

MINISTERE DES TRANSPORTS

Mission de la Recherche

ROLE DU SECTEUR TRANSPORT DANS L'EVOLUTION
DES STRUCTURES ECONOMIQUES LOCALES

DOSSIER MONOGRAPHIQUE SUR LES AGGLOMERATIONS
D'ANGERS ET DE VALENCE

Service Economique

DOSSIER
Réf. r

CDAT
7110 A



OCTOBRE 1981

SOCIETE D'ETUDES POUR LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET SOCIAL

15, RUE BLEUE 75009 PARIS

Cette étude a été réalisée par MM. Alain COSSET, Philippe GRENIER
et François SIREYJOL.

Les conclusions de la recherche font l'objet d'un volume tiré à
part, intitulé Synthèse.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<u>INTRODUCTION</u>	1
<u>PREMIERE PARTIE : MONOGRAPHIES</u>	4
I.1 - <u>L'AGGLOMERATION DE VALENCE</u>	4
I.1.1. Industrie et commerce dans l'agglomération de Valence	4
a) Généralités sur le département de la Drôme	4
b) Histoire et phases d'expansion de l'agglomération valentinoise	5
c) Evolution depuis 1968 et situation actuelle	7
I.1.2. L'agriculture et les industries agro-alimentaires dans la région de Valence	17
a) Généralités sur les départements de la Drôme et de l'Ardèche	17
b) La région de Valence	20
I.2 - <u>L'AGGLOMERATION D'ANGERS</u>	28
I.2.1. Industrie et commerce dans la région d'Angers	28
a) Généralités sur le département du Maine et Loire	28
b) Histoire et phases d'expansion de la région angevine	28
c) Evolution depuis 1970 et situation actuelle	30
I.2.2. L'agriculture et les industries agro-alimentaires dans la région d'Angers	39
a) Le département du Maine et Loire	39
b) La région d'Angers	42



	<u>Pages</u>
<u>DEUXIEME PARTIE : FORMATION DE L'OFFRE DE TRANSPORT</u>	50
II.1 - <u>LES INFRASTRUCTURES</u>	50
II.1.1. Valence	50
II.1.2. Angers	51
II.2 - <u>TRANSPORT FERROVIAIRE ET FLUVIAL</u>	55
II.2.1. La SNCF	55
II.2.2. Le transport fluvial	59
II.3 - <u>LE TRANSPORT ROUTIER</u>	61
II.3.1. Introduction	61
II.3.2. Description du parc	64
II.3.3. L'activité du transport routier	67
<u>TROISIEME PARTIE : SECTEUR PRODUCTIF ET SECTEUR TRANSPORT</u>	75
III.1 - <u>ANALYSE DE LA DEMANDE</u>	75
III.2 - <u>CROISSANCE DES ENTREPRISES DE TRANSPORT</u>	82
III.3 - <u>RESEAU</u>	88
III.4 - <u>COMMERCIALISATION</u>	96
III.4.1. Répartition des opérations entre chargeur et transporteur	96
III.4.2. Nature des contrats entre chargeurs et transporteurs	99
III.4.3. Activité transport des chargeurs, relations expéditeurs-destinataires	100
III.4.4. Aspects sectoriels de la commercialisation	105
a) Les produits agricoles	105
b) Les produits de grande consommation	107
III.5 - <u>CONCURRENCE MODALE, COMPTE PROPRE ET COMPTE D'AUTRUI</u>	110
III.5.1. Concurrence modale	110
III.5.2. Compte propre et compte d'autrui	116

	<u>Pages</u>
III.6 - <u>AUXILIAIRES DE TRANSPORT</u>	122
III.6.1. Chargeurs et auxiliaires de transport	122
III.6.2. Auxiliaires de transport et transporteurs	125
III.7 - <u>ASPECTS TECHNIQUES DU TRANSPORT</u>	129
III.7.1. Conditionnement	129
III.7.2. Véhicules	134
<u>QUATRIEME PARTIE : EFFETS RETROACTIFS DU SECTEUR DES TRANSPORTS SUR LE <u>SECTEUR PRODUCTIF</u></u>	<u>137</u>
IV.1 - <u>RETROACTIONS DU SECTEUR TRANSPORT SUR L'ECONOMIE LOCALE</u>	137
IV.2 - <u>NATURE DES EFFETS RETROACTIFS - ROLE DES AGENTS DE TRANSPORT</u>	140
<u>CONCLUSION</u>	144
<u>ANNEXES</u>	147 à 186
<u>BIBLIOGRAPHIE</u>	187



INTRODUCTION

La présente étude vise à définir la place du secteur transport dans l'économie locale et son évolution, et en particulier à cerner le rôle des agents de transport au sein du secteur transport. Des recherches précédentes menées par la SEDES avaient montré l'intérêt de concentrer l'étude sur une économie locale et son environnement national et international, les raisonnements au niveau national s'avérant inopérant pour expliquer les particularismes locaux observés. Deux régions ont alors été choisies, celle d'Angers et celle de Valence.

La recherche de la corrélation entre transport et développement économique et social d'une région nécessite l'étude préalable des rapports socio-économiques et politiques. Le rapport commencera donc par une présentation des systèmes socio-économiques des deux régions retenues.

Le développement de la recherche conduit ensuite à analyser la place de l'activité de transport dans le mode de production capitaliste, comme instrument de réduction du temps et de restructuration de l'espace; ce qui aboutit à poser de façon dialectique et socio-économique le problème de la dynamique sociale impliquée par le développement du système de transport à l'intérieur de la formation économique d'ensemble.

La deuxième partie de l'étude est consacrée à la formation de l'offre de transport : infrastructures et agents de transport locaux. L'imbrication du système économique et du système de transport est déjà apparente au niveau de l'offre de transport, qui émane aussi bien d'agents spécifiques que du système productif même.

La troisième partie traite des liaisons entre secteur productif et secteur transport. Cette partie met en évidence les effets de la demande du premier sur le second.

Dans la quatrième partie enfin, sont présentés et analysés les effets rétroactifs du secteur transport sur le secteur productif.

L'intégration totale du secteur des transports au système productif rend délicate et arbitraire toute tentative d'isoler les différents aspects des relations entre transport et économie locale. C'est pourquoi la présentation choisie, essentiellement dialectique, comporte des répétitions.

Les matériaux de l'étude sont multiples :

- bibliographie,
- entretiens réalisés auprès d'agents économiques locaux,
- questionnaires transmis aux entreprises de transport locales et aux entreprises autres que de transport.

On trouvera en annexe des compte-rendu d'une partie des entretiens réalisés et les modèles des questionnaires utilisés.

