

MINISTERE DE LA CONSTRUCTION
DIRECTION DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

L'AXE RHONE - OCEAN

PERSPECTIVES D'EXPANSION ECONOMIQUE OUVERTES
DANS LE SUD-OUEST PAR
L'AMENAGEMENT DES VOIES D'EAU DU MIDI

J.B. PHILIPPON
Urbaniste en Chef
Bureau d'Etudes Régionales du
Sud-Ouest

Cette étude a été jointe en annexe du rapport relatif à
l'aménagement de l'axe Rhône-Océan présenté par M. le MINISTRE
DE LA CONSTRUCTION par M. G. BENNET, Commissaire à l'Aménagement du Territoire

Février 1961

L'étude de la modernisation des voies d'eau du Midi dans le cadre de l'Aménagement du Territoire a fait l'objet d'une réunion tenue à Toulouse le 26 Janvier 1961 sous la présidence de M. l'Inspecteur Général de l'Administration en Mission Extraordinaire pour la V^e Région.

Il a été décidé, à l'issue de cette réunion, de désigner trois groupes d'étude ainsi répartis :

Groupe "A" - chargé des études techniques et financières
Rapporteur M. G. BROUSSE, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées (Service des Voies Navigables à Toulouse).

Groupe "BB" - chargé de l'étude du trafic actuel et potentiel, dont la mission est ainsi définie :

"Etude du trafic actuel et de l'extension qui pourrait résulter, dans les conditions économiques actuelles, de la mise au gabarit de 350 tonnes excluant les ruptures de charge entre le réseau du Sud-Ouest et le réseau rhénan via le Rhône".

Rapporteur M. P. MALLET, Membre du Consortium pour la Défense des Voies Navigables du Sud-Ouest et du Midi de la France.

Groupe "C" - chargé de l'étude des perspectives d'expansion économique.

Ce groupe a été divisé en trois sections :

1°) Section industrielle, chargée de "rechercher et tenter de préciser les conséquences de la modernisation des canaux du Midi et de leur raccordement à l'axe Rhône-Rhin sur l'expansion économique régionale, notamment dans le cadre du Marché Commun (essor des entreprises existantes - implantation d'industries nouvelles)".

Rapporteur M. J. R. PHILIPPON, Urbaniste en Chef, chargé du Sud-Ouest (Aquitaine, Limousin, Poitou, Charentes).

2°) Section agricole, chargée de rechercher :

- a) " les incidences sur l'expansion agricole régionale de l'inter-connexion des voies navigables du Sud-Ouest et du Nord-Est via le Rhône;
- b) les avantages à attendre pour l'irrigation de l'agriculture du Sud-Ouest de l'aménagement du canal du Midi et du Canal latéral à la Garonne".

Rapporteur M. J. BELLET, Ingénieur Général de l'Agriculture, chargé de la Région Midi-Pyrénées.

3°) Section de la démographie et de l'emploi chargée

- "de la définition de l'hinterland des canaux du Midi et latéral à la Garonne;

- du dénombrement des emplois à créer dans cet hinterland, compte tenu de la courbe démographique actuelle, aux échéances de 1965 et de 1970 :
- d'une part, dans l'hypothèse de la persistance des migrations intérieures actuelles,
- d'autre part dans l'hypothèse de l'arrêt de ces migrations intérieures si l'expansion économique régionale réussissait à absorber les excédents démographiques".

Rapporteur : M. J. LAJUGIE, Professeur à la Faculté de Droit et des Sciences Economiques de Bordeaux, Directeur de l'Institut d'Economie Régionale du Sud-Ouest.

L'enquête, poursuivie par nos soins avec le concours des diverses administrations et organismes intéressés et diverses personnalités, a abouti à la présentation du rapport ci-contre.

Celui-ci ne doit être considéré que comme une approche du problème en raison du peu de temps qui nous a été imparti pour sa rédaction.

Il subira donc des modifications au fur et à mesure que se développeront les recherches et les consultations.

o

•

o

Pour effectuer cette étude en la plaçant dans le cadre de l'Aménagement du Territoire, le plan suivant a été adopté :

VOIES D'EAU DU MIDI

Etude relative aux conséquences de la modernisation des canaux du Midi et latéral à la Garonne et de leur raccordement à l'axe Rhin-Méditerranée sur l'expansion régionale, en ce qui concerne :

- a) l'implantation des industries nouvelles;
- b) l'essor des entreprises existantes.

Plan de l'étude

PAGES

I - LA REGION DANS LA FRANCE :

I-1 - Région périphérique.	5
I-2 - Région sous-peuplé.	5
I-3 - Région sous-développée et sous-équipée.	6
I-4 - De l'Atlantique à la Méditerranée - Région ouverte à ses deux extrémités et dont l'axe est déchu.	7

2 - LE SUD-OUEST ET LE MARCHE COMMUN
NECESSITE DE LE DESENCLAVER :

9

Vers l'Atlantique.
Vers la Méditerranée.
Vers le coeur de l'Europe.
Vers l'Espagne.

3 - QUE SE PASSERAIT-IL SI LE SUD-OUEST RESTAIT ISOLE ?

3-1 - Ses déséquilibres démographiques.	11
3-2 - Ses déséquilibres économiques.	14
3-3 - Ses déséquilibres d'équipement.	18

4 - QUE SE PASSERAIT-IL SI, SEUL, L'AXE RHIN-MEDITERRANEE
ETAIT AMENAGE ?

Isolément de la zone desservie par les canaux du Midi.	20
Aggravation des déséquilibres	{ démographiques;
	{ économiques;
	{ agricoles;
	{ d'équipement.



CANAUX

CARTE ET PROFILS

Légende:

CARTE

- Canaux
- Ecluses
- Ville importante sur un canal
- Ville importante sur la voie d'eau

ECHELLE: 1 / 1 000 000



PROFILS

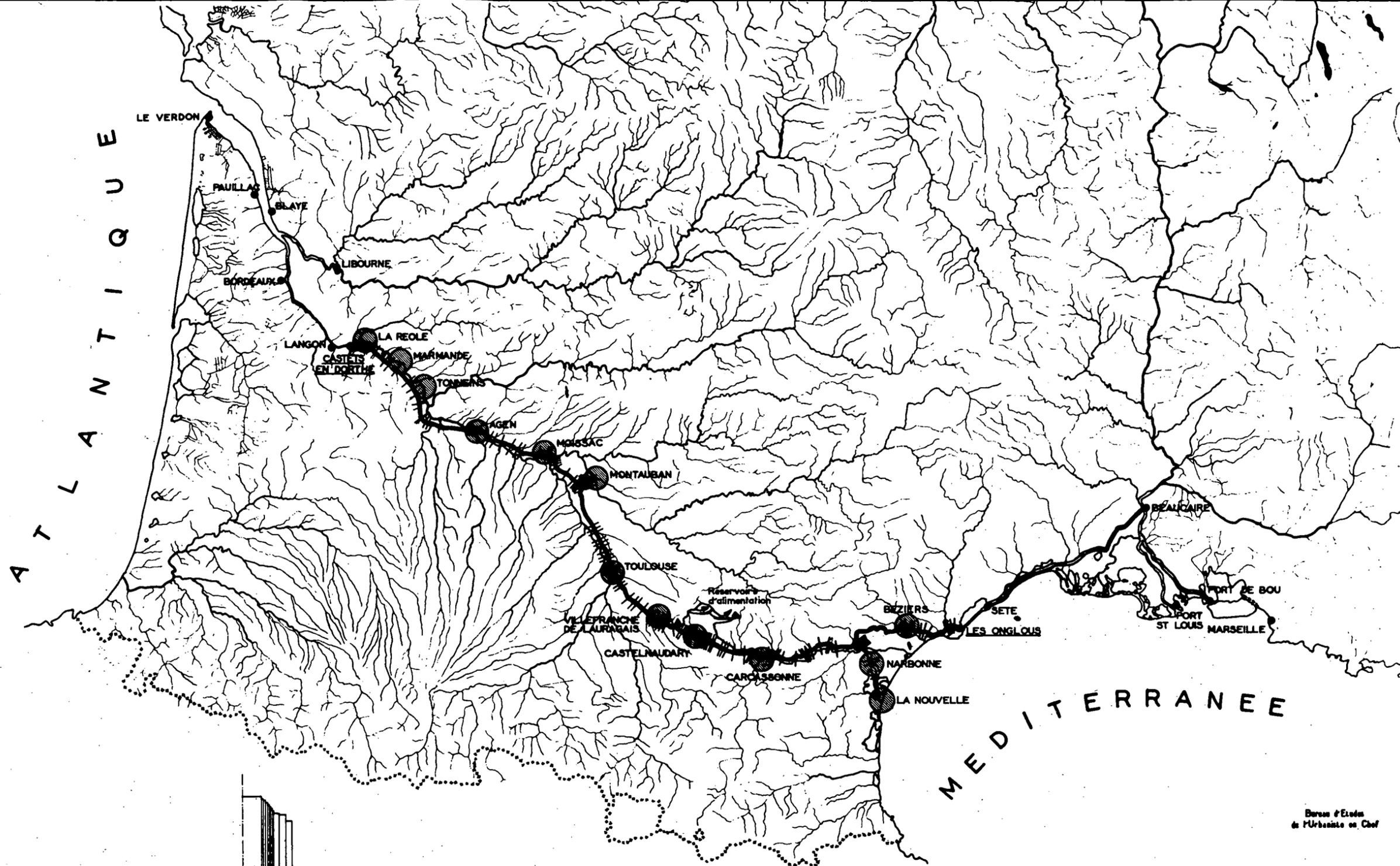
-
-
-

ECHELLES:

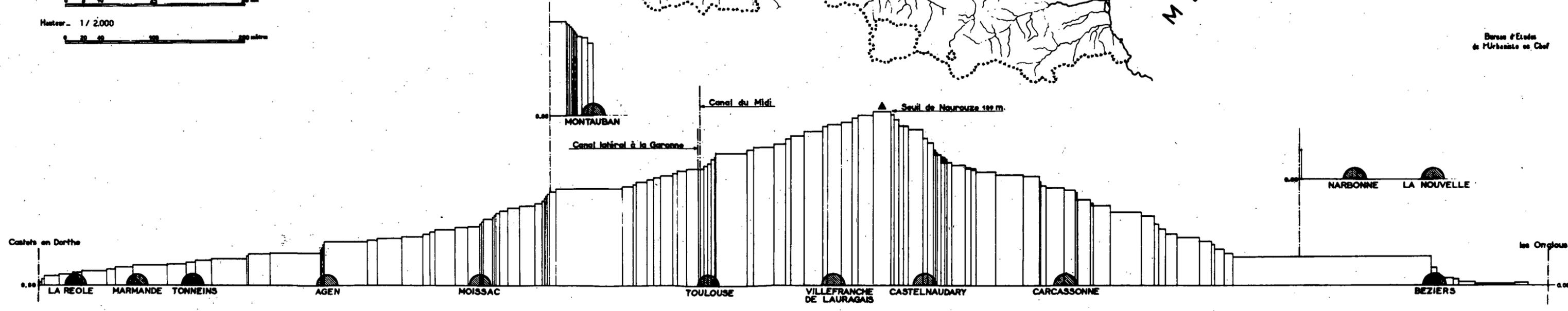
Longueur: 1 / 500 000



Hauteur: 1 / 2 000



Bureau d'Etudes de l'Urbanisme en Chef



I - LA REGION DANS LA FRANCE -

Dans le Continent Européen et dans la France, le Sud-Ouest (Aquitaine - Midi-Pyrénées - Languedoc) enchâssé entre les piémonts et les montagnes difficiles d'accès que sont les Pyrénées et le Massif Central, mais bien ouvert sur l'Atlantique et la Méditerranée, constitue l'extrémité Sud-Ouest du Marché Commun.

