

CHAPITRE III

LES TRANSFORMATIONS TECHNOLOGIQUES DES SECTEURS INDUSTRIEL ET TERTIAIRE ET LE ROLE DE L'AUTOROUTE

3.1 - INTRODUCTION

Les conclusions du chapitre précédent montrent qu'il faut distinguer deux grandes zones qui correspondent assez bien aux deux régions de programme. Tant au niveau démographique qu'au niveau de la structure des emplois, la situation de ces deux régions avant la mise en service de l'autoroute est différente et l'évolution au cours des deux dernières décennies ne s'est pas opérée au même rythme. Parallèlement on observe des différences marquées selon la taille des agglomérations.

Pour étudier le rôle qu'a pu jouer la mise en service de l'autoroute entre Lyon et Marseille dans les transformations technologiques des secteurs industriel et tertiaire, il faut tenir compte de ces distinctions. Ainsi dans ce chapitre nous commencerons par rappeler les grandes lignes de l'évolution des principales filières industrielles au niveau des cinq départements concernés : le Rhône, la Drôme, l'Ardèche, le Vaucluse et les Bouches-du-Rhône. Ensuite nous étudierons la stratégie de développement qu'ont adoptée plusieurs groupes industriels ou tertiaires vis-à-vis de l'axe Lyon-Marseille.

3.2 - EVOLUTION INDUSTRIELLE ET TERTIAIRE SELON LES PRINCIPALES FILIERES

3.21 - Au sein de la région Rhône-Alpes : les départements du Rhône, de la Drôme et de l'Ardèche

On peut se poser la question de savoir si les départements de la vallée du Rhône ont renforcé leur position au niveau régional et dans quels secteurs ? S'agit-il de secteurs a priori bien placés pour les années à venir ? Existe-il un lien entre la croissance assez forte des forces productives d'un secteur et la décentralisation de l'appareil productif ?

Si l'on observe en premier lieu la répartition de la population active au lieu de travail et son évolution de 1962 à 1976, on remarque qu'elle est pratiquement restée stable dans l'industrie pour l'ensemble de la région Rhône-Alpes (+ 4 % en 14 ans) avec des disparités assez marquées selon les départements, tandis qu'elle s'est accrue de + 62 % dans le tertiaire (transport-commerce-services et administration).

Tableau n° 15 : Répartition de la population active, industrielle et tertiaire au lieu de travail en 1962, 1968, 1976 selon les différents départements de la région Rhône-Alpes

Départements	1962		1968		1976	
	Industr.	Tertiaire	Industr.	Tertiaire	Industr.	Tertiaire
Ain	5,1	7,2	5,9	7,0	7,3	6,6
Ardèche	3,9	4,5	4,1	4,2	3,7	3,6
Drôme	5,6	7,1	6,4	7,3	6,3	6,9
Isère	17,7	14,8	18,0	16,2	18,2	17,0
Loire	21,4	14,5	20,1	13,6	19,1	12,5
Rhône	35,6	36,5	33,7	35,9	31,5	37,4
Savoie	4,4	6,9	4,4	7,2	4,8	7,0
Haute-Savoie	6,3	8,6	7,5	8,7	9,2	9,1
Rhône-Alpes Effect. Salariés	662.200	620.400	667.300	753.300	691.300	1.005.200

Au niveau industriel deux départements augmentent leur part relative tout au long de la période, il s'agit de la Haute-Savoie et de l'Ain ; deux départements (l'Isère et la Savoie) améliorent très légèrement leur position au sein de l'espace régional.

Quant à la Drôme, après un renforcement de ses effectifs industriels entre 1962 et 1968 par rapport au reste de la région, elle ne parvient pas à maintenir sa position depuis lors et perd donc de son importance relative sur ce plan. Pour l'Ardèche, la diminution des emplois après 1968 est plus forte que la légère croissance observée entre 1962 et 1968.

Les deux départements les plus industrialisés en 1962 (le Rhône et la Loire) qui totalisent 57 % des effectifs salariés à cette date ont régulièrement perdu de leur poids dans l'ensemble régional au même rythme et ne représentent plus en 1976 que 50 % des effectifs régionaux.

On assiste donc au cours de cette période à un redéploiement industriel au profit du Nord-Est de la région malgré une stagnation globale de l'emploi dans ce secteur, ce qui traduit une certaine déconcentration au niveau régional.

Pour le secteur tertiaire dont les effectifs ont crû de façon assez rapide au niveau régional on observe plutôt un phénomène de concentration surtout depuis 1968 et ceci autour des métropoles : Lyon, Genève et Grenoble. Ainsi le Rhône accroît légèrement sa part sur l'ensemble de la période et ceci malgré une croissance plus faible que la moyenne régionale entre 1962 et 1968. La reconcentration des emplois tertiaires au niveau de Lyon est donc un phénomène plutôt récent, depuis 1968, du moins pour le transport, le commerce et les services, alors que pour l'Administration, le taux de croissance a toujours été plus rapide dans le Rhône que dans le reste de la région.

Deux autres départements renforcent leur position dans l'ensemble régional, il s'agit de l'Isère dont le taux de croissance de l'emploi tertiaire particulièrement élevé entre 1962 et 1968 s'est un peu ralenti depuis et la Haute-Savoie qui renforce légèrement sa position.

La Savoie se situe dans la moyenne, son rythme de croissance fléchit cependant depuis 1968. Quant à la Drôme, sa part relative d'emplois tertiaires dans l'ensemble régional a diminué en 1976 par rapport à 1962 en raison d'un fléchissement très marqué du taux de croissance depuis 1968.

Enfin les trois autres départements : l'Ardèche, la Loire et l'Ain perdent régulièrement de leur importance relative dans ce secteur.

Pour le secteur tertiaire, les deux départements qui prédominaient déjà en 1962 : le Rhône et l'Isère, ont renforcé nettement leur part relative surtout depuis 1968 (51,3 % en 1962 et 54,4 % en 1976), alors que l'on a observé le phénomène inverse pour l'industrie.

Le secteur tertiaire qui était donc beaucoup moins concentré en 1962 que ne l'était l'industrie, tend à croître plus vite dans ces régions métropolitaines depuis cette date ce qui aboutit à une concentration des emplois tertiaires surtout autour des deux métropoles les plus dynamiques : Grenoble et Lyon. Dans la mesure où le taux annuel d'accroissement de l'emploi tertiaire évolue entre + 3 % et + 4 % par an au niveau régional alors qu'il est tout juste positif dans l'industrie, on assiste donc à un renforcement très sensible du rôle que jouent Lyon et Grenoble ainsi que la Haute-Savoie et Genève sur le marché régional du travail. Ce redressement est particulièrement net entre 1968 et 1976.

L'étude de l'OREAM sur les villes moyennes de la Région Rhône-Alpes a montré qu'entre 1968 et 1975, la restructuration industrielle s'est faite au profit des villes moyennes localisées à proximité des métropoles. Ainsi les départements de l'Ain, de l'Isère et de la Haute-Savoie ont principalement bénéficié de la déconcentration industrielle. Inversement le tertiaire a poursuivi sa concentration au sein des métropoles régionales. Au-delà de Vienne, au Sud de Lyon, la région du Rhône-Moyen a été en grande partie tenue à l'écart tant du redéploiement industriel depuis la fin des années 1960 que d'un fort taux de croissance de l'emploi tertiaire.

Si l'on étudie plus en détail les différentes filières industrielles (1) qui se sont développées depuis 1966 dans la région et qui sont, selon les études prospectives de l'OREAM, porteuses d'avenir, on constate que dans la plupart des cas cette même région du Rhône-Moyen n'a pas bénéficié des investissements susceptibles de modifier sensiblement le marché du travail à l'avenir.

Ainsi les industries mécaniques qui regroupent les effectifs salariés les plus nombreux et qui ont fourni 25 % des emplois nouveaux du secteur secondaire de la région Rhône-Alpes entre 1966 et 1976 sont sous-représentées dans la Drôme et en Ardèche. Il en va de même pour l'industrie automobile où les emplois de la Drôme dans ce secteur d'activité représentent un poids minime au niveau régional (2,9 %). L'Ardèche par contre maintient sa position grâce aux usines R.V.I. (2) à Annonay (5,6 % des effectifs régionaux en 1976).

D'autres secteurs a priori bien placés pour continuer à se développer au niveau régional au début des années 1980, comme la transformation des matières plastiques ou les industries agro-alimentaires, sont soit très peu représentés dans la Drôme et l'Ardèche, soit en déclin par rapport au reste de la région Rhône-Alpes depuis 1966.

(1) voir tableau n° 16 (p. 55)

(2) R.V.I. : Renault Véhicules Industriels.

Tableau n° 16 : Répartition des effectifs salariés en 1966 et 1976 selon les différentes filières industrielles

Principales filières	1 9 6 6				1 9 7 6			
	Effectifs Rhône-Alpes	Rhône en %	Drôme en %	Ardèche en %	Effectifs Rhône-Alpes	Rhône en %	Drôme en %	Ardèche en %
Bâtiment travaux publics	141.905	32,9	6,6	4,1	157.847	33,3	8,2	4,1
Première transformation des métaux	31.814	7,4	0,9		31.364	6,4	1,5	
Industries mécan.	139.013	32,4	4,1	1,5	165.142	28,9	4,6	1,5
Construction automobile, cycles	41.421	58,3	3,3	5,3	56.652	49,2	2,9	5,6
Constr. électrique, électronique, optique, horlogerie	59.745	41,2	4,5	0,7	84.477	35,9	7,2	1,0
Matériaux de construct., verre	18.670	20,0	8,9	8,8	20.737	21,3	10,1	7,2
Chimie, caoutchouc	45.238	46,6	12,3	0,8	49.832	51,8	8,4	1,1
Indust. agro-alim.	33.274	33,3	8,5	5,2	34.987	32,9	8,2	4,1
Textile habillement	139.442	38,9	4,2	7,7	103.017	34,1	5,0	8,2
Cuir & Chaussure	19.735	18,3	26,1	9,0	16.686	13,6	28,4	7,6
Bois Ameublement	17.234	23,2	8,5	6,2	19.262	21,0	6,9	3,0
Papier, carton	19.394	17,9	7,0	7,0	20.408	19,3	7,2	6,8
Imprimerie polygraphie	14.701	52,4	2,9	1,3	15.268	44,4	4,0	2,1
Bijouterie, Orfèvrerie, Joaillerie	4.275	46,2	9,3	9,5	4.693	51,9	11,6	11,9
Jouet, articles de sport	5.839	12,0	10,2	3,6	10.216	15,6	11,3	9,8
Matières plastiques	14.726	33,3	0,8	0,2	22.937	25,2	1,9	0,2

Source : INSEE-ASSEDIC

La Drôme par contre est bien placée dans deux secteurs d'activité dynamiques : la construction électrique et électronique (grâce au développement de l'entreprise CROUZET en particulier) d'une part et l'industrie du jouet et des articles de sport d'autre part. Il s'agit dans ces deux cas de secteurs utilisateurs de main d'oeuvre d'origine rurale. Inversement le tissu industriel drômois est relativement développé dans des secteurs qui sont a priori mal placés dans le cadre des perspectives industrielles de la région Rhône-Alpes pour 1985. Il s'agit de secteurs très concentrés comme le verre, la chimie, le papier carton ou au contraire très peu concentrés comme le textile, l'habillement, les cuirs et peaux. Ces secteurs qui ont dans la majeure partie des cas perdu de l'importance entre 1966 et 1976 par rapport à la production nationale seront tous l'objet d'une concurrence assez forte de la part des pays à bas taux de salaire, du fait d'une sur-capacité de production mondiale ou à cause d'opérations de délocalisation au sein du territoire national pour se rapprocher des sources d'approvisionnement en matière première (usines au bord de l'eau).

3.22 - Au sein de la région Provence-Côte d'Azur : les départements des Bouches-du-Rhône et du Vaucluse

La situation du marché de l'emploi dans le sud de la Vallée du Rhône a une structure très différente de celle du nord : les emplois industriels (hors BTP) en 1968 ne représentaient que 43 % des emplois tertiaires des deux départements du Vaucluse et des Bouches-du-Rhône. Aussi a-t-on assisté à une certaine croissance de l'emploi industriel dans ces deux départements entre 1968 et 1975 légèrement plus rapide que dans la région Rhône-Alpes. L'emploi tertiaire par contre s'est accru à un rythme moins rapide que dans la région Rhône-Alpes.

Tableau n° 17 - Répartition de la population active dans l'industrie et le tertiaire en 1968 et 1975 dans les départements du Vaucluse et des Bouches-du-Rhône

	INDUSTRIE (BTP exclus)				TERTIAIRE			
	1968		1975		1968		1975	
	Effectifs	%	Effectifs	%	Effectifs	%	Effectifs	%
Bouches-du-Rhône	126.992	83,4	138.435	82,7	292.500	83,1	357.450	83,3
Vaucluse	25.300	16,6	28.865	17,3	59.456	16,9	71.905	16,7
Total	152.292	100,0	167.300	100,0	351.956	100,0	429.355	100,0

Au niveau industriel le département des Bouches-du-Rhône maintient sa part d'emplois industriels. Ceci masque cependant une restructuration géographique et sectorielle importante au sein de ce département.

Ainsi la commune de Marseille qui exerçait un pouvoir d'attraction encore important par rapport au reste du département jusqu'à la fin des années 1960 vis-à-vis des créations de nouveaux établissements perd régulièrement de son influence depuis 1969 au profit des autres communes de l'agglomération marseillaise et surtout vis-à-vis des autres pôles d'emplois (Fos-Etang-de-Berre, agglomération d'Aix-en-Provence, etc.). A ceci s'ajoutent des disparitions d'établissements plus nombreuses que les créations toujours pour la métropole régionale. Les desserrements industriels vers l'extérieur de la commune de Marseille se sont faits à l'intérieur du département des Bouches-du-Rhône. Ainsi les emplois industriels de ce département ont continué à croître contrairement à ce que l'on a pu observer au niveau du département du Rhône.

Si l'on étudie maintenant la répartition des effectifs salariés selon les principales filières industrielles (tableau n° 18), on constate que le département des Bouches-du-Rhône maintient et renforce même sa position par rapport à l'ensemble Vaucluse-Bouches-du-Rhône dans les principaux secteurs industriels de base : énergie, sidérurgie, industrie, mécanique, construction aéronautique, construction navale, industrie chimique, industrie électrique. Par contre son influence diminue dans plusieurs secteurs qui ont globalement perdu des emplois entre 1968 et 1975 tels le textile, le cuir, les industries agro-alimentaires.

Le Vaucluse renforce sa position dans un petit nombre de secteurs dynamiques comme la première transformation des métaux, le verre et les matériaux de construction qui avec l'industrie du bois, l'industrie agro-alimentaire et l'industrie du papier carton sont les principaux secteurs industriels de ce département. Le taux de croissance de l'emploi industriel dans le département du Vaucluse légèrement plus élevé que celui des Bouches-du-Rhône ne s'est donc traduit dans ce département par aucune modification importante dans la structure des activités industrielles. Cependant, au cours de la dernière période intercensitaire l'industrie vauclusienne a connu des restructurations dans les secteurs les plus représentés. Certains grands établissements ont cessé leur activité (industrie agro-alimentaire, production et transformation du papier carton) ou réduit leurs effectifs (produits réfractaires, chimie des engrais). D'autres établissements industriels sont venus s'implanter dans le département, le plus souvent dans les mêmes secteurs d'activités (transformation du carton, production de fibre de verre, conditionnement et trituration d'épices). Le relatif dynamisme qui a touché ce département est surtout dû à des entreprises extra-régionales qui ont implanté des unités de fabrication.

Tableau n° 18 - Répartition des effectifs salariés en 1968 et 1975 selon les différentes filières industrielles pour les départements des Bouches-du-Rhône et du Vaucluse

Principales filières	1 9 6 8			1 9 7 5		
	Effectifs salariés Bouches-du-Rhône et Vaucluse	Bouches-du-Rhône en %	Vaucluse en %	Effectifs salariés Bouches-du-Rhône et Vaucluse	Bouches-du-Rhône en %	Vaucluse en %
Bâtiment, travaux publics	64.296	73,0	23,0	70.670	80,0	20,0
ère transformation des métaux	4.184	74,7	25,3	4.600	69,0	31,0
Industries mécaniques	15.644	89,4	10,6	16.550	89,2	10,8
Construction navale, aéronautique, automobile	15.832	99,2	0,8	21.600	99,0	1,0
Industrie électrique	5.616	83,9	16,1	7.545	84,0	16,0
Industrie chimique	16.696	66,5	23,5	18.815	68,8	21,2
Industrie agro-alimentaire	25.224	71,4	18,6	24.375	67,2	22,8
Textile habillement	8.612	89,2	10,8	7.045	85,1	14,9
Cuir et chaussure	1.968	89,8	10,2	1.650	85,2	14,8
Bois ameublement	4.404	75,0	25,0	3.665	70,3	29,7
Papier carton	4.648	48,1	51,9	4.495	48,8	51,2
Imprimerie, presse, édition	5.112	89,0	11,0	5.235	86,1	13,9
Energie	15.936	92,2	7,8	14.740	90,7	9,3
Matériaux de construction, verre	9.492	71,2	28,8	10.420	57,1	42,9
Industrie sidérurgique, métaux non ferreux	2.492	95,5	4,5	10.800	97,5	2,5

Ces opérations n'ont pas eu pour effet de renouveler le tissu industriel du département mais d'utiliser les réserves en main d'oeuvre d'origine rurale encore importantes dans ce département (1).

