhône. Les résultats de l'enquête portent sur 243 réponses exploitables. Compte-tenu d'une vingtaine de réponses incomplètes cela représente un taux de réponse avoisinant 50 %, ce qui nous paraît très satisfaisant pour ce type d'enquête.

Les réponses (voir le tableau n° 1) émanent surtout des entreprises qui utilisent régulièrement l'autoroute (89 % des réponses) et qui ont, de surcroît, souscrit un abonnement auprès d'une ou plusieurs sociétés d'autoroutes (75 % des réponses). Les données de l'enquête permettent donc d'aborder le point de vue des utilisateurs de l'autoroute mais elles sont insuffisantes pour conforter toute analyse sur le comportement des entreprises opposées à l'utilisation de l'autoroute.

Un peu moins du quart des réponses émane de sociétés qui transportent leurs propres marchandises. Parmi les entreprises qui font du transport pour compte propre, les 2/3 expédient des produits agricoles ou alimentaires surtout des primeurs, des fruits ou de la viande.

Parmi les entreprises qui ont répondu à l'enquête et qui font du transport pour compte d'autrui, 25 % ont comme activité principale la messagerie, 17 % le groupage de lots, 38 % le transport par lots entiers, 4 % le déménagement, 6 % le louage de véhicules, 5 % sont en premier lieu des commissionnaires de transport et les 6 % restant n'ont pas d'activité prédominante ou ne l'ont pas précisée.

Si l'on classe les entreprises qui ont répondu à l'enquête en fonction du nombre de véhicules industriels (camions + tracteurs) qu'elles possèdent,

Tableau n° 1 - Répartition en % des entreprises ayant répondu à l'enquête par classe de taille exprimée en nombre de véhicules de transport et selon l'activité dominante de l'entreprise.

Activité Transport dominante	Nb.de véhicules (1)	1	2 à 5	6 à 10	11 à 20	21 à 50	100 et plus	Total
	Transport pour propre compte		2,1	11,2	4,6	1,7	3,3	0,0
Transport pour compte autrui :		14,9	23,9	16,3	13,2	6,5	2,4	77,1
dont :								
. Messagerie		5,4	5,4	3,3	3,3	0,8	0,8	19,0
. Groupage de lots		2,5	5,0	2,1	2,1	1,2	0,4	13,3
. Lots entiers		5,0	7,9	7,1	5,0	3,3	0,8	29,1
. Louage		0,8	1,3	1,3	0,8	0,4	0,0	4,6
. Déménagement		0,0	2,5	0,0	0,4	0,0	0,0	2,9
. Commissionnaire		0,0	1,3	0,8	0,8	0,8	0,0	3,7
. Divers		1,2	0,4	1,7	0,8	0,0	0,4	4,5
Total		17,0	35,0	20,9	14,9	9,8	2,4	100,0

(1) Nombre de véhicules : nombre de camions + nombre de tracteurs

on constate que 52 % des entreprises ont entre 1 et 5 véhicules et 45,6 % ont entre 6 et 50 véhicules. Aucune entreprise ne se situe dans la classe 51 à 99 véhicules par contre 2,4 % des entreprises ont 100 véhicules ou plus.

Enfin les entreprises sont implantées assez régulièrement le long de l'autoroute A 7 puisque 26 % d'entre elles ont au moins un établissement localisé dans le Rhône, 10 % en Ardèche, 17 % dans la Drôme, 24 % dans le Vaucluse et 22 % dans les Bouches-du-Rhône.

L'échantillon des réponses donne une assez bonne représentation des entreprises de transport public routier de marchandises localisées dans la région de la Vallée du Rhône, de la taille de leur parc de véhicules ou encore de leur activité principale.

On notera enfin que ce sont surtout des entreprises effectuant du transport longue distance qui ont répondu à l'enquête et que 55 % des trajets réguliers qu'effectuent les entreprises le long de la Vallée du Rhône ont une origine ou une destination extra-régionale plus au Nord de Lyon ou plus à l'Est ou l'Ouest de Marseille, tandis que 45 % des trajets se font entre le Rhône et les Bouches-du-Rhône ou à l'intérieur des limites extrêmes de l'autoroute A 7.

## 1.22 - Les avantages et les inconvénients de l'autoroute pour les transporteurs routiers de marchandises (1)

### a/ Les avantages

Les entreprises qui utilisent régulièrement le réseau autoroutier, y trouvent plusieurs types d'avantages (voir les tableaux n°2 et n°2bis) En premier lieu l'autoroute permet d'économiser le temps de conduite pour les chauffeurs, d'améliorer les conditions de sécurité du transport qu'il s'agisse des personnes, des véhicules ou des marchandises, d'éviter les agglomérations, d'accroître la vitesse du transport et enfin d'obtenir une meilleure utilisation des véhicules.

Les avantages que peut procurer l'autoroute en matière d'économie de carburant, de lubrifiant, de pneus, d'usure des véhicules sont souvent considérés comme moins importants. Enfin un plus grand nombre d'entreprises sont réservées sur le fait que le réseau autoroutier puisse leur permettre d'améliorer l'organisation de la manutention du fait de la régularité d'horaire du transport.

D'une façon générale pour les entreprises qui utilisent régulièrement l'autoroute trois avantages prédominent : l'économie du temps de conduite des chauffeurs et la sécurité d'une part, le détournement des agglomérations d'autre part. Ces trois avantages sont de nature très différente : la diminution du temps de conduite comme la sécurité sont des effets de l'amélioration des conditions de circulation que procure l'autoroute de liaison ; par contre le détournement des agglomérations qui d'ailleurs permet l'amélioration des conditions de circulation, tout en étant une des caractéristiques du tracé du réseau autoroutier n'en est pas l'élément essentiel puisqu'il existe des contournements d'agglomérations sans autoroutes de liaison.

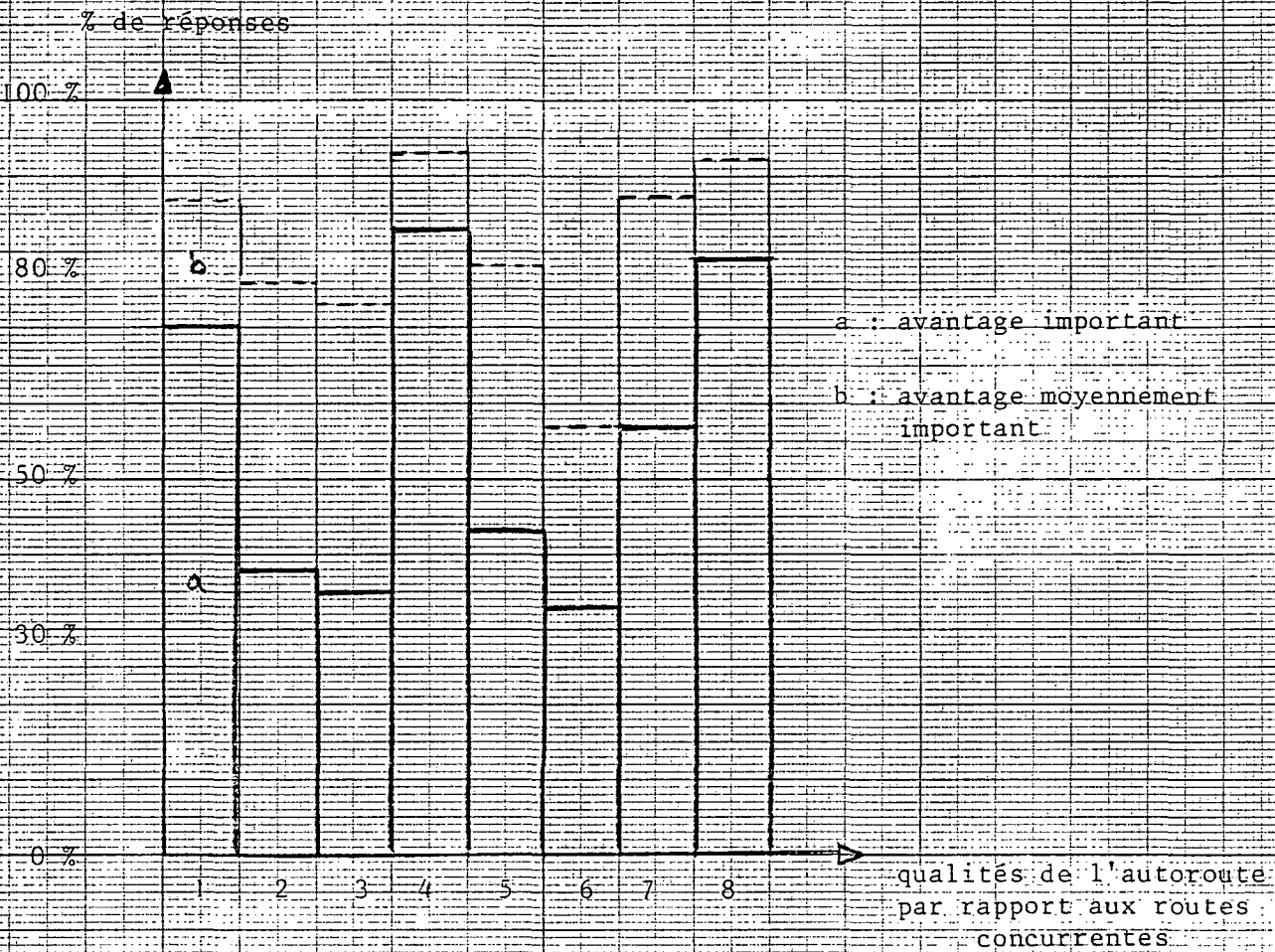
Du point de vue de l'utilisateur de l'autoroute l'amélioration des conditions de circulation que procure le réseau autoroutier est importante pour son entreprise non pas tant parce que cela permet d'augmenter la vitesse du transport ce qui n'est pas négligé pour autant, mais surtout parce qu'il est ainsi possible d'économiser le temps de conduite des chauffeurs, tout en améliorant les conditions de sécurité du transport. Pour les transporteurs l'avantage principal de l'autoroute est donc de permettre un accroissement de la productivité du travail au cours de l'opération de transport proprement dite. Les gains de productivité dans le transport routier de marchandises peuvent en effet provenir soit d'une augmentation de la capacité de transport des véhicules qui est indépendante du type d'infrastructure routière qu'empruntent ces véhicules, soit d'une

---

(1) Nous avons aussi utilisé les résultats de l'enquête de circulation réalisée par le CETE de Lyon en Mai 1976 au Sud de Vienne auprès des chauffeurs routiers qui circulaient dans le sens Sud-Nord sur l'A.7, la R.N.7 et la R.N.86.

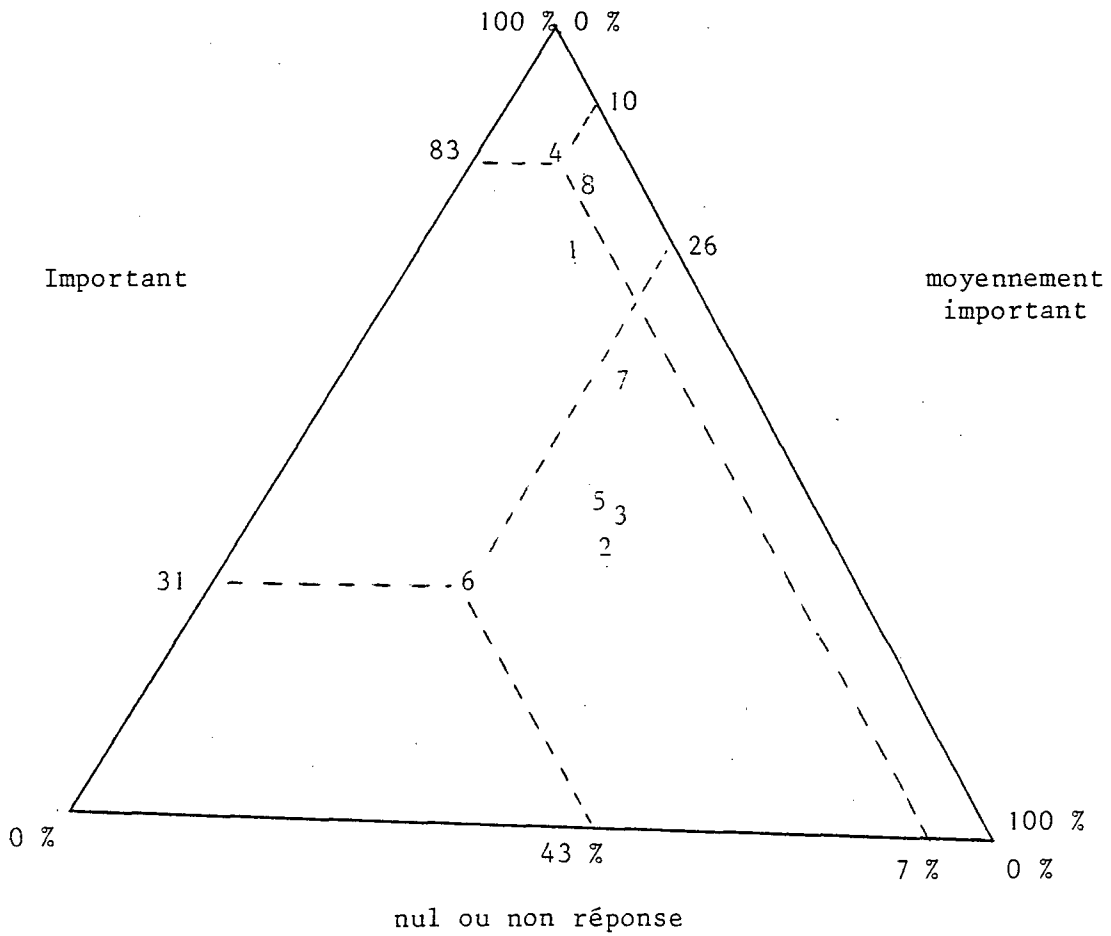
Tableau n° 2 - Principaux avantages de l'autoroute pour les entreprises

qui utilisent régulièrement cette infrastructure



1. Sécurité
2. Économie d'usure des véhicules
3. Économie de carburant, pneus...
4. Économie de temps de conduite
5. Meilleure utilisation des véhicules
6. Meilleure organisation des chargements/déchargements, du fait de la régularité des horaires
7. Vitesse de transport accrue
8. Détournement des agglomérations.

Tableau n° 2 bis - Principaux avantages de l'autoroute pour les entreprises qui utilisent régulièrement cette infrastructure.