I-1 - Région périphérique -

La centralisation du XIX^e siècle a eu pour effet un déploiement d'investissements, de soins et d'efforts beaucoup plus important sur les axes desservant Paris que sur l'axe Atlantique-Méditerranée, seul axe national non dirigé vers la capitale.

Les liaisons de la plus grande partie du Sud-Ouest doivent contourner le Massif Central, soit à l'Ouest par l'axe Oslo-Bruxelles-Paris-Madrid passant par Bordeaux et Bayonne soit à l'Est par la vallée du Rhône.

Qu'elles soient routières ou ferroviaires ces liaisons sont bien assurées; de plus, à l'Est, la voie fluviale du Rhône représente un atout puissant.

L'obstacle constitué par le Massif Central est suffisamment important pour avoir été, depuis le XIX^e siècle, l'un des éléments de stagnation du Sud de la France, face au prodigieux développement des régions du Nord, de l'Est et de la Région Parisienne. Leur progression est due à la proximité des ressources en énergie et en matières premières dont le Midi n'est cependant pas totalement dépourvu.

Le Sud-Ouest, avant le XIX^e siècle, a connu de brillantes périodes d'industrialisation tandis que ses activités commerciales étaient très développées. Il constituait un trait d'union extrêmement vivant et d'un grand intérêt par ses productions tant naturelles que manufacturées et un lieu de rencontre apprécié entre le Monde Méditerranéen et le Monde Atlantique.

Son importance était telle qu'au XVII^e siècle son aménagement et son développement conduisirent à la création du Canal du Midi, complété par la suite par le canal latéral à la Garonne.

A cette époque la voie d'eau permettait le transport d'un tonnage beaucoup plus important, plus sûr et plus rapide que la voie terrestre à traction animale.

L'évolution des transports dans le monde montre que la voie d'eau est si loin d'avoir perdu son intérêt qu'elle se développe et se perfectionne notamment dans les zones les plus fortement industrialisées et qu'elle est toujours à la base de la mise en valeur de vastes territoires.

Le développement de la grande industrie dans le Nord et l'Est de la France, le déplacement des marchés commerciaux vers les régions à forte densité de population ont peu à peu entraîné une chute du poids économique du Sud-Ouest, qui est alors resté une région à forte prédominance agricole avec de vastes régions affectées à la monoculture.

1-2 - Région sous-peuplée -

Cette région a vu ses populations migrer vers Paris, s'évaporer lentement et enfin quitter les côtes et la montagne pour se fixer dans les vallées. D'autres régions de France, notamment dans ses toutes dernières années, présentent une tendance démographique favorable, tandis que l'on enregistre ici un mouvement ascendant beaucoup plus faible.

Dans une France de 43 Millions d'habitants (1954) le Sud-Ouest ne représente qu'une masse de 5 Millions 600.000 habitants (13 %), avec des densités allant de 27 à 69 habitants au Km² (Gironde et Haute-Garonne 85) alors que celle de la France est de 79 habitants au Km² (1956).

Ce moindre dynamisme de la démographie se retrouve dans tous les secteurs de l'activité primaire, secondaire et tertiaire.

1-3 - Région sous-développée et sous-équipée -

L'agriculture, sauf en ce qui concerne la vigne, soumise avec une périodicité assez courte à des crises graves, avait jusqu'à ces dernières années fort peu évolué.

Quant au commerce, si brillant autrefois alors qu'il était dirigé vers les marchés extérieurs avec un dynamisme remarquable, il s'engourdissait dans une activité le plus souvent locale, ne cherchant à rénover ni ses méthodes, ni ses recherches de nouveaux courants commerciaux.

Ainsi aboutit-on lentement à un sous-développement, conséquence d'un sous-équipement, qui allait en se précipitant par rapport aux régions fortement industrialisées, dans lesquelles l'on constate que l'agriculture est elle-même fortement développée.

Sous-équipement et sous-développement sont d'ailleurs bien marqués dans la région par la faiblesse des sources d'énergie primaire (10 % des ressources nationales) et de la consommation d'énergie (3,75 % de celle utilisée en France pour une population représentant les 13 % de la population française répartie sur 21 % du territoire national) par un sous-emploi potentiel important et la faiblesse des revenus de la plus grande partie de la population.

1-4 - De l'Atlantique à la Méditerranée - Région ouverte à ses deux extrémités et dont l'axe est déchu -

Le Sud-Ouest a pourtant la grande chance d'être ouvert, en pavillons rabotés, à la fois sur l'Atlantique et sur la Méditerranée.

Sur l'Atlantique, l'Agglomération de Bordeaux, 4ème de France avec une masse de plus de 460.000 habitants, en augmentation vers les 500.000 habitants et un port bien équipé, marque l'extrémité Ouest de l'axe.

Elle est aussi un carrefour important où se brassent les apports des régions de l'Ouest, des pays d'Outre-mer, de l'axe Nord-Sud : Bruxelles-Paris-Bordeaux-Madrid-l'Afrique et de l'axe Est-Ouest.

A l'autre extrémité de celui-ci, Sète d'abord, ville et port en développement, mais surtout Marseille, 3ème ville de France avec une masse de 730.000 habitants et le plus grand port de la Méditerranée, mettent la région en communication facile avec l'Afrique, les Balkans et l'Orient.

Au centre, Toulouse avec 330.000 habitants, capitale de l'industrie aéronautique et de l'azote en marche vers 400.000 habitants, puis de nombreuses agglomérations dont l'importance justifierait la présence d'un plus grand nombre d'industries, constitue un relai entre l'hinterland des ports précédents.

L'axe Atlantique-Méditerranée est matérialisé par une route, une voie ferrée, un canal et, partiellement, par une canalisation de gaz naturel.

Les efforts de modernisation et surtout d'amélioration de cet axe sont restés insuffisants. Les tracés routiers, très sinueux, sont lents, l'électrification du chemin de fer n'est que partielle, sa moitié Est n'est pas desservie par le gaz naturel; quant au canal, il n'a pas évolué depuis sa création, alors qu'un effort constant, mais divisé dans le temps, aurait pu en faire l'une des grandes voies d'eau françaises de nos jours.

Une vue trop étroite des besoins d'une grande région a permis au chemin de fer naissant de considérer qu'il était nécessaire, pour assurer son développement, de s'opposer à toute concurrence, donc au canal. Une politique contraire aurait suscité une émulation entre les moyens de transport, saine concurrence qui ne pouvait que profiter à tous.

L'erreur commise alors se révèle aujourd'hui fort lourde pour le Sud-Ouest, car " le développement des diverses régions est déterminé de façon définitive, par l'état du développement de chacune d'elles du point de vue de ses communications intérieures et d'autre part, par l'état des liaisons entre elles et les complexes de production et de consommation ".

C

Cette absence de grandes facilités de communications, de transports peu coûteux s'ajoutant aux transports plus coûteux mais plus rapides, n'a pas favorisé l'industrialisation de cette vaste région. Les industries, à part quelques très grandes exceptions (l'ONIA à TOULOUSE, le tout récent complexe de LACQ et son complément, celui d'AMBES, les installations de MARCOULE) n'y ont souvent qu'une importance moyenne et un caractère familial; les débouchés pour les cadres et la main-d'oeuvre très qualifiée y sont restreints.

C'est ainsi que toute une jeunesse formée sur place par l'enseignement supérieur ou par l'enseignement technique a dû chercher des débouchés vers le nord de la Loire, tandis que la main-d'oeuvre devait, elle aussi, s'expatrier ou accepter trop souvent de vivre chez elle dans un sous-emploi quasi permanent.

o

o

o

2 - LE SUD-OUEST ET LE MARCHÉ COMMUN -

NECESSITE DE LE DESENCLAVER -

Cette situation périphérique dans la France s'accroît fortement dans le cadre du Marché Commun.

Un simple examen des divers réseaux de communication européens montre le maillage serré qui permet aux grandes zones industrielles de l'Europe de recevoir ou d'expédier matières premières et produits semi-finis ou finis, quadrillage dans lequel la voie d'eau tient un rôle de premier plan. La région, au contraire, se trouve totalement à l'écart, derrière l'obstacle du Massif Central dont la traversée est lente et difficile et qu'il est nécessaire de contourner.

Le Sud-Ouest se trouve non seulement éloigné des grands centres industriels, mais aussi des grandes masses de consommation ; la Belgique (261 hab. au Km²) l'Allemagne Occidentale (205 hab. au Km²) l'Allemagne Orientale (156 hab. au Km²) la Grande Bretagne (210 hab. au Km²) Les Pays-Bas (337 hab. au Km²) l'Italie (159 hab. au Km²) France (80 hab. au Km²) Aquitaine (de 23 à 70 hab. au Km²).

Beaucoup d'industries recherchent certes à s'installer le plus près possible des grandes masses de consommateurs, mais de nombreuses autres travaillent sans difficulté, dans toutes les branches, pour des régions éloignées.

Le problème dominant du Sud-Ouest est donc de détenir des moyens de communication peu coûteux pour transporter les matières premières et certaines marchandises lourdes, favorisant les échanges entre industries, fournisseurs et consommateurs.

Au Sud, la région est séparée du monde hispanique par la barrière des Pyrénées qui n'est franchie normalement qu'à ses deux extrémités. Elle reste un élément d'autant plus défavorable que l'Espagne souffre elle-même d'un sous-développement important et d'un manque de ressources en matières premières industrielles.

Cependant, les relations de ce côté s'améliorent lentement et plusieurs franchissements des Pyrénées sont à l'étude ou en cours de réalisation. L'entrée de l'Espagne et du Portugal dans le Marché Commun serait évidemment un élément favorable pour la région et la voie d'eau Atlantique-Méditerranée pourra devenir par l'axe Rhin-Rhône, une voie de transit importante vers la partie Ouest et Sud-Ouest de la péninsule.

Malgré ces éléments défavorables, de nombreuses activités industrielles ou commerciales, démontrent chaque jour par leur dynamisme, que leur situation géographique ne les gêne en rien dans leur rayonnement en France, en Europe ou même dans le monde. Elles sont d'ailleurs servies par une main-d'oeuvre dont la qualification, l'initiative et l'habileté ne le cèdent en rien à celle d'autres régions.

Cependant que l'ascension démographique de la France intéresse à un degré moindre les régions du Sud-Ouest, ces créations d'emplois vont y être rendues nécessaires pour faire face :

- a) à une arrivée importante de jeunes;
- b) à un passage de nombreux agriculteurs du secteur primaire au secteur secondaire;
- c) à une éventuelle immigration.

Ces créations d'emplois industriels ne seront possibles que dans une faible mesure par une extension des activités industrielles existantes. Il convient de compter principalement dans ce domaine sur l'installation dans la région de nouvelles industries peuplantes et de progrès.

Or, ces nouvelles industries, auxquelles s'attache un intérêt capital, ne pourront s'implanter dans le Sud-Ouest que si leurs liaisons avec les grandes zones du Marché Commun sont faciles et peu coûteuses (liaison avec l'Atlantique par Bordeaux, cabotage vers les Pays-Nordiques ou l'Angleterre, utilisation des lignes maritimes régulières, vers l'Afrique Noire en particulier).