PREMIÈRE PARTIE

MONOGRAPHIES

I - MONOGRAPHIES

I.1 - L'AGGLOMERATION DE VALENCE

I.1.1. Industrie et commerce dans l'agglomération de Valence

a) Généralités sur le département de la Drôme

Deux thèmes essentiels caractérisent aujourd'hui l'essor industriel de la Drôme : la crise et la reconversion des industries anciennes, la position intermédiaire du département sur l'axe rhodanien.

La Drôme jouit d'une réputation essentiellement agricole du moins jusqu'à une période récente. Pourtant, l'arrière pays rural a soutenu les premiers développements d'une industrie qui, du 17^e au 20^e siècle, a progressivement imposé sa présence. Sans cesser de modifier sa physiologie, l'industrie drômoise s'est développée vers d'autres activités telles que la chaussure à Romans et la bijouterie à Valence, particulièrement à partir de la grave crise de 1880.

Ces industries traditionnelles qui ont constitué la base du développement subissent à l'heure actuelle les atteintes du bouleversement des données économiques de la croissance.

Le problème posé est celui de la substitution d'activités nouvelles aux secteurs en déclin, activités capables d'entraîner la reconversion économique du département, car compte tenu de sa position très privilégiée de voie de passage, la Drôme demeure en effet très peu industrialisée.

La position géographique de la Drôme n'est apparue très favorable à son expansion que récemment. Ce département ne pourra bénéficier des nombreux flux économiques qui le traversent que s'il présente une structure suffisante pour les retenir. En effet, la vallée du Rhône, couloir de passage exceptionnellement riche en équipements lourds de transport et d'énergie (voie ferrée, voie fluviale, autoroute, oléoducs, gazoducs, barrages, centrales nucléaires) ne demeure qu'une voie de passage et le transit n'a induit qu'un nombre restreint d'activités industrielles de longue durée.

Il faut enfin souligner le fort déséquilibre existant entre le sillon rhodanien et l'arrière pays rural : le premier concentre la plus grande partie de la richesse et de la population, c'est là que s'échelonnent les différents bassins industriels du département. Le second souffre de l'exode rural.

b) Histoire et phases d'expansion de l'agglomération valentinoise

Valence est jusqu'à la fin du XIX^e siècle une petite ville de commerçants, de fonctionnaires et de militaires. Son activité commerciale est liée à sa position sur l'axe rhodanien. La proximité de Lyon limite cette activité à des échanges locaux et à une redistribution des produits vers l'Ardèche et la Drôme. Le développement de l'industrie a été lent à cause du manque de matières premières, de sources d'énergie et d'une attitude hostile de la bourgeoisie locale craignant les nuisances et les bouleversements sociaux qu'elle pouvait entraîner.

- Avant 1870

Ainsi, jusqu'en 1870, l'activité de Valence se limite à des fabrications artisanales réalisées à partir de produits de l'agriculture locale. On y trouve :

- . le travail du cuir
- . la meunerie
- . les bois du Vercors, de la Drôme et de l'Isère donnant naissance à des scieries et des menuiseries
- . l'arboriculture favorisera l'établissement de conserveries
- . la bonneterie qui connaît un vif renom.

- De 1870 à la première guerre mondiale

C'est seulement à partir de 1870 que s'amorce la véritable industrialisation. En effet, outre la naissance d'initiatives locales, l'abondance de la main d'oeuvre stimulera les initiatives extérieures nationales avec la création de la cartoucherie de Bourg Lès Valence (1913) et de la gare de triage de Portes, puis régionales avec les ateliers de moulinage et de tissage. Enfin en 1880, on note l'installation à Valence d'un fabricant lyonnais de bijoux, origine d'une activité qui deviendra une spécialité valentinoise.

- L'entre-deux guerres

Les créations industrielles sont plus nombreuses même si le milieu local, essentiellement commerçant et bourgeois, est toujours aussi peu entreprenant. Elles se font dans le domaine de la bijouterie (Masviel en 1930 et Habrard en 1935), de l'industrie mécanique avec les machines textiles (création de Pain en 1920 qui deviendra Bourgeas Fougeirolles) entraînant le développement de la sous-traitance dont Crouzet ou par exemple la carrosserie avec Granges en 1920. Mais, à part quelques initiatives locales, les créations d'industries relèvent plutôt d'initiatives extérieures : d'une part les délocalisations de l'Ardèche qui, comme par le passé, bénéficient à Valence; c'est le cas du moulinage avec Rochegude en 1919 et surtout de la mécanique avec Marion qui deviendra la STNE, puis avec Pavailler qui était déjà orienté vers le matériel de chauffage.

En 1920 s'y ajoute la fabrique de scie Brune. D'autre part les initiatives extra-régionales : ce sont des capitaux étrangers, qui avec l'apport de capitaux locaux ont permis le démarrage de trois entreprises : Boulonnerie calibrée, Toussaint, entreprise de mécanique générale à l'époque et Robinetterie le Rhône. Enfin, à partir de 1932, les émigrants arméniens puis juifs allemands relancent le secteur de la bonneterie et de la confection.

- De 1945 à 1968

C'est de cette période que date véritablement le décollage industriel de Valence. Il s'agit d'ailleurs beaucoup plus d'une phase de reconversion et de spécialisation de la structure industrielle existante que d'une phase d'implantations nouvelles qu'elles soient locales ou extérieures.

En effet, après la guerre, un grand nombre d'entreprises implantées à Valence ont su reconvertir ou spécialiser leur activité dans un créneau autorisant une certaine expansion. L'exemple typique illustrant cette modification est l'entreprise Couznet, qui à partir d'un brevet d'horlogerie s'est lancée dans l'électronique et l'aéronautique. Pavallier devient la première entreprise de fabrication de fours à pain électriques. De même, Toussaint avec les compresseurs, STNE avec les radiateurs et les chauffe-eau, MGM avec les diverses utilisations du feutre, Barnier avec les isolants électriques, Granges avec les bennes constituent les représentants les plus significatifs de cette transformation.

Il faut souligner que cette phase de redéfinition des activités industrielles était déjà pour l'essentiel achevée en 1955.

Les initiatives locales sont rares. Elles sont essentiellement le fait de groupements d'ouvriers et de contremaîtres, qui après avoir appris les techniques de fabrication développent la sous traitance ou des fabrications en petites séries, en particulier dans le secteur de la bijouterie et de la mécanique comme par exemple Soval, Billi, Metaval, Courtier, Duc Henri, Menuiseries Françaises ou Sochipa. Les bases de la sous traitance sont également établies dès 1955.