1. Sécurité du transport
2. Economie d'usure des véhicules
3. Economie du carburant, pneus...
4. Economie de temps de conduite
5. Meilleure utilisation des véhicules
6. Meilleure organisation des chargements, déchargements... du fait de la régularité des horaires
7. Vitesse de transport accrue
8. Détournement des agglomérations

augmentation de la vitesse de circulation ce qui est l'une des caractéristiques des autoroutes par rapport aux routes nationales. L'intensification du travail de conduite que permet le réseau autoroutier par rapport au réseau routier traditionnel est donc bien l'atout principal des autoroutes.

L'analyse des réponses selon la taille des entreprises ou leur secteur d'activité ne met pas en évidence de différence significative ; seuls les entrepreneurs individuels qui n'ont qu'un véhicule, tout en mettant l'accent sur l'économie de temps de conduite due à l'utilisation de l'autoroute (72 % pensent que c'est un avantage important et 19 % que c'est moyennement important), sont plus nombreux à mettre en avant l'accroissement de sécurité (81 % pensent que c'est important, 13 % moyennement important) et l'absence d'agglomérations (75 % pensent que c'est important et 19 % moyennement important). En fait le point de vue des entrepreneurs individuels qui n'ont qu'un seul véhicule est à rapprocher du point de vue des chauffeurs de poids lourds qui d'après l'enquête du CETE de Lyon (1) choisissent d'emprunter l'autoroute A 7 pour éviter les agglomérations (57 %), pour la sécurité (45 %), pour l'agrément de conduite (40 %), parce que c'est l'ordre du patron (34 %).

Bien que les questions ne soient pas tout à fait comparables d'une enquête à l'autre, il apparaît que les chefs d'entreprises quand ils ont des chauffeurs salariés et quelle que soit la taille de leur parc de véhicules considèrent que l'autoroute est utile en premier lieu pour économiser du temps de conduite tandis que les chauffeurs sont surtout sensibles aux meilleures conditions de travail et de sécurité que permet l'autoroute.

Les autres avantages que peut procurer l'autoroute sont secondaires pour les chefs d'entreprise et surtout pour les chauffeurs, qu'il s'agisse de la rapidité du transport, des économies de carburant ou d'usure des véhicules, d'une meilleure utilisation des véhicules ou d'une meilleure organisation des opérations en amont ou en aval du déplacement proprement dit.

De ce fait on peut penser que le trafic poids lourd des autoroutes va continuer à augmenter plus vite que le trafic routier concurrent dans la mesure où les entrepreneurs et les chauffeurs salariés trouvent l'un et l'autre des avantages immédiats à emprunter l'autoroute plutôt que la route. Les seuls facteurs qui sont susceptibles de limiter le taux de fréquentation de l'autoroute par rapport aux routes sont d'après les résultats de l'enquête du CETE de Lyon, la charge transportée et surtout la distance à parcourir entre deux arrêts impératifs.

En effet pour des charges inférieures à 5 tonnes et pour des déplacements à vide, le taux de fréquentation de l'autoroute A 7 par rapport aux routes nationales concurrentes N 7 et N 86 (2) est plus faible (environ 60 % des véhicules sur l'A 7) que les véhicules dont la charge transportée est de 5 tonnes ou plus (80 % des véhicules sur l'A 7).

---

(1) Analyse du comportement des poids lourds en vallée du Rhône. Enquête de circulation : A 7 - RN 7 - RN 86 CETE Lyon - DEP - GTE - Décembre 1976.

(2) L'enquête a été faite sur les routes et l'autoroute entre Roussillon et Vienne pour le trafic poids lourds dans le sens Sud-Nord.

De même le taux d'utilisation de l'autoroute est faible (20 %) pour les déplacements inférieurs à 100 km et très élevé (80 %) pour les déplacements de plus de 250 km. Le fait en particulier que le transporteur soit capable ou non d'assurer le fret de retour des véhicules, n'intervient pas aussi nettement dans le choix d'utiliser ou de ne pas utiliser l'autoroute que nous avons pu le penser dans les hypothèses de départ. Il s'avère en effet d'après l'enquête auprès des transporteurs que pour les parcours réguliers, quel que soit l'itinéraire choisi, route ou autoroute, dans 25 % à 30 % des cas les véhicules effectuent le retour toujours à vide, dans 55 % à 60 % des cas le fret de retour est assuré avant le départ des véhicules, enfin pour environ 15 % des cas le fret de retour est assuré irrégulièrement avant le départ des véhicules.

#### b/ Les inconvénients

Lorsque l'on interroge les entrepreneurs sur les inconvénients des autoroutes de liaison (voir tableau n° 3), on constate que c'est le coût qui les dérange le plus : coût de péage d'une part, mais aussi coût des services de dépannage et de la restauration. La monotonie des parcours, le nombre insuffisant d'échangeurs ou encore l'usure plus rapide des véhicules qui roulent sur autoroute sont des inconvénients secondaires. Lorsque l'on interroge les chauffeurs qui empruntent un itinéraire routier plutôt qu'un itinéraire autoroutier c'est en premier lieu le besoin d'arrêts fréquents qui motive leur choix (1) plus que la qualité et le moindre coût des services et de la restauration sur les routes et le coût du péage autoroutier. Les inconvénients de l'autoroute interviennent donc dans le choix de l'itinéraire mais de façon secondaire ; les chauffeurs interrogés sur l'autoroute y accordent d'ailleurs moins d'importance que les chauffeurs interrogés sur les routes N 7 ou N 86. Devant la fonctionnalité de l'autoroute pour les longues distances, les aspects négatifs du péage ou de certains services rendus sur l'autoroute pèsent de moins en moins dans le choix de l'itinéraire pour les chauffeurs.

Par contre l'autoroute n'est pas adaptée aux déplacements locaux ou aux parcours qui nécessitent des arrêts fréquents et, pour cette catégorie de déplacements, les routes concurrentes continuent à jouer pleinement leur rôle.

---

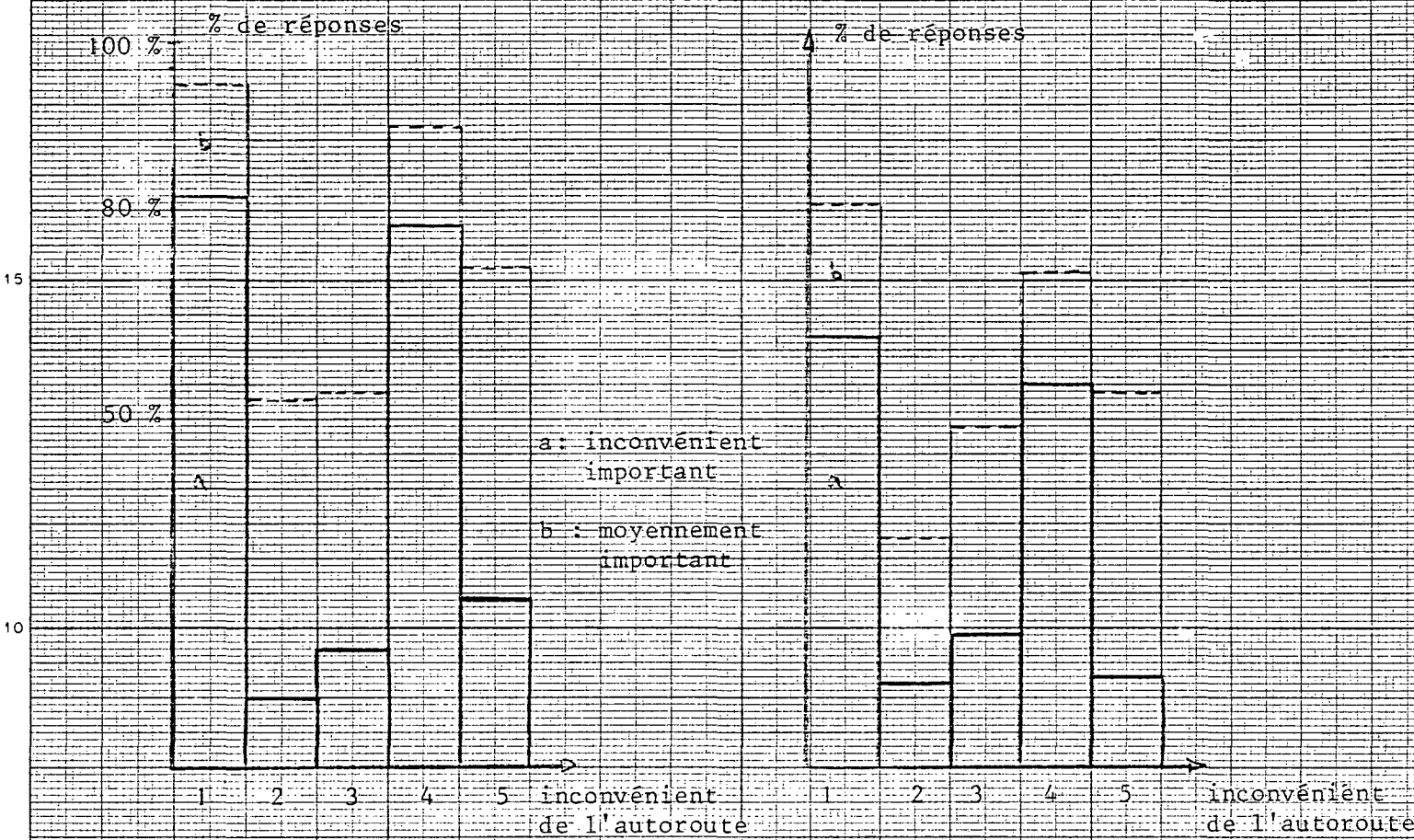
(1) Voir l'enquête du CETE de Lyon

Tableau n° 3 - Inconvénients de l'autoroute pour les entreprises

qui utilisent régulièrement cette infrastructure

Entreprises de transport  
(compte d'autrui)

Entreprises faisant du transport  
pour compte propre



- 1. Coût du péage
- 2. Nombre insuffisant d'entrées et de sorties
- 3. Usure plus rapide des véhicules
- 4. Coût des services (dépannage) et de la restauration
- 5. Monotonie des parcours



Au vu des améliorations souhaitées par les conducteurs de poids lourds pour les routes nationales concurrentes de l'autoroute A 7 (1) on peut se demander si certaines améliorations des conditions de circulation sur les routes (déviation d'agglomération (2), revêtement) ne sont pas volontairement retardées parce que ces routes entrent en concurrence avec le réseau autoroutier à péage et ceci au détriment des usagers obligés des routes ou des riverains.

Ainsi le choix de l'itinéraire autoroutier l'emporte de plus en plus en dépit du péage dans la mesure où la distance à parcourir est assez importante (plusieurs centaines de km) ; le réseau autoroutier dans ce cas améliore les conditions de travail du chauffeur et permet à l'entrepreneur d'économiser du temps de conduite. Pour les distances moins longues jusqu'à 200 km le choix entre un itinéraire autoroutier et un itinéraire routier est partagé ; les avantages de l'autoroute ne sont alors plus aussi nets et le coût du péage de l'autoroute joue alors un rôle dissuasif. Dans tous les cas les mauvaises conditions de circulation sur les routes concurrentes, surtout à l'approche des grandes agglomérations, sont un facteur relativement important de détournement de trafic du réseau routier vers des sections d'autoroute limitées qui servent en quelque sorte de déviation ; c'est le cas en particulier de la section Chanas-Vienne (3).

L'autoroute A 7 confirme donc de plus en plus son rôle d'infrastructure de transport pour le trafic de marchandises sur de longues distances, par contre pour le trafic local et de moyenne distance les routes concurrentes continuent d'assurer la majorité du trafic.

- (1) D'après l'enquête du CETE de Lyon les conducteurs de poids lourds interrogés sur la N 7 souhaitent pour leur plus grand nombre (45 %) que l'on réalise des déviations d'agglomération sur cette route, que l'on améliore l'état du revêtement (37 %), que soit augmentée la vitesse maximale praticable (34 %) ; quant aux chauffeurs interrogés sur la N 86, ils reprochent en majorité (79 %) la faible vitesse maximale praticable sur cette route et l'état du revêtement (57 %).
- (2) A titre d'exemple, la RN 7 dans la Drôme, n'étant pas un itinéraire prioritaire depuis la mise en service de l'autoroute, il n'y a pas eu de crédit débloqué pour construire une déviation à Saint-Rambert d'Albon et éviter ainsi la traversée de la ville en alternatif ; investissement dont la rentabilité devrait être pourtant très élevée selon les critères d'évaluation de la Direction des routes et de la circulation.
- (3) D'après l'enquête du CETE de Lyon, les itinéraires empruntés pour le trafic de transit entre Bollène et Vienne se répartissent de la façon suivante: 69 % des Poids Lourds empruntent l'autoroute de bout en bout, 14 % empruntent la N 7 jusqu'à Chanas puis l'autoroute A 7 de Chanas à Vienne, 8 % empruntent une partie d'autoroute plus longue que Chanas-Vienne et une partie de route, 9 % empruntent exclusivement la route.

1.23 - Le développement du réseau autoroutier peut-il participer à certaines transformations du secteur des transports routiers de marchandises ?

Dans l'enquête auprès des entreprises plusieurs questions abordaient le point de vue des entrepreneurs sur les conséquences possibles de l'utilisation régulière du réseau autoroutier quant à l'organisation du processus de travail des entreprises et sur leur politique d'investissement.

A la question de savoir si l'autoroute A 7 avait permis à l'entreprise d'augmenter la fréquence de ses transports sur cet itinéraire 24 % des entreprises qui utilisent régulièrement l'autoroute ont répondu positivement. Ce sont surtout les entreprises de transport spécialisées dans la messagerie et les entreprises qui font du transport pour compte propre qui ont le mieux tiré profit du réseau autoroutier pour rationaliser leurs rotations et augmenter la fréquence de leur transport (1). De fait dans ces deux types d'activité de transport, la régularité des itinéraires est beaucoup plus grande (2) que dans le transport à la demande de lots entiers ou de lots groupés ; il leur est donc à la fois plus facile et très rentable d'essayer de tirer partie de l'amélioration des conditions de circulation dans la mesure où les trajets sont presque toujours les mêmes et où les entreprises contrôlent en général les chargements et déchargements.

Par contre la taille des entreprises, mesurée par le nombre de véhicules, ne modifie pas l'attitude des entrepreneurs vis-à-vis de l'utilité de cette infrastructure ce qui tendrait à confirmer qu'il n'y a pas d'économie d'échelle pour le transport proprement dit (1).