La voie fluviale, si elle était modernisée, pourrait rendre de grands services dans ce domaine grâce à ses tarifs bas, aux possibilités de chargement "bord à bord" qu'elle offre dans les ports et à la rotation relativement rapide des automoteurs qui minimisent l'immobilisation des valeurs-marchandises.

Vers la Méditerranée, les obstacles naturels peuvent être facilement atténués et la liaison avec l'axe Rhin-Rhône est actuellement réalisée jusqu'à Sète. Si la branche Rhône-Sète, bien qu'au gabarit de 350 T., n'a pas entraîné un plus grand développement de la région, c'est sans doute parce que cette branche, en s'arrêtant à l'Etang de Thau, ne conduit qu'à un cul-de-sac sans arrière-pays.

Par contre, l'équipement de bout en bout de l'axe Atlantique-Méditerranée ne peut, dans le temps, que favoriser des créations d'emplois aussi bien à ses abords que dans l'ensemble des régions traversées, tant dans le secteur primaire en cours de dislocation que dans le secteur secondaire qui a besoin d'être étoffé.

3 - QUE SE PASSERAIT-IL SI LE SUD-OUEST RESTAIT ISOLE ?

Nous venons d'examiner les raisons du déclin du Sud-Ouest dans une France et dans une Europe en expansion.

Nous avons conclu à l'impérieuse nécessité de mettre fin à son isolement en le mettant en relation avec les régions de l'Europe et du globe susceptibles de lui apporter à nouveau la prospérité.

Nous sommes ainsi amenés à nous demander de qu'il deviendrait s'il restait isolé.

La réponse ne fait guère de doute : ses déséquilibres démographiques, économiques et d'équipement ne feraient que s'accroître.

3-1 - Ses déséquilibres démographiques -

Sa population passera de 5.619.000 (1) habitants en 1954 à 5.800.000 habitants environ en 1965 et approximativement à 5.900.000 habitants en 1975.

Si, en fait, elle augmentera de 280.000 habitants environ jusqu'en 1975, son poids dans la nation diminuera pour passer de 13,1 % en 1954 à 12,3 % en 1965 et à 12,1 % en 1975.

Sa population active, déjà inférieure à la moyenne nationale, (42 % contre 44,4 %), est passée de 2.460.000 habitants en 1954 à 2.395.000 habitants en 1960 et passera à 2.393.000 habitants en 1965. Son poids diminuera lui aussi dans la nation, passant de 5,7 % en 1954 à 5,2 % en 1965, et à moins de 5 % en 1975.

Les pertes continueront à se produire par immigration des éléments les plus jeunes et les plus dynamiques, au grand détriment de la région qui continuera à voir sa population vieillir et ses éléments actifs aller enrichir des régions en grande expansion.

Faute d'aménagement à l'échelle européenne, aucun pôle attractif ne sera constitué dans la région et les échanges fructueux résultant du brassage des populations, des idées, des entreprises et des responsabilités ne pourront qu'y être fortement tamisés.

(1) 6.387.000 habitants en y comprenant la Charente, la Charente-Maritime et la Lozère.

Les villes continueront à exercer un attrait sur les populations rurales en surnombre ou en sous-emploi; elles n'auront cependant que des influences locales, leur attirance nationale et internationale étant alors très limitée.

La population ne pourra que continuer à s'agglomérer en rubans dans les vallées, acculée à la désertion des côtes et des piémonts. Les très importantes possibilités de réception qu'offrent les sites du Sud-Ouest seront ainsi bien loin d'être mises à profit.

Ces prévisions sont basées sur :

- la faible densité actuelle de la population;
- l'insuffisance de la natalité;
- la proportion trop importante de la population vieille.

Dans l'ensemble des départements ont été, de 1900 à 1945 (la Gironde; et les Basses Pyrénées mis à part) des départements "tombeaux". Quant aux taux de natalité et de variation de la population, ils ont été les suivants : (chiffres globaux en 1957 à Annuaire Statistique de la France 1959).

Départements	Taux de natalité 1957 pour 10.000 hab.	Taux de variation(% de la population de 1946 en 1954)
ARIEGE	189	- 0,2 %
AUDE	138	- 0,02 %
AVEYRON	154	+ 3,1 %
DORDOGNE	161	- 2,5 %
GARD	160	+ 4,1 %
HAUTE-GARONNE	159	+ 4,4 %
GERS	152	+ 2,00 %
GIRONDE	165	+ 4,4 %
HERAULT	142	+ 2,2 %
LANDES	169	+ 0,2 %
LOT	154	+ 0,3 %
LOT-ET-GARONNE	169	- 4,6 %
LOZERE	146	- 8,09 %
BASSES-PYRENEES	166	+ 4,70 %
HAUTES-PYRENEES	156	+ 3,6 %
PYRENEES-ORIENTALES	135	+ 2,8 %
TARN	158	+ 4,2 %
TARN-ET-GARONNE	166	+ 4,7 %
REGION	161	1,2 %
FRANCE ENTIERE	184	+ 7,3 %

Ces taux de natalité restent trop faibles dans l'ensemble pour assurer le renouvellement normal des générations.

Cette faiblesse est à la fois la cause et la conséquence de l'âge moyen élevé de la population comme le prouve le tableau suivant extrait du sondage au 1/20 du recensement de 1954 (en %).

Départements	de 0 à 14 ans	de 15 à 24 ans	de 25 à 64 ans	de 65 ans et au-dessus
ARIEGE	18,7 %	11,1 %	51,8 %	18,4 %
AUDE	21,1	11,5	52	15,2
AVEYRON	21,7	13,5	49	14,9
DORDOGNE	22,1	14,7	48,7	14,5
GARD	25,5	13	48,1	13,4
HAUTE-GARONNE	20,4	14,0	51,9	13,7
GERS	20,6	14,3	49,3	15,5
GIRONDE	21,4	12	42,7	13,9
HERAULT	22,2	12,3	51	13,5
LANDES	20,3	12,2	52,5	15,4
LOT	21,4	12,5	49	15,0
LOT-ET-GARONNE	22,4	12,8	49,7	14,4
LOZERE	23,3	13,	48,	15,5
BASSES-PYRENEES	22,9	13,1	50,5	13,8
HAUTES-PYRENEES	21,5	14,1	51,2	13,9
PYRENEES-ORIENT.	19,6	11,6	54,1	15,0
TARN	21,3	12,9	50,8	14,7
TARN-et-GARONNE	22,7	13,7	47,8	15,8
REGION	21,8	13,	49,7	15,5
FRANCE ENTIERE	23,5	14,2	50,8	12,1

La proportion d'enfants au-dessous de 15 ans et de jeunes de 15 à 24 ans y est, sauf dans trois départements, inférieure à la moyenne française. Par contre celle des vieillards au-dessus de 65 ans est partout nettement supérieure à cette moyenne. Elle provient tant de l'insuffisance des naissances que de l'importance du nombre des retraités habitant le Sud-Ouest.

Si rien ne vient modifier le cours de la démographie au cours de la génération qui vient, la région se trouvera, de ce point de vue, dans une situation difficile en 1975. Les déséquilibres actuels seront en effet aggravés par le manque d'apport extérieur et par la perte que causera le départ de la partie de la population la plus apte au progrès (les chiffres ci-dessus s'entendent dans l'optique d'une composition de la population ne subissant aucune modification par rapport à la situation actuelle).

Or, tout porte à croire qu'il en serait autrement en ce qui concerne cette dernière si les régions du centre-Europe et la région parisienne cessaient de constituer les seuls centres d'appel importants.

Si cet appel ne cesse pas nous continuerons à assister à des mouvements migratoires en provenance et des villes et du tissu rural.

Aucun chiffre global ne peut être avancé avec certitude dans ce domaine. Toutefois, il est possible d'évaluer à 50.000 en 1965 et à 120.000 en 1970 la population des actifs intéressés par de tels mouvements.

On évalue à 61.000 actifs le nombre des ruraux qui quitteront la campagne en 1965 en supposant que l'agriculture du Sud-Ouest soit évolutive et qu'elle parvienne à un haut degré de productivité.

Si les progrès agricoles escomptés ne se réalisaient pas il faudrait presque doubler le chiffre précédent.

Le développement économique et démographique de la région ne peut que renforcer l'évolution favorable de l'agriculture. Le contraire produirait le mouvement inverse; la population rurale de la région continuerait alors à se livrer à une agriculture dépassée et à vivre en sous-emploi.

3-2 - Ses déséquilibres économiques -

Ils se rencontreront aussi bien dans le domaine agricole que dans les domaines industriel, commercial et financier.

Dans le domaine agricole, par suite de l'hémorragie ci-dessus indiquée, on peut escompter que les progrès actuellement enregistrés en resteront au point où ils en sont ou ne continueront à se manifester que dans des proportions très réduites si aucune pression ne vient stimuler l'agriculture.

Beaucoup d'exploitations ne comportent qu'un seul travailleur. Aussi celui-ci ne peut-il plus, actuellement, assurer l'avenir de sa communauté. Cette situation ne peut que s'aggraver dans l'avenir avec les conséquences psychologiques qu'elle peut entraîner.

L'âge moyen de l'exploitant est nettement plus élevé dans la région qu'en France. Bien que diminuant avec la surface des exploitations, il indique un appauvrissement actuel et surtout futur. On peut considérer que 20 % environ des exploitants ont une activité secondaire, ce qui constitue un signe inquiétant quant à la gestion des propriétaires absentéistes. Les préoccupations d'autarcie familiale qui sont à la base de certaines exploitations ne disparaîtront que sous la poussée d'une évolution venue de l'extérieur.

La grande exploitation est rare, les petites et les moyennes exploitations y dominent et comportent souvent des parcelles très dispersées.

Si le développement de la motorisation a été remarquable, la situation est bien moins favorable en ce qui concerne les machines agricoles. Beaucoup de bâtiments d'exploitation sont encore délaissés (on estime à 10 % en Gironde le nombre des fermes en bon état). De nombreuses exploitations abandonnées représentent en capital des pertes considérables (on a pu les chiffrer à 30 Milliards de francs pour les bâtiments dans le seul périmètre des Landes de Gascogne). (1)

En valeur de production agricole, l'Aquitaine prise comme test, ne représente que 6 % de la production française. Elle produit donc des résultats très moyens alors qu'elle dispose d'un climat et d'un sol particulièrement adaptés; cet exemple est, par ailleurs, le plus favorable de la région.

La production animale est très basse (3,50 % de la production nationale par exemple en Aquitaine). Celle des fruits et légumes (10 % en Aquitaine) est insuffisante.

Par contre, des résultats encourageants sont obtenus en ce qui concerne le vin, le maïs, le tabac et les fruits. Ils sont à améliorer par une application constante.

Le stimulant de l'agriculture devrait venir principalement du secteur secondaire, entraînant lui-même le secteur tertiaire.

Or, nous devons constater que l'industrialisation de la région est inférieure à celle de la France.