En revanche, contrairement à l'entre deux guerres, les initiatives extérieures ont marqué un net fléchissement. Il s'agit essentiellement entre 1945 et 1950 du mouvement coopératif développé dans l'horlogerie par des réfugiés politiques avec Boimondeau, Cadreclair et Centralar et de Regnault dans les locaux vacants de l'atelier de Fred Lip. En 1954, création par Pechiney de la Soat, devenue Rhône Poulenc Textiles et de l'installation entre 1962 et 1968 de la Scgen et de Carbone Lorraine en liaison avec l'énergie nucléaire de Pierrelatte.

c) Evolution depuis 1968 et situation actuelle1) Les ressources humaines- Démographie

La région de Valence se caractérise essentiellement par la faiblesse générale des densités, liée au caractère encore rural d'un certain nombre de communes.

Avec une population de près de 105 000 habitants au moment du dépouillement du recensement de 1975, l'agglomération valentinoise se place au quatrième rang de la région Rhône-Alpes derrière Lyon, Grenoble, et St Etienne et au premier rang des villes du Rhône moyen.

C'est en 1954 que commence la véritable expansion démographique de Valence, conséquences de facteurs à la fois nationaux (baby boom de l'après guerre, reprise économique) et régionaux (migrations de l'Ardèche et installation de populations rurales dans l'agglomération valentinoise). Sa croissance démographique est plus importante que celle des autres agglomérations du Rhône moyen. Néanmoins, cette période de croissance forte marque le pas à partir de 1968 principalement à cause du solde migratoire.

T 1 - Evolution de la population.

	Population totale			Variation annuelle		
	1962	1968	1975	1954-1962	1962-1968	1968-1975
Agglomération de Valence (SDAU 18 communes)	90 445	108 085	124 631	+ 3,33 %	+ 3,25 %	+ 2,19 %

Source : Documentation Française.

- Emploi

Valence se présente comme une agglomération offrant globalement une structure de l'emploi assez proche des villes de grande taille comme Lyon, Grenoble ou St Etienne. Sa population active est passée de 24 000 personnes en 1954 à 31 000 en 1962 et 37 000 en 1968. Ainsi dans le domaine industriel, la croissance très vigoureuse de l'activité a entraîné une croissance des effectifs au taux moyen annuel de 2,5 % entre 1961 et 1974, soit approximativement une croissance deux fois plus forte que l'industrie régionale ou nationale. Les effectifs industriels atteignent ainsi 15 000 emplois pour 96 entreprises de plus de 10 salariés en 1974.

Un aspect important de l'emploi dans l'agglomération valentinoise est le caractère de plus en plus administratif et tertiaire de Valence apparaissant au niveau des catégories des employés et des cadres moyens qui constituent 35 % des actifs. Valence est de plus en plus une ville de services : cette caractéristique apparaît même dans l'industrie qui compte plus de 20 % de personnel de service.

Toutefois la région valentinoise se heurte depuis quelques années à de nombreuses difficultés d'emploi. En effet, sa croissance démographique est beaucoup plus la conséquence des migrations de l'Ardèche et de la Drôme que d'un véritable développement économique.

Sur la période 1961-1968, trois entreprises de plus de 100 salariés disparaissent (Equipement Ménager Français, Vitrac, Dromoise de Confection). En revanche, sur la période de 1968 - 1974, l'essentiel de la disparition d'emploi est dû à la fermeture de la coopérative horlogère Boimondeau, les créations équilibrant à peu près les fermetures.

Ainsi, sur la période 1960-1975 les faibles mouvements de création d'entreprises et le fait que les suppressions d'emplois représentent environ 75 % des créations traduisent le manque de renouvellement et la relative fragilité du tissu local.

Enfin à partir de 1975, on constate une baisse importante des effectifs et par exemple un déficit net de 5 % pour l'année 1974-1975. Une analyse de ces pertes d'effectifs permet de les imputer pour un tiers à des licenciements collectifs dans les métaux, un tiers à des disparitions d'entreprises dans le textile et un tiers au rachat d'entreprises valentinoises par des firmes extérieures engendrant des départs non compensés.

De plus certains services administratifs ont disparu au profit de villes plus importantes, comme dans le cas de l'arrondissement SNCF. Les créations d'emplois se sont limitées à des entreprises existantes. A partir de 1976, une certaine reprise apparaît, même si les créations d'emplois sont rares, les deux plus grandes entreprises (Crouzet et Rhône Poulenc Textile) ayant atteint un plafond dans leur développement à Valence.

T 2 - Evolution des catégories socio-professionnelles en 1962, 1968 et 1975 dans l'agglomération de Valence.

	1962		1968		1975		Variation 1962-1968 %	Variation 1968-1975 %
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%		
Agriculteurs et salariés agricoles	975	3,26	888	2,3	650	1,9	- 8,92	- 26,8
Patrons de l'industrie et du commerce	3 233	10,82	3 308	8,8	3 195	7,8	2,32	- 3,4
Professions libérales et cadres supérieurs	1 783	5,96	2 288	6,1	3 250	7,1	28,32	42
Cadres moyens	3 364	11,26	4 884	13	7 055	17,1	45,18	44,5
Employés	5 644	18,88	8 032	21,3	10 015	22,9	42,31	24,7
Ouvriers	12 605	42,17	15 616	41,5	16 840	37,3	23,89	7,84
Personnel de service	1 496	5,01	1 728	4,6	2 190	4,3	15,51	26,8
Autres catégories	788	2,64	896	2,4	830	1,6	13,71	- 7,4
TOTAL	29 888	100	37 640	100	44 025	100	25,94	16,96

2) Evolution récente et structure industrielle

L'agglomération de Valence regroupe actuellement la moitié des entreprises de plus de 200 salariés de la Drôme. Ce secteur industriel demeure relativement déséquilibré, d'une part du fait de la faiblesse de sa diversification, d'autre part du fait de la prédominance de quelques grandes entreprises, en particulier les Etablissements Crouzet et Rhône Poulenc Textile. Ce secteur moderne soutient à lui seul le développement industriel face à un secteur traditionnel en perte de vitesse.

Toutefois une caractéristique originale de la structure industrielle est sa grande indépendance, aussi bien au niveau des capitaux qu'à celui des techniques, bien qu'elle soit née essentiellement d'initiatives extérieures.

Et le paradoxe né de cette activité industrielle imposée à la bourgeoisie locale par l'extérieur attiré par la présence de voies de communication et surtout par l'abondante main d'oeuvre, explique la coexistence d'un secteur de pointe et d'un secteur traditionnel.

T 3 - Les entreprises industrielles à Valence.

Répartition en pourcentage selon la taille en 1979.

Entreprises ayant :	Moins de 50 salariés	de 50 à 150 sal.	+ de 150 salariés	Total
Métallurgie-Chimie	78,5	14,3	7,2	100
Fabrication machines	64,8	23,5	11,7	100
Alimentation	85,7	14,3	-	100
Textiles - Chaussures Bois - Papier	80,0	6,7	13,3	100
Bâtiment et Génie Civil	76,0	20,9	3,1	100
Commerce	88,0	10,0	2,0	100

Source : Chambre de commerce.