En ce qui concerne le type de trajets sur lesquels les entrepreneurs assurent avoir augmenté la fréquence de leur transport, on peut distinguer les parcours qui dépassent 250 km des parcours régionaux qui sont circonscrits dans un rayon de moins de 250 km. Pour les entreprises de transport public de marchandises, plus de 80 % des trajets pour lesquels la fréquence des transports a augmenté, dépassent 250 km tout en restant dans les limites de l'espace national ; il s'agit surtout de relations inter-métropolitaines entre Marseille, Lyon et Paris. En ce qui concerne les entreprises qui font du transport pour compte propre ce sont pour moitié des trajets régionaux au sein de la Vallée du Rhône et pour moitié des trajets de longue distance supérieure à 250 km ; dans près de la moitié des cas de transport pour compte propre il s'agit de livraison de primeurs depuis le Vaucluse vers les grandes métropoles Marseille, Lyon et Rungis-Région Parisienne.

Les résultats de l'enquête dans ce domaine n'infirmement pas les hypothèses que nous avons élaborées à partir des entretiens menés auprès d'un petit nombre de transporteurs de l'Yonne et qui aboutissaient à la conclusion que seules les entreprises capables de maîtriser l'ensemble

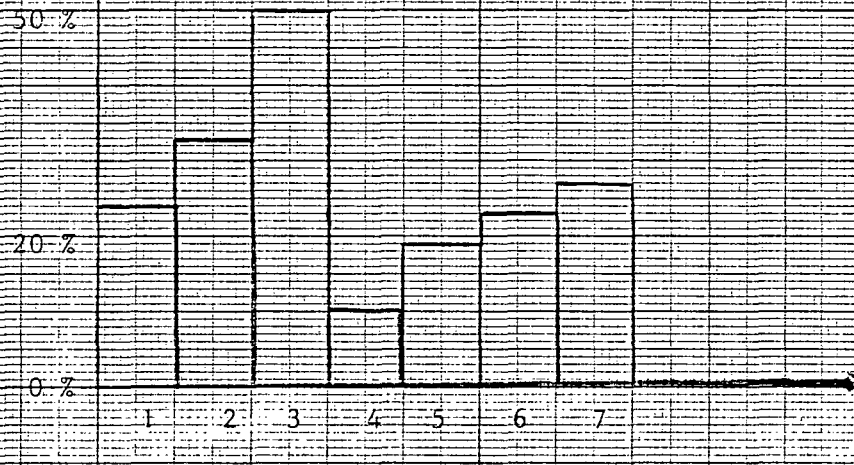
---

(1) Voir tableau n° 4 ci-après.

(2) qu'il s'agisse de transport longue distance de quai à quai pour la messagerie ou de livraison à des clients réguliers dans le transport pour compte propre.

Tableau n°4 - Entreprises ayant augmenté la fréquence de leur transport grâce à la mise en service de l'autoroute A-7

% d'entreprises affirmant avoir augmenté la fréquence de leur transport par rapport aux entreprises utilisant régulièrement l'autoroute



- 1. Toutes entreprises
- 2. Transport pour compte propre
- 3. Transport pour compte d'autrui : messagerie
- 4. " " " " : groupage de lots
- 5. " " " " : lots entiers
- 6. Entreprises de 1 à 10 véhicules
- 7. Entreprises de 11 véhicules et plus

du procès de transport peuvent s'approprier une partie des gains de productivité que permettent les meilleures conditions de circulation des autoroutes. Ce sont en effet, comme dans l'Yonne, surtout des entreprises de transport spécialisées dans la messagerie et dans le transport pour compte propre dont le processus de travail est suffisamment répétitif et régulier pour pouvoir être contrôlé de bout en bout, qui cherchent à augmenter les rotations sur un parcours autoroutier et à intensifier au maximum le travail de conduite.

Deux autres questions de l'enquête portaient sur les relations qui pourraient exister entre l'autoroute et les investissements de l'entreprise ; dans la première question on demandait si l'entreprise avait acquis au cours des dix dernières années des bureaux, des entrepôts ou autres bâtiments à proximité de l'autoroute et dans une deuxième question on demandait si l'entreprise avait procédé à des modifications dans son parc de véhicules ou dans son mode d'utilisation parce qu'ils roulaient régulièrement sur les autoroutes ; trois possibilités étaient envisagées : l'entreprise utilise uniquement des véhicules récents sur les autoroutes, l'entreprise a acheté de nouveaux tracteurs mieux adaptés à la circulation sur autoroutes ou encore l'entreprise a augmenté le nombre de semi-remorques par tracteur.

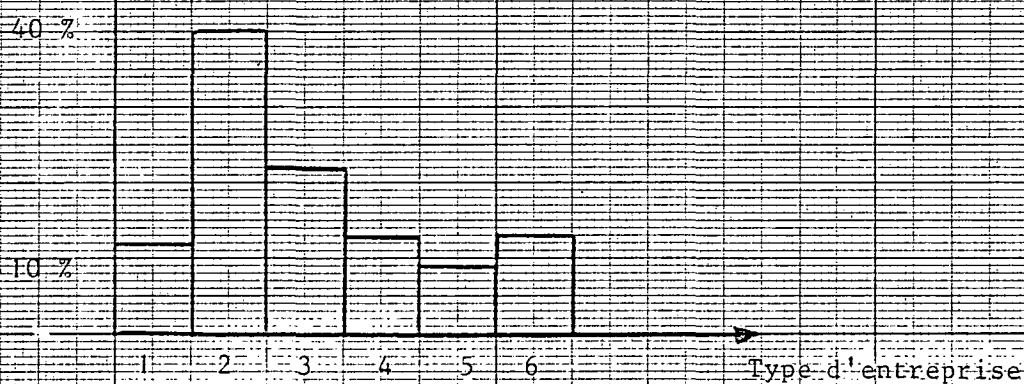
Comme l'indique le tableau n°5, 13 % seulement des entreprises ont procédé à des investissements immobiliers à proximité de l'autoroute A 7 depuis sa mise en service. Il s'agit surtout d'entreprises dont le parc dépasse 20 véhicules ; par ailleurs les entreprises qui font du transport pour compte propre sont proportionnellement plus nombreuses que les entreprises de transport public de marchandises à avoir investi dans l'immobilier près de l'A 7.

Reste à savoir dans quels départements les entreprises ont investi de préférence :

- 66 % des entreprises qui ont investi l'ont fait dans leur département d'origine qu'il s'agisse de création d'entreprise, de nouvelle localisation ou d'extension ;
- 33 %, soit 11 entreprises ont investi hors de leur département d'origine sur les onze :
  - . 4 sont originaires de la région parisienne et ont investi dans le Rhône, la Drôme, le Vaucluse ou les Bouches-du-Rhône,
  - . 2 entreprises de l'Ardèche ont créé des entrepôts et des bureaux dans la Drôme, l'une à Montélimar et l'autre à Portes-les-Valence ;
  - . 1 entreprise de la Drôme a investi dans le Vaucluse et 1 entreprise du Vaucluse a investi dans la Drôme ; elles font toutes deux du transport pour compte propre ;
  - . 1 entreprise du Rhône a investi dans les Bouches-du-Rhône ;
  - . 2 entreprises des Bouches-du-Rhône ont investi l'une dans la Drôme, l'autre dans le Rhône, le Gard, le Vaucluse.

Tableau n° 5 - Entreprises ayant acquis au cours des dix dernières années  
des bâtiments à proximité de l'autoroute A 7

% d'entreprises ayant  
acquis des bâtiments  
à proximité de l'A 7



1. Entreprises ayant de 2 à 20 véhicules (1)
2. Entreprises ayant 21 véhicules et plus
3. Entreprises faisant du transport pour compte propre
4. Entreprises spécialisées dans la messagerie
5. Entreprises spécialisées dans le groupage de lots ou le transport de lots entiers
6. Ensemble des entreprises

(1) Aucune entreprise ayant un seul véhicule n'a procédé à des investissements immobiliers à proximité de l'autoroute au cours des dix dernières années.

D'autre part sur les onze entreprises, trois ont entre 20 et 100 salariés, une a entre 100 et 200 salariés et 6 ont plus de 200 salariés ; une entreprise n'a pas mentionné ses effectifs.

Les entreprises de transport public de marchandises sont donc relativement peu nombreuses à avoir acquis des bureaux ou des entrepôts à proximité de l'autoroute au cours des dix dernières années. Ce sont proportionnellement surtout des entreprises de grande taille qui ont procédé à ce type d'investissement, du moins en ce qui concerne les entreprises de transport public de marchandises qui ont investi et qui comptent toutes plus de 100 salariés. Dans près de deux cas sur trois, il s'agissait de développer l'activité de l'entreprise dans le département d'origine. Les extensions d'activité hors du département d'origine le long de la Vallée du Rhône sanctionnées par des constructions de bureaux ou d'entrepôts sont très peu nombreuses. Elles sont essentiellement dues à quelques grandes entreprises dont le siège social se trouve dans de grandes métropoles (Paris, Lyon ou Marseille). Toutefois, deux grandes entreprises du département de l'Ardèche ont investi dans la Drôme à une cinquantaine de km de leur siège social pour y implanter bureaux et entrepôts. Qu'il s'agisse de s'installer près de l'autoroute ou de se rapprocher des marchés que représentent les villes de la Vallée du Rhône, dans l'un et l'autre cas on peut penser qu'il existe un risque de délocalisation des grandes entreprises de transport de l'Ardèche vers la Vallée du Rhône dès qu'elles atteignent une certaine taille.

Sont plus nombreuses, par contre, les entreprises qui déclarent avoir procédé à des changements dans la gestion de leur parc de véhicules du fait qu'ils roulaient régulièrement sur les autoroutes (1) : 35 % des entreprises qui utilisent régulièrement l'autoroute ont répondu qu'elles avaient procédé à une ou plusieurs des trois modifications envisagées. Les transformations sont le fait surtout des entreprises de transport public de marchandises d'une part et des entreprises de taille moyenne et grande, 11 véhicules et plus, d'autre part. Les entreprises n'ayant qu'un seul véhicule sont peu nombreuses à se sentir concernées par les implications que peut avoir l'utilisation fréquente des autoroutes sur le type de véhicule qui serait le mieux adapté pour y circuler à moins que leur capacité de financement ne les empêche de procéder aux investissements nécessaires en matériel roulant. On remarque d'autre part que les stratégies d'investissement évoluent en fonction de la taille des entreprises. Pour les entreprises de transport dont le parc ne dépasse pas 10 véhicules, les investissements immobiliers sont rares et les améliorations portent surtout sur le matériel de traction (véhicules récents, nouveaux tracteurs). Pour les entreprises de 10 à 20 véhicules les investissements immobiliers sont toujours le fait d'un très petit nombre d'entreprises, par contre presque 70 % des entreprises tiennent compte du facteur autoroutier dans leurs investissements

---

(1) cf. tableau n° 6 ci-après.

Tableau 6 - Entreprises utilisant régulièrement l'autoroute et qui de ce fait ont procédé à des modifications dans la gestion de leur parc de véhicules

% d'entreprises

70 %  
60 %  
50 %  
40 %  
30 %  
20 %  
10 %

1 2 3 4 5 6 7

Type d'entreprises utilisant régulièrement l'autoroute

1. Entreprises ayant un seul véhicule
2. Entreprises ayant de 2 à 10 véhicules
3. Entreprises ayant de 11 à 20 véhicules
4. Entreprises ayant 21 véhicules et plus
5. Entreprises faisant du transport pour compte propre
6. Entreprises de transport public de marchandises
7. Ensemble des entreprises

utilisent seulement des véhicules récents pour les autoroutes

ont acheté de nouveaux tracteurs mieux adaptés aux autoroutes

augmentent le nombre de semi-remorques par tracteur

ont procédé à au moins une des trois modifications ci-dessus



en matériel roulant qu'il s'agisse de tracteurs neufs, de véhicules récents pour les autoroutes ou d'améliorer la rotation des tracteurs en augmentant le nombre de semi-remorques ; ce dernier type d'investissement qui est très rarement pris en compte par les entreprises dont le parc ne dépasse pas 10 véhicules, concerne 1 entreprise sur 4 pour celles qui ont entre 10 et 20 véhicules. En ce qui concerne les entreprises de plus de vingt véhicules, l'accent est mis sur les investissements immobiliers et sur l'achat de nouveaux tracteurs adaptés à la circulation autoroutière.

Ces appréciations qualitatives sur la politique d'investissements des entreprises de transport, que nous fournit l'enquête, confirment les résultats des enquêtes sur la structure des entreprises de ce secteur d'activité qui constatent que les entreprises de transport de plus de 10 véhicules s'équipaient en 1974 à plus de 90 % en véhicules neufs et possédaient 75 % du parc des tracteurs routiers tandis que les entreprises de plus petite taille achetaient surtout des véhicules d'occasion (1). L'incidence du phénomène autoroutier sur les investissements des entreprises même si elle semble se renforcer avec la taille de l'entreprise est conforme en fait à un phénomène plus général qui veut que la structure et le montant des investissements évoluent avec la taille des entreprises.

Il ne nous paraît donc pas possible à partir des données de l'enquête d'affirmer que le réseau autoroutier a des effets structurants sur le secteur des transports routiers de marchandises(2). Ce que l'on peut constater par contre c'est que les entreprises de taille moyenne ou grande cherchent, grâce à des investissements adaptés à une utilisation régulière du réseau routier, à tirer profit au mieux des meilleures conditions de circulation qu'offrent ces autoroutes à péages en particulier dans le contrôle du temps de conduite des chauffeurs. Le réseau autoroutier est donc à ce niveau un élément indispensable pour permettre aux entrepreneurs d'intensifier le travail de conduite lorsqu'ils comptent un nombre assez important de chauffeurs salariés. Cette intensification ne peut elle même se faire que si le matériel roulant est adapté aux nouvelles conditions de circulation et les points de rupture de charge localisés à proximité du réseau autoroutier. Ceci explique donc bien pourquoi à partir d'une certaine taille, les entreprises qui font du transport sont plus nombreuses à prendre en compte le facteur autoroutier dans leur politique d'investissement.

---

(1) Voir à ce sujet le chapitre 2 : "concentration-centralisation du capital dans le transport routier de marchandises" de "Internationalisation de la production et modes de transport des marchandises : concentration et centralisation du capital"

R. CHAPONNIERE, Ch. PALLOIX IREP Grenoble Juin 1976.

(2) On reviendra sur cette question dans le chapitre suivant en étudiant de plus près les relations entre chargeurs et transporteurs.



### 1.3 - L'USAGE DU RESEAU ROUTIER/AUTOROUTIER PAR LES POIDS LOURDS

#### 1.31 - Le problème de l'Administration : comment s'affecte le trafic poids-lourds sur le réseau des routes et des autoroutes?

L'étude du CETE D'Aix-en-Provence (1) qui fait suite à l'enquête de circulation des poids-lourds en Vallée du Rhône réalisée par le CETE de Lyon s'introduit de la façon suivante :

"Les lois d'affectation de trafic - de même d'ailleurs que les lois de génération - utilisées à l'heure actuelle dans les études routières sont essentiellement basées sur le comportement des véhicules légers. Compte tenu de l'importance croissante prise par le trafic lourd sur certains itinéraires, il paraît nécessaire d'étudier de façon plus précise le comportement spécifique des poids lourds".