La population active occupée dans le secteur secondaire (6 % de la population active totale) était la suivante en 1954 :

(1) G. SILORET, Inspecteur Général de l'Agriculture. "Remise en valeur des Landes de Gascogne" - 1954 -

	en %
ARIEGE	26
AUDE	20
AVEYRON	24,1
DORDOGNE	24,5
GARD	36
HAUTE-GARONNE	31,2
GERS	12,9
GIRONDE	28
HERAULT	24
LANDES	20,3
LOT	14,8
LOT-et-GARONNE	19,3
LOZERE	15,6
BASSES-PYRENEES	25,4
HAUTES-PYRENEES	29,5
PYRENEES-ORIENTALES	21,9
TARN	34,8
TARN-et-GARONNE	17,1
<hr/>	
REGION	25,2 %
<hr/>	
FRANCE	41,3 %
<hr/>	

Elle est, dans chaque département, inférieure à la moyenne française et presque la moitié de cette moyenne pour la région.

Ces proportions font montre d'un déséquilibre certain et important. Le développement de l'industrie a été freiné dans la région par des causes naturelles auxquelles se sont ajoutées des mesures humaines défavorables et une certaine indifférence tant des hommes que des capitaux.

Elle est localisée dans les zones de La Rochelle, Rochefort, Angoulême, Bordeaux, la Côte Basque, Pau, Tarbes, Agen, Fumel, Toulouse, Carmaux, Albi, Decazeville, Castres, Mazamet, Labastide-Rouairoux et Alès. En dehors de ces zones elle est implantée dans les vallées.

La plupart des industries dénotent une insuffisance d'équipement et d'investissement ainsi qu'une trop grande prépondérance du capital humain.

Le pourcentage des salariés est supérieur à celui de la France pour les industries occupant moins de 500 salariés. Au delà de ce seuil, la région présente des pourcentages inférieurs. Seules deux industries emploient plus de 2.000 salariés.

Les indépendants sans salaires et les aides familiaux représentent presque le double de la moyenne nationale.

La région n'occupe que 9,4 % (1958) des salariés français de l'industrie, du commerce et des services et n'emploie que 8,8 % de l'énergie consommée dans le pays (1955) mais sa population active agricole représente 23 % de celle de la France (France 12,1 %).

L'artisanat régional est plus artisanal que l'artisanat français (en Aquitaine 94 % des établissements industriels France 91).

Un grand nombre d'affaires n'utilisant aucun salarié. Il s'agit plutôt d'entreprises individuelles et familiales que de groupements à caractère social.

Le 1/3 environ de la main-d'oeuvre totale disponible n'a aucune justification professionnelle.

La main-d'oeuvre féminine disponible est plus importante que celle représentée par la moyenne française et elle est plus jeune que la main-d'oeuvre masculine (cette tendance va croissant).

L'analyse de la situation faite par l'INSEE en 1951 - 1952 - 1953 dans l' "Espace économique français" donne des résultats suivants en ce qui concerne la région.

Départements	Population (en % de la population totale de la France)	Valeur de production (en % de la production nationale)	Revenu moyen (indice moyen 100)	Dépenses ensemble de la population en millièmes France entière
ARIEGE	0,33	2,5	73	2,4
AUDE	0,63	4,8	76	5,5
AVEYRON	0,69	5,0	75	3,8
DORDOGNE	0,88	6,8	75	5,4
GARD	0,93	7,8	85	9,2
HAUTE-GARONNE	1,23	11,0	82	13,2
GERS	0,43	3,3	77	2,3
GIRONDE	2,09	17,4	81	20,6
HERAULT	1,10	9,7	85	10,9
LANDES	0,58	4,2	73	3,9
LOT	0,35	2,4	71	2,2
LOT-ET-GARONNE	0,62	5,1	74	4,5
LOZERE	0,19	1,1	68	
BASSES-PYRENEES	0,98	7,6	78	8,7
HAUTES-PYRENEES	0,48	5,1	75	4,6
PYRENEES-ORIENTALES	0,54	5,3	98	6,4
TARN	0,72	6,3	85	6,1
TARN-ET-GARONNE	0,40	2,8	65	2,4
REGION	14,9	108,2	77	118,9
FRANCE	42,777	1.000	100	1.000

Les départements les plus dépeuplés qui ont aussi la plus faible densité de population sont les plus pauvres. Ils présentent une production et une productivité insuffisantes.

3-3 - Ses déséquilibres d'équipement -

Aucun des axes internationaux traversant la région ne comporte (si ce n'est le tronçon qui longe le Rhône) une route convenant à son caractère et à ses besoins.

La traversée des villes reste en général encore à résoudre.

Si les liaisons Nord-Sud par la voie ferrée sont très bonnes, celle qui relie Bordeaux à Marseille, non encore électrifiée de Bordeaux à Montauban, est encore insuffisante.

La navigation fluviale ne peut s'effectuer que sur des canaux inadaptés au trafic moderne (150 T.) et au moyen de bateaux dont les caractéristiques ne leur permettent pas de dépasser les limites du Sud-Ouest.

Les communications aériennes dans le sens Est-Ouest sont presque inexistantes.

Le gazoduc fournissant le gaz naturel de Boussens et de Lacq ne dessert que la partie Ouest de la région.

Aucun oléoduc ne traverse celle-ci dans le dit sens.

Sauf à ses deux extrémités, la frontière espagnole est peu perméable.

o

o

o

Des efforts, dont certains sont spectaculaires, ont été faits récemment qui ont amélioré le potentiel de la région, comme la création des complexes de LACQ et d'AMBES, les réalisations de l'O.N.I.A. et de la S.N.C.A.S.E. à TOULOUSE, l'érection du centre atomique de MARCOULE, la création de grands barrages et de centrales dans les Pyrénées, l'édification de la centrale de lignite de MORCENX, la construction d'importantes lignes de distribution d'électricité et canalisations de gaz naturel, l'aménagement des ports pétroliers de LAVERA et de FRONTIGNAN, les travaux d'irrigation du BAS-RHONE-LANUEDOC, ceux des côtes de GASCOGNE ainsi que la mise en valeur des Landes de Gascogne.

Certains d'entre eux ne font que rattraper un retard dans l'équipement de la région, d'autres profitent davantage au Pays qu'à elle-même.

Parallèlement, un important effort d'équipement urbain et rural a été entrepris et se poursuit.

Ainsi souffre-t-elle, quant à son équipement,

- de l'éloignement des grands centres de production et de consommation;
- de l'étroitesse du marché régional, due tout à la fois à la faible densité de la population et à son bas niveau de vie;
- de la rareté des capitaux et de la faible concentration des entreprises;
- de la pénurie de main-d'oeuvre qualifiée;
- de la nature de ses fabrications;
- des conditions de fourniture de l'énergie.

Si la région continuait à souffrir de son isolement, elle pourrait certes progresser dans une certaine mesure et continuer à faire les efforts constatés au cours des récentes années. Cependant, eu égard au retard qu'elle a pris, elle serait dans l'impossibilité de s'intégrer avec des chances de succès dans la compétition européenne qui s'annonce.

Il est donc nécessaire, pour lui donner ses chances, de l'équiper en conséquence, et, ce, le plus tôt possible.

4 - QUE SE PASSERAIT-IL SI, SEUL, L'AXE RHIN-MEDITERRANEE ETAIT AMENAGE ?

Au cours du chapitre précédent nous avons examiné la situation dans laquelle se trouverait la région si elle continuait à rester isolée.

Il convient maintenant de se demander ce qu'elle deviendrait si, seul, l'axe Rhin-Méditerranée était aménagé.

Dans un tel cas, les voies d'eau du Midi avec leur gabarit de 150 T., dont l'étroitesse des écluses interdit l'accès des péniches de tonnage courant, leur flotte partiellement périmée bien qu'entièrement motorisée, et en partie prisonnière d'un système trop exigu, deviendraient anachroniques. On pourrait tout au plus espérer pouvoir y maintenir le trafic actuel, soit 450.000 T., tandis que le trafic sur l'axe Nord-Sud atteindrait 9.000.000 T. en partant des 1.340.000 T. actuelles.

Seule la région Sétoise risquerait d'en tirer un léger bénéfice bien qu'elle continuerait à ne constituer qu'un cul-de-sac, la région de Marseille drainant la presque totalité de l'activité.

Pourrait-on espérer un trafic supplémentaire, affluent de celui de l'axe Nord-Sud et s'effectuant par terre et par fer ?

Il n'y faut guère compter. En effet, aussi bien par l'un que par l'autre de ces deux moyens de transport, la distance de la plus grande partie de la région au centre de l'Europe est plus courte par la bordure Ouest du Massif Central.

D'autre part, sans création d'industries nouvelles dans le Sud-Ouest, il n'y a que peu d'espoir de voir s'y installer des industries complémentaires à celles qu'appellera la voie d'eau Nord-Sud.

Pour des raisons d'ordre technique, aucune quantité d'eau ne peut, actuellement, être distraite des canaux du Midi. Si leur modernisation n'est pas effectuée, c'est à l'irrigation et à la production de 100.000 hectares d'excellentes terres d'alluvions qu'il faut renoncer. C'est aussi à l'oeuvre de progrès que susciterait une telle réalisation dont les effets se feraient sentir dans tout le Sud-Ouest quant à la gestion des exploitations, à leur rendement, à l'organisation de la conservation et des débouchés, au choix et à l'amélioration des espèces, des races et des moyens de culture.

On laisserait ainsi passer une occasion sans doute unique de faire de l'agriculture du Sud-Ouest une vaste entreprise-pilote.

On peut tout au plus estimer que sans la modernisation des canaux la production de la région suivra la courbe générale de 5,5 % qui est le but fixé par le Commissariat Général au Plan.

On peut craindre également que l'intérêt suscité par l'aménagement de l'axe Nord-Sud et les crédits qu'il nécessitera ne reportent à lointaine échéance les travaux d'équipement dont le Sud-Ouest a besoin pour se maintenir, d'une part, et se moderniser, d'autre part.

En tenant compte des progrès accomplis par la productivité et la modernisation de certaines entreprises, on en arrive à conclure que la situation créée par le seul aménagement de l'axe Rhin-Méditerranée serait plus grave encore que celle examinée au chapitre précédent du fait que cet axe, en attirant les hommes dynamiques du Sud-Ouest à l'affût d'activités qu'ils ne trouvent pas chez eux, précipiterait le déclin de celui-ci.

Nous nous retrouverions donc avec des déséquilibres démographiques, économiques et d'équipement considérablement aggravés.

o

o o

5 - NECESSITE DE CREER UN AXE RELIANT LES BASSINS

RHENAN - RHODANIEN et GAQUITAIN -

Ainsi, que la région reste isolée, dans des conditions voisines des conditions actuelles, ou qu'elle ne soit pas reliée par une voie d'eau moderne à l'axe Rhône-Méditerranée, la situation, pour elle, sera redoutable.

Dans une Europe en expansion, elle fera figure de région malade, retardataire et perdra du poids en s'étiolant faute de participer au grand mouvement d'expansion européenne.

Comment peut-on mettre fin à cet isolement et la faire rentrer dans le concert des régions européennes en rapide évolution ?

Il semble que, seule, la création d'une voie d'eau soit susceptible d'apporter au Sud-Ouest les avantages d'une liaison lourde avec les régions consommatrices ou productrices du coeur de l'Europe et des pays d'Outre-Mer.

Seule, une telle liaison lui permettra de créer les usines nouvelles qui lui manquent et qui, sans cette voie fluviale, n'ont pas de raison de venir s'installer dans le Sud-Ouest. Celles qui y sont implantées n'auront pas non plus sans elle de raison d'augmenter une production excentrée et grevée de charges de transport trop importantes.

Seule une telle création peut, en outre, provoquer le choc psychologique nécessaire à l'industrialisation de la région et donner un coup de fouet au progrès agricole.