- Le secteur traditionnel

Depuis 1968, le secteur traditionnel connaît donc une baisse sensible puisqu'il passe de plus de 20 % des effectifs industriels en 1968 à moins de 15 % en 1978.

. Le cuir et l'industrie textile ont connu depuis 1968 une crise importante qui a touché les grandes entreprises. Celles-ci ont profondément évolué et un gros effort financier de modernisation redonne de l'importance à ce secteur. Deux entreprises émergent à Valence :

la CTA, entreprise de tissage
la S.A. Rochegude, usine de moulinage.

. L'activité horlogère a perdu plus de la moitié de ses emplois depuis 1968 à la suite de la fermeture de la coopérative ouvrière de Boismondeau.

. La bijouterie est une industrie valentinoise de renom. Activité très ancienne dans la région, elle s'est développée et a réussi à atteindre un niveau industriel puisqu'elle occupe le troisième rang national, employant plus de 500 personnes pour une quarantaine de fabricants. Il faut noter que ce secteur n'est pas atteint par la récession.

T 4 - Evolution des effectifs par activité économique entre 1968
et 1975 de l'agglomération valentinoise.

Activité économique	1968		1975	
	Effectif	Pourcentage	Effectif	Pourcentage
Industries agricoles et alimentaires	612	4,7	740	4,4
Pétrole, gaz naturel, carburants	24	0,2	90	0,5
Matériaux de construction, verre	44	0,4	140	0,8
Première transformation des métaux	20	0,2	350	2,0
Industries mécaniques et automobiles	4 440	34	4 600	27,5
Industries électriques	472	3,6	915	5,5
Construction navale, armement			685	4,0
Industrie chimique	416	3,2	565	3,4
Industrie textile	1 236	9,5	1 610	9,6
Habillement	356	2,7	395	2,4
Industrie du cuir	224	1,7	145	0,9
Industrie du bois	264	2,0	295	1,8
Papiers et cartons	220	1,7	405	2,4
Presse et édition	248	1,9	270	1,6
Industries diverses	636	4,9	1 785	10,7
Bâtiments et travaux publics	3 764	29	3 730	22,3
TOTAL	12 976	100	16 720	100

Source : Documentation Française.

./.

- Le secteur des activités de croissance

Ce secteur regroupe les entreprises dont les capacités d'investissement et de création d'emplois à partir de marchés en fort développement se sont largement concrétisées au niveau national du moins jusqu'à l'apparition de la crise économique. Elles sont à l'origine de la création de plus de 2 000 emplois entre 1968 et 1974. Dans ce secteur en développement on compte de nombreuses entreprises de métallurgie et de mécanique. L'électronique et la chimie ne sont représentés que par une firme d'importance nationale.

La société Crouzet est à la base de la forte expansion de ce secteur. Elle compte aujourd'hui plus de 4 000 salariés dans la Drôme et s'est spécialisée dans la construction mécanique de précision dans le domaine de l'automatique et de l'aérospatiale.

Le secteur de la chimie est représenté par Rhône Poulenc Textile situé à Portes Lès Valence qui emploie près de 1 000 personnes. Cet établissement produit des textiles artificiels.

Les industries mécaniques et métallurgiques regroupent 41 établissements et 6 500 salariés. C'est un secteur dynamique avec une croissance moyenne de 3,2 % jusqu'en 1974, mais qui demeure malgré tout fragile; de grandes entreprises comme la Boulonnerie Calibrée connaissent de sérieux problèmes. La situation de la sous-traitance est encore plus aléatoire. Sur 41 entreprises, 15 emploient plus de 100 personnes. Les principales entreprises doivent leur essor à leurs spécialisations. Ce secteur comprend : la MGM (Manufactures Générales de Munitions) qui emploie près de 1 000 personnes à Bourg Lès Valence avec ses filiales SPIT (fabricant de pistolets de scellement) et la Cartoucherie Française. La SOGEV-SOGEME (Société Générale du Vide - Société Générale d'Etudes Electroniques Mécaniques) filiale de Thomson-Brandt emploie 700 personnes pour la fabrication de matériel électronique.

De même, la STNE (Société Technique Nouvelle d'Exploitation) produit des appareils de chauffage central et sanitaires, la Société TOUSSAINT de Vilbies des équipements d'application de peinture, Pavailier à Bourg Lès Valence des fours à pain électriques, Bourgeas Fougeirolles des machines textiles. Il faut y ajouter des entreprises de taille parfois modeste mais qui occupent une bonne place sur le marché du fait de leur spécificité. Ainsi Renault qui fabrique les stylos Reynolds a doublé sa production ces dernières années, Brune fabrique les scies pour bois et métaux, Barnier des isolants électriques et Zapirain des cuves à mazout.

./.

T 5 - Place des établissements Crouzet et RPT dans la structure industrielle valentinoise entre 1968-1974 et 1974-1978 .

	Crouzet		R P T	
	1968-1974	1974-1978	1968-1974	1974-1978
Emplois	3 640	4 280	900	1 150
Emplois industriels en % du total	25 %	27 %	6 %	7 %
Emplois dans les activités de croissance en %	33 %	33 %	8 %	9 %

Source : OREVARM.

- Les industries diverses

Entre les industries traditionnelles et les industries de croissance, se maintient le groupe des industries diverses. Il englobe outre le bâtiment et les travaux publics une vingtaine d'entreprises de plus de 10 salariés travaillant pour le marché local. Il comprend les industries alimentaires qui emploient, en 1972, 550 personnes. Ces industries sont liées aux productions agricoles régionales : traitement de fruits, minoterie et les produits laitiers. Ce groupe est dominé par la société Tezier. Elle emploie près de 500 personnes et détient une part importante du marché français du conditionnement des graines. De même, le secteur du carton et de l'emballage a, par le biais de la production fruitière et de son conditionnement, un débouché régional important. Enfin, le secteur bâtiment et travaux publics a tendance à stagner depuis 1968.

La part des activités du bâtiment diminue au profit des travaux publics et un mouvement de concentration a fait disparaître 20 % des entreprises de moins de 50 salariés au profit d'un renforcement des plus de 100 salariés.

./.

T 6 - Variation du poids de secteurs d'activités sur la période 1968-1974.

Secteur d'activités	1968	1974
Crouzet	22,1	25,0
R P T	4,3	6,2
Métaux	29,4	30,1
Divers	14,3	14,9
	} 70,1	} 76,2
Bijouterie horlogerie	6	3,8
Confection textile	15,2	11,3
	} 21,2	} 15,1
I.A.A. carton imprimerie menuiserie	8,7	8,7

Source : OREVARM .