En ce qui concerne le secteur tertiaire le département des Bouches-du-Rhône renforce très légèrement sa position grâce à une croissance plus rapide des emplois dans le secteur des services et dans le secteur des banques et des assurances. Dans les autres secteurs (commerce, administration, transport et télécommunication) l'emploi évolue au même rythme dans les deux départements. On notera la très faible croissance des emplois dans le secteur des transports et des télécommunications dans les deux départements.

Tableau n° 19 - Evolution des emplois tertiaires dans les départements des Bouches-du-Rhône et du Vaucluse entre 1968 et 1976

	VAUCLUSE			BOUCHES-DU-RHONE			Part des emplois vauclusiens en 1975
	1968	1975	Croissance 1975/1968	1968	1975	Croissance 1975/1968	
Transport et télécommunication	7.488	7.835	104,6	56.708	59.035	104,1	11,7 %
Services	18.880	22.125	117,2	91.504	113.405	123,9	16,3 %
Commerces	17.852	20.595	115,4	69.316	78.520	113,2	20,8 %
Banques & assurance	1.716	2.465	143,6	8.192	12.840	156,7	16,1 %
Administration	13.520	18.885	139,7	66.780	93.650	140,2	16,8 %

Source : INSEE RGP

(1) cf.- "contribution à l'analyse de la dynamique du système de production industrielle de la région Provence-Côte d'Azur par l'étude de la création d'établissements de plus de 10 salariés de 1960 à 1970". Juillet 1971 - C.E.R. Université d'Aix-Marseille.

- "Caractéristiques générales de l'évolution du système de production de la région Provence-Côte d'Azur 1969-1972". C.E.R. d'Aix-en-Provence, Février 1975.

- "Evolution du système de production de Provence-Côte d'Azur 1973-1974" C.E.R. d'Aix-en-Provence, Juin 1975.

3.3 - LA STRATEGIE DE QUELQUES GRANDS GROUPES INDUSTRIELS EN MATIERE D'IMPLANTATION ET DE DEVELOPPEMENT LE LONG DE L'AXE AUTOROUTIER

Dans le chapitre II, comme dans le paragraphe précédent, nous avons décrit les modifications les plus caractéristiques du marché du travail dans les secteurs secondaire et tertiaire. Cette analyse nous a amené à poser un certain nombre de questions sur le rôle que pourrait jouer l'autoroute A7 dans ces transformations.

Pour tenter de répondre à ces questions nous avons interrogé des responsables d'entreprises afin qu'ils précisent le rôle de l'autoroute dans leur stratégie d'implantation et de développement. L'Annexe IV reproduit le plan d'entretien qui était communiqué aux personnalités que nous avons rencontrées. La première et la troisième parties de ce plan d'entretien abordent plus précisément les effets de l'autoroute sur la technologie des transports et la technologie industrielle et tertiaire.

L'approche par le biais de l'implantation géographique des grands groupes industriels permet d'éclairer l'évolution des différentes filières industrielles le long de la vallée du Rhône et le rôle des infrastructures de transport dans cette évolution.

3.31 - Rhône-Poulenc

Seul le groupe Rhône-Poulenc est fortement implanté le long de la Vallée du Rhône. Sur 41 établissements implantés entre Lyon et Marseille, on en trouve 20 dans l'agglomération lyonnaise, 5 dans les Bouches-du-Rhône et 16 le long de l'axe. Les implantations hors des deux grandes agglomérations sont dans 11 cas sur 16 liées à la branche textile de Rhône-Poulenc (R.P.T., Chavanoz, filiale spécialisée dans le moulinage, et Elastover). Or ce secteur d'activité est en pleine restructuration depuis le début des années 1970. Seul l'établissement de Valence racheté en 1971 a bénéficié d'investissements se traduisant par des créations d'emplois. Les autres établissements liés à la division textile du groupe (Péage de Roussillon, Glun, La Voulte, Saulce, Sauzet, Montélimar, Aubenas, La Villedieu) voient leurs effectifs décroître et certains seront amenés à disparaître.

Si l'autoroute est largement utilisée dans le transport des marchandises et des personnes (1), on ne peut pas par contre considérer qu'elle ait joué un rôle important dans la structuration des implantations du groupe même si Chavanoz a transféré l'activité de l'usine de Sauzet à Montélimar en 1972. En effet les investissements du groupe au début des années 1970 ont consisté à racheter des établissements industriels existants et à les restructurer et ceci surtout en fonction des capacités d'accueil des agglomérations.

(1) cf. paragraphe 4.21 du rapport "l'Autoroute A7 dans les départements de la Drôme et de l'Ardèche".

Dans les autres secteurs d'activité du groupe, Rhône-Poulenc a peu d'établissements de taille importante au Sud du Péage de Roussillon : un établissement SPECIA à Livron dans la Drôme (produits pharmaceutiques), un établissement de la Générale des Engrais au Pontet dans le Vaucluse.

Dans les Bouches-du-Rhône, Rhône-Poulenc est surtout implanté à Lavera depuis le début des années 1950. Il n'y a pas eu depuis cette période de nouvelle implantation en dehors d'un établissement d'Oxochimie d'une centaine de salariés à la fin des années 1960.

Rhône-Poulenc traditionnellement implanté dans la région Rhône-Alpes et plus particulièrement dans l'agglomération lyonnaise n'a pas généré de nouvelles implantations industrielles le long de la vallée du Rhône au cours des dernières années. Par contre le groupe Rhône-Poulenc a racheté plusieurs entreprises existantes le long de l'axe à l'occasion de la crise de l'industrie textile qui a sévi dans la région. Si l'autoroute est utilisée régulièrement dans les transports inter-établissements, on ne peut pas considérer que cette infrastructure de transport ait joué un rôle structurant dans les investissements du groupe.

3.32 - L'Air Liquide

L'Air Liquide est intéressant à étudier dans la mesure où il s'agit d'un groupe de taille internationale implanté le long de la Vallée du Rhône. D'autre part le développement des capacités de production des appareils et la nouvelle technique permettant de transporter les gaz à l'état liquide ont provoqué une transformation du matériel de production et de commercialisation depuis 1955.

De 42 usines de production en France en 1955, l'entreprise est passée à 11 centrales de production et à 57 centres de conditionnement au début des années 1970. Les centrales de production ont été localisées à proximité des grands centres industriels consommateurs d'azote et d'oxygène liquide. Ainsi dans la Vallée du Rhône en 1979, l'Air Liquide avait une centrale de production à Feyzin et une autre à Pierrelatte. Cette dernière sert à approvisionner l'usine atomique, l'établissement d'Ugine-Acier à l'Ardoise relié par un oxydud et les centres de conditionnement du Sud-Est de la France implantés à Valence, Alès, Avignon, Marseille, Toulon, La Seyne. La localisation des centres de conditionnement principaux a été déterminée en fonction des sites des anciennes usines de production. Il n'y a pas eu de suppression d'établissement mais transformation. Ainsi à l'occasion de l'ouverture du centre de Pierrelatte en 1962, quatre usines de production (Marseille, Alès, Avignon, Toulon) ont été transformées en centres de conditionnement. Par la suite, c'est en 1972 qu'a été mis en service le nouveau centre de production de Fos pour fournir de l'azote liquide au terminal de gaz naturel liquéfié de Gaz de France implanté sur un terrain mitoyen à Fos pour approvisionner l'usine de Naphtachimie de Lavera en azote et en oxygène grâce à un oxydud et à un azodud de 28 km. Cette nouvelle implantation n'a pas modifié le réseau existant des centres de conditionnement.

La structure actuelle des infrastructures industrielles de production et de conditionnement a donc été déterminée par l'importance de la demande locale en gaz industriel (Feyzin, Pierrelatte, Fos) et par l'héritage d'une situation remontant au début du siècle puisqu'aux anciens centres de production, on a substitué des centres de conditionnement.

Bien que les autoroutes soient systématiquement utilisées tant pour les transports primaires de gaz liquéfié entre les centrales de production et les centres de conditionnement, que pour la distribution secondaire depuis les centres de conditionnement vers la clientèle finale, elles n'ont joué aucun rôle dans les implantations des établissements du groupe.

Cette utilisation systématique des autoroutes dès qu'elle est possible l'Air Liquide la justifie par des raisons de sécurité. Cette société ne dispose donc pas d'élément de comparaison entre le coût d'utilisation de la route et le coût d'utilisation de l'autoroute. Par contre elle a été amenée à comparer l'utilisation de la voie ferrée et l'utilisation de l'autoroute entre Fos et Feyzin puisque la nouvelle centrale de Fos fournit une partie de sa production à la centrale de Feyzin dont la capacité de production est devenue insuffisante pour la région. Cette comparaison serait très favorable à l'autoroute (environ 30 % moins cher que le chemin de fer) si l'on tient compte du coût d'investissement beaucoup plus lourd pour le transport par voie ferrée qui se traduit donc par une immobilisation en capital fixe plus importante et une moins grande souplesse d'exploitation.

3.33 - Saint-Gobain-Pont-à-Mousson

Le groupe Saint-Gobain-Pont-à-Mousson a procédé depuis le début des années 1970 à la création d'un établissement industriel nouveau à Orange et au déplacement de deux établissements industriels implantés, l'un à Lyon, l'autre à Villeurbanne.

La création de l'usine d'Isover à Orange en 1972 est intéressante dans la mesure où il s'agissait d'implanter une usine de production de la laine de verre pour le Sud Est de la France pour renforcer la capacité de production du groupe dans ce secteur qui était concentrée à l'époque dans l'Oise à Rantigny.

Le choix du site devait satisfaire plusieurs contraintes : disponibilité en main-d'oeuvre, proximité des ressources en matières premières, bonnes infrastructures de transport (fer et route). Plusieurs localisations ont été envisagées le long de la Vallée du Rhône et si le site d'Orange a été retenu plutôt que celui de Portes-lès-Valence, c'est surtout pour des raisons de coût de terrain et d'avantages fiscaux, de nuisance, et de climat social.

Huit ans après l'ouverture de l'usine qui emploie 500 personnes et occupe 30 hectares de la zone industrielle d'Orange à l'Est de la ville (alors que l'autoroute passe à l'Ouest), la direction de l'usine semble satisfaite du choix qui a été fait.

Il n'y a pas de problème d'approvisionnement puisque le sable qui représente 70 % des matières premières provient des pentes du Mont Ventoux et que les fours qui fonctionnent au gaz naturel d'Algérie, sont alimentés par le gazoduc de Fos.

En ce qui concerne les sorties de produits finis qui sont très volumineux (on ne charge que 2 à 3 tonnes de laine de verre par camion ou par wagon), le choix d'Orange est là encore satisfaisant puisque l'on expédie en moyenne 50 à 70 camions par jour et une cinquantaine de wagons. Les camions empruntent presque systématiquement les autoroutes A7 et A9 bien qu'il soit nécessaire de traverser la ville d'Orange pour rejoindre l'échangeur.

Enfin, Saint-Gobain Industries n'a pas rencontré de problèmes de main-d'oeuvre. Dans le bassin d'emploi d'Orange, il existait une main-d'oeuvre abondante d'origine rurale, la région étant peu industrialisée. Quant aux contremaîtres, ils sont venus du bassin minier d'Alès qui fermait des puits au moment de l'ouverture de l'usine.

Si la direction considère qu'il était indispensable de localiser l'usine sur un site bien desservi par toutes les infrastructures de transport (fer, route, autoroutes, gazoduc), elle reconnaît que le choix final d'Orange, plutôt qu'un autre site le long de la Vallée de Rhône, a donc été déterminé par d'autres facteurs (coût du terrain, avantages fiscaux, main-d'oeuvre, etc.). Dans ce cas le choix de la Vallée du Rhône a donc été déterminé d'abord par l'existence d'un marché dans le Sud-Est, ensuite par le facteur transport. Tandis que pour le choix d'Orange parmi d'autres sites possibles le long de la Vallée du Rhône des facteurs de localisation autres que les infrastructures de transport ont été prépondérants.

Pendant la même période Saint-Gobain-Pont-à-Mousson a été amené à délocaliser deux établissements industriels dans la région lyonnaise après avoir absorbé les entreprises locales.

Dans un cas il s'agissait d'une usine de fabrication de compteurs d'eau qui était implantée dans la commune de Lyon le long des quais de la Saône. Pont-à-Mousson S.A., Branche Compteurs, a déplacé l'ensemble de l'entreprise (usine et siège social) à 10 km au Nord du centre ville à Rillieux-la-Pape.

Dans l'autre cas, il s'agissait d'une usine de robinetterie implantée à Villeurbanne que Pont-à-Mousson S.A. a déplacée à Saint-Priest à 12 km du centre ville à l'Est.

Dans ces deux cas une décentralisation plus éloignée de l'agglomération lyonnaise n'a pas été envisagée. Selon le responsable des implantations nouvelles de Saint-Gobain S.A., le problème aurait été posé s'il avait été possible de repenser le processus de production. Sans reconversion, une décentralisation n'était pas souhaitable car il aurait fallu retrouver le personnel qualifié. Par ailleurs, le marché final de ces deux entreprises rachetées par Pont-à-Mousson S.A. était très concentré dans la région lyonnaise, il était donc préférable de maintenir les unités de production sur place. Dans ces deux cas de délocalisation les entreprises ont pu conserver le même personnel.

Dans l'avenir immédiat, Saint-Gobain S.A. a aussi des perspectives d'investissements dans le secteur des presses pour matières plastiques. En dépit des mauvaises conditions de transport les responsables de la société envisagent d'agrandir leur unité d'Oyonnax, là encore pour des raisons de main-d'oeuvre qualifiée que l'on ne trouve pas ailleurs.

3.34 - Conclusions concernant la stratégie d'implantation et de développement des 3 groupes industriels étudiés

A partir de ces trois cas, nous allons essayer de résumer les différents éléments qui entrent en ligne de compte dans la stratégie des grands groupes industriels face au développement de leurs activités dans la région.

On observe en premier lieu une différenciation selon les secteurs d'activité. Dans le cas d'industries traditionnelles et peu concentrées, la stratégie des grands groupes va consister à racheter des entreprises existantes ce qui permet à la fois d'accroître leur capacité de production et de récupérer une clientèle, donc une part de marché. Au cours des deux dernières années, un grand nombre d'entreprises locales dans plusieurs secteurs d'activité traditionnels implantées le long de la Vallée du Rhône ont ainsi été intégrées à des groupes transnationaux : textile, cuir, papier-carton, mécanique, certains matériaux de construction, certaines industries agro-alimentaires. Par contre lorsqu'il s'agit d'activités industrielles relativement nouvelles en pleine croissance (1), les grands groupes industriels ont dû soit accroître la capacité de production des unités existantes, soit implanter de nouveaux établissements.

Dans les secteurs d'activité traditionnels, les opérations d'absorption menées par les grands groupes industriels se sont traduites dans la plupart des cas par des réductions d'effectifs salariés et une reconcentration de l'appareil de production dans les sites les mieux adaptés. Ainsi Rhône-Poulenc-Textile a développé son activité textile à Valence alors que tous les autres établissements industriels absorbés par ce même groupe dans les départements de la Drôme et l'Ardèche réduisaient leurs effectifs salariés.

(1) secteur énergétique, industrie nucléaire, gaz industriels, isolants thermiques, électronique, transformation des matières plastiques, etc...

Dans le cas de secteurs d'activité en expansion où il convient de créer de nouvelles capacités de production, la première solution envisagée par les grands groupes industriels est en général d'agrandir les unités existantes pour des raisons d'économie d'échelle, de main-d'oeuvre qualifiée, de services. Cependant ce type de solution peut s'avérer difficile (saturation du bassin de main-d'oeuvre, absence de terrains disponibles, marché final en expansion éloigné du site initial). Dans ce cas le groupe doit trouver un site pour implanter un nouvel établissement. Plusieurs contraintes sont alors prises en considération (marché final, origine des matières premières, disponibilités et coût du terrain, disponibilité en main-d'oeuvre, subventions ...). Ces contraintes vont en fait peser différemment dans le choix du site final selon la nature de la production et les problèmes de transport que peuvent poser l'approvisionnement en matières premières et les sorties de produits finis mais aussi selon la nature du processus de production et le type de main-d'oeuvre qu'il permet d'employer.

Dans le cas de l'Air Liquide le choix des sites de production a été déterminé uniquement en fonction du marché final ; les centrales de production ont été implantées à proximité immédiate des plus gros consommateurs de gaz industriels. Dans d'autres cas où le transport des produits finis est important sans être décisif, le groupe s'implante de préférence le long des grands axes de transport (route et fer), le choix final se faisant en fonction du type de main-d'oeuvre recherché, du coût des terrains et des subventions.

C'est dans ce dernier cas seulement que l'on peut aboutir à une décentralisation de l'appareil de production dans des régions peu industrialisées. En fait une localisation industrielle hors d'une grande agglomération, tout comme une opération de décentralisation suppose presque toujours que le processus de production mis en place emploie surtout une main-d'oeuvre peu qualifiée d'origine rurale. Si les innovations technologiques n'ont pas permis de mettre en place un processus de production qui fonctionne en majorité avec de la main-d'oeuvre non qualifiée, le groupe industriel va chercher à s'implanter ou à déplacer son établissement, s'il y est contraint, dans le même bassin d'emploi pour conserver la main-d'oeuvre qu'il emploie déjà, ou dans un bassin d'emploi déjà industrialisé. Ainsi les délocalisations d'établissements industriels depuis les villes de Lyon ou Marseille de même que les implantations de nouveaux établissements ont privilégié les agglomérations de ces deux villes et surtout les villes moyennes qui se situent dans un rayon de 30 km autour de ces agglomérations.