Sans doute cette condition n'est-elle pas suffisante et devra-t-on, parallèlement, améliorer les autres moyens de transport qui emprunteront l'axe Est-Ouest : le fer, en électrifiant le tronçon Bordeaux-Montauban, la route en créant une auto-route à grand trafic Bordeaux-Toulouse-Marseille-l'Italie et l'Europe Centrale avec branchement vers l'Europe du Nord et la Péninsule ibérique et les canalisations transportant des fluides (gaz, pétrole). Cependant, ces autres moyens, bien qu'indispensables en tout état de cause, ne résoudreont pas, à eux seuls, le problème pour les raisons indiquées au paragraphe précédent.

Cette industrialisation et le développement de l'agriculture permettront de faire face aux demandes d'emplois que l'arrivée des jeunes à l'âge du travail et les départs ruraux rendront de plus en plus pressantes.

L'absence d'irrigation de la moyenne Garonne conduirait au départ de la moitié des agriculteurs en place. Son irrigation permettrait de fixer la population actuelle (7.000 à 8.000 unités-travailleurs) et d'augmenter une production dont une grande partie pourrait bénéficier aux régions desservies par l'axe Nord-Sud soit pour l'alimentation humaine, soit pour celle des animaux.

La mise au gabarit de 350 T. des voies d'eau du Midi fera d'elles un prolongement direct de l'axe Nord-Sud. Les travaux correspondant auront pour résultat de permettre la jonction de la région à la partie dense et la plus active de l'Europe, tant par voie fluviale, grâce aux péniches automotrices et aux convois poussés, que par voie maritime par la restauration de la pratique du cabotage. Une telle conception permettra au Sud-Ouest de retrouver des chances qu'il a perdues depuis le 18ème siècle. Il retrouvera des chemins oubliés tombés en désuétude ou insuffisamment fréquentés de nos jours.: ceux de l'Atlantique, ceux de la Mer du Nord et de la Baltique, ceux de la Méditerranée, de l'Ouest et de l'Extrême-Orient; il ajoutera à cette panoplie ceux de l'Europe Centrale par pénétration mouillée jusque dans la plaine danubienne.

6 - CONSEQUENCES DE LA CREATION D'UNE VOIE D'EAU MEDITERRANEE - ATLANTIQUE -

La création d'une voie d'eau au gabarit de 350 T. aurait, pour le Sud-Ouest, des conséquences bénéfiques dans tous les domaines : démographique, économique, touristique et culturel.

6-1 - Conséquences démographiques -

Elle aurait pour premier résultat de fixer la population active qui cherche à s'employer en émigrant, mouvement qui ne pourrait que s'amplifier en cas d'immobilisme régional.

Ce résultat correspond aux vœux de toute la population de la zone des canaux.

La deuxième Commission a été chargée de dégager, pour la région, l'évolution démographique et les perspectives de l'emploi.

Ses travaux conduisent aux résultats suivants :

REGIONS	PERIODES	Nombre d'emplois à créer	
		à moyen terme	à long terme
<u>AQUITAINE</u>			
A moyen terme	1960-1965 :	55.000	0.000
A long terme	1960-1975 (éval.) :		90.000
<u>MIDI-PYRENEES</u>			
A moyen terme	1960-1965 :	55.000	
<u>LANGUEDOC</u>			
A moyen terme	1960-1965 :	40.000	
Total pour le moyen terme :		150.000	
A rappeler pour le long terme (éval.) :			90.000

Aucune évaluation n'est donnée pour le long terme 1960-1975 en ce qui concerne les régions Midi-Pyrénées et Languedoc du fait que les études démographiques les intéressant pour cette longue période ne sont pas encore terminées.

Il nous paraît indispensable de fixer les idées quant aux évolutions possibles et approximatives de l'emploi dans les 15 années à venir pour la zone des canaux afin de prévoir l'importance des zones industrielles à créer et à améliorer.

Une prévision à plus longue échéance nous serait encore plus utile mais elle est - selon les démographes - trop hasardeuse pour être retenue. Les prévisions à 15 ans, relatives au long terme comportent suffisamment d'imprécisions du fait que leur base est déjà une extrapolation du recensement de 1954 pour qu'aucune nouvelle extrapolation ne vienne s'ajouter aux deux premières.

La période 1960-1965 nous paraît trop courte et trop rapprochée pour permettre de réaliser un développement industriel suffisant; d'autre part, les chiffres approximatifs que nous obtiendrons pour la période 1960-1975 seront à corriger au fur et à mesure que la connaissance de la démographie avancera.

Pour ces raisons nous avons été conduits à évaluer les emplois industriels à créer pour les régions Midi-Pyrénées et Languedoc en extrapolant la courbe correspondante de la région Aquitaine.

Nous obtenons ainsi les chiffres suivants, donnés sous toute réserve et simplement pour fournir un ordre de grandeur des besoins en attendant d'être fixé avec plus de précision sur l'évolution de la population. Les calculs donnés dans les paragraphes suivants, basés sur ces chiffres, seront donc à revoir en tant que de besoin.

REGIONS	PERIODES	Nombre d'emplois à créer	
		A moyen terme	A long terme
<u>AQUITAINE</u>	1960-1975 - Rappel (éval.):		90.000
<u>MIDI-PYRENEES</u>	1960-1975 (éval.) :		90.000
<u>LANGUEDOC</u>	1960-1975 (éval.) :		65.000
Totaux concernant l'ensemble de la zone des canaux :			
	à moyen terme 1960-1965, Rappel :	150.000	
	à long terme 1960-1975 (éval.) :		250.000

Ces 250.000 actifs et leurs familles, soit au total 500.000 personnes environ, se trouveraient fixés par le développement de la région. L'industrialisation y aurait une large part, arrêtant la dépopulation et une perte de substance considérable dans le genre de celles qui ont conduit à la situation actuelle.

6-2 - Conséquences économiques -

Le développement de la voie d'eau aurait pour principal corollaire la création d'industries dites "mouillées" se développant le long du canal dans des zones choisies et aménagées à cette fin.

Ces industries constitueraient des multiplicateurs ayant pour conséquence de conforter l'arrière-pays et d'y retenir une partie de la population actuellement en sous-emploi. Elles y provoqueraient la création ou d'extension d'industries d'amont et d'aval, industries de transformation confortant à leur tour l'artisanat local.

Les conséquences de la modernisation de ses voies d'eau se feraient ainsi sentir sur l'ensemble du Sud-Ouest qui se trouverait intéressé tout entier à l'activité des canaux.

Celle-ci aurait également des répercussions sur son agriculture.

Ses productions pourront plus facilement gagner aux moindres frais, les réserves de transformation ou les organismes de stockage régionaux, nationaux et européens,

Le Sud-Ouest jouit d'un climat remarquable. S'il obtient la maîtrise de l'eau, bénéficiant déjà du soleil, il peut effectuer une véritable révolution agricole quant à la production, venant après celle que la génétique a déjà pu réaliser sur son sol en ce qui concerne le maïs et le blé (1).

L'irrigation de 100.000 ha. de terres, en apportant des ressources supplémentaires et en fixant une population agricole et rurale qui, sans elle, se disperserait dans la proportion de 50 %, créera une activité nouvelle renforçant l'industrialisation des zones arrosées par le canal.

En considérant que les dépenses relatives aux travaux d'entretien des canaux, doivent en tout état de cause, être effectués, il apparaît que l'usage, à des fins agricoles, de la voie d'eau justifierait presque, à lui seul, l'entreprise projetée, tout en plaçant la région en tête des productions agricoles européennes.

La situation du commerce, tant des produits agricoles que des produits manufacturés s'en trouverait améliorée. Il retrouverait une nouvelle vocation pour l'exportation Outre-Mer et la reconquête de marchés beaucoup plus importants que ceux perdus depuis le 18ème siècle.

Le tourisme ne pourrait que prendre de l'essor dans une région qui constitue, en elle-même, une zone d'attraction et dont l'intérêt serait doublé de celui des réalisations obtenues.

6-3 - Conséquences culturelles -

Une telle amélioration aurait aussi des conséquences dans le domaine de l'équipement qui en serait grandement bénéficiaire, surtout dans le domaine culturel. Elle favoriserait en effet la création et l'extension d'établissements de recherche, d'enseignement supérieur, technique et professionnel dont le Sud-Ouest, qui possède cependant l'armature de base, est dépourvu ou insuffisamment doté en apportant un ferment intellectuel désirable.

(1) Voir rapport de M.J. BELLET, Ingénieur général de l'Agriculture.

7 - PREVISIONS DE DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL DANS LE CADRE
DU MARCHÉ COMMUN -

7-1 - Création d'industries -

Nous avons vu, au chapitre précédent, que pour éviter que le Sud-Ouest ne se vide de sa population active nous serons dans l'obligation de trouver le nombre d'emplois suivants :

- à moyen terme (1960-1965) : 150.000 emplois
- à long terme (1960-1975) : 250.000 emplois

qui se répartiront dans les secteurs secondaire et tertiaire.

Dans la période dite à moyen terme il n'y a pas lieu d'escompter que des emplois pourront être offerts dans le secteur tertiaire, surchargé jusque là.

Par contre, à partir de 1965, il y a lieu de compter sur un besoin d'emplois du tertiaire s'élevant de 20.000 à 25.000 postes.

Dans ces conditions, le secteur secondaire devrait offrir :

- à moyen terme : 150.000 emplois
- à long terme : 230.000 à 225.000 emplois.

Afin de lui conserver un potentiel humain suffisant (la densité du Sud-Ouest : 48,5 habitants au Km², étant inférieure à la densité moyenne de la France : 80 habitants au Km²), de lui laisser ses chances et de faire en sorte que le Sud-Ouest, non seulement ne soit plus à la charge du Pays mais soit pour lui un apport, il est indispensable que les emplois correspondants soient trouvés sur son sol.

Grâce à l'aménagement de l'axe Rhin-Rhône-Garonne et en particulier à l'amélioration de la voie d'eau, il sera possible de créer ces emplois :

- a) dans les industries existantes modernisées et étendues;
- b) surtout dans les industries à créer.

Quels sont les facteurs de cette expansion ?

7-11 - Les facteurs de l'expansion industrielle

L'expansion industrielle est conditionnée, en dehors de la main-d'oeuvre, par l'approvisionnement en matières premières, la fourniture de l'énergie, les ressources en eau industrielle, la présence d'équipements de tous ordres (réseaux divers, fluides, voies de communications, enseignement, hôpitaux, installations de sports et de loisirs, etc...) et la disposition de terrains adaptés.

7-12 à Matières premières -

Dans l'optique d'une Europe organisée et en expansion, on doit prévoir que les matières premières permettront d'obtenir pour les Européens un niveau de vie comparable à celui des pays les plus "avancés".

7-12-I - Acier -

Il est généralement admis que pour caractériser cette évolution on se réfère à l'utilisation de l'acier rapportée à la "tête d'ouvrier". Cette utilisation, dans une économie avancée, est de 50 à 60 T. an par tête d'ouvrier.

Rapporté à l'ensemble des actifs, le pourcentage d'ouvriers travaillant actuellement dans la métallurgie et la mécanique, varie pour l'Aquitaine de 23 à 25 %. Les pourcentages correspondants, dans les deux autres régions, sont inférieurs sans que nous puissions actuellement fournir un chiffre valable faute de renseignements précis.