- Le commerce

Le commerce représentait en 1968 plus du tiers des emplois du secteur tertiaire. Ses effectifs se sont accrus de 12 % entre 1970 et 1973. L'agglomération valentinoise concentre une grande partie du commerce de gros de la région. Le nombre des établissements commerciaux est à peu près constant, mais une rotation très rapide s'effectue : des magasins spécialisés s'ouvrent, souvent en fonction d'un mouvement passager, puis disparaissent rapidement; ils ne créent pratiquement pas d'activité supplémentaire. Ce phénomène est particulièrement net à Valence.

./.

T 7 - Magasins à grande surface de l'agglomération valentinoise.

Catégories	Lieu d'implantation	Dénomination	Surface de vente m ²
Hypermarché	Valence	Rond point coop	3 000
Supermarchés	Valence	Casino	1 200
		Coop	500
		Centre Leclerc	600
	Bourg lès Valence	Coop	600
Magasin collectif d'indépendants	Valence	Trident Diffusion	1 000
Grands magasins	Valence	Nouvelles Galeries	2 300
		Dames de France	2 200
		Monoprix	1 400

Source : Documentation Française.

I.1.2. L'Agriculture et les Industries agro-alimentaires dans la région de Valence

a) Généralités sur les départements de la Drôme et de l'Ardèche

La position de Valence au sein de l'entité Rhône-Moyen constitué par les départements de la Drôme et de l'Ardèche nous amène à considérer l'ensemble agricole formé par les deux départements. Dans le cadre de notre étude cet ensemble est déséquilibré en faveur de la Drôme car la zone agricole influencée par Valence est située principalement dans le département dont cette ville est le chef-lieu.

Les systèmes de production des deux départements sont caractérisés par un système mixte polyculture/élevage où la polyculture est dominante (1).

- Production végétale de la Drôme

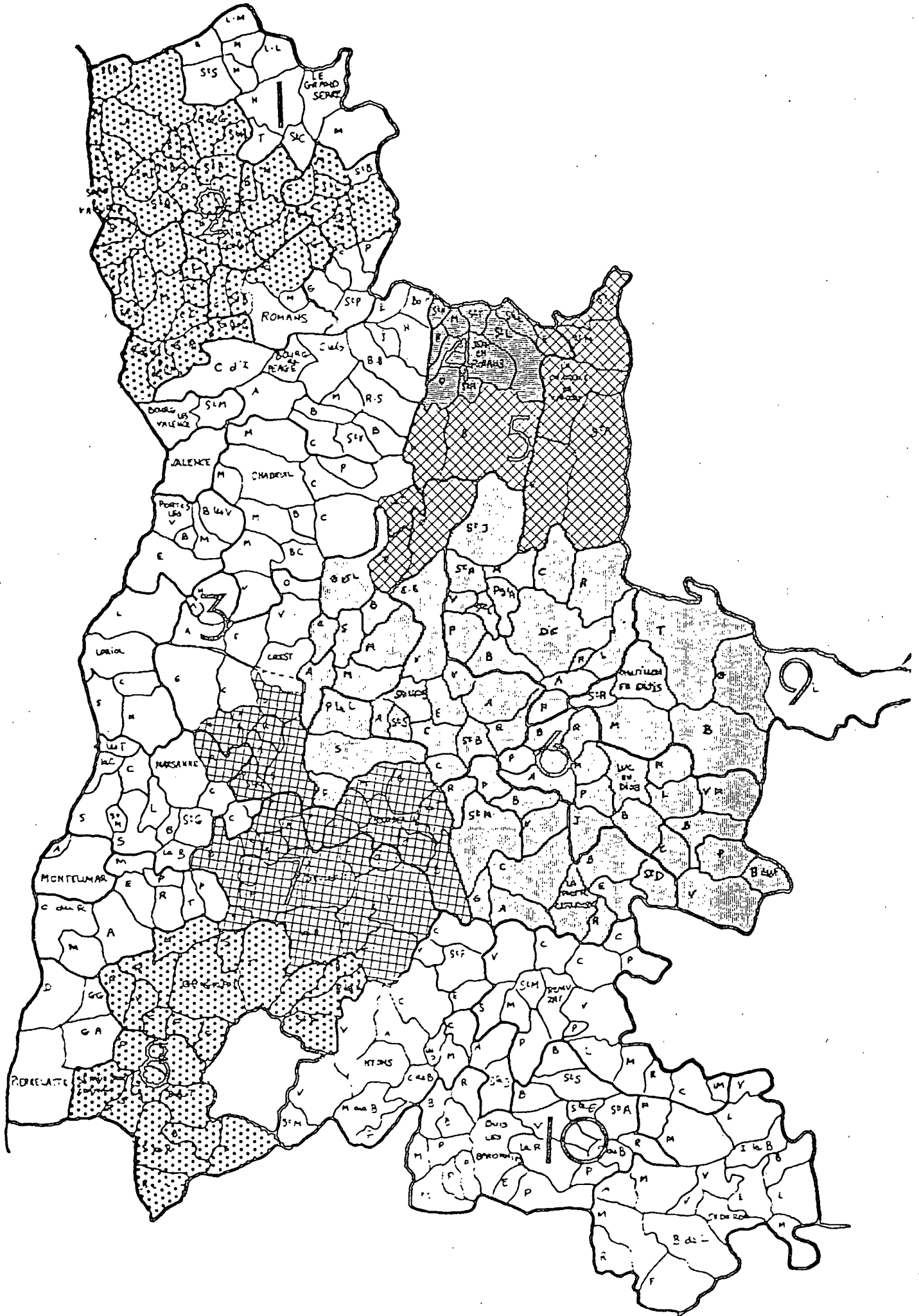
En 1978, la production végétale de la Drôme atteint 59,5 % de la valeur agricole finale du département. A l'intérieur de cette production végétale totale on remarque l'importance de la production fruitière (19 %), des céréales (15 %) et de la vigne (12 %). Pour ce qui est de la production animale (40,5 % de la valeur agricole finale) les volailles et les oeufs représentent la moitié (20,5 % de la valeur totale), les productions bovines, ovines, caprines et laitières se partageant le reste de la production animale.

La Drôme, département de transition entre les massifs pré-alpins à l'Est et la Vallée du Rhône à l'Ouest est fortement caractérisée par cette division géographique en deux grands ensembles :

- A l'Ouest, le long de la Vallée du Rhône et du Nord au Sud du département on trouve successivement les régions les plus riches de la Drôme :
 - . La plaine de la Valloise (n°1 dans la carte ci-jointe) : élevage, céréales (blé, maïs) et cultures spécialisées (vigne, vergers, légumes, ..);
 - . La Galaure et l'Herbasse (id n° 2) : cultures spécialisées céréales et élevage;

./.