Cette question posée, la démarche va consister à chercher, à partir d'enquêtes auprès des transporteurs, des chefs de service transport et des chauffeurs, quels sont les facteurs explicatifs de l'affectation route/autoroute.

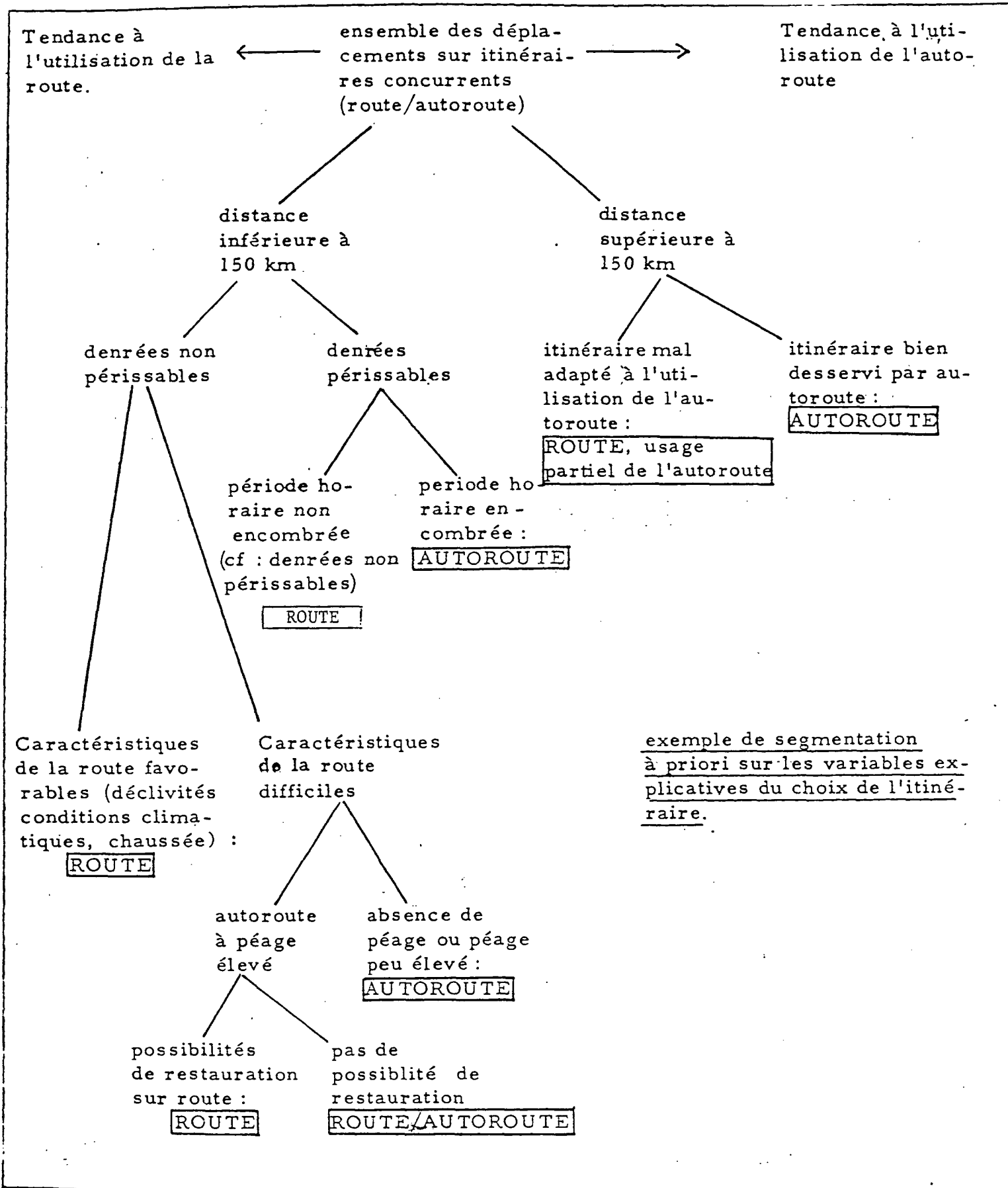
L'étude aboutit à un exemple de segmentation a priori sur les variables explicatives du choix de l'itinéraire (que nous reproduisons ci-après) où ne sont retenus que des facteurs externes aux procès de transport :

- distance du parcours,
- itinéraire bien ou mal adapté à l'autoroute,
- caractère périssable de la marchandise transportée,
- période horaire du déplacement,
- caractéristiques de la route,
- péage,
- possibilité de restauration.

---

(1) "Route ou Autoroute". Les éléments du choix d'un itinéraire par les conducteurs de poids lourds" octobre 1978 - Ministère des Transports  
CETE D'Aix-en-Provence - Division interurbaine.

Tableau n° 7 - Exemple de segmentation a priori sur les variables explicatives du choix de l'itinéraire



Ainsi cette étude conclut :

"Si nous avons à réaliser un modèle quantitatif de prévisions du comportement, nous proposerions de retenir les variables explicatives suivantes :

1. La distance (longue ou non)
2. La nature de la marchandise (livraison urgente ou non)
3. Les "qualités" respectives des itinéraires concurrents (caractéristiques des voies, présence et coût du péage, conditions climatiques, adaptation de l'itinéraire autoroutier à la relation desservie)
4. Les "services" rendus pour les chauffeurs et véhicules le long des itinéraires (en particulier : restauration, possibilité de repos, entretien)".

En fait si cette problématique peut être efficace pour élaborer un modèle prévisionnel d'affectation du trafic, par contre elle ne nous éclaire sur les pratiques d'utilisation ou non du réseau autoroutier que pour une partie du trafic lourd. Elle ne nous dit pas pourquoi certains chauffeurs sont libres de choisir leur itinéraire tandis que pour d'autres l'itinéraire leur est imposé au départ.

Aussi avant de tenter de mieux expliciter les trois hypothèses initiales, nous pensons qu'il est bon de rappeler deux faits que nous avons eu tendance à négliger :

- le réseau autoroutier n'est pas adapté à certains déplacements de courtes et moyennes distances,
- le coût du péage peut gréver assez fortement le prix de revient kilométrique du transporteur.

#### 1.32 - La structure du réseau autoroutier et le coût du péage

Le réseau autoroutier, et le cas de l'autoroute A 7 qui nous intéresse est particulièrement révélateur, a été conçu pour relier entre elles des métropoles qui elles-mêmes bénéficient dans leur aire d'influence chacune de réseaux de voies rapides, de routes express et d'autoroutes bien structurés.

Ainsi quand l'autoroute A 7 pénètre dans le département des Bouches-du-Rhône, elle se subdivise progressivement en diverses infrastructures autoroutières qui permettent d'accéder, souvent sans péage, à plusieurs dizaines de villes et de zones industrielles ou portuaires. L'aire métropolitaine de Lyon est, elle aussi, structurée par un réseau en étoile d'autoroutes, auquel on peut accéder par l'autoroute A 7 qui n'est plus à péage à partir de Vienne.

Entre ces pôles métropolitains l'autoroute traverse les régions intermédiaires, desservant plus ou moins bien, selon les emplacements des échangeurs en nombre volontairement limité, les villes et zones d'activité qui sont sur son tracé. Dans cette partie intermédiaire l'autoroute est à péage.

Le fait que l'autoroute soit à péage dans sa partie intermédiaire et gratuite à l'approche des grandes métropoles introduit une distorsion dans le coût kilométrique selon les trajets ; ainsi pour un poids lourd trois essieux le coût du péage (1) ramené aux kilomètres parcourus sur le trajet est en 1979 de :

- de 0,12 F/km pour relier Salon de Provence à Marseille (51 km)
- de 0,15 F/km pour relier Saint Rambert d'Albon à Lyon (54 km)
- de 0,20 F/km pour relier Lyon à Marseille (316 km)
- de 0,24 F/km pour relier Valence Sud à Montélimar Sud (50 km)
- de 0,26 F/km pour relier Valence à Lyon (100 km)
- de 0,27 F/km pour relier Vienne à Salon de Provence (236 km).

Dans la mesure où le prix de revient du kilomètre pour un poids lourd de ce type varie entre 2 et 3 F, il est évident que le coût du péage n'est pas du tout négligeable pour l'entrepreneur ; le péage peut venir amputer la marge du transporteur si ce dernier ne peut récupérer par ailleurs au niveau financier les avantages que peut procurer l'utilisation de l'autoroute (2).

Nous remarquons aussi que l'incidence financière du péage n'est pas la même selon les trajets ; elle est relativement élevée pour les trajets intermédiaires, moins importante pour les longs trajets entre métropoles et relativement faible pour les trajets courts à l'approche des métropoles.

Il n'est donc pas étonnant que le taux d'utilisation de l'autoroute A 7 par rapport aux routes concurrentes :

(1) sans tenir compte des réductions qu'offrent les abonnements.

(2) ceci est particulièrement sensible dans la conjoncture historique récente qui s'est traduite dans le secteur des transports routiers par des crises en 1975 puis à nouveau en 1977/1978. Le fait que l'offre de transport ait été très excédentaire par rapport à la demande, que les prix se soient détériorés pour les transporteurs, que la SNCF ait cherché à reconquérir certaines parts de marché, a contraint les transporteurs à mieux contrôler les dépenses compressibles dans la mesure où elles pouvaient réduire à néant leur marge.

- . soit beaucoup plus élevé à l'approche des grandes métropoles que dans les parties intermédiaires (cf. note 3, page 11).
- . qu'il augmente avec la distance parcourue,
- . et qu'il diffère assez sensiblement d'une zone émettrice à l'autre selon l'accessibilité plus ou moins facile à l'autoroute.

Cela confirme que l'autoroute A 7 a été conçue principalement pour desservir des métropoles et que le système du péage actuellement mis en place ne fait qu'amplifier ce phénomène initial.

L'autoroute A 7 (son tracé, ses échangeurs) a été conçue selon certaines logiques (celles du trafic des véhicules légers, de la rentabilité, du trafic du transit, des groupes de pression locaux au moment de sa conception...). Il n'est donc pas étonnant que les flux régionaux de marchandises n'y transitent que de façon marginale.

### 1.33 - Le choix entre route et autoroute et l'augmentation de la productivité

#### 1.331 - L'usage du réseau autoroutier peut-il se traduire par un surplus financier pour le transporteur ?

Ce rappel de la structure du réseau autoroutier et de sa tarification nous oblige à constater que les avantages que les transporteurs peuvent tirer de son utilisation ne sont pas homogènes d'un tronçon à l'autre. On ne saurait donc parler du réseau autoroutier dans son ensemble par rapport au réseau routier ; chaque tronçon d'autoroute a sa spécificité par rapport aux routes concurrentes qu'il s'agisse du coût (péage, services) ou des avantages. C'est ainsi que l'un des principaux avantages des autoroutes du point de vue des transporteurs est d'éviter les agglomérations (cf. tableau n° 2).

On gardera donc en mémoire tout au long de ces paragraphes qu'il existe des distorsions importantes d'un tronçon d'autoroute à l'autre et que les hypothèses que nous voulons redéfinir devraient être systématiquement localisées.

Dans la mesure où le coût du péage peut représenter jusqu'à 10 % du prix de vente du transport et qu'à ce coût viennent s'ajouter parfois des surcoûts propres aux autoroutes (restauration, dépannage), le transporteur avant de choisir un tronçon d'autoroute va en général étudier si les avantages que peut procurer son usage, peuvent se traduire par une diminution des dépenses et si le solde financier est bénéficiaire pour cette opération.

L'utilisation d'un tronçon d'autoroute devrait pouvoir, selon nos hypothèses procurer trois types d'avantages financiers pour l'entrepreneur de transport :

- des économies de carburant et d'entretien,
- des gains de productivité sur le matériel roulant,
- des économies de frais de personnel.

Nous allons essayer de voir si ces avantages existent réellement et dans quelles conditions.

a/ En ce qui concerne les économies de carburant, de lubrifiant et d'entretien, les entrepreneurs de transport sont partagés ; selon les enquêtes cet argument est cité aussi bien en faveur de la route que de l'autoroute par ceux qui les utilisent. "En fait l'autoroute présente l'intérêt de diminuer la fréquence des changements de régime d'où la consommation, mais la route qui ne permet pas des vitesses élevées diminue aussi la consommation" (1).

En fait les économies de carburant et d'entretien si elles ont pu être vérifiées à l'occasion d'essais, dépendent beaucoup dans la pratique du mode de conduite des chauffeurs.

Si certaines entreprises ont entrepris des stages de formation de "conduite économique" qui se sont traduits dans certains cas par des résultats spectaculaires cette pratique n'est pas encore généralisée. Elle suppose en effet pour être efficace outre l'organisation de cycles de formation qui ont un coût, la mise en place de contrôles accrus sur la consommation en carburant et ceci sur des circuits homogènes. Aussi ce type d'expérience est-il plus courant dans les entreprises qui font du transport pour compte propre et qui ont des circuits fixes de ramassage ou de distribution (laiteries...). De toute manière des économies de consommation peuvent être dégagées quelle que soit l'infrastructure utilisée.

Ce type d'avantages dépend donc essentiellement du procès de travail de conduite et de l'organisation de l'entreprise. Ce que nous retiendrons donc dans ce cas c'est que l'utilisation du réseau autoroutier n'entraîne pas nécessairement d'économie de consommation et que les entrepreneurs qui choisissent la route pour cette raison n'ont pas nécessairement tort : cela dépend essentiellement du contrôle qu'ils sont capables d'exercer sur le procès de travail de leurs chauffeurs, et de leur capacité à faire respecter certaines normes, à les former, etc...

---

(1) "Route ou Autoroute ?" p. 19. op. cité.

b/ les gains de productivité sur le matériel supposent que le transporteur puisse augmenter la rotation du matériel de transport du fait de la vitesse moyenne de parcours plus rapide sur autoroute (1).

Dans le paragraphe 12.3 nous avons noté que seulement 24 % des entreprises avaient augmenté la fréquence des transports sur l'itinéraire de l'autoroute du fait qu'elles utilisaient régulièrement l'autoroute. Nous avons noté à ce propos qu'il s'agissait surtout de transporteurs spécialisés dans la messagerie et de transporteurs pour compte propre.