On peut admettre cependant que, dans l'avenir, le pourcentage d'ouvriers travaillant dans la métallurgie et la mécanique, dans l'ensemble de la région, s'alignera sur celui de l'Aquitaine, actuellement le plus élevé, soit : 25 %.

Les besoins supplémentaires annuels régionaux en acier seraient donc de l'ordre de :

$$\text{Période 1960 à 1965} \quad \text{Aquitaine : } 50 \text{ T.} \times \frac{55.000}{4} = \begin{array}{l} 700.000 \text{ à} \\ 800.000 \text{ T.} \end{array}$$

$$\text{Midi-Pyrénées : } 50 \text{ T.} \times \frac{55.000}{4} = \begin{array}{l} 700.000 \text{ à} \\ 800.000 \text{ T.} \end{array}$$

$$\text{Languedoc : } 50 \text{ T.} \times \frac{40.000}{4} = \begin{array}{l} 500.000 \text{ à} \\ 600.000 \text{ T.} \end{array}$$

$$\text{Soit un total de : } \begin{array}{l} 1.900.000 \text{ à} \\ 2.200.000 \text{ T.} \end{array}$$

Période 1965 à 1970 compte tenu des besoins du secteur tertiaire de l'ordre de 12.500 postes :

Aquitaine :	50 T. x $\frac{15.000}{4}$	=	180.000 T. environ
Midi-Pyrénées :	50 T. x $\frac{12.500}{4}$	=	150.000 T "
Languedoc :	50 T. x $\frac{10.000}{4}$	=	120.000 T "
			<hr/>
	Total :		450.000 T. "

Période 1970 à 1975 compte tenu des besoins du secteur tertiaire de l'ordre de 12.500 postes :

Aquitaine :	50 T. x $\frac{15.000}{4}$	=	180.000 T. environ
Midi-Pyrénées :	50 T. x $\frac{12.500}{4}$	=	150.000 T. "
Languedoc :	50 T. x $\frac{10.000}{4}$	=	120.000 T. "
			<hr/>
	Total :		<u>450.000 T. "</u>

Soit, pour l'ensemble des 15 années considérées, des besoins supplémentaires de l'ordre de : 2.800.000 à 3.100.000 T. d'acier.

Ces chiffres sont à comparer à ceux de la consommation actuelle de la région, qui sont estimés à :

Aquitaine, de :	200.000 à 300.000 T.
Midi-Pyrénées, de :	100.000 à 150.000 T.
Languedoc, de :	60.000 à 90.000 T.
	<hr/>
Au total de :	<u>360.000 à 540.000 T.</u>

7-12-2 - Energie -

La consommation régionale d'énergie est approximativement la suivante, exprimée en thermies, toutes sources d'énergie confondues et non compris les complexes de MARCOULE, de LACQ et d'AMBES.

ARIEGE	407	Milliers de tonnes en
AUDE	223,6	équivalent charbon
AVEYRON	350,2	"
DORDOGNE	248,6	"
GARD	576,9	"
HAUTE-GARONNE	957,7	"
GERS	71,5	"
GIRONDE	1.029,7	"
HERAULT	374,8	"
LANDES	158,4	"
LOT	97,1	"
LOT-et-GARONNE	226,2	"
LOZERE	99,5	"
BASSES-PYRENEES	384,5	"
HAUTES-PYRENEES	464,4	"
PYRENEES-ORIENTALES	144,9	"
TARN	385,4	"
TARN-ET-GARONNE	170,1	"
Total :	<u>7.197,4</u>	"

soit approximativement : 46 Milliards de thermies.

Le supplément d'énergie nécessaire à la création, dans cette zone de 30.000 emplois nouveaux par an, qui s'ajoutera au développement des industries existantes entraînera un accroissement d'énergie consommée de l'ordre de 46 Milliards de thermies en 1975 et de 12 Milliards de thermies en 1965...

Il s'agit là d'un minimum, eu égard au doublement de la consommation d'énergie tous les 10 ans sur lequel on compte habituellement pour établir des prévisions de cet ordre.

Cet accroissement supplémentaire correspondait en 1965 à un équivalent de 1 Million 5 de tonnes de fuel et en 1975 à un équivalent de 5 Millions de T. de fuel, qu'il conviendra de produire.

7-13 - Eau industrielle -

Aucune difficulté ne paraît devoir s'élever quant à la satisfaction des besoins en eau industrielle le long de l'axe Est-Ouest.

Entre Toulouse et Bordeaux les prises en Garonne et dans ses affluents ainsi que les ressources des nappes du sous-sol permettent, selon les prévisions, de faire face à tous les besoins.

Entre Toulouse et Beaucaire toute prise dans le canal porté à 350 Tonnes permettrait de satisfaire des besoins de 10 m³s. Les prises dans cette limite, pour chacune d'elles desservant une ou plusieurs industries, peuvent être nombreuses. Elles sont à répartir le long du canal dans les zones reconnues aptes à recevoir des industries. Il convient d'y ajouter des ressources complémentaires variant avec l'emplacement retenu mais qui, de toute façon, restent inférieures aux possibilités offertes par la face Atlantique. Il y aura lieu d'effectuer des recherches dans les nappes souterraines qui paraissent devoir offrir des possibilités supplémentaires.

L'évacuation des eaux usées posera certainement des problèmes qui, à première vue, doivent être solubles par les moyens habituels d'épuration. Aucune solution générale ne peut être proposée; une solution particulière sera à rechercher lors de l'étude de chacun des cas qui se présenteront.

7-14 - Equipements divers -

L'axe Est-Ouest est actuellement matérialisé en sus des canaux, par divers équipements, en particulier par :

- une voie ferrée électrifiée de Montauban à la vallée du Rhône;
- une voie routière.

En tout état de cause la facilité de son relief permet d'améliorer les équipements existants et de créer sans difficulté technique particulière les équipements nouveaux nécessaires.

Les équipements actuels permettent de faire face, dans l'immédiat, aux divers trafics prévisibles.

7-15 - Les terrains industriels -

On admet aujourd'hui que tout emploi nouveau nécessite en moyenne une surface industrielle de 150 m² (66 ouvriers en moyenne à 1'ha).

Pour satisfaire aux emplois à créer, il serait nécessaire dans l'hypothèse qui vient d'être avancée, de réaliser dans le Sud-Ouest pour 1975, des zones industrielles de l'importance suivante :

Aquitaine :	150 m ² x 85.000	=	1.275 Ha
Midi-Pyrénées :	150 m ² x 80.000	=	1.200 Ha
Languedoc :	150 m ² x 60.000	=	900 Ha
Soit au total :			<u>3.375 Ha</u>

soit : 3.400 Ha

Ces zones seraient à implanter :

- d'une part, sur le tracé de la voie d'eau pour satisfaire aux besoins des industries "mouillées"

- d'autre part, en dehors des canaux dans les agglomérations et les villes où des zones industrielles ont été définies aux plans directeurs d'urbanisme ou peuvent être définies et qui sont les plus aptes à recevoir des industries.

Les surfaces des zones industrielles susceptibles d'être créées le long de la voie d'eau sont les suivantes :

Aquitaine	:	770 Ha
Midi-Pyrénées	:	760 Ha
Languedoc	:	<u>1.080 Ha</u>
Total	:	2.610 Ha, soit 65 % de l'ensemble.

Les surfaces susceptibles d'être créées et rattachées à la voie d'eau se répartissent comme suit :

Aquitaine	:	110 Ha
Midi-Pyrénées	:	370 Ha
Languedoc	:	<u>300 Ha</u>
Total	:	780 Ha, soit 19 % de l'ensemble.

A elles seules, ces deux catégories de terrains atteignent 3.400 Ha.

Les surfaces de zones industrielles non rattachées au canal et susceptibles d'être créées près de celui-ci sont approximativement de :

Aquitaine	:	70 Ha
Midi-Pyrénées	:	<u>50 Ha</u>
Total	:	120 Ha, soit 4 % de l'ensemble.

Les surfaces des zones industrielles susceptibles d'être créées loin de celui-ci et non rattachées au canal sont approximativement de :

Aquitaine	:	140 Ha
Midi-Pyrénées	:	360 Ha
Total	:	<u>500 Ha, soit 12 % de l'ensemble</u>

La surface totale de l'ensemble de ces terrains s'élève à 4.000 Ha.

Les besoins en terrains industriels seront approximativement les suivants (industries de base et portuaires exclues, dont les implantations sont connues et limitées) :

1960 à 1965 :

Aquitaine	:	800 ha
Midi-Pyrénées	:	800 ha
Languedoc	:	600 ha
Total	:	<u>2.200 ha</u>

1965 à 1975 :

Aquitaine	:	300 ha
Midi-Pyrénées	:	300 ha
Languedoc	:	200 ha
Total	:	<u>800 ha</u>

Les surfaces ci-dessus évaluées et nécessaires pour recevoir des industries peuvent être trouvées facilement pour satisfaire aux besoins de l'emploi. D'autres peuvent être recensées. Il semble toutefois, que l'éventail indiqué soit suffisant pour offrir un large choix aux industriels.

Ainsi, non seulement, la région est en mesure d'être équipée industriellement pour recevoir la main-d'oeuvre disponible dans ses limites territoriales, mais elle peut encore fournir les surfaces suffisantes pour recevoir des travailleurs migrants venant d'autres régions.

Ces créations d'emplois peuvent s'effectuer aux moindres frais du fait qu'il existe une structure urbaine importante dans la région, susceptible de servir de support aux améliorations nécessaires.

7-16 - Processus d'industrialisation -

L'industrialisation du Sud-Ouest doit être basée sur :

- l'intensification du trafic avec l'Europe du Nord et l'Europe Centrale, eu égard aux besoins nouveaux de la population;
- l'intensification du trafic actuel avec la Péninsule Ibérique, l'A.O.F. et l'Amérique du Sud et surtout la création de nouveaux trafics liés aux besoins considérables des pays intéressés;
- l'intensification du trafic actuel avec les pays bordant la Méditerranée et surtout la création de nouveaux trafics liés comme précédemment, aux besoins importants des dits pays.

Le développement économique des pays intéressés a pour but de satisfaire plus spécialement aux besoins de leur population, dont l'importance est la suivante :

Péninsule Ibérique	:	40 Millions de consommateurs
A.O.F.	:	100 "
Amérique du Sud	:	150 "
Autour de la Méditerranée	:	100 "
Orient (pour mémoire)	:	100 "
		<hr/>
		390 Millions de consommateurs

On peut estimer que dans les 10 années à venir, dans une hypothèse minimum de développement, les besoins de ces pays seront de l'ordre de :

10 à 20 Millions de tonnes d'équivalent - acier;

20 à 30 Millions de tonnes de ciment;

10 Millions de tonnes d'engrais;

20 à 30 Millions de tonnes de produits alimentaires,

les produits énergétiques étant cités pour mémoire.

Dans un premier temps, ces pays peuvent exporter de :

2 à 3 Millions de tonnes de bauxite;

10 à 20 Millions de tonnes de pétrole;

30 à 40 Millions de tonnes de minerais divers.

Le Sud-Ouest peut prendre part à ce nouveau trafic,

- d'une part en exportant :

1 Million de tonnes d'équivalent - acier,

1 Million de tonnes de ciment (renouvellement du trafic interrompu avec l'Afrique Noire 100.000 à 200.000 tonnes - an);

1 Million de tonnes d'engrais,

1 ou 2 Millions de tonnes de produits alimentaires.