En fait une amélioration des conditions de transport dans la mesure où il s'agit d'une infrastructure linéaire (route, voie ferrée, gazoduc, oléoduc, voie navigable, etc.) banalise l'espace traversé et renforce de ce fait la prise en considération des autres facteurs de production. Ainsi l'on ne s'étonnera pas d'avoir trouvé des évolutions démographiques et de structures d'emplois le long de la Vallée du Rhône très différentes selon la taille des agglomérations, selon la région et sa structure économique initiale.

En l'absence d'une politique très incitative en matière d'implantation industrielle (Pierrelatte, Fos), on assiste essentiellement à un renforcement et à un élargissement des pôles les mieux structurés.

3.4 - LA STRATEGIE D'IMPLANTATION DE TROIS GRANDES ENTREPRISES DE TRANSPORT PUBLIC LE LONG DE L'AXE

Nous avons interrogé trois grandes entreprises de transport routier de marchandises sur leur stratégie d'implantation et de développement. Ces entreprises ont été choisies en fonction de leur taille (plus de 100 véhicules) et de la localisation de leur siège social le long de l'axe (ONATRA à Vitrolles, La Flèche Cavaillonnaise à Cavaillon et Charles André à Montélimar).

3.41 - ONATRA s'est implantée dans la zone industrielle de Vitrolles en 1970 parce qu'il était devenu nécessaire de sortir du centre de Marseille et le Président Directeur Général de cette société à l'époque, possédait un terrain dans la zone industrielle. Depuis lors, l'entreprise a été rachetée à plusieurs reprises par des sociétés étrangères (Pakhoed puis Chemar) qui ont restructuré l'entreprise, réduit ses effectifs salariés (1.270 en 1972, 839 en 1976) et étendu son activité au niveau géographique.

Spécialisée dans le transport par lots entiers (70 % de son chiffre d'affaires) et dans le louage de véhicules (30 % du chiffre d'affaires), l'entreprise emploie à Vitrolles même environ 40 % de ses effectifs. Les autres établissements ont été choisis en fonction de la localisation de la clientèle : Saint-Auban dans les Alpes de Haute-Provence, Pierre Bénite dans le Rhône, Faulquemont dans la Moselle, Séclin dans le Nord, Roissy-en-France, Melle dans les Deux-Sèvres et Arance dans les Pyrénées-Atlantiques.

L'autoroute n'est pas en soi un facteur de localisation selon ONATRA. Ainsi l'agence implantée dans les Deux-Sèvres près de Niort est aux portes de l'usine Rhône-Poulenc et à 25 km de la future autoroute. L'agence de Saint-Auban est située près de l'usine Pechiney, celle d'Arance près d'Elf-Aquitaine, etc. En 1979 ONATRA a ouvert deux nouvelles agences, l'une à Tancarville en Seine-Maritime, l'autre à Montluçon dans l'Allier. Le choix du site final a été effectué en fonction de la clientèle potentielle.

Cette stratégie d'implantation est dictée par l'activité prédominante de l'entreprise qui est spécialisée dans le transport en citerne de produits chimiques et de produits pétroliers. Ainsi une localisation des agences à proximité des principaux clients permet une plus grande souplesse dans le service rendu à la clientèle, elle évite aussi des parcours à vide entre le lieu de déchargement, l'agence où sont lavées les citernes et un nouveau chargement.

Même si ONATRA utilise presque systématiquement les autoroutes de bout en bout et ceci principalement pour des raisons de sécurité (transport de matières dangereuses), ses investissements sont dictés par la localisation des établissements industriels des principaux groupes de l'industrie chimique ou de l'industrie pétrolière.

3.42 - Le groupe Charles André

Créé en 1932 à Vallon-Pont-d'Arc en Ardèche cette entreprise familiale s'installe à Montélimar en 1954. Elle possède alors une cinquantaine de véhicules et développe son activité dans la Drôme grâce à l'usine atomique de Pierrelatte. C'est seulement à partir de 1967 que Charles André investit en dehors de la Drôme créant des succursales à Solaize dans le Rhône en 1967, à Tarbes en 1969, à Chateauneuf-lès-Martigues en 1970, à Strasbourg en 1971, à Notre-Dame-de-Gravançon en 1973, à St-Nazaire-les-Eymes près de Grenoble grâce à l'acquisition des transports Fouvet Mercier en 1973, à Séclin dans le Nord et à Barcelone en Espagne en 1974, à Metz en 1976 et en Belgique en 1977.

Ces investissements hors de la Drôme ont permis à Charles André de développer très rapidement son chiffre d'affaires qui est passé de 20 millions de francs H.T. en 1966 à 85 millions en 1972 et 200 millions en 1977.

Si le siège social demeure à Montélimar, la croissance s'est effectuée en dehors de la région d'origine. Ainsi sur un total de 1.150 salariés en 1978, 24 % seulement travaillent à Montélimar. Les effectifs affectés à l'établissement principal n'ont pas augmenté depuis 1969. Quant au parc de véhicules, ce sont seulement 130 véhicules sur un total de 830 qui sont affectés à l'agence de Montélimar contre 150 dans le Rhône et 100 dans les Bouches-du-Rhône.

Tout comme ONATRA, le groupe Charles André est spécialisé dans le transport de produits industriels par lots entiers. 90 % du parc des semi-remorques du groupe sont des citernes spécialisées dans le transport des gaz liquéfiés, des produits pétroliers, des produits chimiques et des produits alimentaires liquides.

Comme ONATRA, Charles André a choisi les sites de ses implantations nouvelles en fonction de la localisation des établissements de ses principaux chargeurs que sont les grands groupes de l'industrie pétrolière et de l'industrie chimique. Selon la direction de Charles André, la première implantation externe en 1967 se trouve de fait près de l'échangeur de l'autoroute A7 à Solaize, mais le problème à l'époque était plutôt de se situer à côté de la raffinerie de Feyzin. Cette implantation date d'ailleurs de la construction de la raffinerie.

Bien que le groupe Charles André se serve des autoroutes comme argument publicitaire de modernité, dans ses différentes brochures de présentation (1), la direction considère que le péage est trop élevé pour utiliser ce type d'infrastructure systématiquement. L'utilisation de l'autoroute se fait donc au coup par coup principalement pour combler des retards car les horaires de livraison dans les usines sont stricts. Lorsque le véhicule est sous contrat, ce qui est le cas d'un grand nombre de véhicules, le problème de l'utilisation de l'autoroute est du ressort du client.

(1) Dans les brochures de présentation du groupe publiées en 1975 et en 1978 la plupart des implantations sont définies par leur situation vis-à-vis d'une autoroute : "Sudotrans en bordure de la future autoroute Perpignan/Bayonne à l'échangeur ouest de Tarbes ... Fouvet Mercier à 2 km de la bretelle de l'autoroute de Grenoble/Chambery... Rhonotrans en bordure de l'autoroute A7 à l'embranchement de Solaize-Vernaison ... Citer nord à 2 km de la bretelle de l'autoroute Paris-Lille".

Si l'on compare ces deux sociétés qui travaillent sur le même marché, celui des produits industriels liquides, on constate que l'une et l'autre ont cherché à développer leur activité en dehors de leur département d'origine (ONATRA pour tenter de retrouver un équilibre financier, Charles André pour assurer son expansion qui était bloquée dans la Drôme). Les nouveaux établissements créés par les deux sociétés ont été localisés à proximité des établissements industriels des principaux chargeurs.

Ce sont donc les stratégies d'implantation des grands groupes industriels qui ont déterminé en dernier ressort la stratégie de développement et de localisation de ces transporteurs.

Les deux sociétés considèrent que dans leur spécialité, il est très difficile de supporter le coût du péage des autoroutes. En effet, en traitant directement avec des grands groupes industriels qui mettent en concurrence plusieurs transporteurs les prix de vente du transport sont calculés au plus juste. Ainsi le groupe Charles André utilise les autoroutes à péage, au coup par coup, tandis qu'ONATRA les emprunte systématiquement mais pour des raisons de sécurité.

3.43 - La Flèche Cavaillonnaise est une société coopérative d'entreprises de transport routier de marchandises implantée à Cavaillon. Elle regroupe un peu moins de 200 véhicules tracteurs ou porteurs. Son activité est assez diversifiée puisqu'elle associe le transport par lots entiers (54 % de son chiffre d'affaires) au groupage de lots et à la messagerie. Elle transporte tous les types de marchandises bien qu'étant plutôt spécialisée dans les produits agricoles et alimentaires, les produits chimiques et les produits manufacturés.

Cette société coopérative poursuit son expansion (323 salariés en 1972 et 434 en 1976) principalement à Cavaillon où sont basés tous les chauffeurs. Les autres implantations sont des bureaux de fret qui ont été localisés dans les grands centres de consommation de primeurs où La Flèche Cavaillonnaise livre les productions du Vaucluse : Marseille (centre fruitier), Perpignan (marché Saint-Charles), Lille (Haubourdin), Paris (Rungis), Reims (zone industrielle ouest). Ces bureaux ont une fonction administrative et commerciale (recherche de fret), l'entreprise ne dispose d'un entrepôt qu'à Rungis.

Vis-à-vis des autoroutes La Flèche Cavaillonnaise adopte une politique sélective. En règle générale, elle utilise les autoroutes pour des liaisons régulières sauf s'il n'y a pas urgence. En cas de retour à vide, les camions reviennent presque toujours par la route. La Flèche Cavaillonnaise considère que le coût du péage est élevé surtout pour les produits industriels et que sur ce poste du compte d'exploitation il est possible de faire des économies. Ceci confirme l'appréciation de la direction de Charles André qui faisait remarquer qu'il est plus facile de répercuter le coût du péage lorsque les produits transportés passent par plusieurs intermédiaires avant d'arriver au client final. Ainsi dans le cas des fruits et légumes, le coût du péage représente peu de chose dans la masse des marges prélevées par tous les intermédiaires et en fin de compte le consommateur paie. Par contre dans le transport industriel, il n'y a pratiquement jamais d'intermédiaire entre le chargeur et le client final ainsi le coût du transport est calculé au plus juste.

3.44 - Conclusions concernant la stratégie d'implantation de 3 grandes entreprises de transport routier public le long de l'axe rhodanien

A la fin du chapitre I nous avons noté que surtout les grandes entreprises de transport avaient procédé à des investissements immobiliers à proximité du réseau autoroutier. De ces trois exemples, il ressort que si certaines entreprises ont créé de nouveaux établissements à proximité de l'autoroute A7 ceci ne signifie pas pour autant que ce soit l'autoroute qui ait déterminé ce choix. D'autre part en dehors de La Flèche Cavaillonnaise qui poursuit sa croissance à Cavaillon, les deux autres grands transporteurs ont assuré leur développement en dehors de la région.

ONATRA n'a pas créé en dehors des deux métropoles d'autres établissements le long de l'autoroute A7. Quant aux deux filiales de Charles André, l'une dans le Sud de l'agglomération lyonnaise, l'autre au Sud de l'Etang de Berre, elles ont pris en dix ans, à elles deux, beaucoup plus d'importance que l'agence de Montélimar dont le parc de véhicules reste stable.

Le développement de ce secteur d'activité le long de l'axe de l'autoroute A7 dépend donc étroitement de la production locale et de la demande finale. En dehors du Comtat Venaissin qui génère un trafic important de produits agricoles et alimentaires, ce sont donc les grandes métropoles industrielles et portuaires qui continuent à structurer cette activité. L'autoroute n'a pas modifié ce phénomène et n'a pas suscité de décentralisation dans ce secteur d'activité au profit des villes intermédiaires et au détriment des métropoles. Au contraire les grandes entreprises implantées le long de l'axe pour poursuivre leur croissance au-delà d'un certain seuil (entre 100 et 200 véhicules) sont tenues de créer de nouveaux établissements dans les grandes métropoles industrielles.

3.5 - LA STRATEGIE D'IMPLANTATION DE DEUX GRANDES ENTREPRISES SPECIALISEES DANS LA PRODUCTION ET LA DISTRIBUTION DANS LE SECTEUR ALIMENTAIRE

Nous avons étudié les stratégies de CASINO-EPARGNE et d'ORLAC parce qu'il s'agit de producteurs-distributeur de biens de consommation courante très liés au marché final pour lesquels le transport routier entre pour une part importante dans le prix de revient. De plus ces deux entreprises ont dû investir le long de l'axe au cours des dernières années et ont choisi de s'implanter à la périphérie des métropoles. Il était donc intéressant d'en connaître les raisons.

3.51 - Dans le cas de CASINO-EPARGNE, il s'agit d'un surcursaliste de l'alimentation générale qui a intégré certaines productions en amont (industrie de la viande, des conserves, etc.). Le siège social de l'entreprise est basé à Saint-Etienne et son réseau de magasins couvre l'ensemble du Sud de la France. Le coût du transport est loin d'être négligeable puisqu'il représente 6 à 8 % du chiffre d'affaires, alors qu'une grande partie des marchandises non produites par le groupe sont livrées franco dans les entrepôts de CASINO. Aussi lorsqu'il a fallu déterminer la meilleure localisation d'un nouvel entrepôt destiné à centraliser les approvisionnements de 22 points de vente implantés dans les Bouches-du-Rhône, CASINO s'est adressé à une société spécialisée dans les problèmes de transport et de logistique. Selon les responsables de l'étude, la rationalité aurait voulu que l'entrepôt se situe dans l'agglomération de Marseille. En fait le groupe CASINO-EPARGNE s'y opposa considérant que le contexte social de la ville de Marseille n'était pas bon. Aussi la société d'étude rechercha un site qui soit à la fois d'accès facile depuis Saint-Etienne d'où vient une partie des approvisionnements produits par CASINO et relativement proche des plus importants magasins de détail localisés dans l'agglomération de Marseille. Plutôt qu'Orange point d'éclatement du trafic autoroutier vers le Languedoc d'une part et les Bouches-du-Rhône d'autre part, ce fut la zone industrielle d'Aix-les-Milles qui fut retenue. En effet, cette zone industrielle offrait le double avantage d'être assez bien située par rapport à l'autoroute A7-A8 et de ne se trouver qu'à une trentaine de kilomètres du centre de Marseille qui est d'accès facile grâce à l'autoroute A51.

En fait l'entrepôt une fois mis en service, il s'est avéré que seules les autoroutes gratuites des Bouches-du-Rhône étaient couramment utilisées tandis que les approvisionnements venant de Saint-Etienne passaient surtout par les routes nationales. Interrogé sur cet état de fait, le responsable des services transports du groupe Casino a reconnu que ce problème ne le concernait pas : en effet le groupe Casino qui génère tous les jours un trafic d'un millier de véhicules n'a pas de parc en compte propre. Sa politique est de mettre en concurrence des transporteurs publics et de passer des contrats de location avec une quarantaine d'entreprises. Or le péage des autoroutes n'entre pas dans le cadre de cette négociation. De ce fait les transporteurs souvent de petite taille évitent d'alourdir leurs charges en empruntant l'autoroute d'autant que Casino est réputé pour négocier les contrats de location au plus juste.

Cet exemple est intéressant à deux titres. D'une part le choix de la localisation d'un nouvel établissement qui génère un important trafic routier a été fait en tenant compte d'abord de critères sociaux (ne pas s'implanter dans la ville de Marseille) et ensuite des problèmes de transport. Dans le cadre de ce problème logistique, il s'est avéré que le réseau autoroutier péri-urbain de l'agglomération marseillaise permettait de choisir une localisation à une trentaine de kilomètres du principal pôle d'attraction qui satisfasse à la fois les contraintes sociales (à l'extérieur de Marseille) et les contraintes de transport de marchandises (proximité de Marseille).

Par contre l'existence d'une autoroute de liaison entre le siège social et les usines d'une part et l'aire de marché à desservir en priorité d'autre part n'a pas été un élément suffisant pour localiser l'entrepôt au-delà d'une certaine distance (environ 30 km) de l'agglomération marseillaise. L'autoroute à péage est un facteur d'autant moins déterminant pour Casino que les rapports de domination entre le chargeur et les transporteurs ne permettent à ces derniers ni de facturer au chargeur le coût du péage, ni de bénéficier en tant que loueurs d'éventuels gains de productivité que pourrait procurer une utilisation régulière de l'autoroute.

3.52 - Le cas d'ORLAC n'est pas très différent de celui de CASINO. En tant que producteur de produits laitiers frais (Yoplait et Candia), cette entreprise assume au-delà de la collecte de lait et de sa transformation l'approvisionnement des points de vente. Le choix de l'implantation de l'usine de production à Vienne à 100 m de l'autoroute a été là encore décidé en fonction du principal marché qui était la ville de Lyon. S'il n'y avait pas eu d'autoroute l'usine, selon le responsable de la logistique, aurait été implantée plus près de Lyon vers Feyzin. La mise en service de l'autoroute jusqu'à Marseille et jusqu'à Nice a permis d'étendre l'aire de marché de l'usine de Vienne sans installer de nouvelle usine dans le Sud de la France. Ainsi la capacité de production de l'usine de Vienne a été augmentée ce qui a permis d'accroître la productivité grâce à des rendements d'échelle importants puisque la production a augmenté de + 10 à + 15 % chaque année avec un effectif salarié en légère diminution.

Orlac contrairement à Casino ne sous-traite pas le transport et utilise presque systématiquement le réseau autoroutier. Sur longue distance l'autoroute a surtout modifié les conditions de travail des chauffeurs qui peuvent faire l'aller-retour Vienne-Marseille dans la journée. Avant une partie du transport se faisait de nuit pour éviter une trop forte circulation. L'économie du temps de travail de nuit s'est traduite par des frais de personnel moindres, mais non par une rotation accrue du matériel de transport.

Quant à l'autoroute Saint-Etienne-Vienne, elle permet de transporter le lait frais directement jusqu'à l'usine de Vienne. Sans elle, il aurait fallu installer dans la région de Saint-Etienne un établissement pour traiter le lait frais avant de l'acheminer pour transformation à l'usine de Vienne.