(1) Départements où la production animale est comprise entre 40 % et 70 % de la production finale totale : in "les Comptes Départementaux de l'Agriculture pour 1980, résultats "rapides".



- . Les plaines rhodaniennes (id n° 3) où se trouve Valence : cultures spécialisées, élevage (dont aviculture) et céréales;
 - . Le Tricastin (id n° 3) tout au sud du département : vigne, vergers, olivier et lavande.
- A l'Est en se dirigeant vers le massif alpin on rencontre des zones plus défavorisées (1) :
- . Le Royans (id n° 4), petite région de transition où prédomine la noix, le tabac et l'élevage;
 - . Le Vercors (id n° 5) à l'économie de type montagnard tournée vers l'élevage herbivore (bovins, ovins, caprins);
 - . Le Diois ou région de Die (id n° 6) également dominé par le même type d'élevage dans la montagne mais où la vigne et les vergers sont présents dans la vallée de la Drôme;
 - . Le pays de Bourdeaux (id n° 7) situé entre la plaine rhodanienne et le pays de Die propose des productions diversifiées : céréales et cultures spécialisées à l'Ouest, élevage (ovins, porcins et caprins) à l'Est;
 - . Les Baronnies (id n° 10) au Sud-Est du département où domine principalement la vigne, les vergers et la culture du tilleul et l'élevage ovins et caprins;
 - . Le petit pays de Beauhène (id n° 9) enfin, à l'extrême Est de la Drôme, zone de haute montagne principalement caractérisée par l'élevage d'ovins.

Le département de l'Ardèche (2) est comme la Drôme, caractérisé par ce système mixte de polyculture - élevage où la polyculture est dominante. Il est lui aussi un département de transition, cette fois entre le Massif Central et les Terres du Midi.

La partie montagneuse du département (Haut et Moyen Vivarais, Mézenc Megal, Velay et Monts de Forez) est en voie de désertification au profit de zones périphériques plus riches (vallée du Rhône).

./.

(1) Depuis 1961 au niveau national (Décret 61.650 du 23/06/61) et depuis 1975 au niveau de la CEE (Directive 75.268 du 28/04/75) a été définie une délimitation des zones défavorisées. Ces zones sont caractérisées par des handicaps naturels permanents se traduisant par des revenus agricoles plus faibles que dans les autres régions.

(2) Source D.D.A. de l'Ardèche - RGA 1979-1980 - Premiers résultats.

La valeur agricole finale du département se partage de façon égale entre production végétale et production animale. Les céréales, les cultures fourragères, la vigne et les vergers (pêchers, poiriers, pommiers) pour la production végétale; élevages ovins et caprins (au détriment des bovins) et surtout élevage industriel avicole pour la production animale caractérisent l'essentiel de la production agricole du département de l'Ardèche.

b) La région de Valence

Située au coeur de la plaine rhodanienne, la région de Valence, dans sa partie dromoise comme dans sa partie ardéchoise, est caractérisée par les productions et les structures agricoles de la vallée du Rhône. On doit cependant considérer que la superficie de la région agricole à définir comme le "valentinois" est beaucoup plus restreinte que la région agricole de la plaine rhodanienne (dromoise et ardéchoise). Le Valentinois occupe en superficie entre un quart et un tiers de la plaine rhodanienne; soit dans la Drôme tout ou partie des cantons suivants : Bourg Les Valence, Bourg de péage, Portes les Valence, Chabeuil, Loriol, Crest-Nord et Valence; et dans l'Ardèche le canton de St Peray et une partie des cantons de la Voulte et de Tournon.

1) Evolution historique de l'agriculture valentinoise (1)

La plaine rhodanienne à l'Est du fleuve essentiellement constituée de terres caillouteuses a été depuis toujours le domaine des cultures céréalières : blés fins, sorgho, orge et maïs. Les valentinois doivent très tôt avoir recours à l'irrigation pour lutter contre la sécheresse de leurs terres. Ils utilisèrent le canal de la Bourne en implantant entre Pont-en-Royans et Chabeuil une série de canaux secondaires qui arrosaient Valence et les villes voisines de St Marcel et de Portes les Valence.

Au XIX^e siècle, l'implantation de prairies artificielles sur les terres caillouteuses a permis la culture du trèfle et de la luzerne destinés à l'élevage de chevaux de trait pour les viticulteurs du Languedoc et d'Algérie.

A côté des cultures céréalières et fourragères, l'arboriculture a toujours été présente dans la plaine drômoise; aux cerisiers ont succédé les pêchers, les abricotiers puis les poiriers.

./.

(1) Source : La Documentation Française, notes et études documentaires, dans la série les villes françaises : Valence, 1977.

2) La période moderne : de 1955 à nos jours

- Les structures de production et la population (1)

Dans le département de la Drôme le nombre total d'exploitations a diminué de près de moitié entre 1955 et 1980, passant de 25 531 en 1955 à 20 241 en 1963, 18 099 en 1970 et 13 855 en 1980, soit une diminution annuelle moyenne de 1,8 % qui s'est accélérée depuis 10 ans passant à 2,6 % par an. Sur la période 1963-1980, la population totale des exploitations agricoles passait dans les mêmes proportions de 70 004 personnes en 1963 à 66 644 en 1970 et 48 882 en 1980. En 1980 la plaine rhodanienne dans son ensemble regroupait plus du tiers (38 %) des exploitations agricoles du département ainsi que de la Surface Agricole Utilisée (33 %). C'est dans la même région que la structure agricole est la plus morcelée.

En Ardèche (2) le nombre total des exploitations a chuté dans les mêmes proportions entre 1955 et 1980; en effet celles-ci sont passées de 28 264 en 1955 à 15 031 en 1980, soit une diminution annuelle de 1,9 %. De la même façon que dans la Drôme, cette tendance s'est accélérée entre 1970 et 1980 atteignant un rythme de 2,9 % par an. Dans les cantons qui concernent Valence, la densité de la population agricole (en 1980) au km² est parmi la plus élevée du département ; Tournon 15 à 20 habitants, St Pernay 10 à 15, La Voulte 7 à 10, la moyenne départementale étant de 9 habitants au kilomètre carré.

- L'utilisation du sol et la production animale

Les comptes départementaux de l'agriculture pour 1980 classent les départements français selon leur résultat brut d'exploitation (RBE) par exploitation. La Drôme arrive en 18ème position dans ce classement avec une valeur indiciaire de 149 (France base 100) alors que l'Ardèche est anté-pénultième dans ce classement avec un indice de 41 seulement. En dix ans la Drôme a connu une progression annuelle en valeur réelle de son RBE par exploitation de 5,4 %. Dans le même temps l'Ardèche constatait une baisse de ce RBE par exploitation à raison de 3,5 % par an.