- et d'autre part, en recevant :

sur la façade Atlantique :

2 Millions de tonnes de minerais,

1 Million de tonnes de matières à engrais,

200 à 300.000 tonnes de bauxite,

2 à 3 Millions de produits pétroliers et des tonnages divers.

sur la façade Méditerranéenne :

4,5 Millions de tonnes de minerais,

2,5 Millions de tonnes de matières à engrais,

450.000 à 700.000 tonnes de bauxite,

4,5 à 7 Millions de tonnes de produits pétroliers.

o

p

o

7-17 - Industries de base -

De tels échanges conduiraient à une industrialisation de base qui peut être conçue de la façon suivante :

Raffinerie de pétrole :

Doublement de la capacité actuelle pour atteindre :

8 à 10 Millions de tonnes à AMBES,

15 à 20 Millions de tonnes à FRONTIGNAN-BERRE.

Complexe de pétrochimie :

Auprès de raffineries présentant la capacité ci-dessus, il est possible de prévoir une série d'usines possédant un éventail de fabrications variables, pouvant présenter les caractéristiques suivantes :

Orientées vers les matières plastiques :

chlorure de polyvinyle, polystyrène, polyéthylène, résines, diverses fibres textiles.

Façade Atlantique : 2 ou 3 Unités de 50 à 150.000 T.

Façade Méditerranéenne : 4 ou 5 Unités de 50 à 150.000 T.

Orientées vers le caoutchouc :

après étude poussée du marché d'exportation :

1 Unité de 50.000 à 100.000 T. sur la façade Atlantique,

la façade Méditerranéenne paraissant dotée.

Orientées vers la métallurgie à réduction directe :

Façade Atlantique : 1 Unité de 2 à 3 Millions de tonnes nécessitant :

3 Millions de tonnes de minerais;

1 à 1,5 Millions de tonnes de coke;

énergie et gaz de raffinerie produisant :

1 Million de tonnes de laminés (tôles);

500.000 tonnes de ronds et barres;

500.000 tonnes de tuyaux et divers.

Façade Méditerranéenne : 2 Unités de 2 à 3 Millions de tonnes.

Orientées vers la chimie organique :

Façade Atlantique : 4 à 5 Unités très différenciées
de 50.000 tonnes en moyenne chacune

Façade Méditerranéenne : 8 à 10 Unités très différenciées de
de 50.000 tonnes en moyenne chacune.

Orientées vers les détergents et les solvants :

Façade Atlantique : 2 Unités de 100.000 tonnes

Façade Méditerranéenne : 4 Unités de 100.000 tonnes

Cette industrie de base, eu égard aux sujétions qui lui sont imposées quant aux nécessités d'importation et d'exportation, ne pourrait se trouver que sur les côtes, dans un estuaire facilement accessible aux minéraliers ou dans un étang présentant les mêmes caractéristiques. Seuls les sites du Port et des avant-ports de Bordeaux, du Port de Marseille, du Golfe de Fos, de l'Etang de Berre et du Port de Sète paraissent pouvoir satisfaire à de telles exigences.

Partant de cette industrie de base, il est possible de créer une industrie de transformation disséminée le long de l'axe Est-Ouest ou à quelque distance de celui-ci dans l'intérieur des terres là où des sites favorables sont susceptibles de la recevoir.

7-18 - Industries de transformation -

Celles-ci peuvent comprendre :

L'industrie des engrais (engrais et production d'hydrogène par cracking (engrais azotés)).

La possibilité de recevoir des pondéreux par la voie d'eau favorise la création d'unités de fabrication le long de celle-ci et l'on peut y prévoir :

2 Unités de super-phosphate concentré de 500.000 tonnes chacune;

3 ou 4 Unités de super-phosphate simple de 100.000 tonnes chacune;

2 ou 3 Unités de sulfates d'ammoniaque de 100.000 tonnes chacune;

en sus des unités existant actuellement à BORDEAUX, LACQ, TOULOUSE et SETE.

L'industrie mécanique -

Des unités occupant de 500 à 2.000 ouvriers utilisant chacune de 50 à 100.000 tonnes d'acier selon leur orientation, peuvent être créées pour la fabrication de :

Machines outils;

Matériel de travaux publics;

Matériel agricole;

Matériel de transport (wagons, bennes, etc...);

Préfabrication de matériaux pour la construction (menuiserie et huisseries métalliques, charpente en fer, barques métalliques, etc...);

Le long du canal, elles bénéficieraient du ravitaillement en 1/2 produits par voie d'eau.

Les industries de matériaux de construction :

La présence d'un canal constitue pour les industries de matériaux de construction un atout majeur.

Elle autorise :

- l'apport de matières pondéreuses fort encombrantes : sables, graviers, laitiers des hauts fourneaux, ronds à béton;
- une exportation facile avec dégagement vers les ports d'embarquement si la rupture de charge y est aisée (pratique du système dit "du bord à bord").

Ces industries pourraient être les suivantes :

- 2 ou 3 Unités de cimenteries de 300.000 tonnes chacune,
- 3 ou 4 Unités de produits rouges de 50.000 à 100.000 tonnes chacune;
- 2 ou 3 Unités de béton préfabriqué de 50.000 tonnes chacune;
- 1 Unité de produits réfractaires (pour mémoire);
- 1 Unité de porcelaine sanitaire.

Les industries diverses de transformation :

- 2 ou 3 Unités de matières plastiques;
- 2 Unités de maïserie de 100.000 tonnes chacune;
- 2 ou 3 Unités de produits d'alimentation animale de 50.000 tonnes chacune;
- 1 Unité de semoulerie de 50.000 tonnes;
- Plusieurs unités de produits d'entretien.

o

o

o

Les prévisions ci-dessus ne concernent que les possibilités ouvertes à la création d'industries nouvelles.

Il convient maintenant d'examiner les incidences que risque d'avoir le développement du Marché Commun sur les industries existantes. Cette partie de l'étude constitue le complément de celle qui a été conduite par le Groupe d'études N° 2.

7-2 - Incidences du Marché Commun sur les industries existantes -

D'après les contacts, trop rapides, que nous avons eus et qui mériteraient d'être poursuivis, il semble que les catégories d'industries de la région susceptibles de bénéficier d'une extension grâce au Marché Commun et à la modernisation des canaux sont les suivantes :

Usines travaillant le bois :

Les particules de bois non utilisées peuvent être à la base de la fabrication de planches artificielles et de panneaux.

Elles peuvent être traitées dans la forêt landaise et acheminées vers l'Europe du Nord et l'Europe Centrale.

Il semble que le tonnage annuel approximatif à prévoir représenterait :

150.000 portes, soit environ 2.500 T.

et 40.000 panneaux, soit environ 300 T.

Au total : 2.800 T.

Parallèlement, un trafic de feuilles de contreplaqué peut être prévu et évalué à 150.000 feuilles environ, soit :

550 T.

ainsi qu'un trafic de bois exotiques travaillés, destinés à la menuiserie et au parquetage pour un tonnage de :

8.000 T.

auquel peut s'ajouter la fourniture de parquets en pins des Landes d'une importance approximative de :

16.000 T.

Industries agricoles :

Maïs - des échanges sont prévisibles avec les pays du Nord de l'Europe. Il serait possible de commercialiser à ce titre un tonnage de :

300.000 T.

procurant aux usines régionales de stockage, de transformation et de conditionnement un surcroît d'activité (alimentation humaine et animale).

Vins - Il convient de prévoir une importante augmentation de la consommation en vin, qui peut être évaluée à 4 ou 5 Millions d'hectolitres, la part du Sud-Ouest pouvant être de 3 à 4 Millions d'hectolitres, représentant un tonnage de :

350.000 T.
environ.

Spath Fluor - Ce fondant métallurgique trouverait des acheteurs en Europe pour un tonnage estimé à :

3.000 T.

Produits métallurgiques - Il semble que seul le commerce des ferrailles soit susceptible d'une augmentation dans le marché européen.

Les opérations à effectuer pourraient porter sur un tonnage de :

20.000 T.

Matériaux de construction -

Il est possible de prévoir l'ouverture d'un marché de plaques de fibres d'amiante (éverite) pour un tonnage de :

10.000 T.

Industries alimentaires -

En raison de l'augmentation de sa production et de l'importance du marché, la région pourrait exporter diverses denrées alimentaires, dont les conserves (confiture, jus de fruits, confiserie, produits divers, plats cuisinés etc...) pour un tonnage de :

5.000 T.

o
o o

Nous n'avons, jusque là tenu compte que de l'incidence directe sur l'industrie de l'ouverture du Marché Commun combiné avec la modernisation des canaux,

Il convient d'ajouter aux évaluations ci-dessus celles qui résulteront de l'incidence indirecte de ces deux réalisations en comptabilisant la production nécessaire à la vie des 350.000 habitants qui, sans elles, quitteraient le Sud-Ouest et en y ajoutant l'incidence de l'élévation du niveau de vie qui en résulterait.

On peut estimer que l'ensemble de la production industrielle en sera conforté dans la proportion de 4 à 5 % environ.

TOTAL = 700.000 T.

Cette liste est volontairement limitée du fait de la situation périphérique de la région dans le Marché Commun qui la dessert dans une économie de concurrence. Elle ne peut espérer soutenir la concurrence que lorsqu'elle transforme ou vend les produits de son sol ou de provenance rapprochée.

Le Marché Commun pourrait, dans l'optique précédente, apporter à la région un supplément de tonnage équivalent à une fois et demie le tonnage actuellement transporté sur les canaux.

Leur modernisation conduirait, en relevant le tonnage supplémentaire résultant de l'augmentation du trafic actuel (1.300.000 T.) (1) et en y ajoutant celui qui résultera de l'incidence du Marché Commun (700.000 T.) à fournir aux canaux un trafic supplémentaire quatre fois supérieur à celui qu'ils assurent actuellement et s'élevant à 2.000.000 de tonnes.

Il convient en outre d'y ajouter le trafic à provenir des industries nouvelles visées aux paragraphes 7-16, 7-17, 7-18 que, dans l'état actuel des études, il n'est pas possible d'évaluer.

(1) Rapport de M. P. MALLET, Membre du Consortium pour la Défense des Voies Navigables du Sud-Ouest et du Midi de la France.

8 - POINTS D'IMPACT DE L'INDUSTRIE

Les points d'impact industriels peuvent se répartir selon les données suivantes :

- a) dans les complexes portuaires (port et avant-ports de BORDEAUX, port de MARSEILLE, étang de BERRE, Golf de FOS, PORT-SAINT-LOUIS, SETE, PORT-LA-NOUVELLE.
- b) dans des zones spécialement prévues, en chapelet, le long du canal, lorsque les conditions techniques indispensables seront remplies par les sites choisis, lorsque le réservoir de main-d'oeuvre locale sera suffisant et lorsque l'importance de la main-d'oeuvre d'immigration ne sera pas susceptible d'apporter un traumatisme aux agglomérations intéressées;
- c) dans des zones industrielles spécialement choisies, rattachées par voie d'eau au canal et dans les conditions fixées ci-dessus § b;
- d) dans des zones situées loin du canal lorsque la présence de celui-ci n'est pas indispensable et lorsque l'industrie à installer ou à développer peut conforter l'arrière-pays.

En partant de cette classification, les implantations correspondantes peuvent être celles indiquées ci-après :

8-1 - Complexes portuaires :

- a) BORDEAUX-NORD, BEC d'AMBES, PAUILLAC, LE VERDON, BLAYE.
- b) Etang de BERRE, Golfe de FOS, PORT-SAINT-LOUIS, FRONTIGNAN, SETE, PORT-LA-NOUVELLE.