Dans le cas d'Orlac l'autoroute gratuite entre Vienne et Lyon a donc été un élément déterminant qui a permis de localiser l'unité de production à la fois à proximité du principal marché où l'usine écoule ses produits, tout en se situant en dehors de l'agglomération proprement dite, ce qui évite le double inconvénient du coût des terrains et d'un niveau de salaires plus élevé. Sur longue distance, l'autoroute de liaison a permis de différer sinon d'éviter de nouveaux investissements et d'économiser sur les frais de personnel des chauffeurs qui ne travaillent plus de nuit. Enfin l'extension de l'aire de marché de l'usine a permis d'accroître la productivité grâce à des économies d'échelle importantes.

3.53 - Conclusions sur les stratégies d'implantation de 2 grandes entreprises spécialisées dans la production et la distribution de biens alimentaires

Ainsi pour déterminer la meilleure localisation de leur nouvel établissement Orlac et Casino ont attaché une très grande importance aux facteurs sociaux tout en respectant les contraintes de leur secteur d'activité qui les obligent à se situer le plus près possible du marché final le plus important.

L'autoroute dans ces deux cas a permis aux entreprises de s'éloigner à une trentaine de kilomètres des métropoles et de bénéficier ainsi d'un marché du travail moins contraignant que celui des grandes agglomérations tout en conservant de bonnes conditions de transport pour accéder au principal marché final. Ceci confirme que les autoroutes à l'abord des métropoles participent à une restructuration de l'espace économique et social de ces grandes agglomérations. Elles sont un des éléments nécessaires à la localisation de certains établissements industriels dans les villes moyennes situées dans un rayon d'une trentaine de kilomètres au détriment de la métropole elle-même et de sa banlieue proche. On assiste ainsi à un élargissement très sensible de l'aire d'influence de ces métropoles qui ne va pas cependant au-delà d'une certaine distance, car dans ce cas le coût d'approche de la métropole (coût du transport des marchandises y compris le péage des autoroutes) n'est plus compensé par les avantages que les entreprises peuvent trouver au niveau des autres facteurs de production (coût de la main-d'oeuvre, prix du terrain, etc.).

Quant au fonctionnement, les autoroutes à péage permettent dans certains cas aux établissements industriels localisés à proximité de leur principal marché, d'accéder dans de meilleures conditions à des marchés secondaires éloignés sans avoir recours nécessairement à la création de nouveaux établissements. Ceci est surtout vrai pour les entreprises qui assument elles-mêmes la fonction transport pour des raisons commerciales en général. Par contre lorsque l'entreprise n'a pas de raison particulière d'assurer elle-même le transport de ses marchandises et qu'elle est à même d'imposer ses conditions aux transporteurs publics, l'autoroute ne procure dans ce cas aucun avantage particulier au chargeur par rapport aux routes traditionnelles.

3.6 - CONCLUSIONS D'ENSEMBLE SUR LES TRANSFORMATIONS DES SECTEURS INDUSTRIEL ET TERTIAIRE LE LONG DE L'AXE AUTOROUTIER

La description que nous avons faite de l'évolution industrielle et tertiaire le long de l'axe autoroutier a montré que les mutations importantes qui se sont opérées ont touché uniquement les deux métropoles et leur périphéries. La désindustrialisation des très grandes agglomérations a été bénéfique aux villes moyennes environnantes. Le tertiaire s'est développé plus vite dans les grandes métropoles que dans les autres départements traversés par l'autoroute.

Les entretiens que nous avons menés dans différents secteurs d'activité permettent d'expliquer en grande partie cet état de chose. En effet dans leur stratégie de développement, les grandes entreprises sont très liées au marché final de leur production, aux infrastructures industrielles existantes et au marché de la main-d'oeuvre. Il n'y a pas en soi de secteur d'activité qui dispose d'une réelle autonomie pour choisir un nouveau site d'implantation indépendamment de ces trois facteurs. Les établissements industriels les plus mobiles et qui risquent donc de venir s'implanter loin des grandes métropoles, sont ceux qui sont assez indépendants tant de leurs sources d'approvisionnement en matière première que du marché final et qui surtout fonctionnent avec une main-d'oeuvre peu qualifiée bon marché. Mais dans ce cas, à moins que le marché final soit celui du Sud-Est de la France, les atouts des agglomérations localisées le long de l'autoroute A7 entre Vienne et Senas, ne sont pas déterminants par rapport à ceux d'autres agglomérations françaises qui bénéficient parfois d'aides de l'Etat et de terrains industriels moins coûteux.

On peut donc conclure que dans l'espace régional élargi du secteur industriel ou du secteur tertiaire, l'autoroute de liaison n'introduit aucune révolution technologique. On observe au mieux quelques économies d'échelle dans certains cas particuliers. Le fait d'ailleurs que le secteur du transport routier de marchandises sur longue distance soit dominé par le secteur industriel et par le commerce concentré, concourt à rendre l'autoroute équivalente aux routes nationales traditionnelles pour la majorité des chargeurs qui n'ont à se soucier ni des conditions de travail des chauffeurs, ni de leur rémunération. En fait l'autoroute ne représente un véritable avantage pour les investisseurs qu'à proximité des grands pôles de consommation. En effet dans ce cas, elle permet aux entreprises de ne pas venir s'implanter dans le tissu industriel des grandes agglomérations ou même de s'en délocaliser pour s'installer à leur périphérie dans des villes moyennes distantes d'une trentaine de kilomètres. Les entrepreneurs trouvent dans ces villes moyennes un marché du travail moins exigeant que celui des grandes agglomérations, des terrains moins coûteux. Par contre ils conservent les avantages que présentent la concentration des services qu'offre une métropole et surtout la proximité du marché final accessible dans de bonnes conditions de circulation tant pour les marchandises que pour le personnel hautement qualifié. Enfin il faut souligner que le réseau autoroutier est gratuit dans les périphéries des 2 agglomérations de Lyon (Lyon-Vienne) et de Marseille ce qui n'a pu que renforcer les facteurs favorables à leur développement.

Dans la mesure où l'autoroute n'apparaît pas comme une infrastructure nécessaire à la restructuration des secteurs industriel ou tertiaire dans un espace régional élargi, c'est donc au niveau de l'espace urbain des grandes métropoles et de leur périphérie qu'il faut chercher si elle participe à une nouvelle division spatiale du travail et à un nouveau mode de reproduction des forces productives.

CHAPITRE IV

LE ROLE DE L'AUTOROUTE DANS LES NOUVELLES FORMES D'URBANISME, D'HABITAT ET DE DEPLACEMENTS

4.1 - INTRODUCTION

Les trois chapîtres précédents aboutissent tous à la même conclusion. L'autoroute n'aurait une véritable utilité dans l'aménagement de l'espace et ne participerait à une modification des marchés de la terre, du travail, du capital qu'à l'abord des grandes métropoles et non pas dans les espaces intermédiaires qu'elle traverse.

Pour vérifier cette conclusion, nous avons étudié plus particulièrement deux zones : la région de Vienne au Sud de Lyon et la région de Vitrolles au Nord de Marseille. Nous avons repris l'historique de ces deux espaces depuis le début des années 1960 pour voir comment l'autoroute A7 avait pu participer à la transformation des marchés du capital, de la terre et du travail qui s'inscrivent dans ces deux zones. Nous avons recherché au niveau des deux agglomérations intermédiaires Avignon et Valence si l'on observait des phénomènes semblables.

Ce chapitre présente deux parties qui traitent des 2 questions suivantes :

- Comment se sont étendus les bassins de main-d'oeuvre le long de l'axe de l'autoroute et plus particulièrement à proximité des métropoles ? Quel est le rôle de l'autoroute dans le développement des migrations quotidiennes alternantes longues ?
- Assiste-t-on à des transformations au niveau du capital industriel et commercial dans ces zones proches des métropoles ? Quel est le rôle du capital national (et multinational) par rapport au capital local dans ces transformations ? L'autoroute est-elle une condition nécessaire à ces transformations ?

4.2 - LE ROLE DE L'AUTOROUTE DANS L'EXTENSION DES BASSINS DE MAIN-D'OEUVRE

4.21 - "Les bassins d'emploi" ou "les bassins de main-d'oeuvre" : une nouvelle aire d'étude ?

Depuis la crise économique déclenchée fin 1973, l'administration est à la recherche d'un nouveau zonage d'étude qui pourrait mieux rendre compte des phénomènes économiques. Pour la DATAR et ses émanations régionales, pour les directions de l'Équipement ou de l'Environnement, l'idée sous-jacente est de faire admettre que les découpages administratifs (commune, canton, unités urbaines, département) ne sont plus opérationnels pour comprendre les phénomènes économiques mais aussi pour aménager l'espace social.

Partant du constat que "l'homme ne vit plus comme il y a des siècles autour de son clocher, que la commune n'est plus l'unique centre de vie de ses habitants, qu'il faut souvent se déplacer assez loin pour retrouver son lieu de travail, ne plus prendre le chemin de l'école mais un car ou un bus pour rejoindre le collège ou le lycée, et même qu'"aller faire les courses" ne veut plus dire se rendre uniquement dans la rue commerçante du village ou dans les magasins de quartier" (1), des économistes de l'INSEE ont pris en compte "cette évolution historique qui implique un changement d'échelle pour l'étude de la vie locale, la base communale n'ayant plus grande signification, et le canton lui-même, surtout en milieu urbain ou péri-urbain, n'étant pas non plus satisfaisant" (1).

Ce nouveau découpage vise à déterminer des zones assez vastes où la population vit le quotidien de façon relativement autarcique. C'est à partir des statistiques sur des migrations quotidiennes alternantes entre le domicile de résidence et le lieu de travail dans la mesure où il y a franchissement d'une limite communale que sont délimités les bassins d'emploi. Une "zone de migrations domicile-travail" ou un "bassin d'emploi" sont définis lorsque les habitants résidant dans la zone ont leur lieu de travail dans la même commune ou dans deux communes distinctes de la zone. Systématiquement, "une zone est constituée autour d'une ou de plusieurs communes qui récupèrent la main-d'oeuvre des communes environnantes plus résidentielles. Ces dernières ne sont retenues dans le périmètre de la zone que si au moins 20 % de leurs actifs se déplacent vers les autres communes. Ce seuil relativement élevé permet de ne pas intégrer des communes à forte dominante agricole, dont la plupart des actifs trouvent leur emploi sur place" (1).

Sans nier l'intérêt de ce nouveau découpage d'étude de l'espace national (nouvelle définition des ZPIU (2) qui n'ont jamais pu émerger au niveau des études opérationnelles), nous sommes amenés à faire plusieurs remarques.

(1) Les 107 bassins de main-d'oeuvre dans Rhône-Alpes . J.L. DESCHAMPS.
Point d'appui pour l'économie Rhône-Alpes. INSEE n° 4, Septembre 1979.

(2) Zone de peuplement industriel et urbain.

Ce zonage aboutit à un partage de l'espace régional dont sont exclues les communes rurales non dominées par l'urbain sur le seul critère de la mobilité de la main-d'oeuvre. Cette valorisation du critère de mobilité de la force de travail opposée à une soi-disante vie repliée sur la commune "autour du clocher" qui aurait été celle des siècles passés, est vraisemblablement celle que l'Etat veut donner du monde moderne par opposition à un monde révolu celui où la famille résiderait, travaillerait, étudierait, consommerait dans la même commune.

Le fait que la problématique du bassin d'emploi comme aire d'étude (1) redevienne à la mode et que la DATAR cherche à en faire une zone nouvelle d'aménagement n'est pas inintéressant en soi. En effet bien avant les aménageurs de la DATAR ce sont les grands groupes industriels qui ont financé des études sur les bassins de main-d'oeuvre potentiels pour choisir des sites pour de nouvelles implantations industrielles, qui ont étudié les aires de recrutement possibles en milieu rural à partir d'un site en milieu urbain et qui ont mis en place, dans la grande majorité des cas, des circuits de ramassage sur longue distance lorsque les moyens de transport en commun ne leur donnaient pas satisfaction. Chercher à mettre en place un nouveau zonage géographique d'aménagement qui évoluera au fil des années en fonction de l'accroissement de la mobilité de la main-d'oeuvre et qui s'oppose ainsi à la fixité des limites administratives, c'est un moyen de faire admettre aux pouvoirs locaux qu'ils ont définitivement perdu la maîtrise de l'usage du sol et de sa gestion puisque cet espace moderne ne se définirait plus que par la mobilité. C'est d'ailleurs au titre de la mobilité que, dans bien des cas, l'autoroute a été réclamée par les collectivités locales puisque ce concept est associé à celui de développement. Nous allons donc essayer de voir comment l'autoroute A7 a pu intervenir dans l'extension des bassins d'emploi le long de l'axe.

4.22 - Les bassins de main-d'oeuvre le long de l'autoroute A7 dans la région Rhône-Alpes en 1975

Dans l'étude de l'INSEE sur la région Rhône-Alpes (2), l'auteur distingue cinq types de zones :

- des zones autonomes où la plupart des résidents ont leur emploi dans ce périmètre. Les emplois qu'offrent les communes d'une zone autonome n'attirent que peu d'actifs de l'extérieur, de même la perte relativement faible d'actifs habitant dans la zone et travaillant à l'extérieur ne bénéficie jamais à une autre zone privilégiée. C'est ce type de zone que l'on rencontre le plus souvent dans la Drôme et l'Ardèche. Ainsi sont classées comme zones autonomes : Saint-Vallier, Tain-Tournon, Romans-sur-Isère, Crest, Privas, Aubenas, Montélimar, Nyons, le Cheylard, Die, Saint-Jean-en Royans.

(1) Planification locale et emploi Bassins d'emploi. Bull. Doc. n° 59, Déc. 1978 Ministère de l'Environnement et du Cadre de Vie.

(2) Les 107 bassins de main-d'oeuvre dans Rhône-Alpes. J.L. DESCHAMPS. Point d'Appui pour l'Economie Rhône-Alpes. INSEE n° 4, Septembre 1979.

- des zones attractives qui exercent sur des zones avoisinantes une influence telle que ces dernières perdent au moins 10 % de leur main-d'oeuvre à leur profit. C'est le cas de la zone de Lyon, de la zone de Valence, de la zone d'Annonay.
- des zones dépendantes dont plus de 10 % mais moins de 30 % des résidents vont travailler dans une autre zone. Dans ce cas, on trouve la zone de Vienne qui dépend de la zone de Lyon et dont les flux de main-d'oeuvre sont six fois plus nombreux vers Lyon que dans le sens inverse. On trouve aussi la zone du Teil de l'autre côté du Rhône par rapport à Montélimar. Dans ce dernier cas les flux sont assez équilibrés puisque 15 % des Ardéchois vont travailler à Montélimar alors que 10 % des emplois du Teil sont occupés par des Montiliens. On trouve enfin la zone de Bourg-Argental qui dépend d'Annonay.
- des zones dortoirs qui dépendent très fortement d'une zone attractive puisque plus de 30 % des actifs vont travailler vers celle-ci. C'est le cas de Givors vis-à-vis de Lyon où 34 % des résidents de Givors vont vers la zone de Lyon alors que moins de 3 % vont vers Vienne.
- enfin des zones diffuses qui n'ont pas d'autonomie et qui ont des échanges diffus avec l'extérieur sans direction précise. On retrouve classé dans ce type le reste de l'espace traversé par l'autoroute A7, c'est-à-dire les zones de Condrieu, de Roussillon, de Saint-Rambert d'Albon, de la Voulte-sur-Rhône, de Loriol et Livron, de Pierrelatte.

A partir de ce découpage en bassins d'emplois attractifs, autonomes, dépendants, dortoirs, diffus, on peut faire les remarques suivantes.

D'une part la zone de Lyon attire progressivement dans son orbite les villes moyennes de Givors et de Vienne qui ont perdu l'autonomie qu'elles avaient au début des années 1960. Par contre Valence, autre zone attractive de l'axe, n'a intégré dans son orbite ni la zone de Tournon au Nord, ni la zone de Livron-Loriol au Sud. Pourtant ces deux zones sont distantes de 15 à 20 km de Valence et reliées par l'autoroute. De plus elles sont déficitaires en nombre d'emplois par rapport aux actifs résidents (95 % pour Tournon et 87 % pour Livron-Loriol). Or seulement 7 % des actifs de la zone de Tournon émigrent vers la zone de Valence alors que 4 % des emplois de Tournon sont occupés par des actifs résidant dans la zone de Valence. Pour Livron-Loriol, le taux des migrants par rapport aux actifs résidents est un peu plus élevé (13 %) tandis que 5 % des emplois de la zone Livron-Loriol sont occupés par des actifs résidant dans la zone de Valence. Enfin Annonay, troisième zone attractive de l'axe étend son bassin de main-d'oeuvre sur une trentaine de kilomètres d'Est en Ouest et attire dans son orbite le bassin d'emploi de Bourg-Argental au Nord. Ainsi du seul fait de l'établissement industriel de Saviem-RVI, le bassin d'emploi d'Annonay est presque plus étendu que celui de Valence alors que la population active qui y réside est trois fois moins nombreuse.

Si l'autoroute a joué un rôle dans l'extension des bassins d'emploi des zones attractives, c'est donc principalement au sud de Lyon que l'on peut en voir les effets.

L'autre remarque que l'on peut faire et qui est peut-être une autre caractéristique de cet espace traversé par un réseau d'infrastructures de transport très dense, c'est la relative prolifération de bassins de main-d'oeuvre diffus qui n'ont pas de réelle autonomie sans pour autant dépendre trop fortement d'une zone particulière. Ainsi trouve-t-on entre Vienne et Saint-Vallier, 3 zones diffuses accolées l'une à l'autre : Condrieu, Roussillon, St-Rambert-d'Albon. De même entre Valence et Montélimar, on trouve La Voulte-sur-Rhône et Loriol-Livron et au Sud de Montélimar : Pierrelatte et Bollène (Vaucluse).