Les gains de productivité sur la rotation du matériel de transport ne concernent donc qu'une partie des transporteurs. Il faut en effet que le trajet soit pratiquement toujours le même, qu'il corresponde au tracé de l'autoroute et que le transporteur soit maître du chargement et du déchargement (d'entrepôt à entrepôt, d'usine à usine par exemple). C'est ainsi qu'une entreprise comme Renault a testé tous les itinéraires pour ses transports inter-usines et qu'elle dicte aux chauffeurs les itinéraires qu'ils doivent emprunter, les autoroutes étant pratiquement toujours utilisées quand cela est possible.

c/ Restent les économies de frais de personnel. Sur ce point les entreprises sont très discrètes. Nous savons cependant que la presque totalité des transporteurs (voir paragraphe 12.2) est d'accord pour considérer que l'autoroute permet de diminuer le temps de conduite et que cela fait partie des avantages importants du réseau autoroutier. Nous ne savons pas par contre de façon précise comment cela se traduit par des économies de frais de personnel pour les entreprises.

En fait la diminution du temps de conduite permet un allongement des parcours pour un même temps de travail. Dans ce cas les transporteurs ont pu étendre leur aire de marché à intensité de travail et frais de personnel identiques.

Dans d'autres cas l'autoroute permet d'améliorer les conditions de travail des chauffeurs et de diminuer les frais de personnel. Nous avons l'exemple d'une usine de produits laitiers implantée à Vienne dont le marché des produits finis va jusqu'à Marseille et Nice au Sud et jusqu'à Besançon et Dijon au Nord. Dans le cas de Marseille les chauffeurs peuvent faire l'aller-retour dans la journée alors qu'avant une partie du transport se passait la nuit pour éviter une trop forte circulation. Cette amélioration des conditions de travail pour les chauffeurs s'est traduite au niveau de l'entreprise par une diminution des frais de personnel (disparition du travail de nuit).

---

(1) La vitesse maximale sur les autoroutes est légalement la même que sur les routes nationales à grande circulation.

Il en va de même pour les camions de fruits et légumes du Vaucluse qui rejoignent Rungis par l'autoroute en 10 h. et qui reviennent à vide en empruntant la route pour la majeure partie du trajet s'il n'y a pas d'urgence. Là encore il y a des économies de frais de personnel possibles et l'entreprise peut mieux respecter la législation sur les temps de conduite.

Dans d'autres cas certaines entreprises de transport profitent de l'existence de l'autoroute pour chercher à augmenter la productivité des chauffeurs. On nous a cité le cas d'une entreprise de transport qui depuis l'ouverture de l'autoroute de l'Est a augmenté sensiblement le montant des frais de déplacement (1) versés aux chauffeurs pour qu'ils fassent trois rotations par semaine au lieu de 2 sur Paris-Strasbourg. Dans ce dernier cas il s'agit d'augmenter la productivité du travail mais aussi la productivité du matériel roulant tout en n'accroissant pas de façon proportionnelle les frais de personnel.

Faute de pouvoir évaluer de façon précise les économies de frais de personnel dans les conditions réelles d'exploitation, ce qui supposerait une enquête approfondie auprès de transporteurs qui ont étudié eux-mêmes leurs prix de revient, nous pouvons cependant estimer que les conditions nécessaires pour réduire les coûts salariaux grâce à une utilisation assez régulière des autoroutes sont moins restrictives que dans le cas précédent (gains de productivité sur le matériel roulant).

Par contre pour que l'entrepreneur de transport puisse tirer profit de l'utilisation de l'autoroute qu'il s'agisse d'économie de carburant, de gains de productivité sur le matériel roulant, d'économie de frais de personnel, il doit dans tous les cas augmenter le contrôle qu'il exerce sur les chauffeurs et, de ce fait, réduire leur autonomie, étant donné que le péage est pratiquement toujours à la charge de l'entreprise. Le cas en effet des entreprises où les chauffeurs ne peuvent pas se faire rembourser les frais de péage lorsqu'ils sont libres de choisir leur itinéraire, est très rare.

#### 1.332 - Les conséquences du choix possible entre route et autoroute sur le procès de travail des chauffeurs routiers

Le fait qu'il existe un choix possible entre une route et une autoroute à péage pour un même trajet devrait donc se traduire au niveau des entreprises de transport par un contrôle accru du procès de travail des chauffeurs.

Les résultats des enquêtes des CETE de Lyon et d'Aix-en-Provence le laissent supposer. En effet lors de la première enquête qui s'est déroulée au cours du printemps 1976 auprès des chauffeurs routiers qui ont été interrogés à la hauteur de Vienne dans le sens Sud/Nord (c'est-à-dire après l'entrée de Chanas et à proximité de l'agglomération Lyonnaise (cf. 1.32

---

(1) Dans la mesure où les frais de déplacement ne sont pas assimilés à des primes dont le montant ne doit pas dépasser 30 % du salaire de base.



29 % des chauffeurs ont déclaré n'avoir pas choisi leur itinéraire qui était imposé par le patron et 32 % répondaient que c'était le seul itinéraire possible. Pour les 39 % restants qui disaient avoir choisi l'itinéraire pour l'agrément de la conduite, les 3/4 d'entre eux se trouvaient sur l'autoroute A 7.

Tableau n° 8 - Les raisons du choix de l'itinéraire selon les chauffeurs

Source : CETE de Lyon

en %

Lieux d'enquête du chauffeur (1)	Motif du choix de l'itinéraire	Ordre du patron	Agrément de conduite	Seul itinéraire possible	TOTAL
A 7		25	29	19	73
N 7		3	6	4	13
N 86		1	4	9	14
TOTAL		29	39	32	100

(1) le fait que le chauffeur ait été interrogé sur l'autoroute A 7 n'implique pas qu'il ait emprunté l'autoroute tout le long de son itinéraire (cf. note p.11).

On notera donc que moins de 40 % des chauffeurs considéraient avoir choisi librement leur itinéraire (on ne sait pas très bien ce que recouvre les 32 % qui considèrent que leur itinéraire est le seul possible surtout lorsqu'ils sont sur l'autoroute).

L'enquête postale du CETE d'Aix-en-Provence effectuée au début de l'année 1978 auprès des entreprises confirme les résultats de la première enquête dans la mesure où 55 % des entreprises qui font du transport pour compte d'autrui et 29 % des entreprises qui font du transport pour compte propre (1) imposent l'itinéraire à leurs chauffeurs.

(1) Cette différence entre les entreprises qui font du transport pour compte propre et celles qui font du transport pour compte d'autrui peut s'expliquer par la longueur des parcours. En effet pour les véhicules de plus de 3 t en 1975, le transport pour compte propre ne traite que 34 % du tonnage transporté sur des distances de plus de 150 km contre 66 % pour le transport pour compte d'autrui, alors que globalement pour toutes les distances le compte propre traite 63 % du tonnage contre 37 % pour le compte d'autrui. En tonne kilomètre la part du compte propre pour les transports sur plus de 150 km n'est plus que de 28 % contre 72 % pour le compte d'autrui. Or, le problème du choix de l'itinéraire entre route et autoroute concerne plus les entreprises qui font du transport longue distance. Pour les trajets inférieurs à 150 km il n'y a souvent qu'un itinéraire possible.

Le taux d'obligation (le nombre d'entreprises qui imposent l'itinéraire aux chauffeurs par rapport au nombre d'entreprises qui laissent les chauffeurs libres de choisir l'itinéraire) augmente très sensiblement avec la taille de l'entreprise. Si l'on mesure la taille de l'entreprise au nombre de chauffeurs de poids-lourds qu'elle emploie, le taux d'obligation qui n'est que de 0,39 pour les entreprises qui ont entre 1 et 3 chauffeurs passe à 2,5 pour les entreprises qui ont entre 71 et 100 chauffeurs.

Même si ces deux enquêtes ne sont pas directement comparables, on constate néanmoins un accroissement sensible du taux d'obligation pour les chauffeurs dans le choix de l'itinéraire. En l'espace de 18 mois les entrepreneurs de transport auraient sensiblement accru leur contrôle sur cet aspect particulier du procès de travail de conduite.

Tableau n° 9 - Réponses à la question :

"Pour les déplacements les plus fréquents, si entre deux points d'arrêt le choix entre autoroute et route nationale est possible, laissez-vous le personnel de conduite libre de choisir son itinéraire? "

croisée avec le nombre de chauffeurs de poids lourds de l'entreprise.

nombre de chauffeurs	Itinéraire	sans réponse	libre	imposé	total	taux d'obligation
						<u>imposé</u> <u>libre</u>
1 à 33		1	72 %	28 %	(119)	0,39
3 à 66		1	56 %	43 %	(100)	0,77
7 à 10		0	51 %	49 %	( 85)	0,93
11 à 20		0	50 %	50 %	(101)	1,02
21 à 70		0	45 %	55 %	( 86)	1,20
71 à 100		0	28 %	72 %	( 28)	2,5

Source : CETE d'Aix-en-Provence

D'autre part le fait que le contrôle du chef d'entreprise sur le procès de travail des chauffeurs (ici le choix de l'itinéraire) s'accroisse avec la taille de l'entreprise nous paraît très significatif. En effet, les enquêtes ne révèlent pas de différence significative dans la pratique de la route et de l'autoroute selon la taille de l'entreprise.

Il existe une différence importante entre, d'une part les entreprises de petite taille (3 chauffeurs au plus) et d'autre part les entreprises de plus en plus grandes, en ce qui concerne l'organisation du travail et la capacité de l'entrepreneur à maîtriser le procès de travail des chauffeurs et donc à récupérer une partie des gains de productivité.

En effet "les améliorations techniques sont accessibles aussi bien à l'entreprise artisanale qu'à la grosse entreprise. La phase de conduite du processus de travail dans les transports routiers a la même structure quelle que soit la taille de l'entreprise" (1).

Ceci étant, dans le cadre des entreprises artisanales le contrôle des chauffeurs sans être formalisé est beaucoup plus facile pour le patron chauffeur et l'intensité de travail y est souvent plus grande. Par contre plus la taille de l'entreprise s'accroît, plus la direction de l'entreprise doit gérer et contrôler les différents procès de travail de conduite si elle veut récupérer à son profit les gains de productivité que peut procurer une utilisation judicieuse des différents types d'infrastructures.

Le fait que l'autoroute A 7 à péage soit venue doubler deux routes nationales la N 7 et la N 86 en offrant ainsi aux transporteurs routiers des possibilités de gains de productivité contre un certain prix s'est très vite traduit au niveau des entreprises moyennes et grandes par un contrôle accru du procès de travail de conduite, condition nécessaire pour que l'entreprise puisse s'approprier les gains de productivité et augmenter sa marge malgré le coût du péage.

#### 1.4 - CONCLUSIONS

A la lumière des résultats de l'enquête postale on peut conclure que les trois hypothèses que nous avons rappelées en introduction ne sont pas fondamentalement remises en cause.

Cependant on ne peut pas considérer que l'entrepreneur soit capable d'incorporer facilement certains avantages de l'autoroute et plus difficilement d'autres. En fait il existe certaines chaînes de transport répétitives sur longue distance où l'entrepreneur peut arriver à améliorer, grâce à l'autoroute, la productivité du transport (messagerie, certaines opérations pour compte propre) en augmentant le nombre des rotations, en décomposant le procès de travail, etc... Cela suppose en règle générale qu'il maîtrise les opérations de chargement et de déchargement. Par contre l'existence ou non de fret de retour n'est pas essentielle.

En ce qui concerne les autres transporteurs, ceux qui n'ont pas de chaînes de transport répétitives sur longue distance et qui ne contrôlent pas l'une des opérations de chargement ou de déchargement, les avantages que peuvent procurer l'autoroute ne pourront être incorporés dans le prix de

---

(1) le processus de production dans les transports de marchandises.  
Maurice Netter - CRET 1976

revient qu'au prix d'un contrôle renforcé du procès de travail de conduite qu'il s'agisse des économies de carburant ou du temps travaillé...d'une part, et parfois d'amélioration du matériel roulant d'autre part.

Le choix possible entre l'autoroute à péage et la route nationale s'est surtout traduit par une perte d'autonomie du chauffeur, autonomie qui représentait une spécificité importante du travail, du moins sur longue distance.

Par ailleurs si des entreprises moyennes et surtout les grandes disent avoir procédé à des investissements immobiliers à proximité du réseau autoroutier, ce que ne peuvent pas faire les entreprises artisanales, on peut se poser la question de savoir si l'autoroute en est le véritable motif et si cela correspond à un effet structurant de l'autoroute. Nous aborderons cette question dans le chapitre suivant dans la mesure où celle-ci met en cause les chargeurs qu'il s'agisse d'industriels ou de distributeurs.

Enfin la conception d'une autoroute à péage s'est traduite par une certaine structure des échangeurs espacés les uns des autres et localisés à proximité des centres existants émetteurs ou récepteurs de flux de voyageurs. Le système de péage qui concerne toute l'autoroute sauf les tronçons qui pénètrent les aires métropolitaines de Lyon et Marseille n'a fait que renforcer le rôle de l'autoroute comme infrastructure spécialisée dans le trafic de transit et la desserte de ces métropoles. Détournant de ce fait une partie du trafic des routes nationales préexistantes, elle a permis que le trafic régional (moins de 150 km) s'écoule dans de meilleures conditions que par le passé sur les routes nationales sans que pour autant ce trafic ne bénéficie des avantages que peut offrir une autoroute. D'autant que certains travaux d'aménagements des routes nationales n'ont pas été poursuivis faute de crédit et vraisemblablement pour ne pas concurrencer l'autoroute qui se doit d'être rentable. On ne s'étonnera donc pas que le trafic des poids lourds sur des distances inférieures à 150 km n'emprunte pas ou peu l'autoroute à péage puisque cette dernière n'a pas été conçue pour lui principalement.

Tout cela concourt à renforcer les atouts des métropoles qui paraissent compromis par une certaine asphyxie, la circulation à la périphérie et entre elles y devenant difficile, voire impossible. Par là même on leur permettait de s'agrandir à nouveau sans se préoccuper de savoir si cela se ferait au profit, au détriment ou à l'indifférence des autres communes.

## CHAPITRE II

### EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE ET STRUCTURE DE L'EMPLOI DANS LES UNITES URBAINES SITUEES SUR L'AXE LYON - MARSEILLE

#### 2.1 - INTRODUCTION

En élargissant la zone d'étude et en y incluant deux métropoles notre souci est de voir si l'autoroute a des effets structurants dans l'espace qu'elle traverse ou si, au contraire, elle ne fait que répondre à un besoin des transformations socio-économiques du moment.