./.

(1) Source : La documentation française : Notes et études documentaires. Collection les Départements français : la Drôme, 1975.

(2) D.D.A. de l'Ardèche : RGA 1979-1980, premiers résultats départementaux et cantonnaux.

1°) L'utilisation du sol (1)

a. L'arboriculture

Dans la Drôme, depuis 1945, la constitution de grands domaines arboricoles a permis une mécanisation plus poussée de la production. On se trouve actuellement en présence à la fois d'une arboriculture familiale d'une part et d'une arboriculture industrielle qui ne cesse de progresser d'autre part. Le verger de la plaine rhodanienne représente plus de la moitié de la surface totale des vergers drômois; les pêchers et les abricotiers sont les mieux représentés autour de Valence, ils couvrent une bande de 8 km entre Tain, l'Hermitage et le confluent de la Drôme et du Rhône au Nord de la ville. Les grandes exploitations industrielles situées au Nord et au Sud de la ville produisent surtout des pêches.

Cependant depuis 1970 la superficie plantée en verger est en diminution tant au niveau du département (- 22 %) qu'au niveau de la plaine rhodanienne (- 26 %). Cette diminution a pour origine une double cause : une série de récoltes difficiles dues à de mauvaises conditions climatiques et une concurrence accrue sur les marchés intérieurs des pays de la C.E.E.

L'évolution du verger ardéchois (2) a connu les mêmes vicissitudes diminuant en superficie de 27 %. Les trois cantons tournés vers Valence représentent moins de 5 % de la production fruitière totale du département (on trouve surtout des cerisiers, des pommiers et des pruniers). Les exploitations sont de petite taille (moins de 10 ha) et pratiquent une monoculture spéculative.

b. La viticulture

Situé au Sud des vins d'Appellation d'origine Contrôlée de l'Hermitage et de Crozes-Hermitage, le valentinois possède un peu moins de 5 % de la superficie totale du vignoble départemental (11 % pour l'ensemble de la plaine rhodanienne). La plus grande partie de la vinification est assurée par des caves coopératives. Si globalement la surface totale plantée en vigne de la Drôme a légèrement augmenté (+ 10 %) depuis 1970, la superficie de la plaine rhodanienne consacrée au vignoble a dans le même temps chuté de 30 %. Cette chute peut s'expliquer par la faible qualité des vins produits dans la plaine de Valence.

./.

(1) Sources: La Documentation Française - Notes et Etudes Documentaires (op.cit.).

D.D.A. de la Drôme, RGA 1979-1980 (op.cit.).

(2) D.D.A. de l'Ardèche, RGA 1979-1980 (op.cit.).

Sur les coteaux de la rive ardéchoise, bien que n'occupant que 6 % de l'ensemble de la vigne du département, la qualité de la production est supérieure à celle de la rive drômoise : 25 % des AOC de l'Ardèche sont produits dans les trois cantons; l'appellation Côte du Rhône St Peray est la plus renommée. Les exploitations sont de petite taille (moins de 10 ha) et les vignobles situés sur des terrasses bien exposées le long du Rhône.

c. Les céréales

Dans la plaine de Valence la production céréalière a connu une augmentation de 20 % en superficie entre 1970 et 1980. Cette augmentation s'est faite grâce au très net accroissement des surfaces plantées en maïs (+ 100 %) et en orge (+ 75 %) aux dépens des surfaces plantées en blé (- 25 %). Cette superficie céréalière représente plus de 35 % de la superficie céréalière totale de la Drôme en 1980; c'est le maïs qui arrive en tête avec 35 % des surfaces plantées (20 % en 1970), suivi par le blé avec 30 % (50 % en 1970) et par l'orge avec 20 % des surfaces plantées (15 % en 1970).

En Ardèche (1), à l'inverse de la Drôme, la superficie consacrée aux céréales a stagné (- 6 % entre 1970 et 1980); comme dans la Drôme on assiste à une redistribution à l'intérieur de la production céréalière entre 1970 et 1980 : le blé tendre recule (- 20 %) au profit du maïs (+ 90 %), de l'orge (+ 37 %) alors que le blé dur progresse légèrement (+ 9 %). La part prise par les trois cantons (St Peray, Tournon et la Voulte) situés dans la plaine rhodanienne en face de Valence, dans l'ensemble de la superficie céréalière de l'Ardèche est importante (1/5 de la surface totale); les trois cantons occupent le quart de la superficie de blé tendre du département et près de 20 % de la superficie en orge et en maïs.

d. Les autres cultures

La région drômoise de Valence occupe 20 % de la superficie totale des cultures fourragères du département. Ce type de culture a connu un recul important (- 25 %) au niveau des surfaces plantées dans la plaine rhodanienne. Les cultures légumières (asperges, tomates) qui représentaient en 1978 6,5 % de la valeur agricole finale pour l'ensemble de la Drôme sont également présentes dans la région de Valence.

./.

(1) D.O.A. de l'Ardèche, RGA 1979-1980 (op.cit.).

Dans les trois cantons de l'Ardèche, les cultures légumières atteignent en superficie plus de 20 % du total de la superficie légumière du département. Les cultures fourragères (luzerne et maïs fourrager) représentent aussi 20 % de la surface plantée en Ardèche. La pomme de terre, 15 % de la superficie ardéchoise pour les trois cantons, reste aussi une production végétale toujours présente bien que la superficie plantée se soit réduite de 35 % en moyenne dans le département depuis 1970.

2°) La production animale (1)

a. L'aviculture

La production avicole de type industriel s'est développée dans la Drôme à partir des années 1960. Il s'agit d'une production intégrée avec un organisme économique (industriel privé ou coopérative de producteurs) qui commercialise les produits. La plaine de Valence rassemble une bonne part des exploitations du département; ainsi en 1980 : 56 % des exploitations possédant 1 000 têtes ou plus se trouvent dans les cantons de la plaine de Valence situés entre Crest et Romans. Cette production composée essentiellement de poulets, dindons et pintades a cependant stagné (entre 1970 et 1980 : + 4 % d'augmentation du nombre des élevages de 1 000 têtes et plus) depuis 1976 à la suite de difficultés de financement (2).

L'Ardèche a connu un très fort développement de son élevage industriel de volailles en 10 ans (doublement de l'effectif total). Les trois cantons de St Peray, Tournon et la Voulte possèdent à eux seuls 32 % de l'effectif total du département. Il est à noter que des élevages de lapins se sont montés depuis 1970 et que ces producteurs travaillent en sous-traitance pour les unités industrielles de la Drôme à qui ils vendent des lapereaux de 900 grammes qui seront ainsi engraisés et commercialisés hors du département.

b. L'élevage porcin

Si l'élevage avicole semble marquer le pas, l'engraissement des porcs est en pleine expansion dans la région valentinoise puisque l'effectif total a été multiplié par plus de deux fois et demie en dix ans.