4.23 - Les bassins d'emploi en Provence-Côte d'Azur le long de l'auto- route A7 en 1975

Dans l'étude des bassins d'emploi de la région Provence-Côte d'Azur (1) l'auteur n'a pas repris la typologie élaborée par l'observatoire économique de la Région Rhône-Alpes mais il a cherché à délimiter des bassins et des sous-bassins d'emploi par agrégation successive des communes qui ont des liens entre elles, c'est-à-dire des échanges de populations actives.

Dans un premier temps on peut distinguer deux bassins d'emplois

. un très grand bassin d'emploi qui s'étend à partir de Marseille, couvre la presque totalité du département des Bouches-du-Rhône et s'introduit dans le Var au Nord de Toulon et dans le Vaucluse au Nord d'Aix-en-Provence.

. un autre bassin autour d'Avignon qui englobe Cavaillon, Carpentras, Vaison-la-Romaine, Orange et qui s'étend aussi dans le Gard.

En fait ces deux grands ensembles recouvrent des sous-ensembles relativement indépendants où les migrations sont plus ou moins intenses. Ainsi l'auteur a découpé le grand bassin de Marseille en six bassins :

- celui de Marseille proprement dit qui s'étend d'Ouest en Est sur 70 km de large (de Sausset-les-Pins sur la côte bleue jusqu'à Rougière et Signes dans le Var) remonte au Nord jusqu'aux communes limitrophes d'Aix-en-Provence et au Nord-Ouest jusqu'aux communes contigües de Vitrolles et de Marignane. Selon l'auteur "cette zone est fortement polarisée autour de la ville centre grâce aux réseaux de communication axés sur les entrées autoroutières". Les échanges au sein de cette zone concernent presque toujours plus de 30 % de la population active des communes.

(1) Bassins d'emploi et zones d'étude en Provence-Alpes-Côte d'Azur. J. Lenain. Sud Information Economique - INSEE, 4ème trimestre 1979.

- la zone de Marignane, Vitrolles, Berre l'Etang comprend huit communes. Traversée par l'autoroute A7 du Nord au Sud, elle est en fait très liée à la zone de Marseille puisque 10,2 % de la population active résidant dans cette zone émigre chaque jour vers la zone de Marseille. Selon la typologie précédente, elle serait considérée comme dépendante de Marseille.
- la zone d'Aix-en-Provence est vaste mais moins polarisée que celle de Marseille. Sur trente quatre communes, seules huit d'entre elles ont des échanges qui concernent plus de 30 % de la population active. Le bassin d'Aix-en-Provence est très lié aux deux bassins de Marseille et de Marignane puisque 10,5 % de la population active résidant dans le bassin d'Aix y va travailler. Il s'agit pourtant d'un bassin d'emploi très étendu puisqu'il va au Nord jusqu'au Massif du Luberon dans le Vaucluse et à l'Est le long de la route nationale N7 jusqu'au bassin d'emploi de Saint-Maximin-La Sainte-Baume (autre bassin d'emploi qui s'agrège au trois bassins précédents à raison d'un taux de 8,5 %).
- le bassin de La Ciotat est relativement indépendant du grand bassin de Marseille (7,3 % des actifs y vont travailler en 1975) mais il pourrait se dissoudre progressivement dans les bassins d'emploi de Marseille et de Toulon du fait des problèmes d'emploi dans la réparation et la construction navale.
- le bassin de Fos-sur-Mer couvre tout l'Ouest du département : il s'étend de Martigues au Sud jusqu'à Saint-Rémy-de-Provence au Nord et comprend deux sous-bassins, celui d'Arles à l'Ouest et celui de Salon-de-Provence à l'Est, qui se rattachent au bassin de Fos à raison de 10 à 13 % de la population active. L'implantation de l'industrie lourde a donc créé de fait un bassin d'emploi très large sans pour autant supprimer l'influence antérieure qu'exerçaient Salon-de-Provence et Arles sur leurs communes voisines. Mais ces deux zones sont cependant devenues dépendantes de Fos. L'ensemble du bassin de Fos est moins dépendant du reste du grand bassin de Marseille puisque seulement 6,4 % des actifs résidents y vont travailler.

Le bassin d'Avignon lui est hiérarchisé en plusieurs sous-bassins: celui d'Avignon qui s'étend à l'Est vers l'Isle-sur-Sorgue, au Sud dans les Bouches-du-Rhône autour de Château-Renard, au Nord jusqu'à Bédarrides et à l'Ouest dans le Gard. Les quatre autres sous-bassins d'emploi sont organisés autour de Carpentras, d'Orange, de Cavailhon et de Vaison-la-Romaine. Les migrations sont intenses dans la partie centrale du sous-bassin d'Avignon, dans trois communes autour de Cavailhon et dans deux communes autour d'Orange. Dans le reste du Bassin d'Avignon, les migrations sont moins fortes et moins hiérarchisées. Vis-à-vis du sous-bassin d'Avignon, les autres sous-bassins sont relativement indépendants puisqu'ils s'agrègent successivement au sous-bassin d'Avignon selon des taux inférieurs à 6 % : Carpentras (5,8 %), Orange (4,8 %), Cavailhon (4,2 %), Vaison-la-Romaine (3,8 %).

Ce qui paraît le plus marquant dans les phénomènes observés par l'INSEE dans cette région, c'est la mise en place progressive d'un très grand bassin d'emploi qui couvrirait la presque totalité des Bouches-du-Rhône et l'accroissement presque exponentiel des migrations alternantes dans ce bassin.

Au cours de l'élaboration du plan transport des Bouches-du-Rhône, les auteurs du rapport (1) notaient que déjà "entre 1962 et 1968 le nombre de personnes ne travaillant pas dans la même ville que celle du domicile avait crû de 50 % environ représentant 7 % des actifs du département en 1968. En 1975 le nombre d'actifs du département ne travaillant pas dans la même unité urbaine atteignait 13 % de la population active. Le mobilité des actifs est particulièrement élevée pour les travailleurs qui résident en dehors de Marseille puisque seulement 61 % des actifs en 1975 résidaient et travaillaient dans la même commune (Marseille exclue). Cet accroissement de la mobilité est surtout fort autour de Marseille et d'Aix-en-Provence mais aussi dans tout le bassin de Fos.

Ainsi la population active résidente ayant un emploi dans la même commune est passée entre 1968 et 1975 :

- de 46 %	à 26 %	à Allauch
- de 51 %	à 27 %	aux Pennes Mirabeau
- de 64 %	à 48 %	à Marignane
- de 74 %	à 51 %	à Miramas
- de 76 %	à 56 %	à Gardanne
- de 70 %	à 58 %	à Aubagne
- de 80 %	à 66 %	à Istres
- de 80 %	à 66 %	à Martigues
- de 85 %	à 67 %	à Berre l'Etang
- de 80 %	à 68 %	à Salon
- de 85 %	à 77 %	à Aix-en-Provence
- de 87 %	à 79 %	à Château-Renard

Par contre la ville de Vitrolles a maintenu un taux d'emploi stable entre 1968 et 1975 autour de 50 % et ceci en raison de la construction de la ZUP qui est venue après la création de la zone industrielle.

Si dans le Vaucluse on observe aussi un accroissement des migrations alternantes, il est cependant beaucoup moins rapide que dans les Bouches-du-Rhône et les actifs résidents dans les villes sont beaucoup plus nombreux à travailler sur place : 87 % à Avignon, 89 % à Cavaillon, 83 % à Caprentras ou à Orange en 1975. De ce fait les échanges de population active entre sous-bassins d'emploi sont beaucoup moins nombreux.

4.24 - Le rôle de l'autoroute dans l'élargissement des bassins de main-d'oeuvre autour des métropoles

Ce qui apparaît dans les deux régions traversées par l'autoroute A7, c'est un accroissement de la mobilité des travailleurs dans un espace élargi autour des métropoles. Par contre dans les espaces intermédiaires la hiérarchie des agglomérations se maintient et l'interdépendance entre les agglomérations de différentes tailles reste relativement faible.

(1) Plan de transport des Bouches-du-Rhône. Département des Bouches-du-Rhône. DDE, CETE, OREAM.

a) Vienne

Si l'autoroute a participé à une extension des bassins de main-d'oeuvre, c'est autour des métropoles qu'il faut en chercher les effets. Le cas des villes de Vienne et de Givors nous paraît de ce point de vue assez exemplaire. "En 1962 Vienne apparaissait comme un pôle d'emploi relativement important dans son environnement puisque le total des emplois offerts était sensiblement plus élevé que le total des actifs résidant dans l'agglomération. Ce résultat global était d'autant plus remarquable que les Hauts Fourneaux de Chasse drainaient alors une partie des actifs de l'agglomération. De ce fait, le solde "emplois offerts localement" et "actifs résidents travaillant dans l'industrie" était négatif. Cette situation était compensée par l'attractivité exercée au niveau des activités tertiaires où les emplois s'avèrent largement supérieurs aux actifs" (1).

"De 1962 à 1968 la croissance des emplois (+ 6,7 %) n'a pas été proportionnelle à l'accroissement de la population (+ 9 %). De pôle d'emploi, Vienne est devenue ainsi une zone qui fournit des emplois à l'extérieur, avec une population active supérieure à la population employée localement". Au cours de cette période les migrations vers la zone de Chasse ont cessé du fait de la fermeture des Hauts-Fourneaux. D'autre part la structure des emplois dans l'agglomération de Vienne s'est profondément modifiée en raison de l'effondrement du textile (diminution de 11 % des femmes actives) et de l'implantation de nouvelles entreprises venues en majeure partie de la région lyonnaise. En 1968 on observe un fort courant migratoire depuis l'agglomération de Vienne vers Lyon et sa banlieue qui concerne environ 10 % de la population active résidant dans l'agglomération. Les migrants vers l'extérieur sont plus nombreux que ceux qui viennent des environs travailler à Vienne.

En 1968 et 1975 un certain équilibre quantitatif s'est maintenu entre le nombre d'emplois offerts sur place et le nombre d'actifs résidents. Par contre on observe un déséquilibre qualitatif accru puisque 20 % de la population active résidant dans l'agglomération de Vienne migre quotidiennement. Ces migrations sont très polarisées selon l'axe Nord-Sud : 62 % des migrants vont travailler dans la grande agglomération lyonnaise (Vénissieux, Saint-Priest, Lyon-ville, Feyzin, Saint-Fons, Solaize, etc.). Le phénomène est encore plus fort pour le secteur industriel : les migrants employés dans le secteur industriel représentent 27 % de la population active résidente de l'agglomération de Vienne travaillant dans l'industrie: 1.092 migrants sont employés dans de grandes entreprises nationales (et multinationales) (Berliet, Rhône-Poulenc, PUK ...)

(1) L'évolution de l'agglomération de Vienne (1962-1973). OREAM Rhône-Alpes, 1975

Tableau n° 20 - Migrations quotidiennes alternantes à partir de l'agglomération de Vienne en 1975

Destinations des migrants

Source : Comité d'Expansion et
d'Aménagement de l'Isère
Rhôdanienne

Origine (agglom. de Vienne) Destination	Total	Hommes	Femmes	Observation
Vénissieux-St-Priest	738 (22,4 %)	706	32	591 personnes sur 738 sont employées par Berliet
Lyon-Ville	678 (20,6 %)	522	156	personnes travaillant principalement dans le secteur tertiaire
Feyzin-St-Fons-Solaize	421 (12,8 %)	401	20	personnes travaillant essentiellement dans la chimie
Reste del'agglomération de Lyon	209 (6,3 %)	176	33	
Givors-Chasse	313 (9,5 %)	249	64	
Roussillon-Condrieu	283 (8,6 %)	225	58	
Périphérie de l'agglom. de Vienne	322 (9,8 %)	273	49	
Autres destinations	328 (10,0 %)	248	80	
Total	3.292	2.800	492	

Si l'on étudie la qualification, l'âge et le sexe des migrants qui habitent l'agglomération de Vienne, on constate qu'il s'agit essentiellement d'une main-d'oeuvre masculine (6 fois plus nombreuse que la main-d'oeuvre féminine), d'une main-d'oeuvre relativement jeune :

Tableau n° 21 - Age des migrants à partir de l'agglomération de Vienne

Age: ans	15 - 29	30 - 49	50 - 64	65 et +	Total
Effectif	1.143	1.584	537	28	3.292
(%)	(34,7 %)	(48,1 %)	(16,3 %)	(0,9 %)	(100 %)

Source : Comité d'Expansion et d'Aménagement de l'Isère Rhôdanienne (CEAIR)

et qualifiée : en effet les migrations à partir de l'agglomération de Vienne sont d'autant plus importantes en valeur relative qu'il s'agit de catégories socio-professionnelles qualifiées (cadres supérieurs, travailleurs qualifiés et techniciens).

Tableau n° 22 - C.S.P. des migrants à partir de l'agglomération de Vienne par rapport à la C.S.P. des résidents actifs de l'agglomération de Vienne

C.S.P.	cadres supérieurs	cadres moyens	techniciens	employés	travail. qualifiés	travail. non qual.
% effectif des migrants de CSP donnée par rapport à populat. active résidente de cette CSP	32 %	23 %	30 %	13 %	39 %	18 %

Source : C.F.A.I.R.

Inversement la ville de Vienne attire un flux à peu près équivalent en nombre de travailleurs depuis les communes avoisinantes mais il s'agit cette fois de main-d'oeuvre peu qualifiée qui travaille surtout dans le tertiaire viennois. On notera le statut particulier de la ville de Vienne qui a plus d'emplois que d'actifs résidents (1,08 %) tandis que les autres communes de l'agglomération sont déficitaires en emplois (0,93 %).

b) Givors-Chasse

Le cas de l'agglomération de Givors-Chasse est encore plus significatif puisque ce sont 34 % des 16.270 actifs résidant dans la zone qui vont travailler tous les jours dans la zone de Lyon, soit 5.500 migrants (87 % du total des actifs résidents qui travaillent en dehors de la zone de Givors-Chasse). Cette zone est très déficitaire en emplois par rapport à la population active résidente (74 %), pourtant 9 % des emplois sont occupés par des actifs résidant dans la zone de Lyon.

c) l'autoroute A7 (tronçon gratuit Vienne-Lyon) et la métropole lyonnaise.

Cette intégration des deux agglomérations dans le bassin d'emploi de Lyon par le biais des migrations quotidiennes alternantes longues s'est appuyé sur un moyen de transport privilégié : l'automobile. Selon le Comité d'Expansion plus de la moitié des migrants qui vont vers Lyon depuis Vienne utilisent un véhicule personnel qu'ils partagent à plusieurs. Seul Berliet, Paris-Rhône et Isermétic organisent le ramassage de leurs employés dans la région. Les statistiques de la SNCF confirment que tout l'accroissement des flux migratoires s'est fait par le réseau routier puisque entre 1967 et 1978 le nombre d'abonnements hebdomadaires SNCF pour la relation Vienne-Lyon a diminué de 13 % et qu'en 1978 ce sont moins de 300 travailleurs qui utilisent le train chaque jour pour aller de Vienne à Lyon ou inversement. Il en va de même d'ailleurs pour les abonnements ordinaires qui concernent surtout les élèves et les étudiants qui ont diminué eux de 40 %. Seule la vente de billets SNCF a doublé sur cette relation entre 1967 et 1978 mais il ne peut s'agir là

de migrations régulières puisque la tarification des billets est beaucoup moins intéressante pour des déplacements réguliers que les abonnements hebdomadaires de travail ou les abonnements ordinaires.

Au niveau des infrastructures, c'est très certainement l'autoroute gratuite depuis Vienne qui assure ce développement des flux quotidiens de migrations alternantes. En fait comme le fait remarquer le directeur du Comité d'Expansion, l'autoroute A7 joue le rôle d'une autoroute urbaine pour les habitants de l'agglomération. Elle permet de rejoindre La Part-Dieu, le nouveau centre tertiaire de Lyon, en moins de 40 minutes depuis Vienne. C'est d'ailleurs cette autoroute qui a assumé le plus fort taux de croissance de trafic entre 1971 et 1975 (+ 49 %) parmi toutes les infrastructures routières qui desservent l'agglomération lyonnaise.

L'autoroute A7 apparaît donc comme une infrastructure de transport adaptée aux flux de déplacements de main-d'oeuvre polarisés vers l'agglomération lyonnaise. De ce point de vue, elle répond à un besoin des grandes entreprises implantées dans l'agglomération lyonnaise, alors qu'elle ne serait pas d'une grande utilité pour celles qui sont localisées dans l'agglomération de Vienne. C'est tout du moins l'avis des responsables du Comité d'Expansion ou de la Municipalité de Vienne qui considèrent que les entreprises qui sont venues s'implanter à Vienne l'auraient fait même sans l'autoroute (à l'exception peut-être d'ORLAC qui a profité de cette infrastructure pour développer ses activités depuis 1970). Au niveau du bassin de main-d'oeuvre où les entreprises viennoises drainent leur main-d'oeuvre, l'autoroute n'est pas essentielle puisque la très grande majorité des migrants qui viennent travailler dans la ville de Vienne arrivent de l'Est ou de l'Ouest où s'est développée l'urbanisation de l'agglomération depuis 1968. C'est le même phénomène que l'on observe dans les autres agglomérations le long de l'axe qu'il s'agisse de Valence, de Montélimar ou d'Avignon qui se développent d'Est en Ouest et qui ne génèrent pas de flux importants de migrations alternantes le long de l'axe autoroutier.

d) les autoroutes gratuites des Bouches-du-Rhône et la métropole marseillaise

Inversement dans le grand bassin de Marseille, on retrouve des échanges de main-d'oeuvre très importants entre les différents bassins d'emploi. Si le bassin d'emploi de Marseille reste le principal pôle d'attraction, certains autres pôles comme Fos, Vitrolles, Marignane ou Aix-en-Provence génèrent aussi des déplacements longs depuis Marseille en particulier. Le réseau très dense d'autoroutes gratuites et de voies rapides urbaines associé à une localisation des très grands établissements industriels en dehors du bassin d'emploi de Marseille proprement dit, est le support de l'élargissement du grand bassin de main-d'oeuvre de Marseille moins polarisé que celui de Lyon.