Nous avons vu que dans l'espace rural traversé par une autoroute les modifications du marché du travail ou de la terre étaient liées à d'autres facteurs : celui d'une nouvelle division du travail et de l'espace au service d'un procès de production reposant en particulier sur la disponibilité d'une main-d'oeuvre non qualifiée d'origine rurale (cf. Yonne). L'autoroute n'a pas été un facteur déterminant : les conclusions auxquelles nous avons abouti ont montré que l'Yonne ne s'est pas distinguée des autres régions rurales situées à une distance similaire de la région parisienne qu'elles soient ou non traversées par une autoroute. De même, les transformations dans la Drôme et l'Ardèche ne se sont pas déroulées de la même manière que dans les régions proches de la Région Parisienne bien qu'elles aient bénéficié des mêmes disponibilités en main-d'oeuvre rurale et d'une autoroute.

En élargissant le champ d'investigation à l'ensemble d'un axe qui relie deux métropoles il s'agit donc de voir si certains effets structurants ne se sont pas limités à une zone relativement proche de ces grandes agglomérations. Dans ce cas quelles sont ces transformations ? S'agit-il d'une transformation des procès de production dans une zone assez proche de Lyon et Marseille qui s'arrête à une certaine distance de ces métropoles ? L'autoroute y joue-t-elle un rôle ? Doit-on s'attendre à une neutralisation de l'espace et à des transformations tout le long de l'axe ? S'agit-il d'une extension de l'aire d'influence de ces métropoles ? Jusqu'où ? Y a-t-il dans ce cas transformation, mutation du marché du travail, du capital, de la terre ? Quel rôle y joue l'autoroute ?

Ces transformations, s'il y en a, doivent se retrouver dans les modifications du marché du travail. Pour les mettre en lumière, on peut chercher dans deux directions qui se rejoignent. L'une concerne l'offre d'emploi c'est-à-dire les entreprises, leur stratégie d'implantation, de développement, de localisation, l'autre concerne les transformations de la demande, nouvelles formes d'habitat, de localisation, de déplacement entre le lieu de domicile et le lieu de travail. Sachant que dans les deux cas des transformations se font jour en particulier autour des deux pôles de Marseille et de Lyon tant dans de nouvelles formes d'urbanisme et de déplacement de la main-d'oeuvre que dans la politique d'implantation d'entreprises, il s'agit de préciser quel est le rôle de l'autoroute dans ces changements.

Ces deux axes d'étude nous les reprendrons donc dans deux chapitres distincts, l'un concernant le rôle de l'autoroute dans les transformations technologiques des secteurs industriel et tertiaire, l'autre le rôle de l'autoroute dans la transformation de l'urbanisme et de l'habitat, ces deux axes se recoupant au niveau de l'emploi et des transformations du marché du travail.

La zone d'étude est trop vaste pour analyser dans le détail l'ensemble des transformations qui ont marqué tant l'agglomération marseillaise que l'agglomération lyonnaise et la région intermédiaire. Aussi avons nous cherché tout d'abord à mieux définir notre champ à partir d'une analyse de l'évolution de la démographie et de la structure de l'emploi, seules données statistiques qui sont assez facilement disponibles et à partir desquelles plusieurs études ont déjà été menées, pour ensuite préciser certains phénomènes importants en étudiant plus particulièrement certaines agglomérations ou certaines activités économiques.

## 2.2 - CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE 1962-1975

### 2.2.1 - Le choix d'un indicateur

L'objet de cette première partie n'est pas de déceler à travers ces deux indicateurs un rapport de cause à effet entre l'autoroute et la croissance urbaine de certaines agglomérations, mais de cadrer le champ de l'étude et les différentes communes qui se trouvent sur l'axe par rapport aux phénomènes qui ont marqué cette zone.

En effet l'étude entreprise par l'OREAM sur "les villes moyennes de Rhône-Alpes" qui s'est déroulée au cours du VIème Plan, a fait l'objet d'une publication en 11 volumes dont le dernier retrace l'évolution 1962-1975 des villes moyennes. Le premier chapitre de ce dernier volume qui s'intitule "essai de synthèse" traite de l'évolution démographique 1954-1975 de ces villes tandis que le second chapitre analyse l'évolution industrielle de ces mêmes agglomérations entre 1962 et 1975. Ainsi les auteurs du rapport constatent que le phénomène "de polarisation qui a profondément marqué depuis 10 ans l'armature urbaine dite "intermédiaire" s'accompagne "de divers types de restructurations observés en fonction des différentes strates industrielles".

Le principal indicateur démographique utilisé dans cette étude est le taux de croissance démographique annuel des villes et sa variation selon les périodes intercensitaires. Nous avons repris cet indicateur en l'appliquant aux différentes unités urbaines (U.U.) (1) situées le long de l'axe dont on trouve la liste en annexe II.

---

(1) Unité Urbaine : définition de l'INSEE : "une ou plusieurs communes sur le territoire desquelles se trouve un ensemble d'habitations qui présentent entre elles une continuité et comportent au moins 2 000 hab.". A ces unités urbaines nous avons ajouté 6 communes de moins de 5 000 habitants qui ne sont pas classées dans les U.U.

## 2.22 - Evolution d'ensemble

De 1968 à 1975, le taux de croissance des villes considérées est proche du taux national (ensemble des U.U.) : 1,1 % (1), alors qu'il était nettement supérieur (+ 2,6 % par an au lieu de + 1,8 %) entre 1962 et 1968. Comme on peut le voir dans le tableau n°10 suivant, entre 1962 et 1968 cet écart était particulièrement fort pour les unités urbaines de moins de 5.000 habitants (+ 2,4 % au lieu de + 1,2 % au niveau national), pour les U.U. de 5.000 à 9.999 habitants (+ 4,1 % au lieu de + 1,4 %) et pour les villes de 100.000 à 199.999 habitants (+ 3,7 % au lieu de + 2,3 %).

En revanche pendant la période 1968-1975, les U.U. de 5.000 à 9.999 habitants situées sur l'axe ne croissent plus alors qu'au niveau national. Elles ont un taux de croissance annuel moyen de + 1,1 % par an, tandis que les U.U. de 100.000 à 199.999 habitants (Valence, Avignon, Aix-en-Provence) continuent à croître plus vite (+ 2,1 % par an) que la moyenne nationale de ce type d'U.U. (+ 1,6 %). Il est vrai que sur l'axe Lyon-Marseille il n'existe pas d'U.U. de 50.000 à 99.999 habitants dont la croissance au niveau national a été la plus rapide (+ 2,0 %) durant la dernière période intercensitaire, or les trois villes (Valence, Avignon et Aix-en-Provence) sont très proches de cette strate surtout cette dernière dont le taux de croissance est le plus élevé + 3,14 % par an entre 1968 et 1975 alors que les deux autres sont proches ou en deçà de la moyenne nationale (Valence + 1,8 %, Avignon + 1,64 %).

Si donc pendant la période intercensitaire (1962-1968) le taux de croissance des U.U. situées sur l'axe Lyon-Marseille était très nettement supérieur à la moyenne nationale, au contraire au cours de la période suivante (1968-1975) on a pu observer une inversion de la tendance puisque la très grande majorité des U.U. localisées sur l'axe Lyon-Marseille a connu un taux de croissance démographique inférieur à la moyenne nationale pour les types d'U.U. correspondantes.

Le fort taux de croissance entre 1962-1968, peut s'expliquer en grande partie par l'influence des rapatriés d'Algérie qui se sont surtout installés dans le Sud-Est de la France, par le fort mouvement d'émigration rurale qui n'est pas spécifique à ces régions et par certaines opérations volontaristes comme Pierrelatte qui ont entraîné un fort courant d'immigrants dans la région concernée. Par contre, la chute du taux de croissance

---

(1) Le taux de variation (r) des groupements d'unités urbaines mentionnés ici sont calculés de la manière suivante :

$$1962-1968 \quad (1 + r)^6 = \frac{\text{pop. } 68}{\text{pop. } 62}$$

$$1968-1975 \quad (1 + r)^7 = \frac{\text{pop. } 75}{\text{pop. } 68}$$

L'INSEE ayant utilisé un exposant plus précis (5,985 au lieu de 6 entre 1962 et 1968 et 6,975 au lieu de 7 de 1968 à 1975) de faibles écarts sont apparus.



Tableau n° 10

EVOLUTION DE LA POPULATION MUNICIPALE DES U.U.<sup>(\*)</sup> SITUÉES SUR L'AXE  
LYON-MARSEILLE PAR CLASSE DE TAILLE ; COMPARAISON AVEC LES DONNÉES FRANCE ENTIÈRE

U.U. classées par tranche de taille selon leur population municipale en 1975	Population municipale des U.U. de l'axe Lyon-Marseille			Taux de croissance annuel des U.U. de l'axe Lyon-Marseille		Taux de croissance annuel des U.U. (France entière)	
	1975	1968	1962	75-68	68-62	75-68	68-62
(A) 2.000 à 4.999	75.060	67.666	58.692	+ 1,5	+ 2,4	+ 1,2	+ 1,2
(B) 5.000 à 9.999	60.300	60.579	47.764	0	+ 4,1	+ 1,1	+ 1,4
(C) 10.000 à 19.999	80.633	74.476	63.468	+ 1,1	+ 2,7	+ 1,3	+ 2,0
(D) 20.000 à 49.999	340.050	310.399	263.666	+ 1,3	+ 2,8	+ 1,3	+ 2,0
(E) 50.000 à 99.999	-	-	-	-	-	+ 2,0	+ 2,7
(F) 100.000 à 199.999	373.591	322.896	259.222	+ 2,1	+ 3,7	+ 1,6	+ 2,3
(G) 200.000 à 999.999	-	-	-	-	-	+ 1,2	+ 2,1
L + M (Lyon + Marseille)	2.228.533	2.083.603	1.813.059	+ 1,0	+ 2,3	+ 1,0	+ 2,3
Paris	-	-	-	-	-	+ 0,5	+ 1,3
Total	3.158.167	2.919.619	2.505.871	+ 1,1	+ 2,6	+ 1,1	+ 1,8

(\*) U.U. : Unités urbaines

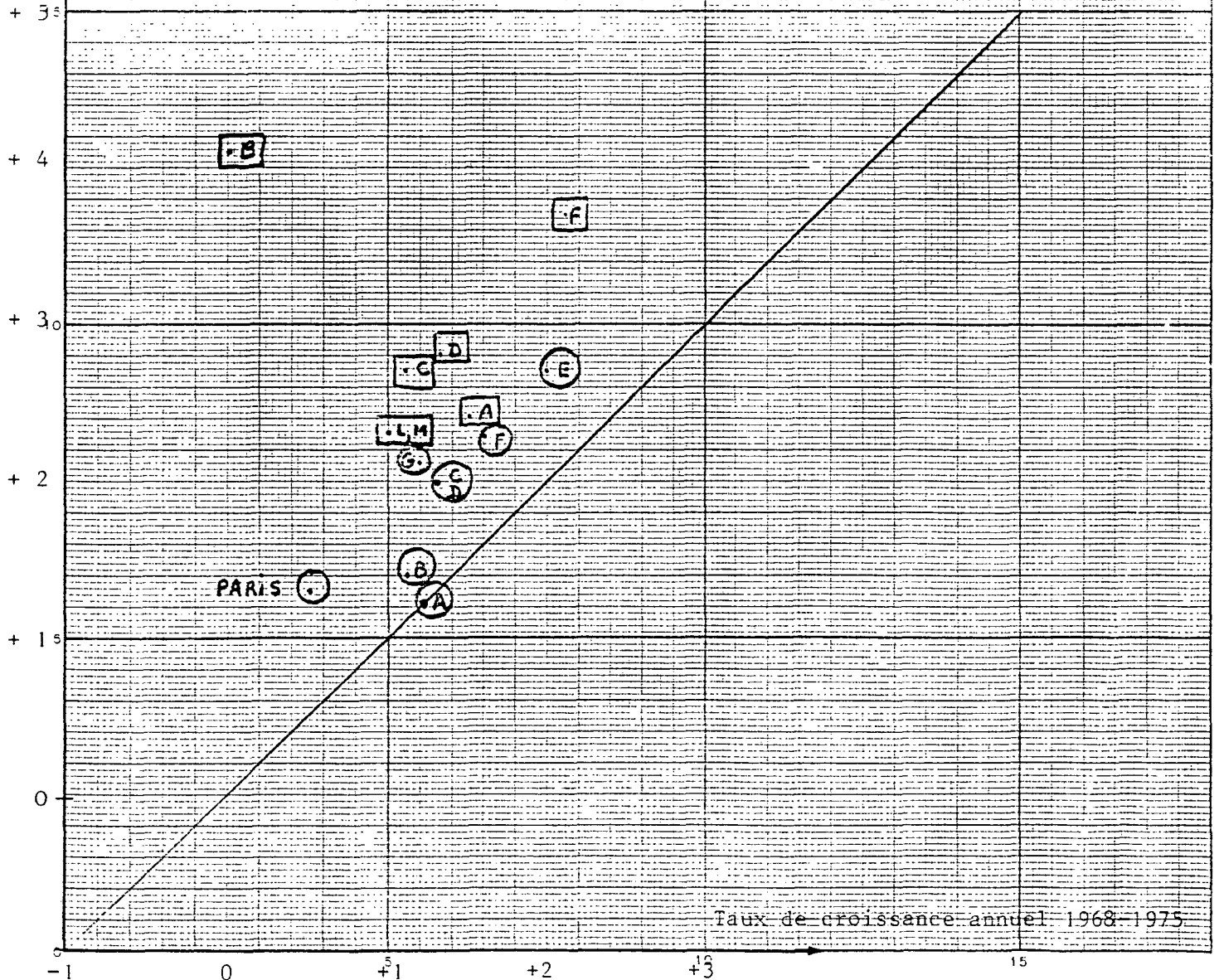
Source : RGP 1975 : Villes et agglomérations urbaines INSEE

GRAPHIQUE II - Evolution de la population municipale des Unités Urbaines situées sur l'axe Lyon-Marseille par classe de taille, comparaison avec les données France entière

- A = U.U. 5.000 habitants
- B = U.U. 5.000 à 9.999 hab.
- C = U.U. 10.000 à 19.999 hab.
- D = U.U. 20.000 à 49.999 hab.
- E = U.U. 50.000 à 99.999 hab.
- F = U.U. 100.000 à 199.999 hab.
- G = U.U. 200.000 à 999.999 hab.
- Lyon ou Marseille = U.U. 1.000.000 à 1.200.000 hab.
- Paris = U.U. 8.500.000 hab.

Taux de croissance annuel 1962-1968

- Moyenne des U.U. France entière
- Moyenne des U.U. de l'axe Lyon-Marseille



Taux de croissance annuel 1968-1975

durant la période 1968-1975 par rapport à la moyenne nationale pour certaines classes de taille d'unités urbaines ne peut être expliquée par des phénomènes régionaux ou nationaux puisque l'on observe une différenciation assez marquée selon les unités urbaines et leur localisation sur l'axe. Il convient donc d'analyser plus en détail cet indicateur démographique en fonction du contexte régional.