Une étude est à effectuer afin de répartir au mieux les besoins dans les diverses zones énumérées.

L'importance des surfaces à retenir ne paraît faire l'objet d'aucune difficulté particulière - Pour mémoire -

8-2 - Industries "mouillées" susceptibles d'être créées
le long des canaux -

AQUITAINE - Cadillac-sur-Garonne, Zones de : Langon, Gironde, La Réole,
Marmande, Tonneins, Damazan, Aiguillon, Sérignac, Agen,
Bon-Encontre, soit environ : 770 Ha

MIDI-PYRENEES - Lamagistère, Valence-d'Agenais, Moissac, Castelsarrazin,
Montech, Grisolles, Saint-Jory, Fenouillet, Toulouse,
Blagnac, Baziège, soit environ : 760 Ha

LANGUEDOC - Villefranche-de-Lauraguais, Castelnaudary, Carcassonne,
Lézignan, Agde, soit environ : 250 Ha

8-3 - Industries "mouillées" susceptibles d'être rattachées
par voie d'eau aux canaux -

AQUITAINE - Libourne, soit : 20 Ha

MIDI-PYRENEES - Montauban, soit : 120 Ha

8-4 - Industries susceptibles d'être installées loin des canaux -

AQUITAINE - Coutras, Ste-Foy-la-Grande, Casteljaloux, Ste-Livrade, Lavardac,
Villeneuve-sur-Lot, Nérac,
soit environ : 250 Ha

MIDI-PYRENEES - Muret, Villeneuve, Cazères, Boussens, Lectoure, Vic-Fezensac,
Auch, Albi, Gaillac, Revel, Auterive, St Lys, Foix, Pamiers,
Le Mas-d'Azil
soit environ : 450 Ha

LANGUEDOC - Limoux, Béziers, Bédarieux, Ganges, Montpellier, St-Gilles-
du-Gard,
soit environ : 200 Ha

La répartition de ces zones peut être résumée selon le tableau ci-après :

INDUSTRIES	R E G I O N S		
	AQUITAINE	MIDI-PYRENEES	LANGUEDOC
Complexes portuaires	pour mémoire	"	pour mémoire
Le long du canal	770	760	250
Rattachées au canal	60	120	-
En dehors du canal	250	450	200
Totaux :	1.100	1.330	450
Total général :	2.880 Hectares		

Ces 2.880 Hectares permettent de recevoir une population active de 190.000 ouvriers environ.

Les complexes des façades Atlantique et Méditerranéenne recevront le reste de la main-d'oeuvre disponible.

Les surfaces industrielles ci-dessus sont données à titre indicatif. Elles résultent de la consultation des plans directeurs d'urbanisme et de divers renseignements recueillis par ailleurs. Leur importance apparaît comme étant largement suffisante, elle ne limite donc pas l'emploi qui peut, quant à cet aspect, dépasser les chiffres ci-dessus avancés et permettre, au besoin, de faire appel à l'immigration en cas d'insuffisance numérique de la main-d'oeuvre régionale.

9 - CONCLUSION -

Chacun des problèmes successivement posés par la modernisation de l'axe Rhône-Océan dans le cadre du Marché Commun exigerait des études détaillées pour autoriser une conclusion qui ne comporterait pas trop d'approximation.

Le temps qui nous a été imparti, ne nous a permis que d'approcher des solutions et que d'entrevoir des possibilités sans disposer de études de base qui demandent un long délai.

Les propositions faites ne constituent nullement un catalogue de ce que l'on peut prévoir partout en France mais bien des prévisions adaptées, autant qu'il a été possible de le faire; à la situation actuelle et au potentiel des divers terroirs traversés.

Sans doute ne pouvons-nous rien affirmer, quant à l'avenir évoqué, ni même appliquer un pourcentage de chance de réalisation aux différents projets énumérés.

Les possibilités de réalisation de ceux-ci dépendent d'évènements et de décisions pour l'instant encore imprévisibles.

La présente étude doit donc être considérée comme une hypothèse de travail qu'il conviendra de modifier au fur et à mesure du développement des recherches.

o
o o

Au terme de cette étude, on peut se demander si la création de l'axe Rhin-Rhône - Méditerranée ne porterait pas tort à celle de l'axe Est-Ouest, même en supposant que celui-ci soit parfaitement aménagé dans toutes ses structures, en raison du poids des régions reliées par l'axe Nord-Sud et de l'attrait qu'il ne manquera pas d'avoir sur les forces vives du pays.

Il y a là, certes, un danger qu'il ne convient pas de minimiser:

Celui-ci peut toutefois être limité par le parti maximum que l'on peut tirer des ressources particulières du Sud-Ouest (céréales, vin, bois, matériaux de construction, argile, etc...), par la facilité de ses liaisons avec l'Outre-mer qu'apporte la combinaison des voies fluviales, maritimes, ferroviaires et routières groupées dans les ports implantés à ses deux extrémités, par la possibilité qu'offrent ces ports de constituer à l'Est comme à l'Ouest les premiers éléments d'un complexe lourd, et enfin par une étude chronologique judicieuse de l'engagement des travaux de modernisation des deux axes.

Dans l'intérêt national, comme dans l'intérêt de la région, le Sud-Ouest doit retrouver l'usage de la voie d'eau qui, en l'irriguant au propre comme au figuré, le mettra à nouveau en communication avec les pays en expansion.

En aucun cas l'axe Est-Ouest ne doit être considéré comme reliant seulement Bordeaux à Beaucaire, mais comme le tronc commun de deux vesteurs dirigés en sens contraires, comportant de multiples embranchements latéraux et dont les deux extrémités s'épanouissent vers des orientations diverses : nationales, continentales et intercontinentales.

Qu'il nous soit permis d'insister tout particulièrement sur la nécessité et l'urgence qui s'attache à une amélioration de la situation actuelle du Sud-Ouest.

Nous devons en effet trouver des emplois à 150.000 jeunes dans les cinq années qui viennent. C'est donc sans retard que la réalisation de tels travaux devrait être entreprise, sans même attendre celle de l'axe Nord-Sud auquel elle reste liée, dont l'exécution, en raison de son ampleur, demandera un plus long délai.

Cette nécessité se fait sentir non seulement pour favoriser l'industrialisation de la région, mais aussi impérativement pour permettre au moyen de l'irrigation de vastes superficies, l'aménagement agricole des vallées traversées par les voies d'eau, irrigation actuellement rendue impossible du fait qu'aucun emprunt ne peut pratiquement être fait aux canaux existants.

En raison des dépenses qu'en tout état de cause il est nécessaire d'engager pour l'entretien des actuels canaux du Midi, cette seule utilisation agricole dérivée justifierait semblable investissement en raison des ressources supplémentaires qu'elle apporterait, des progrès qu'elle permettrait de réaliser et du maintien qu'elle autoriserait dans la région d'une population agricole jeune, à vues prospectives, qu'il importe de conserver. L'industrialisation, se superposant à cet aménagement, tiendrait lui apporter le secours d'un dynamisme qui lui fait actuellement défaut et un support dont elle a besoin.

La Modernisation des voies d'eau du Midi pourrait constituer la chance du Sud-Ouest si elle était entreprise dès maintenant. Elle serait consolidée ultérieurement par la fin des travaux de l'axe Nord-Sud, d'une durée de réalisation plus longue, puisque le Sud-Ouest, lors de la jonction, serait déjà mis en valeur et vivifié. Dans le cas où cette dernière condition ne serait pas remplie, en effet, la région ne serait pas prête, le jour de la jonction, à entrer en compétition avec les concurrents mieux placés, car son économie, d'ici là, aurait encore peu évolué et sa population active se serait en partie évaporée, aggravant la situation au lieu de l'améliorer.

Si nous n'avons pas apporté de preuve mathématique des bienfaits qu'engendrerait la modernisation des voies d'eau du Midi, il nous est cependant loisible de nous rendre compte des déséquilibres, nuisibles à la Région comme à la Nation, qui résulteraient du maintien de la situation actuelle.

Aussi, quelles que soient l'importance et la nature des imperfections et les lacunes de ce rapport, il est cependant possible de conclure en souhaitant, du point de vue de l'Aménagement du Territoire, la réalisation d'un ouvrage qui serait d'une utilité première pour le développement et la modernisation du Sud-Ouest.

Il donnerait à l'ensemble de cette région le choc psychologique qui lui permettrait de surmonter son atonie, d'occuper ses habitants et de progresser dans tous les domaines : agricole, industriel, commercial, artisanal, touristique et culturel.

Il constituerait la suite logique de l'axe Rhin-Rhône - Méditerranée et son prolongement vers l'Atlantique.

Par leur unité, ces deux axes donneraient au Marché Commun les possibilités de disposer, sur le territoire français, de ports ouverts tant vers l'Afrique du Nord et l'Orient que vers l'Afrique Occidentale, le Continent Américain et les Pays du Nord de l'Europe.

Le Sud de la France bénéficierait, grâce à cette voie de développement de peuplement et de pénétration, d'un atout majeur indispensable à sa promotion et à la mobilisation de l'apport potentiel qu'il peut faire du Pays au lieu de continuer à faire figure de région sous-développée.

Une telle réalisation permettrait d'intensifier les relations traditionnelles du Sud-Ouest et du Continent Africain, en évitant que le trafic entre l'Afrique et l'Europe ne devienne le monopole des ports du Nord.

Elle provoquerait une augmentation générale du trafic empruntant les autres moyens de transport, en leur apportant un tonnage nouveau sur lequel ils ne pourraient pas compter si elle n'était pas créée.

Elle n'aurait cependant toute sa valeur que si elle était reliée directement aux autres voies d'eau européennes par l'intermédiaire de l'axe Rhône-Rhin-Méditerranée. Ce dernier jouerait le rôle de pont entre deux zones qui, dans lui, continueraient en partie de s'ignorer. La solidarité de ces deux axes est indéniable : ils constituent un tout.

La liaison Marseille - Bordeaux, en effet, n'apporterait au Sud du Pays, qu'une partie des effets que l'on peut en attendre si elle ne permettait pas de le faire déboucher au coeur de l'Europe. Relier le Sud-Ouest au Sud-Est ne résoudrait qu'un problème actuel si l'on ne parvenait pas à faire pénétrer la prospérité économique dans ces deux grands secteurs territoriaux.

L'axe Est-Ouest donnera à 15 départements une prospérité certaine pour une dépense peu élevée de 22 milliards de francs que couvrent d'emblée les charges inéluctables de l'entretien des canaux actuels et la bonification apportée à l'agriculture par l'irrigation. L'industrie viendra donc, en surimpression, fonder un apport supplémentaire, en s'établissant, sans nouvel investissement primaire, sur des bases déjà financées et rentabilisées.

Par expansion latérale, cet axe apportera ~~un autre~~ une consolidation et une amélioration à 10 autres départements voisins.

L'influence bénéfique de l'axe Nord-Sud se fera sentir sur un tiers de la France. Si l'on y ajoute celle de son prolongement, l'axe Est-Ouest, ce sont presque les deux tiers du Pays qui seront revitalisés pour un développement que l'on ne voit pas se déclencher, se fortifier et s'étendre d'une autre manière.

PARIS, Février 1961

J - B PHILIPPON

Urbaniste en Chef du Sud-Ouest

NOTA - Une série de cartes accompagne le présent rapport.