Ainsi comme le montre tableau n° 23, malgré une croissance très faible de la population active résidente à Marseille entre 1968 et 1975 (+ 6 %) qui a évolué au même rythme que les emplois offerts dans cette ville et malgré un solde d'emplois offerts par rapport aux actifs résidents un peu plus important en 1975 (11.710) qu'en 1968 (9.824), on observe un accroissement extrêmement rapide des migrations longues depuis cette ville vers des zones d'emploi relativement éloignées (20 à 30 km par autoroute). Ainsi le pourcentage d'emplois occupés par des actifs résidant à Marseille est passé entre 1968 et 1975 : de 20 % à 30 % pour Vitrolles, de 3 % à 6 % à Aix-en-Provence, de 8 % à 16 % à Aubagne et de 18 % à 19 % à Marignane.

En ce qui concerne Aix-en-Provence dont la population active résidente a augmenté de 30 % entre 1968 et 1975 (au même rythme que les emplois offerts dans cette ville qui reste donc légèrement déficitaire en emplois par rapport au nombre d'actifs résidents : 400 en 1975 contre 200 en 1968), on observe un accroissement des migrations alternantes longues qui évoluent là encore à un rythme exponentiel. Ainsi entre 1968 et 1975 le nombre de migrants aixois a plus que quadruplé vers Vitrolles et plus que doublé vers Marseille ou Salon. En 1975 6,9 % de la population active résidant à Aix travaille à Marseille tandis que 5,6 % des emplois aixois étaient occupés par des Marseillais. De même à Marignane et Vitrolles alors que les emplois étaient 1,6 fois plus nombreux que les actifs résidents en 1975, on constatait que 9 % de la population active allait travailler à Marseille et 1 % à Aix-en-Provence (1).

Si les échanges de main-d'oeuvre autour de la métropole marseillaise avec des agglomérations éloignées d'une trentaine de kilomètres apparaissent aussi importants que ceux que nous avons observés entre Vienne et l'agglomération lyonnaise, on constate que la polarisation de ces flux est très différente. Le réseau autoroutier peut donc être considéré comme le support nécessaire à l'élargissement des bassins de main-d'oeuvre dans ces régions métropolitaines, mais c'est ailleurs qu'il faut rechercher l'origine de cet accroissement de la mobilité. Aussi avons-nous cherché à voir dans quelle mesure les transformations au niveau du capital industriel et commercial avaient pu intervenir dans cette nouvelle définition de l'espace où les autoroutes sont devenues le principal support de la mobilité.

(1) le tableau n° 24 sur les échanges de main-d'oeuvre entre Avignon et les villes moyennes proches montre que certains flux ont augmenté relativement vite entre 1968 et 1975 mais ils ne concernent encore en 1975 qu'une part très faible des actifs ou des emplois. Ainsi 2,3 % seulement des emplois d'Orange sont occupés par les Avignonnais et 2,5 % des actifs résidents à Carpentras vont travailler à Avignon.

Tableau n° 23 - Evolution des migrations quotidiennes alternantes domicile-travail entre différentes villes du grand bassin d'emploi de Marseille entre 1968 et 1975

Commune de résidence	Population active résidente			Nombre de migrants à destination de :			Commune de travail	Nombre d'emplois dans la commune de travail		
	1968	1975	75/68	1968	1975	75/68		1968	1975	75/68
Marseille	313.404	331.425	1,06	620	3.080	4,96	Vitrolles	2.604	10.080	3,87
				1.760	2.270	1,29	Marignane	9.976	12.155	1,22
				888	2.170	2,44	Aix-en-Provence	29.972	38.965	1,30
				700	1.700	2,42	Aubagne	8.768	10.835	1,24
Aix-en-Provence	30.168	39.370	1,30	1.156	2.735	2,37	Marseille	323.228	343.135	1,06
				428	720	1,68	Marignane	9.976	12.155	1,22
				64	285	4,45	Vitrolles	2.604	10.080	3,87
				44	125	2,84	Salon	9.744	10.595	1,09
				-	120	∞	Fos	1.712	15.735	9,19
Marignane	6.328	9.110	1,44	456	1.645	3,61	Vitrolles	2.604	10.080	3,87
				512	670	1,31	Marseille	323.228	343.135	1,06
				92	95	1,03	Aix-en-Provence	29.972	38.965	1,30
Arles	16.608	18.010	1,08	-	1.240	∞	Fos	1.712	15.735	9,19
				148	185	1,25	Marseille	323.228	343.135	1,06
Salon de Provence	10.728	12.295	1,15	-	640	∞	Fos	1.712	15.735	9,19
				516	510	0,99	Marignane	9.976	12.155	1,22
				96	125	1,30	Aix-en-Provence	29.972	38.965	1,30
Aubagne	10.368	12.555	1,21	2.644	4.050	1,53	Marseille	323.228	343.135	1,06

Source : RGP 1968
RGP 1975, sondage au 1/5ème

Tableau n° 24 - Evolution des migrations quotidiennes alternantes domicile-travail entre différentes villes du bassin d'emploi d'Avignon entre 1968 et 1975

Commune de résidence	Population active résidente			Nombre de migrants à destination de :			Commune de travail	Nombre d'emplois dans la commune de travail		
	1968	1975	75/68	1968	1975	75/68		1968	1975	75/68
Avignon	32.072	33.970	1,06	72	235	3,26	Orange Cavaillon Carpentras	9.708	10.145	1,05
				48	135	2,81		8.336	9.705	1,16
				40	50	1,25		7.952	9.200	1,16
Carpentras	7.792	8.745	1,12	120	195	1,62	Avignon	37.184	37.905	1,02
Orange	9.668	9.665	1	108	135	1,25	Avignon	37.184	37.905	1,02
Cavaillon	7.636	8.435	1,10	80	120	1,5	Avignon	37.184	37.905	1,02
Bollène	3.956	3.940	1	-	40	∞	Avignon	37.184	37.905	1,02

4.3 - LE ROLE DES TRANSFORMATIONS DU CAPITAL INDUSTRIEL ET COMMERCIAL DANS L'ELARGISSEMENT DES METROPOLES

4.31 - à partir du cas de Vienne

Si l'on reprend le cas de Vienne et si l'on étudie les transformations qui se sont opérées depuis le début des années 1960 au niveau de l'industrie et du commerce, on constate que cette ville a perdu son autonomie et que la croissance des emplois a totalement échappé au pouvoir local.

Dans l'étude sur l'évolution de l'agglomération de Vienne (1), l'OREAM constate qu'entre 1962 et 1973 "Vienne a connu une sorte de désagrégation de son rôle de pôle d'emploi et de service dans son environnement tout en subissant des intégrations partielles et non encore achevées dans des sphères économiques et urbaines plus larges". Ainsi, en 1962, 25 établissements de plus de 50 salariés regroupaient environ 75 % des emplois. Toutes les entreprises étaient à commandement local travaillant à 70 % dans des secteurs industriels traditionnels (45 % des effectifs industriels travaillaient dans le secteur textile, tissage de la laine). Certaines d'entre elles possédaient même des établissements dans d'autres cantons de la région (textile, chaussure). Par ailleurs la ville de Vienne apparaissait à cette époque comme un centre commercial et de service important y compris dans le secteur des banques et des assurances.

Au cours de la période 1962-1972, on assiste à un effondrement des industries traditionnelles (l'emploi dans le textile ne représente plus que 21 % de l'emploi industriel en 1972). De nombreuses entreprises locales cessent leur activité : Pascal Valluit qui comptait 900 emplois en 1962 disparaît en 1964, Tissandier (100 emplois en 1962) en 1967, Vaganay (600 emplois en 1962) en 1970 ... Simultanément on assiste à l'implantation de nouvelles entreprises souvent d'origine lyonnaise : CCMC (1962), Cazeneuve (1964), Calor (1964), Orlac (1965), Bisch (1966), Lejaby (1966), Reverchon (1967), Intercolor (1968). Par contre, le secteur tertiaire se développe très lentement et son taux de croissance (commerce ou service) est nettement plus faible que dans les agglomérations de même dimension. En 10 ans, Vienne, de pôle d'emploi, est devenu légèrement déficitaire, sa population active de 15.500 personnes étant supérieure aux emplois offerts, 15.100.

A la fin des années 1960 et au début des années 1970, la croissance de l'emploi industriel repose essentiellement sur le développement des établissements industriels qui se sont implantés quelques années auparavant (Orlac, Intercolor, Reverchon ...). C'est aussi au début des années 1970 que nombre d'entreprises viennoises (anciennes ou nouvellement implantées) sont intégrées dans des groupes nationaux ou multinationaux ou s'associent à des entreprises étrangères (2).

(1) L'évolution de l'agglomération de Vienne (1962-1973). OREAM Rhône-Alpes. 1975.

(2) Calor est intégré par le groupe Seb S.A., Reverchon Primasac devient Rocaphane contrôlée par la Rochette Cempa ..., Laval Curtaud est racheté par le groupe Texunion-DMC, Orlac adhère à Sodima Yoplait, le groupe américain Black-Hawk prend le contrôle de Celette, la Société Générale et la BNP prennent une participation dans CCMC, Bisch s'associe au groupe anglais Marley, Cazeneuve à des Japonais, et Intercolor au groupe Thomson-CSF ...

Cette diversification et cette intégration des entreprises viennoises s'accompagnent d'un phénomène de délocalisation à partir de 1970. En effet à partir de cette époque les extensions d'activité dans ces différents groupes se font en dehors de la zone de Vienne dans le cadre de stratégies nationales ou internationales. C'est ainsi que depuis 1975, les emplois dans les trois plus grands établissements de Vienne stagnent ou diminuent : Orlac qui employait 650 salariés en 1975 n'en emploie plus de 500 en 1979, Calor (577 salariés en 1975) en emploie moins de 500 en 1979, CCMC (informatique de gestion) stagne depuis 1975 aux alentours de 500 salariés, sa direction ayant émigré à Orléans en 1979. Ainsi peut-on dire qu'en 1979 le plus gros employeur industriel est Berliet-RVI qui ramasse presque 600 salariés domiciliés dans l'agglomération viennoise pour aller travailler à Vénissieux-Saint-Priest.

La population active de Vienne est donc devenue très dépendante des stratégies de grands groupes qui contrôlent à la fois les entreprises implantées localement mais aussi les entreprises qui drainent la main-d'oeuvre viennoise à l'extérieur de l'agglomération. Les perspectives d'emplois dans l'agglomération ne dépendent donc plus d'initiatives locales. De plus la capacité d'attraction de l'agglomération de Vienne déjà limitée par le site (les perspectives de développement ne sont possibles qu'à l'Est sur les plateaux) s'oppose à la stratégie de la communauté urbaine de Lyon (Courly) qui cherche à maintenir les industries existantes dans l'agglomération lyonnaise. Aussi les responsables économiques locaux (municipalité, comité d'expansion) ne se font aucune illusion sur les desserrements d'entreprises lyonnaises ; en effet depuis la fin des années 1960 toutes les implantations d'envergure régionale ou les desserrements d'entreprises lyonnaises se sont faits dans l'Est lyonnais ou vers Villefranche.

Les perspectives de nouvelles implantations dans le secteur tertiaire ne sont pas plus favorables pour Vienne si on les compare aux autres pôles de la région lyonnaise. En effet entre 1968 et 1974, sur un total de 1.272.000 m² de bureaux qui ont bénéficié d'un permis de construire, 88 % sont localisés dans la communauté urbaine de Lyon (65 % dans le centre) contre 1,1 % (15.000 m²) dans la zone de Vienne, le reste allant dans les autres zones périphériques (3 % à l'Isle d'Abeau, 4 % dans le Val de Saône ...). Ainsi en 1975, 53 % des migrants Viennois allant vers Lyon travaillaient dans le secteur tertiaire.

Au niveau du commerce, la politique de la municipalité de Vienne a été de s'opposer à l'implantation d'hypermarchés sur son territoire. C'est donc au Nord de la ville à proximité de l'autoroute A7 dans les communes de Chasse et de Givors où sont implantées de grandes surfaces de vente (Record, Conforama, Carrefour) qu'une partie de la population de Vienne va faire ses courses une fois par semaine.

Ce développement des migrations longues pour le travail, mais aussi pour les achats est dû à trois phénomènes : d'une part un léger déséquilibre quantitatif (moins d'emplois que d'actifs, pas d'hypermarché), mais aussi une différence de niveaux de prix et surtout un désajustement qualitatif important entre la qualification des actifs résidents et la nature des emplois offerts sur place. Selon le Comité d'Expansion et la Municipalité, le niveau des salaires à Vienne n'est pas élevé, et en dehors de la CCMC, il existe des différences très sensibles de salaires à qualification égale entre Lyon et Vienne.

Par contre le coût de l'habitat est moins élevé à Vienne qu'à Lyon. Ainsi selon le Maire Adjoint de Vienne, des Lyonnais travaillant à Lyon préfèrent s'installer dans la région viennoise.

On aboutit en fait à un marché du travail partiellement intégré puisque les entreprises implantées localement recrutent leur main-d'oeuvre dans une aire d'emploi assez étroite, qu'elles rémunèrent en fonction de ce qui se pratique à Vienne. Par contre les salariés qui ne trouvent pas d'emploi sur place (emplois qualifiés en général ou emplois tertiaires) doivent effectuer des migrations longues vers l'agglomération lyonnaise où les salaires sont relativement plus élevés. Néanmoins, ce surplus de salaire est en partie compensé par le temps et les coûts du déplacement que doivent supporter les individus puisque les moyens de transport collectif n'ont pas pris en charge ces flux de main-d'oeuvre entre Vienne et Lyon à l'exception de Berliet qui assure le ramassage de son personnel. En soi, le niveau des salaires pratiqués dans l'agglomération lyonnaise ne concurrence pas celui des établissements implantés à Vienne. De ce point de vue, l'autoroute A7 qui joue le rôle d'une autoroute urbaine est un élément intéressant puisqu'elle favorise surtout la mobilité individuelle et non pas une socialisation du transport. On notera à ce sujet que les bus qui relient Vienne et Lyon toutes les 1/2 heures circulent sur la RN7 à l'exception de quelques bus directs qui empruntent l'autoroute. Ainsi les groupes qui dominent maintenant le bassin d'emploi de Vienne grâce aux restructurations industrielles opérées au cours des 20 dernières années continuent à bénéficier d'une main-d'oeuvre relativement bon marché et ne souffrent pas de la concurrence des grandes entreprises nationales (chimie, automobile) implantées dans l'agglomération lyonnaise qui trouvent dans la zone de Vienne une partie de leur main-d'oeuvre qualifiée.

4.32 - à partir du cas de Marignane-Berre-Vitrolles

Si l'on étudie les transformations qui se sont opérées le long de l'autoroute A7 à proximité de l'agglomération de Marseille, on observe un processus très différent puisque le développement des activités industrielles et tertiaires s'est inscrit au cours des 20 dernières années dans une zone sous-urbanisée. Il ne s'agit donc pas de la restructuration d'un bassin d'emploi pré-existant mais de l'aménagement d'un espace entre Marignane et Berre qui était encore consacré à la fin des années 1950 à des activités rurales.

En 1954 l'Est de l'Etang de Berre (SDAU de Berre et de Marignane) ne comptait que 10.800 emplois. Si la pétrochimie de Berre s'appuyait sur un bassin d'emploi à peu près autonome, la zone de Marignane dominée par la SNIAS était déjà largement tributaire de la main-d'oeuvre résidant à Marseille. On comptait déjà à cette époque un surplus de 1.500 emplois par rapport aux actifs résidents dans la zone.

Depuis cette date l'emploi a été multiplié par 4 surtout grâce à deux zones, celles de Marignane où la SNIAS a plus que doublé ses effectifs salariés (environ 7.000 emplois actuellement) et à Vitrolles où la zone industrielle emploie aujourd'hui environ 10.000 salariés.

Ce pôle d'emploi (environ 40.000 salariés entre Berre et Marignane) fonctionne essentiellement grâce à des migrations longues et se trouve très dépendant des trois grandes villes de la région situées à 20 à 30 km : Marseille, Aix-en-Provence et Salon qui fournissent près de 40 % de la main-d'oeuvre. Selon les enquêtes menées par la MIAFEB (1), 65 % des salariés des grandes entreprises industrielles implantées à l'Est de l'Etang de Berre subissent des déplacements domicile-travail longs (au moins 45 minutes).

Si certains employeurs organisent eux-mêmes le ramassage de leurs salariés (1.700 sur Berre et 3.600 sur Marignane), la majorité des déplacements s'effectue en voiture particulière (plus de 75 % dans le cas de Vitrolles en 1975). En effet les transports collectifs interurbains sont très insuffisants et n'ont pas été adaptés à cette nouvelle division de l'espace. C'est donc le réseau autoroutier et routier qui a supporté l'essentiel de la croissance des déplacements. Ainsi entre 1965 et 1972 le trafic entre la zone de Marignane et Marseille a quadruplé alors que le trafic ne faisait que doubler aux abords de Marseille et que le trafic général du département n'augmentait que de 70 % (2).