Le graphique n° 11 représente les taux de croissance des divers types d'U.U. au cours des 2 périodes intercensitaires (1962-1968 en ordonnées, 1968-1975 en abscisses).

### 2.23 - Comparaison des taux de croissance selon la localisation des unités urbaines sur l'axe Lyon-Marseille

Nous avons reporté sur le graphe suivant (graphique n°12) les 52 U.U. de l'axe. En abscisse on trouve le taux de croissance annuel pendant la période 1968-1975 et en ordonnées celui de la période 1962-1968 (1).

Nous avons regroupé un certain nombre d'U.U. entre elles.

1. On constate ainsi que les agglomérations de Lyon et de Marseille sont très proches l'une de l'autre tout comme les agglomérations de Valence et d'Avignon. Ces dernières voient leur taux de croissance se rapprocher de celui des 2 métropoles puisque l'écart passe de + 1 % en 1962-1968 à + 0,7 % entre 1968-1975.

2. Les U.U. qui se situent dans l'aire d'influence de l'usine atomique de Pierrelatte ont vu leur population municipale stagner ou même diminuer entre 1968 et 1975 alors qu'elle avait crû très rapidement pendant la période précédente. On retrouve donc toutes ces U.U. très proches de l'axe de ordonnées, plus elles sont élevées plus elles sont proches de l'usine atomique.

3. Les Unités Urbaines de 20.000 à 49.999 habitants (Rousillon, Annonay, Romans, Montélimar et Orange) qui sont relativement éloignées des deux métropoles d'une part et de Valence ou d'Avignon, d'autre part, ont toutes le même type de croissance entre 1968 et 1975 entre + 0,4 % et 0,8 % par an. Cette croissance est particulièrement faible surtout si on la compare à celle de la période précédente qui était proche de celle des grandes agglomérations de l'axe (entre + 2 % et + 3,6 % par an).

4. D'une façon générale les U.U. qui se trouvent dans la zone d'influence de l'agglomération de Marseille le long de l'autoroute A 7, et ceci jusqu'à Senas, ont connu une croissance relativement forte entre 1968 et 1975 (2). Les communes qui comptent entre 2 000 et 5 000 habitants en 1975 ont toutes eu une croissance plus rapide entre 1968-1975 qu'au cours de la période précédente. On notera aussi que le taux de croissance entre 1968-1975 est d'autant plus élevé que ces U.U. sont plus proches de l'agglomération marseillaise.

---

(1) Les codes utilisés pour désigner les U.U. sont explicités dans l'annexe II.

(2) Il en va de même pour Saint-Symphorien d'Ozon et Givors qui sont proches de l'agglomération de Lyon.

5. Quant aux unités urbaines qui sont localisées à moins de 20 km de Valence ou d'Avignon, elles ont presque toutes (à l'exception de l'Isles s/Sorgues et de Le Thor) un taux de croissance entre 1968 et 1975 plus faible ou égal à celui de la période précédente. Dans tous les cas le taux de croissance des U.U. est inférieur à + 3 % par an sur la période 1968-1975 ; l'accroissement moyen pour toutes ces U.U. étant de + 1,27 % par an sur cette même période, il est toujours sensiblement inférieur à ceux de Valence et d'Avignon pendant la même période (+ 1,81 % par an et + 1,64 % par an). L'écart entre le taux de croissance des deux grandes agglomérations intermédiaires et le taux moyen de croissance des petites villes qui sont proches d'elles a pourtant diminué entre les deux périodes intercensitaires puisque pendant la période 1962-1968 Valence et Avignon croissaient au rythme annuel de 3,3 % par an en moyenne, tandis que les villes proches d'elles avaient un taux de croissance moyen de 1,96 % par an.

#### 2.24 - Conclusions de l'analyse de la croissance démographique des Unités Urbaines localisées sur l'axe

Durant la période intercensitaire précédant la mise en service de l'axe autoroutier Lyon-Marseille, la croissance démographique des unités urbaines localisées le long de l'axe a été beaucoup plus rapide que la moyenne nationale et ceci quelle que soit la classe de taille des unités urbaines. Il ne semble pas que le projet de création de cette infrastructure y soit pour quelque chose et qu'il y ait eu la moindre anticipation de la part des investisseurs. Les causes réelles de ce fort taux de croissance au cours de la période 1962-1968 sont au moins au nombre de trois :

- le fort mouvement d'émigration rurale vers les villes moyennes pendant cette période (restructuration de l'agriculture)
- les grands travaux d'infrastructure (chantiers autoroutiers, aménagements du Rhône, construction et mise en service de l'usine atomique de Pierrelatte),
- l'accueil des rapatriés d'Algérie.

La baisse très sensible du taux moyen de croissance démographique des unités urbaines au cours de la période 1968-1975 et surtout la différenciation que l'on observe selon la localisation de ces agglomérations le long de l'axe autoroutier laisse par contre présager que la mise en service de l'autoroute a pu jouer un certain rôle au cours de cette période.

En effet les causes qui expliquent en grande partie la forte croissance démographique (1962-1968) ont disparu au cours de la période suivante. En masse l'émigration, si elle ne s'est pas ralenti en valeur relative, représente un volume beaucoup moins important. Les grands travaux d'infrastructure sont terminés à la fin des années 1960. Le CEA a même commencé à réduire sensiblement le nombre de postes de travail liés au fonctionnement de l'usine.

En revanche, au cours de cette période, l'opération de FOS est en chantier et attire des flux importants de main-d'oeuvre.

On observe ainsi un renversement de tendance très marqué tant pour les unités urbaines dans la zone d'attraction de Pierrelatte qui passent de taux de croissance très élevés (1962-1968) à des taux très faibles ou même négatifs, tandis que dans la zone d'influence de Marseille-Fos on assiste au phénomène inverse.

Ainsi si l'on prend l'exemple des trois agglomérations qui comptent de 100.000 à 160.000 habitants en 1975 on constate que Valence et Avignon ont toutes deux des taux de croissance très proches l'une de l'autre et relativement faibles par rapport à la période précédente. Par contre Aix-en-Provence même si sa croissance s'est très sensiblement ralentie, subit la double influence de l'extension de l'agglomération marseillaise et du développement de Fos, le réseau d'infrastructures autoroutières et de voies rapides n'étant certainement pas étranger à ce phénomène.

On constate aussi que le taux de croissance des plus grandes agglomérations de Lyon et de Marseille a fléchi relativement moins vite que ceux de Valence et d'Avignon. On peut donc se poser la question de savoir si la mise en service du réseau d'infrastructure autoroutière n'a pas permis à ces deux pôles de poursuivre la croissance à un rythme relativement plus faible mais cependant très important en valeur absolue alors que les agglomérations intermédiaires que sont Valence et Avignon tout comme les unités urbaines qui les entourent voient leurs perspectives d'avenir contrariées par ce développement des deux pôles.

Quant aux cinq unités urbaines de 20.000 à 50.000 habitants en 1975, qui sont sur l'axe mais éloignées des grandes agglomérations, leur croissance est pratiquement bloquée depuis 1968. Par rapport à la moyenne nationale pour ce même type d'unités urbaines, leur taux de croissance annuel est moitié moins fort (entre 1968-1975) alors qu'il était toujours plus élevé au cours de la période précédente. Là encore l'amélioration des conditions de transport ne leur a-t-elle pas fait perdre leur fonction régionale, tout en ne leur apportant aucun avantage nouveau qui aurait permis à ces agglomérations moyennes de faire face aux changements structurels (diminution de la population rurale avoisinante, dépérissement du tissu industriel ancien) ?

2.3 - EVOLUTION ENTRE 1970 et 1975 DE LA STRUCTURE DES EMPLOIS DANS VINGT ET UNE VILLES LOCALISEES SUR L'AXE LYON-MARSEILLE

2.31 - Fiabilité de l'enquête "Structure des emplois" (ESE)

L'enquête "Structure des emplois" couvre les établissements de plus de 10 salariés du secteur privé et semi-public (1). Son support est la déclaration annuelle à laquelle tout chef d'établissement de plus de 10 salariés est assujéti dans le cadre de la législation sur les emplois réservés.

L'information est donc d'autant plus fiable que la taille de l'agglomération est grande. Ainsi l'analyse que nous avons menée sur 22 agglomérations localisées sur l'axe Lyon-Marseille et dont on trouvera les principaux résultats en annexe III est sujette à caution pour les petites villes comme Salon dont on peut craindre que les effectifs salariés ne soient très sous-estimés. Il en va de même pour l'année 1970 qui nous sert de référence pour l'agglomération de Lyon où 125.000 salariés seulement ont été pris en compte dans l'enquête ; nous avons donc retenu 1972 comme année de base pour l'agglomération lyonnaise (300.215 salariés) (2).

Ces remarques préalables étant faites les résultats de l'enquête permettent cependant de cadrer relativement bien l'évolution des emplois en masse et en structure durant la première partie des années 1970, c'est-à-dire après la mise en service de l'autoroute A 7.

2.32 - Evolution de la répartition des emplois 1970-1975

a/ Les emplois dans l'industrie diminuent pratiquement partout (en valeur relative)

	<u>1970</u>		<u>1975</u>
LYON	56,3 (1972)	à	50,3 %
Villes de l'axe en Rhône-Alpes	65,4	à	60,4
MARSEILLE	39,6	à	33,5
Villes de l'axe en Provence(PCA)(3)	43,8	à	40,6
toutes villes sauf Lyon-Marseille	55,3	à	50,5

(1) Sont exclus du champ de l'enquête les établissements administratifs de l'état et des collectivités locales. Par contre sont inclus : EDF, GDF, SNCF, CEA...

(2) en s'aidant des résultats publiés dans Point d'appui n° 2 de Février 1974 : "Structure des emplois en 1972 : disparités entre agglomérations" MM.Audemard, R. Bettramelli, M.F. Juilliant, J.P.Verdier.

(3) PCA : Provence - Côte d'Azur.

Cependant on observe des différences assez marquées selon les régions.

Ainsi dans Rhône-Alpes dont le niveau d'industrialisation est nettement plus élevé (plus de 50 % des emplois), les effectifs employés dans l'industrie reculent toujours en valeur relative, parfois en valeur absolue. La baisse est forte surtout dans l'agglomération lyonnaise qui perd près de 8.000 emplois industriels en 3 ans et à Givors qui perd 30 % de ses effectifs (1000 emplois industriels) en 5 ans .

Sauf pour le cas particulier de La Ciotat (chantiers navals) le niveau d'industrialisation de PCA est nettement plus faible, ce qui peut expliquer la poursuite de la croissance des effectifs dans certaines agglomérations (Beaucaire, Avignon, Salon). Ainsi les villes de l'axe (1) bénéficient de 8.100 emplois nouveaux soit : 5.600 pour PCA (2) et 2.500 pour Rhône-Alpes.

Dans les agglomérations des deux régions, la mise en service de l'axe autoroutier a accompagné sans les modifier les tendances lourdes signalées dans d'autres études :

- difficultés industrielles dans les villes du Rhône Moyen,
- poursuite des implantations nouvelles dans les agglomérations du Bas-Rhône qui tend à rattraper un peu son retard et qui bénéficie de la restructuration de la ville de Marseille.

b/ La croissance des emplois dans le secteur tertiaire est également sensible partout.

On n'observe aucune baisse en valeur absolue. Quant aux chiffres en valeur relative, ils sont complémentaires de l'évolution des emplois dans l'industrie et dans le B.T.P.

On remarque une différenciation régionale marquée entre les agglomérations de Rhône-Alpes (autres que Lyon) dont la part des emplois du secteur tertiaire passe de 21,8 % en 1970 à 28,0 % en 1975 et celles de la région Provence Côte d'Azur (autres que Marseille) dont la part des emplois du secteur tertiaire passe de 33,0 % à 40,9 %.

Il en va de même pour les deux métropoles qui étaient déjà fortement dotées en emplois dans le secteur tertiaire : Lyon passe de 30,9 % en 1972 à 38,0 % en 1975 tandis que Marseille passe de 43,8 % en 1970 à 50,4 % en 1975.

---

(1) A l'exception de Lyon et de Marseille

(2) En ce qui concerne cette croissance très élevée pour PCA on peut estimer que les décentralisations depuis Marseille (qui a perdu 1.500 emplois industriels) ont joué un rôle important. Par ailleurs le taux de couverture de l'enquête ESE a aussi pu être amélioré entre 1970 et 1975.

On peut noter que le caractère tertiaire des agglomérations de PCA localisées sur l'axe a tendance à s'accroître plus fortement que dans le cas des agglomérations localisées dans Rhône-Alpes. Ceci accentue la différence qui existait en 1970.

Par ailleurs on constate que le taux d'emploi tertiaire croît avec la taille des agglomérations ce qui est conforme aux observations sur la France entière. Ainsi Lyon et Marseille ont des taux d'emploi tertiaire élevés, mais c'est aussi le cas de Valence, Avignon et Aix-en-Provence.

On notera aussi le taux élevé d'emplois tertiaires de Givors et de Martigues qui sont également des villes industrielles. Leur proximité des métropoles, Lyon pour Givors et Marseille pour Martigues, explique vraisemblablement ce taux important d'emplois tertiaires en 1975 mais surtout la croissance relative très rapide au cours de la période étudiée.

D'une façon générale la croissance rapide en valeur relative des emplois tertiaires s'est faite aux dépens de l'évolution des effectifs employés dans le secondaire, mais aussi, en ce qui concerne plusieurs petites villes aux dépens du secteur primaire ou du B.T.P.

En valeur absolue l'emploi tertiaire dans les agglomérations de l'axe (Marseille et Lyon non comprises) a crû de 20.300 dont 63 % pour les agglomérations localisées dans PCA et seulement 37 % pour celles localisées dans Rhône-Alpes. On retrouve donc le même phénomène de répartition régionale que pour les emplois industriels. Ces données en valeur absolue sont cependant à traiter avec précaution puisque la représentativité de l'enquête s'est probablement améliorée entre 1970 et 1975.

#### c/L'évolution du secteur transport

Dans l'optique de la recherche, il était intéressant de connaître le mouvement dans ce secteur. Il convient toutefois de rappeler que l'ESE (\*) ne couvre pas les entreprises de moins de 10 salariés, ce qui exclut beaucoup de petites sociétés de transport routier qui constituent une part prépondérante de cette activité. Cela conduit à raisonner sur des chiffres partiels qui concernent uniquement le secteur concentré des transports.

Les agglomérations de Lyon et de Marseille se trouvent dans une situation particulière puisque l'emploi dans ce secteur d'activité passe pour :

. LYON : de 3,6 % en 1972 à 3,8 % en 1975

. MARSEILLE : de 7,5 % en 1970 à 8,2 % en 1975 (présence du Port)

Ailleurs, le pourcentage des emplois dans ce secteur d'activité passe de 3,4 % en moyenne (1970) à 3,6 % (1975) des emplois, ce qui ne permet pas de faire état d'une progression significative.

---

(\*) ESE : Enquêtes structure des emplois (INSEE, Ministère du Travail)



Six agglomérations avaient une activité de transport supérieure à la moyenne en 1970. Leur évolution entre 1970 et 1975 est la suivante :

. Villefranche	5,3 à 4,1 %
. Aubenas	4,4 à 4,1 %
. Cavailon	8,2 à 11,3 %
. Avignon	4,5 à 5,2 %
. Miramas	5,6 à 6,1 %
. Carpentras	4,7 à 6,2 %

Les deux villes appartenant à la région Rhône-Alpes ne paraissent pas avoir bénéficié d'un gain d'activité dans ce secteur : les effectifs décroissent, ou au mieux stagnent, en valeur absolue et perdent du terrain en valeur relative. Le repli est particulièrement net à Villefranche (perte de 50 emplois). Le mouvement est conforme à la situation des agglomérations de la région (Lyon excepté) où le taux d'actifs employés dans les transports passe de 3,5 % à 3,3 % de 1970 à 1975.

Au contraire, on assiste à une nette progression dans la région PCA : plus de 1200 emplois apparaissent, faisant passer le taux de 3,2 à 4,0 %, avec une progression particulièrement sensible de Cavailon (+ 3,1 %) et de Carpentras (+ 1,5 %) où ces taux étaient déjà élevés. Il est difficile de se prononcer avec certitude : le transport de produits périssables (fruits et légumes du Comtat) est particulièrement important au départ de ces deux villes, et peut avoir été stimulé par l'ouverture de l'autoroute (l'effet de régularité et de rapidité du transport lié à l'autoroute étant très sensible dans ce secteur) (1). Mais on peut y voir aussi l'effet statistique du mouvement de concentration dans le transport routier, faisant passer une partie des emplois existant dans la catégorie des plus de 10 salariés (et donc dans le champ de l'enquête ESE dont ils étaient auparavant exclus) : le mouvement de concentration lui-même dont on voit mal les effets ailleurs étant lui aussi en rapport avec l'ouverture de l'autoroute. Quoi qu'il en soit les agglomérations PCA connaissent une nette progression de leur fonction transports.

### 2.33 - Essai d'appréciation du niveau d'autonomie des agglomérations

Dans l'hypothèse d'une accentuation des phénomènes de polarisation autour des grandes agglomérations (facilitée par la constitution du réseau autoroutier), il est intéressant d'avoir une idée de la marge d'autonomie conservée par les petites agglomérations dans la direction de leurs entreprises industrielles ou commerciales. Pour cela nous avons tenté d'interpréter les résultats provenant de deux indicateurs :

- le taux d'encadrement supérieur par rapport à la totalité des emplois,
- la proportion d'employés dans les services des entreprises industrielles.

---

(1) Cf. chapitre 1, paragraphe 1.2.3.

a/ Evolution du taux d'encadrement supérieur

Il s'agit de comparer le nombre de cadres supérieurs, d'ingénieurs et de cadres techniques de la production ou des services par rapport à l'emploi total.

On constate que pour les deux métropoles le taux d'encadrement est nettement plus élevé que pour les autres agglomérations en 1970 et qu'il continue à croître relativement plus vite que pour les autres agglomérations entre 1970 et 1975.

En 1970, Marseille avait un taux d'encadrement supérieur de 7,8 % qui est passé à 8,8 % en 1975, quant à Lyon en 1972 ce taux était de 7,3 % et il atteint 8,0 % en 1975.

En ce qui concerne les trois autres grandes agglomérations le taux d'encadrement supérieur reste élevé, mais il croît relativement moins vite sauf pour Avignon :

	<u>1970</u>	<u>1975</u>	<u>en 5 ans</u>
Valence	6,0 %	6,6 %	+ 0,6
Avignon	5,9 %	7,0 %	+ 1,1
Aix-en-Provence	6,6 %	6,9 %	+ 0,3

Pour les agglomérations plus petites, le taux d'encadrement supérieur en 1970 varie entre (1) 3,0 % (Annonay) et 5,8 % (Miramas), la moyenne étant de 4,4 %.

En 1975 il varie entre 3,3 % (La Ciotat) et 6,4 % (Vienne, Montélimar, Miramas), la moyenne étant de 5,2 %.

La part de l'encadrement supérieur a donc augmenté de + 0,8 en moyenne dans ces villes moyennes. Parmi celles-ci les deux villes au sud de Lyon : Givors (+ 1,4 ) et Vienne (+ 1,8 ) ont vu croître leur taux d'encadrement à un rythme nettement plus rapide que la moyenne. Cette croissance accélérée des taux d'encadrement supérieur dans la structure des emplois des deux villes moyennes situées à moins de 30 km au sud de l'agglomération lyonnaise est à rapprocher des conclusions de l'étude OREAM sur les villes moyennes de la Région Rhône-Alpes. En effet les auteurs de cette étude constatent que depuis la fin des années 1960 les restructurations industrielles ont surtout bénéficié aux villes moyennes très proches des grandes métropoles. Nous étudierons donc avec attention dans les chapitres suivants dans quelle mesure l'autoroute a pu participer à cette restructuration et à la transformation de "l'armature urbaine" de la région.

---

(1) Si l'on exclut Salon pour laquelle les résultats de l'ESE ne sont pas fiables.

b/ Evolution de la part des emplois de service dans les industries

Les auteurs de l'étude "Structure des emplois" en région Rhône-Alpes en 1972 (1) voyaient dans le fort pourcentage des emplois de service dans le secteur industriel (2) une "présomption de l'existence de sièges sociaux opérationnels pourvus d'un état major et du personnel qui s'y rattache". Nous avons donc reporté sur le graphe suivant les agglomérations avec en abscisse la part de l'encadrement supérieur définie précédemment et en ordonnées la part des emplois de service dans les industries (voir graphique n° 13).

Cette représentation de la situation en 1975 montre que les deux métropoles se dégagent très nettement de l'ensemble des agglomérations selon les deux critères.

Inversement les villes de tradition industrielle (Annonay, La Ciotat, Beaucaire, Romans) ont non seulement un faible taux d'encadrement supérieur mais aussi une faible part d'emplois de service dans les industries.

Trois villes (Cavaillon, Salon et Martigues) qui ont très peu d'emplois industriels bénéficient d'un très fort taux d'emplois de service dans l'industrie, mais comme il s'agit d'effectifs faibles, l'incertitude statistique est très grande.

En ce qui concerne les agglomérations de plus de 100.000 habitants, elles se situent à mi-chemin entre les métropoles et les villes moyennes de tradition industrielle. On trouve à côté d'elles les villes moyennes (Givors, Villefranche, Vienne, Miramas) assez proches des grandes métropoles.

Si l'on observe simultanément l'évolution relative du taux d'emplois de service dans l'industrie et celle du taux d'encadrement supérieur, on constate une assez grande dispersion des agglomérations (voir graphique n° 14).

En effet comme le montre le graphique, ce ne sont en général pas les mêmes agglomérations qui ont vu croître relativement vite le taux d'encadrement supérieur (Lyon, Marseille, Givors, Vienne, Avignon, Montélimar) d'une part et le taux d'emplois de service dans l'industrie (Aix-en-Provence, Cavaillon, Givors, Martigues, Orange), d'autre part.

Si l'on a pu tenter d'expliquer la croissance du taux d'encadrement supérieur il paraît beaucoup plus difficile de proposer une explication cohérente à l'évolution entre 1970 et 1975 du taux d'emplois de service dans l'industrie.

---

(1) op. cité

(2) emplois n° 2,4,8,9,10 des activités 1,2,3,4 par rapport à l'effectif total employé dans ces activités.

Martigues\* Cavaillon

47

GRAPHIQUE N° 13

PART DES EMPLOIS DE SERVICE DANS LES INDUSTRIES EN 1975

\* Marseille

25

\* Lyon

\* Salon

\* Valence  
Villefranche

20

Miramas\* Avignon  
Orange\* Aix-en-Provence  
\* Clvors

15

Carpentras\*

\* Montellimar  
\* Vienne  
Arles

Bancaleire\*

\* Aubenas

\* Romans

La Clouze\*

\* Annonay

10

5

PART DE L'ENCADREMENT SUPERIEUR/EMPLOIS-TOTAUX (1979)

5

10

15

CROISSANCE EN %  
DES SERVICES DANS  
LES INDUSTRIES 1970-1975

+10

Aix-en-Provence

Cavaillon

Civors

+6

+5

+4

Martigues

+3

Orange

+2

Aubenas

Vienne

+1

Arles

Marseille

Romans  
La Ciotat

Carpentras

Annamay

Lyon

0

Villefranch

Avignon

CROISSANCE EN %  
DU TAUX D'ENCA-

0

Valence

REMENT SUPERIEUR  
1970-1975

-2

Beaucaire

-3

Salon

-4

Montélimar

-5

Miramas

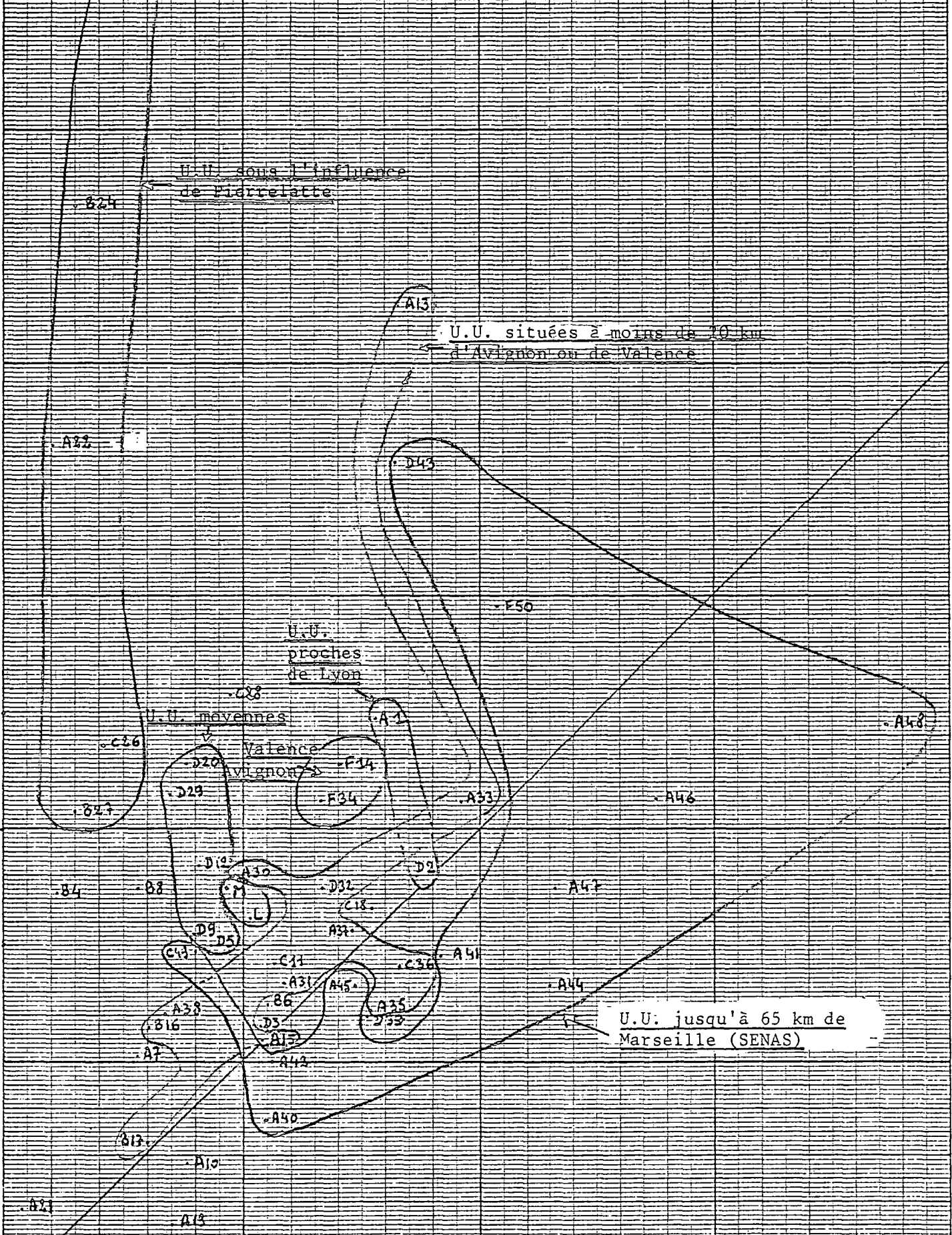
-10

(+15,41)  
(11,35) / 0,827  
A25

GRAPHIQUE 12 - Croissance des 52 Unités  
Urbaines localisées le long de l'autoroute A7

Taux de croissance  
annuel 1962-1968

+10  
+9  
+8  
+7  
+6  
+5  
+4  
+3  
+2  
+1  
0



U.U. jusqu'à 65 km de  
Marseille (SENAS)

Taux de croissance annuel  
1968-1975

-1 0 +1 +2 +3 +4 +5 +6 +7

#### 2.4. CONCLUSION

Cet aperçu de l'évolution démographique d'une part et de la structure des emplois dans les entreprises de plus de 10 salariés, d'autre part, nous permet d'aborder la partie plus qualitative de l'analyse du marché du travail.

En effet l'analyse précédente laisse supposer que l'ouverture de l'autoroute a plutôt favorisé le renforcement des deux métropoles. Cette croissance a entraîné celle des villes moyennes proches qui, vraisemblablement, sont de plus en plus intégrés dans l'aire d'emploi et de marché des 2 métropoles.

Les deux grandes agglomérations intermédiaires n'ont pas vu par contre leur croissance se poursuivre au rythme de la période 1962-1968.

On peut même considérer que la rupture (entre 1962-1969 et 1968-1975) a été très forte pour Avignon comme pour Valence. Il en va de même pour la plupart des agglomérations moyennes situées sur l'axe et qui sont trop éloignées de Lyon ou de Marseille pour avoir bénéficié de leur croissance. On retrouve là une des conclusions à laquelle a abouti l'équipe des chercheurs suisses qui constate dans l'étude (1) des effets de l'autoroute Genève-Lausanne que cette "autoroute contribue à renforcer la hiérarchie des centres à l'avantage des deux villes les plus grandes".

---

(1) Etude des effets de l'autoroute Genève-Lausanne douze ans après sa mise en service. CEAT Avril 1978 Lausanne.