En dehors des deux grands groupes industriels, la SNIAS à Marignane et la Shell à Berre (pétrole et chimie), le développement de ce pôle s'est appuyé en grande partie sur la zone industrielle de Vitrolles qui en 10 ans, de 1964 à 1974, a accueilli 10.000 salariés nouveaux dont une partie travaille sur place et l'autre est en transit sur les chantiers de travaux publics, sur les routes (chauffeurs, représentants ...).

L'historique de la zone industrielle de Vitrolles remonte à 1961, lorsque la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille prit les premiers contacts avec le service régional d'Aménagement du Territoire, la Société d'Equipement du Département des Bouches-du-Rhône puis la Mairie de Vitrolles. Il s'agissait pour la C.C.I.M. de créer une zone industrielle susceptible d'accueillir les entreprises marseillaises désireuses de s'agrandir ou de se desserrer en dehors de la ville de Marseille. Le site de Vitrolles convenait parfaitement puisque l'espace disponible était vaste, 300 ha, peu coûteux (3) et bien desservi du point de vue des communications (N113 et voie ferrée). Il a fallu moins d'une année pour que les travaux d'aménagement commencent avant l'approbation préfectorale de déclaration d'utilité publique et la parution de l'arrêté ministériel créant le Syndicat Mixte d'Equipement de Vitrolles entre la commune (20 %) et la C.C.I.M. (80 %). Ce fut la Société

(1) Mission Interministérielle pour l'Aménagement de la région de Fos-Etang de Berre.

(2) Essai de diagnostic de la situation actuelle, Plan de transport des Bouches-du-Rhône - DDE - OREAM - CETE, 1972.

(3) La Compagnie des Wagon-Foudres qui disposait d'une partie des terrains cherchait à s'en défaire et ne trouvait pas d'acheteur à plus de 0,40 F/m² en 1960.

d'équipement du Département des Bouches-du-Rhône (SEDBR) filiale de la SCET qui fut chargée des travaux bénéficiant de prêts intéressants auprès du FIAT et de la Caisse des Dépôts et Consignations. Théoriquement la zone d'habitation prévue de l'autre côté de la N113, prolongeant l'ancienne agglomération de Vitrolles, aurait dû être construite simultanément ; en fait le programme d'habitation subit un important retard que certains attribuent aux pressions exercées par des promoteurs de Marignane qui subissaient une certaine mévente de leurs logements dans cette ville. Aussi l'offre de logements la plus importante à Vitrolles (1974) avait en moyenne 6 années de retard sur les offres d'emplois (maximum en 1968) de la zone industrielle.

En l'espace de 10 ans, la zone industrielle de Vitrolles a joué en partie le rôle que lui avait assigné la C.C.I.M. puisque sur 280 implantations d'entreprises existantes en 1975, 60 % étaient dues à des transferts d'activités depuis Marseille principalement mais aussi à partir d'autres communes du département, 15 % étaient des créations de nouveaux établissements initiées par des entreprises locales (Bouches-du-Rhône), le reste (30 %) étant dû à des initiatives extérieures au département (Paris, Etranger, etc.). En revanche au niveau de la répartition par secteur d'activité on constatait en 1975 une tendance très forte à un renforcement du secteur tertiaire qui occupait déjà 47 % des emplois contre 22 % pour le B.T.P. et 31 % pour l'industrie (dont 10 % dans le seul secteur alimentaire et 21 % dans les autres secteurs industriels). Ce détournement de finalité de la zone industrielle au profit du tertiaire peut être attribué à deux phénomènes :

- d'une part le prix de rétrocession des terrains une fois que la commercialisation de la zone par la société d'équipement a été achevée en 1970 a fortement augmenté, puisqu'il est passé de 12,5 F/m² en 1970 à 40 F en 1974, 65 F en 1975 puis de nouveau 40 en 1976.
- d'autre part les disparitions d'entreprises industrielles implantées sur la zone industrielle ont été nombreuses puisque sur 107 implantations, 36 ont disparu (soit un taux de 34 % de disparition pour le secteur secondaire contre 20 % pour le secteur tertiaire).

Les disparitions définitives d'entreprises ont surtout affecté les entreprises d'origine marseillaise ou celles originaires d'Algérie. Par contre les entreprises d'origine parisienne ou lyonnaise implantées sur la zone et qui l'ont quitté par la suite n'ont en général pas disparu définitivement, mais ont transféré leur activité dans un autre site des Bouches-du-Rhône.

"Ainsi si l'on cumule les transferts et les retours qui s'opèrent sur Marseille même, on remarque une accélération croissante de ce phénomène depuis le début des années 1970 qui serait dû :

- à la saturation de la zone industrielle, en même temps qu'à son poids en tant que milieu propre d'activité déjà d'une certaine importance,
- à l'accélération des transformations qui affectent la structure des secteurs d'activité liés au transit (commerce, distribution, transport), et aux services,

- à la pénétration d'entreprises venues d'autres régions ou étrangères" (1).

A partir des années 1970, on assiste donc à une certaine dégénérescence des entreprises d'origine locale implantées dans la Z.I. au profit d'entreprises originaires de Rhône-Alpes, de la région parisienne ou étrangères qui poursuivent leur activité, qui se substituent aux entreprises locales qui disparaissent ou qui les absorbent quand elles sont en difficulté.

L'opération de Vitrolles qui historiquement se situe à la même époque que la restructuration industrielle de l'agglomération viennoise aboutit à une nouvelle structure de l'espace métropolitain assez comparable à celle que l'on a pu observé au Sud de Lyon bien que l'intervention et la mobilisation des capitaux qui sont venu modifier ces espaces soient assez différenciées dans les deux cas. A Vienne, l'intervention successive du capital privé lyonnais, puis du capital multinational s'est faite dans un bassin d'emploi industriel pré-existant incapable de faire face à une nouvelle division sociale et technique du travail qui affectait son secteur d'activité privilégié (textile et cuir). Il n'y a pas eu à cette occasion besoin de mobiliser des capitaux publics pour aménager cette zone. C'est dans l'Est lyonnais une fois que des sites comme Vienne auront été saturés que l'aménagement de l'espace mobilisera d'importants investissements publics (aéroport, zones industrielles, ville nouvelle, etc...). L'autoroute A7 entre Lyon et Vienne n'a pas précédé mais suivi cette restructuration de Vienne, de ce point de vue elle intervient comme support à une meilleure intégration de l'espace viennois vis-à-vis de l'agglomération lyonnaise, elle n'en est certainement pas la cause.

A Marignane-Vitrolles pré-existait en 1960 l'important pôle d'attraction industriel qu'est la SNIAS, le plus gros employeur de la région. En dehors du développement de cette industrie qui s'est appuyé très fortement sur la population active domiciliée à Marseille ou dans d'autres communes plus ou moins éloignées pour fonctionner et poursuivre sa croissance (à l'image de Berliet à Vénissieux) l'aménagement de l'espace peu urbanisé de Vitrolles s'est fait grâce à une intervention directe du pouvoir économique marseillais (CCIM) qui grâce à des capitaux publics (FIAT, Caisse des Dépôts et Consignations) a pu s'approprier, aménager et revendre principalement à des entreprises locales un espace qui ne trouvait pas preneur auparavant. En tant qu'opération foncière, Vitrolles a été très bénéfique au niveau financier pour son promoteur, puisqu'en 1975 le bilan de la réalisation de la première tranche de la zone industrielle a laissé apparaître un excédent de 25 millions de francs. Mais l'absence d'infrastructure urbaine à proximité, l'absence de moyens de transport collectif, la mise en place de l'autoroute qui n'est intervenue qu'en 1969, ont entravé très vraisemblablement le fonctionnement des entreprises industrielles locales qui se sont implantées à Vitrolles et dont nombre d'entre elles ont disparu ou ont perdu leur autonomie. Par contre Vitrolles s'est avérée utile aux grandes entreprises de travaux publics d'origine extra-régionale qui s'y sont implantées pour travailler sur l'ensemble du département, au secteur de la production et de la distribution alimentaire d'origine locale mais surtout d'origine extra-régionale et au secteur tertiaire lié au transit qui ont su maîtriser et tirer profit de cet aménagement qui s'inscrit dans une nouvelle division sociale de l'espace à proximité d'une métropole.

(1) Zone industrielle de Vitrolles. J.L. Schwendimann, MIAFEB. Mai 1976.

Cet élargissement de l'aire d'influence de la métropole marseillaise a donc largement précédé la mise en place de l'autoroute. L'initiative en revient au capital local épaulé par des fonds publics et au capital extrarégional qui cherchait à s'implanter dans l'aire métropolitaine, de préférence en dehors de la ville même de Marseille. C'est seulement dans un deuxième temps que le réseau autoroutier mis en service à la fin des années 1960 a servi de support indispensable au développement très rapide de la mobilité des individus et des biens que générait cette nouvelle division sociale de l'espace.

Par contre l'intervention des grands groupes du commerce de détail s'est faite en fonction de la mise en place du réseau autoroutier à Givors près de Lyon, ou à Vitrolles (Carrefour, Sud-Confort), à Plan-de-Campagne et à Cabriès (Casino, Conforama, Californi ...) entre Aix-en-Provence et Marseille. De ce point de vue l'autoroute en tant que support de la mobilité a précédé l'intervention du capital commercial qui à l'image d'autres pays devait générer un nouveau mode de consommation fondé sur la mobilité des consommateurs.

4.4 - CONCLUSIONS SUR LA RESTRUCTURATION ET L'EXTENSION DES AIRES METROPOLITAINES

Les analyses faites montrent clairement l'extension des bassins de main-d'oeuvre autour de Lyon et de Marseille, extension qui s'est traduite par l'intégration de Givors et de Vienne dans le premier cas, et englobe l'ensemble du département des Bouches-du-Rhône dans le second. C'est dire que cette extension a modifié profondément le type de relations entre métropoles et villes petites ou moyennes intégrées à leur aire d'influence. L'étude des transformations du capital dans la ville de Vienne d'une part, dans le département des Bouches-du-Rhône d'autre part, confirme cette conclusion, même si pour des raisons historiques (au début des années 60 il existait un tissu industriel local développé à Vienne tandis que l'Ouest des Bouches-du-Rhône était peu industrialisé et devait cette industrialisation à des capitaux nationaux et étrangers) la substitution de capitaux nationaux et multinationaux au capital local s'est opérée différemment.

Dans les 2 cas la mise en place d'autoroutes urbaines (gratuites) a suivi les restructurations du capital et des activités et a servi de support au développement très rapide des déplacements domicile-travail. Parallèlement la mobilité spatiale apparaît comme une norme moderne qui ôte leur sens aux limites administratives traditionnelles (rigides) et par là même signifie aux pouvoirs publics locaux l'illusion d'une autorité qui ne s'applique plus qu'à des espaces vidés de sens économique et social propre.

Dans le même temps, et à l'inverse de ce que l'on observe autour des 2 métropoles, la hiérarchie des agglomérations ne s'est pas modifiée dans les espaces intermédiaires (Vallée moyenne du Rhône) et l'interdépendance entre agglomérations voisines de tailles différentes (moyennes et petites) est restée relativement faible.

CONCLUSION GENERALE

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

1.1 - La nécessité de donner un contenu opératoire à l'expression d'effets structurants

En abordant l'analyse des conséquences socio-économiques de la mise en service de tronçons d'autoroute de liaison sur les régions traversées il importait de donner un sens objectif et précis à l'expression couramment utilisée en économie des transports, d'"effets structurants" (ou "destructurants"). C'est en effet du contenu même de cette expression que dépendent le champ de la recherche à mener, la méthodologie à adopter et, bien évidemment, la pertinence des conclusions obtenues. Considérant que le concept d'"effets structurants" s'attache à l'idée d'un développement économique induit, c'est-à-dire d'un accroissement de production lié lui-même à la mise en oeuvre de forces productives accrues et de facteurs de production nouveaux et plus efficaces (progrès technique) nous avons adopté la perspective des économistes classiques et plus particulièrement d'Adam Smith pour définir plus précisément ce que l'on peut entendre par "effets structurants".

1.2 - Adam Smith : ses principales idées et l'origine du concept d'"effets structurants"

Il convient de rappeler brièvement les principales idées développées par Adam Smith dans sa "Recherche sur la nature et les causes de la richesse des nations" (1) publiée en 1776, et plus particulièrement dans le livre premier.

Pour Adam Smith l'origine de la richesse des nations, qui se manifeste par une multiplication de la production, se trouve dans la division du travail (2). La division du travail elle-même naît de la possibilité de pouvoir échanger "tout le produit de son travail qui excède sa propre consommation, contre un pareil surplus du produit du travail des autres qui peut (lui) être nécessaire ..." (3). Enfin "Puisque c'est la faculté d'échanger qui donne lieu à la division du travail, l'accroissement de cette division doit par conséquent toujours être limité par l'étendue de la faculté d'échanger, ou, en d'autres termes, par l'étendue du marché" (4).

(1) en français : collection Idées. Gallimard 1976.

(2) A. Smith : opus cité : Livre premier - chapitre premier : de la division du travail.

(3) A. Smith : opus cité ; Livre premier - chapitre II : du principe qui donne lieu à la division du travail.

(4) A. Smith : opus cité. Livre premier - chapitre III : que la division du travail est limitée par l'étendue du marché.

A l'appui de cette dernière idée Adam Smith fournit des exemples qui sont vraisemblablement à l'origine du concept d'"effets structurants" en économie des transports (1). Ainsi il compare le transport par eau (fluvial ou maritime) et le transport par terre, le premier offrant par ses caractéristiques techniques des avantages (rapidité, tonnage transporté, main-d'oeuvre utilisée et donc prix de revient) qui ouvrent un marché plus étendu aux industries et explique ainsi que les premiers progrès de l'industrie se soient manifestés dans les régions d'accès facile par voie d'eau pour ne s'étendre que beaucoup plus tard dans les parties intérieures du pays. Dans cet exemple Adam Smith trouve d'ailleurs une explication aux développements de la civilisation sur les bords de la Méditerranée (mer petite, aisément navigable, sans marées ...) et tout particulièrement en Egypte du fait de la navigabilité du Nil et de l'étendue de son delta. Plus près de nous dans le temps, Adam Smith souligne également le rôle joué par le Rhin et la Meuse en Hollande, la Baltique pour l'Europe du Nord ...

1.3 - Définition opératoire du concept d'"effets structurants" ; champ et méthodologie de la recherche

Ce rappel des grandes idées d'Adam Smith, en nous ramenant aux sources mêmes du concept d'"effets structurants" des moyens de transport (modes de transport aussi bien qu'infrastructures de transport), justifie le parti pris d'adopter le cadre de l'économie classique pour conduire la recherche et permet d'en préciser le champ. Deux questions essentielles se posent en effet immédiatement :

- dans quelle mesure les infrastructures autoroutières ont-elles contribué à modifier l'étendue des marchés, marchés de biens finals ou de biens intermédiaires, et à quels secteurs d'activités et quelles zones géographiques a pu profiter l'extension éventuelle de certains marchés ?
- dans quelle mesure les infrastructures autoroutières ont-elles modifié la division du travail, c'est-à-dire la façon dont se combinent les facteurs de production : capital, terre et travail ?

Ces deux questions conduisent à définir le terme d'"effets structurants" comme signifiant des transformations des marchés de biens finals ou de biens intermédiaires, ainsi que des marchés du capital, de la terre et du travail puisque ces derniers sont les lieux où se sanctionne, et donc se révèle, la division du travail.

Il en découle que l'analyse a porté sur :

- les conséquences de la mise en service de tronçons d'autoroute sur la mise en valeur de la terre, c'est-à-dire sur la production agricole,

(1) A. Smith : opus cité. Livre premier - chapitre III : que la division du travail est limitée par l'étendue du marché.

- les effets éventuels de l'autoroute sur le marché du travail, la méthode consistant à expliquer l'évolution du marché du travail au cours des 20 ou 25 dernières années dans les zones d'études elles-mêmes subdivisées en bassins d'emploi, c'est-à-dire à mettre en évidence et à déterminer les causes de transformations de la division du travail entre l'agriculture et les secteurs secondaire et tertiaire d'une part, au sein même du secteur secondaire principalement d'autre part, à situer enfin le rôle ou la place de l'autoroute dans les transformations observées.
- l'impact de l'autoroute sur le secteur des transports publics routiers de marchandises dont la fonction est très importante pour les secteurs primaire et secondaire, et dont les structures ont pu connaître des modifications du fait de la mise en service de cette infrastructure de transport.
- enfin, le marché du capital dans la mesure où il était possible de distinguer un capital régional d'un capital national ou multinational.

1.4 - Zones d'études retenues et les raisons du choix

Reste à définir le champ géographique retenu pour mener la recherche.

Dans un premier temps nous nous sommes intéressés à des zones de la taille d'un département et essentiellement rurales (c'est-à-dire ne comportant pas de grande agglomération).

A priori on pouvait distinguer 3 types contrastés de régions rurales traversées par des tronçons d'autoroute de liaison :

- des régions proches de Paris où l'autoroute double un ou plusieurs axes traditionnels de communication (cas de l'Yonne, de la Somme) ;
- des régions éloignées de Paris où l'autoroute double un ou plusieurs axes traditionnels de communication (cas de la Saône-et-Loire, de la Drôme, du Vaucluse) ;
- des régions (nécessairement éloignées de Paris) désenclavées par l'autoroute (Massif Central, Bretagne).

Ce dernier type n'étant en fait pas représenté en France à l'heure actuelle, la recherche a porté dans sa première partie sur le département de l'Yonne (1) (qui appartient au 1^{ère} type) et dans sa seconde partie sur les départements de la Drôme-Ardèche (2) (qui appartiennent au 2^{ème} type).

Dans un second temps il est apparu indispensable d'élargir la zone d'étude de façon à englober des métropoles. Le choix géographique s'est porté sur la Vallée du Rhône entre Lyon et Marseille qui constitue le cadre de la 3^{ème} (et dernière partie) de notre recherche (3).

-
- (1) Conséquences socio-économiques de la mise en service de tronçons d'autoroute de liaison sur la région rurale traversée : l'autoroute A6 dans le département de l'Yonne.
G. HAYERE, D. DIATKINE, P. HANROT, M. LE GALL, J.C. LEULLIER. DGRST - Secrétariat d'Etat aux Transports - SEDES. Paris. Mars 1976.
- (2) Conséquences socio-économiques de la mise en service de tronçons d'autoroute de liaison sur la région rurale traversée : l'autoroute A7 dans les départements de la Drôme et de l'Ardèche.
G. HAYERE, P. HANROT, M. LE GALL. DGRST - Secrétariat d'Etat aux Transports - SEDES. Paris. Octobre 1977.
- (3) La place des autoroutes dans la localisation des activités : l'autoroute A7 entre Lyon et Marseille.
P. HANROT, M. LE GALL. DGRST - Ministère des Transports - SEDES. Paris. Juillet 1980.

2. LES PRINCIPALES CONCLUSIONS DE LA RECHERCHE

2.1 - Dans les zones essentiellement rurales de la taille d'un département

2.11 - Régions proches de Paris : l'autoroute A6 dans le département de l'Yonne

Cette lère phase de l'étude a montré que :

a) en ce qui concerne le "marché" de la terre

Les conséquences de l'autoroute sur le "marché" de la terre sont essentiellement limitées aux effets d'ouvrage, c'est-à-dire au tracé même de l'autoroute et à ses abords immédiats : exploitations amputées et coupées en deux dont l'économie se trouve transformée, problèmes hydrauliques, etc...

Ces effets sont particulièrement sensibles dans le cas où l'élevage constitue l'activité principale. Ils ont au contraire pu être plus facilement supportés dans les régions où se développait la céréaliculture simultanément à la réalisation de l'autoroute. De toutes façons, les effets d'ouvrage ont, tout au plus, précipité un processus de "restructuration" en cours dont ils n'étaient pas directement responsables.

Leurs conséquences ont pu être accentuées du fait que les bouleversements apportés par l'autoroute aux exploitations agricoles traversées ne sont pris en compte du point de vue juridique que sous l'aspect de la valeur foncière des terres. Ceci exclut le rôle essentiel de moyen de production joué par les terres agricoles et omet le fait que la terre n'est pas une marchandise, c'est-à-dire un bien techniquement reproductible à l'infini.

La constitution de réserves foncières permettant d'échanger de la terre contre de la terre contribuerait à atténuer les conséquences des effets d'ouvrage.

En tout état de cause, l'autoroute n'a pas exercé d'influence sur l'agriculture au niveau régional.

b) en ce qui concerne le marché du travail

L'explication de l'évolution du marché du travail dans l'Yonne fait intervenir quatre éléments principaux :

- le mouvement de décentralisation industrielle à partir de la région parisienne, mouvement qui, au plan national, correspond à des transformations internes à l'industrie de la division du travail ;
- le mouvement d'exode rural dans l'Yonne qui traduit au plan régional les modifications de la division du travail entre l'agriculture d'une part, l'industrie et les services, d'autre part ;
- le niveau des salaires qui d'ailleurs, à un stade plus global d'explication, ne varie pas indépendamment de la division du travail ;
- la proximité de l'Yonne par rapport à la région parisienne.

Le mouvement de décentralisation industrielle au plan national correspond à une "rationalisation" du fonctionnement des entreprises. Le déplacement géographique permet en effet de réduire certains coûts de fonctionnement tout en développant éventuellement une entreprise.

De plus, la décentralisation fournit l'occasion de repenser l'organisation du travail sur deux plans : la division spatiale du travail (siège social et services commerciaux d'un côté, établissements "productifs" de l'autre) et la division technique du travail. Les nouvelles techniques de production mises en place à l'occasion de la décentralisation visent généralement à accroître la part des ouvriers non qualifiés dans le personnel, transformation qui joue également dans le sens de la diminution de la masse des salaires.

Un tel mouvement de décentralisation suppose donc crucialement une disponibilité en main-d'oeuvre non qualifiée.

Il nécessite également l'existence de moyens de communications rapides entre le siège social et les établissements, et, lorsque les besoins en capacité de stockage sont importants, la possibilité de trouver des terrains à un prix modéré.

La principale source de main-d'oeuvre non qualifiée en France reste, globalement, la main-d'oeuvre d'origine rurale.

Tant que les campagnes de l'Yonne (principalement l'Ouest, c'est-à-dire la Puisaye, et le centre du département) ont connu un exode rural relativement important, le rythme des implantations industrielles dans l'Yonne est resté très proche du rythme moyen des implantations dans l'ensemble des onze départements situés hors de la région parisienne et à moins de 200 km de Paris, départements qui présentent le point commun d'avoir attiré un grand nombre de petites et moyennes entreprises : leur situation est telle qu'il est possible d'effectuer le voyage aller jusqu'à Paris et le voyage retour dans la journée tout en conservant suffisamment de temps pour le travail (réunions, livraisons ...).

Lorsque, à la fin des années 1960, le mouvement d'exode rural dans l'Yonne s'est très sensiblement ralenti (surtout dans les régions, la Puisaye principalement, où il était le plus fort auparavant), les implantations industrielles dans le département ont également connu un ralentissement important.

Les différences observées entre les diverses régions de l'Yonne du point de vue des variations du rythme des implantations industrielles s'expliquent par les stades différents de la restructuration agricole dans ces régions.

Globalement, le ralentissement de l'exode rural a donc signifié le ralentissement des implantations industrielles, le département de l'Yonne prenant rang parmi les régions réputées difficiles pour trouver de la main-d'oeuvre (non qualifiée).

Des deux possibilités d'adaptation face à la diminution de l'exode rural permettant de maintenir aussi bas que possible le niveau général des salaires, seule l'embauche de travailleurs immigrés a pu aisément se matérialiser, la seconde, l'accroissement du nombre d'emplois féminins, se heurtant à de trop grandes difficultés (principales activités industrielles de l'Yonne n'utilisant que peu de main-d'oeuvre féminine, sauf l'électronique ; équipements collectifs sociaux inexistantes ; transports publics en commun pas développés alors que la distance moyenne entre domicile et lieu de travail est élevée).

Cela a eu pour conséquence de laisser également de côté pour une large part les jeunes d'origine urbaine ne possédant pas de qualification.

Au total il en a résulté pour les jeunes d'origine urbaine un accroissement du chômage et la persistance voire l'accélération du mouvement d'exode vers la région parisienne, mouvement également encouragé par les écarts de salaires importants existant entre l'Yonne et la région parisienne.

Ces conséquences ont tout particulièrement atteint les jeunes possédant une qualification (ces derniers acceptant aussi des emplois déqualifiés pour rester dans la région).

Les quatre facteurs explicatifs principaux indiqués plus haut apparaissent donc suffisants pour rendre compte de l'évolution du marché du travail dans l'Yonne, ce qui signifie, en particulier, que la mise en service de l'autoroute A6 dans l'Yonne n'a pas constitué, au plan régional, un élément déterminant.

Cette conclusion est confirmée par le fait que, en ce qui concerne le nombre d'emplois créés du fait de la décentralisation industrielle entre 1955 et 1968, l'Yonne, pour laquelle la construction de l'autoroute A6 était prévue dès la fin des années 50 et effective dès 1967, ne se distingue pas de l'ensemble constitué par les 11 départements situés à moins de 200 km de Paris, mais hors de la région parisienne.

Cette conclusion est également confirmée par les entretiens réalisés tant auprès de responsables locaux que des chefs d'entreprise. Ces derniers indiquent en effet comme raisons principales du choix de l'implantation la disponibilité en main-d'oeuvre (et essentiellement en main-d'oeuvre non qualifiée) et la proximité de la région parisienne (dans le cas des petites entreprises surtout). Si l'existence de l'autoroute est donnée comme l'une des raisons elle n'apparaît cependant jamais comme étant la cause principale ou déterminante de l'implantation.

Quant au rôle de l'autoroute dans le fonctionnement des entreprises il apparaît généralement comme étant :

- d'accroître la sécurité et la rapidité des transports de marchandises (mais cette facilité n'est pas nécessairement utilisée par les transporteurs publics) ;
- de permettre des relations faciles pour les cadres avec le siège social et les services commerciaux généralement restés dans la région parisienne ;
- exceptionnellement, de récupérer effectivement le gain de temps procuré par l'autoroute pour fonctionner avec une capacité de stockage plus réduite (ceci ne peut concerner que de petites entreprises).

Indirectement, l'autoroute joue cependant un rôle pour les entreprises qui ont besoin de grandes surfaces de stockage. La mise en service de l'autoroute s'est en effet accompagnée de la création de zones industrielles réalisées par les municipalités des communes traversées. Si les implantations industrielles ont été généralement beaucoup moins nombreuses qu'espéré, le terrain disponible et peu coûteux des zones industrielles a pu être occupé par des entreprises nécessitant de grandes surfaces de stockage.

c) en ce qui concerne le secteur des transports publics routiers de marchandises.

Les entretiens conduits auprès d'un nombre restreint d'entreprises ont permis de préciser une hypothèse qui a fait par la suite l'objet d'une enquête postale élargie (voir 3ème phase ci-après). En effet, au terme de ces entretiens, l'autoroute est apparue comme un facteur de différenciation des entreprises de transport. Seules celles qui disposent d'un fret de retour assuré (au moins dans une proportion notable) et qui contrôlent l'ensemble du procès de transport par une division technique et spatiale du travail ont intérêt à emprunter l'autoroute. Le péage et le système d'abonnement accentuent probablement cette différenciation.

d) par conséquent, du point de vue du développement régional de l'Yonne, l'autoroute A6 semble n'avoir rien apporté de plus qu'une nationale qui aurait doublé la N6 et comporté un nombre suffisant de voies pour assurer l'écoulement du trafic.

2.12 - Régions éloignées de Paris : l'autoroute A7 dans les départements de la Drôme et de l'Ardèche

Pour valider les conclusions obtenues lors de la 1ère phase, il était indispensable, dans le cadre d'une démarche rigoureuse, d'étudier une autre région rurale, traversée depuis une période de temps relativement longue par une autoroute de liaison et éloignée de la région parisienne, ce facteur ayant joué un rôle déterminant directement et indirectement (du fait des caractéristiques du mouvement de décentralisation à partir de la région parisienne) dans le cas de l'Yonne.

C'est ainsi que la région du Rhône-Moyen, et plus particulièrement les départements de la Drôme et de l'Ardèche traversés ou longés par l'autoroute A7 depuis Décembre 1968 au moins, a été retenue comme zone d'étude pour la 2ème phase qui a montré que :

a) en ce qui concerne le "marché" de la terre

Tout comme dans l'Yonne les conséquences de l'autoroute sont limitées aux effets d'ouvrage, un ouvrage qui s'ajoute à plusieurs autres (canalisation du Rhône 1947-1971, usine du CEA à Pierrelatte 1960-1967, aménagements de la N7, construction de 3 oléoducs ...) et occupe sur une longueur de 117 km une emprise définitive de 1.336 ha dont environ 1.000 ha de terres agricoles.

Au cours des travaux de réalisation de l'A7, le cadre législatif et réglementaire déterminant les relations entre le constructeur de l'autoroute et les exploitants agricoles a sensiblement évolué ; l'article 10 de la loi complémentaire d'orientation agricole du 8/8/62 et son décret d'application du 10/4/63 obligent le maître de l'ouvrage à participer financièrement à "l'exécution d'opérations de remembrement et de travaux connexes et à l'installation sur des exploitations nouvelles comparables des agriculteurs dont l'exploitation aurait disparu ou serait gravement déséquilibrée ..." ; par ailleurs cet article prévoit la possibilité du "remembrement avec inclusion" qui permet de répartir les prélèvements de terre sur une zone suffisamment étendue pour que la rentabilité des exploitations agricoles ne soit pas affectée. Dans tous les cas ce ne sont plus les parcelles situées sur l'emprise, mais bien "la structure des exploitations" qui doit être prise en compte par le constructeur d'autoroute.

L'analyse de plusieurs cas de remembrement de terroirs agricoles dans la Drôme à l'occasion du passage de l'autoroute montre que la prise en compte des contraintes spécifiques à l'agriculture par le maître de l'ouvrage s'est améliorée et qu'il est possible de trouver des solutions techniques et collectives pour atténuer les effets d'ouvrages de l'infrastructure qui se traduisent principalement par les déséquilibres d'exploitation des terres agricoles traversées, les emprises temporaires, les problèmes d'hydraulique et de franchissement.

En revanche, et tout comme dans l'Yonne, plusieurs exemples de dommages subis par des exploitations agricoles montrent l'inadéquation de l'approche juridique et de l'indemnisation financière face à l'objectif de préservation du potentiel agricole d'une exploitation. Les indemnités d'expropriation prennent en compte principalement la valeur foncière alors que la terre agricole est aussi un moyen de production. Ce sont beaucoup plus les préjudices subis par le propriétaire foncier qui sont réparés que ceux imposés directement ou indirectement à l'exploitant agricole.

L'évolution favorable des procédures de concertation entre le constructeur et les agriculteurs observée dans la Drôme et que pourraient renforcer l'existence des réserves foncières constituées par les SAFER (1) et une meilleure articulation entre l'avant-projet sommaire et simplifié de construction de l'autoroute et l'avant-projet de remembrement préalablement à l'ouverture de l'enquête d'utilité publique ne s'est pas poursuivie au-delà des années 60. Rien n'est venu renforcer la responsabilité du maître de l'ouvrage autoroutier vis-à-vis de l'aménagement rural, ce qui aurait constitué une suite logique de l'évolution observée et se serait rapproché de celle déjà assumée par la Compagnie Nationale du Rhône dans cette même région. Ceci aurait permis d'atténuer le caractère de corps étranger que présente l'autoroute dans l'espace rural qu'elle traverse.

b) en ce qui concerne le marché du travail

Les transformations successives du marché du travail s'expliquent par :

- les effets d'investissement jusqu'en 1966 des opérations volontaristes décidées au cours des années 50 (nucléaire à Pierrelatte, grands travaux avec la canalisation du Rhône et la construction de barrages pour EDF ...)
- le développement de quelques très grands établissements industriels implantés dans la région avant les années 60 ;
- la conjoncture de croissance soutenue favorable à presque tous les secteurs d'activité de la région jusqu'aux environs de 1966.

(1) SAFER : Société d'Aménagement Foncier et d'Équipement Rural.

L'analyse de l'évolution du marché du travail dans les différents bassins d'emploi de la région du Rhône-Moyen, qu'ils soient plus ou moins bien desservis par l'autoroute, montre qu'après une période d'augmentation assez forte de l'offre d'emploi jusqu'en 1966, les secteurs secondaire et tertiaire ont progressivement réduit leur croissance pour stagner sinon régresser selon les secteurs d'activité entre 1966 et 1973. Pendant cette deuxième période le phénomène d'exode rural, d'émigration des jeunes actifs et de chômage apparaît nettement alors que la forte croissance des années précédentes l'avait dissimulé. A partir de 1974 la région Drôme-Ardèche est particulièrement touchée par la crise économique.

A la fin des années 60 et au début des années 70 lorsque les secteurs industriels traditionnels de la région sont entrés dans une phase de restructuration et de suppression d'emploi, l'absence ou le très petit nombre de nouvelles implantations industrielles depuis 1960 a pesé lourdement sur le marché du travail et la dégradation de l'emploi a été plus rapide dans les bassins d'emploi où le tissu industriel était moins diversifié.

La mise en service de l'autoroute (1965-1968) intervenue au début de la seconde période n'a pas influé sur l'évolution en cours et n'a pas modifié le facteur le plus négatif à terme pour le développement de la région, à savoir l'absence d'implantations nouvelles depuis 1960. L'autoroute n'apparaît donc pas, même à titre secondaire comme dans l'Yonne, comme un facteur d'implantation de nouvelles entreprises, ce que confirment les entretiens tant auprès de chefs d'entreprise qu'auprès de responsables économiques locaux.

c) Ainsi de même que dans l'Yonne, l'autoroute A6 a bien accompagné un phénomène de décentralisation industrielle depuis la région parisienne sans en être la cause et sans le renforcer, dans la Drôme et l'Ardèche l'autoroute A7, et l'ensemble impressionnant d'infrastructures qui traversent ces régions, n'ont pas contrebalancé un phénomène de polarisation du développement industriel et tertiaire autour des métropoles régionales : au cours de la période 1960-1973 ce sont les villes moyennes proches des très grandes agglomérations de la région Rhône-Alpes qui ont connu de nouvelles implantations industrielles.

Les deux premières phases ont donc permis de conclure que les autoroutes de liaison n'engendraient pas d'"effets structurants", c'est-à-dire ne modifiaient pas de façon sensible les marchés de la terre et du travail, dans les régions rurales traversées.

2.2 - Dans la Vallée du Rhône, entre Lyon et Marseille

Les conclusions des deux premières phases ont amené à se demander si l'infrastructure autoroutière qui procure des améliorations évidentes des conditions de transport à l'approche des grandes agglomérations avait pu jouer un rôle dans les transformations du marché du travail saisies dans un espace géographique élargi englobant à la fois les régions rurales traversées et les métropoles reliées par l'autoroute.