En Ardèche la progression est moins spectaculaire (+ 25 % en 10 ans); les trois cantons qui nous intéressent possèdent 15 % du total de l'effectif départemental.

./.

(1) Sources : D.D.A. de la Drôme et de l'Ardèche, RGA 1979-1980, notes et études documentaires (op.cit.) et article de M. BASTET sur l'agriculture de la Drôme in le Courrier du Parlement n° 603, n° spécial Drôme.

(2) Il faut ajouter à ces productions celle des oeufs qui a augmenté de plus de 35 % en cinq ans entre 1973 et 1978.

c. L'élevage bovin

Il est en progression importante dans la région de Valence (+ 65 % des effectifs sur 10 ans). La production de la plaine de Valence atteint le tiers de celle de la Drôme et on assiste à l'apparition d'ateliers d'engraissement de jeunes bovins. La production laitière est moins importante (20 % de la production du département).

Les cantons de Tournon et de St Peray sont parmi les mieux montés du département de l'Ardèche en nombre de têtes (plus de 3 000 en moyenne pour chaque canton), ils possèdent à eux deux un peu moins de 15 % de l'effectif bovin total de l'Ardèche. On remarque depuis 1970 une stagnation des bovins et une diminution régulière (- 15 % en dix ans) des vaches laitières.

d. Les caprins et les ovins

Le troupeau de chèvres de la plaine de Valence représente 20 % de l'effectif total du département. C'est un élevage en régression (- 12 % de l'effectif depuis 1970) alors que l'effectif du département resta stable. Il en va de même pour les brebis-mères (- 9 % en dix ans) alors que là aussi le troupeau départemental a gardé le même effectif depuis 1970.

En Ardèche la part de nos trois cantons est faible dans l'effectif total du département (6 %). Contrairement à la Drôme, cet élevage se développe : l'effectif a augmenté de 23 % en dix ans; mais dans le même temps le nombre total des exploitations s'est réduit d'un quart. On assiste à une augmentation du nombre de têtes dans les grands troupeaux (+ de 50 bêtes) et à une stagnation des effectifs dans les troupeaux plus petits.

L'élevage caprin (15 % du troupeau total dans nos trois cantons) connaît lui aussi une concentration rapide : effectifs stables (+ 5 % en dix ans) et forte diminution des exploitations (- 40 % depuis 1970).

3°) La commercialisation et la transformation des produits (1)

La Drôme est une terre de vieille tradition coopérative. C'est donc sans surprise que nous retrouverons dans toutes les principales productions du département (fruits, vignes, céréales, aviculture,...) ce type d'organisation.

./.

(1) Sources : Notes et études documentaires, n° sur Valence et sur la Drôme (op.cit.) + article de M. DARNIS in le Courrier du Parlement (op.cit.).

a. Les productions fruitières

Le Comité Economique Agricole fruits et légumes de la région Rhône-Alpes dont le siège est à Valence rassemble depuis 1966 des groupements de productions et contrôle 60 à 75 % de la commercialisation des pêchers, pommiers et poiriers. L'essentiel de cette production est écoulée par des stations fruitières en grande partie vers les pays de la C.E.E. (RFA et Bénélux surtout). La commercialisation des abricots est plus le fait de petites coopératives locales.

b. Les céréales

La Société Coopérative Agricole des producteurs de céréales de la région de Valence (créée en 1932) dont l'action s'exerce dans un rayon de 20 à 25 km autour de la ville est la plus importante du département. Collectant près de la moitié de la production de la région de Valence (dont la moitié en maïs) dans douze silos différents exporte 30 % de cette collecte, principalement par le port fluvial de Valence à destination de l'Italie. La coopérative, dont une partie des silos sont équipés pour le conditionnement des céréales, fournit à ses adhérents semences et conseils techniques sur les moyens et méthodes de cultures.

c. La viticulture

Là aussi les coopératives traitent la majeure partie de la récolte (70 %), mais situées pour la plupart dans le sud du département elles échappent à l'objet de notre étude.

d. Les productions animales

La coopérative agricole du valentinois sise à Portes Lès Valence est une des coopératives les plus importantes du département. Coopérative polyvalente elle fournit aux éleveurs engrais importés, et aliments du bétail, dont elle fabrique elle-même une partie; cependant, pour les engrais la région valentinoise ne peut subvenir elle-même à ses besoins et doit importer chaque année plus de 100 000 tonnes d'engrais. D'autre part le développement de plus en plus important des productions animales "hors sols" (ateliers d'engraissement de jeunes bovins, aviculture, élevage porcin) vont accroître les besoins en aliments du bétail.

L'abattage et le conditionnement de la viande sont assurés par des abattoirs publics et privés.

La collecte du lait est assurée par des laiteries coopératives qui effectuent elles-mêmes une partie de la transformation (fromage). Des sociétés privés commercialisent également les produits issus du lait.

I.2 - L'AGGLOMERATION D'ANGERS

1.2.1. Industrie et commerce dans la région d'Angers

a) Généralités sur le département du Maine et Loire

Les forces et faiblesses de l'industrie angevine sont la conséquence de ses structures actuelles et de phénomènes tendanciels. Les activités industrielles du département présentent une bonne diversité, conséquence des décentralisations des années 50. Cet éventail a permis d'éviter les aléas d'une spécialisation. Ainsi, le secteur traditionnel, représenté dans le Maine et Loire par les industries du cuir, de la chaussure, de l'habillement, des matériaux de construction, des industries agricoles et alimentaires occupe 45 % des effectifs industriels. Durant les vingt dernières années, les industries de croissance comme le caoutchouc, les matières plastiques, la construction mécanique, électrique et électronique, l'automobile etc.. se sont développées et représentent environ 35 % des effectifs industriels du département.

Corrélativement à cette diversification, l'industrie du Maine et Loire se caractérise par la taille moyenne ou petite de ses entreprises. Certains secteurs semorcellent en de nombreuses petites entreprises, notamment dans les secteurs plutôt défensifs tels le papier, l'édition, le textile, l'habillement et aussi le travail des métaux. Quant aux grosses entreprises, elles présentent le défaut d'une dépendance extérieure assez accentuée, caractère propre à freiner la reconversion régionale. Enfin, cette industrie apparaît comme globalement assez fragile par rapport à l'ensemble de l'industrie française, les secteurs porteurs étant sous représentés.

b) Histoire et phases d'expansion de la région angevine

Angers, ville frontière entre le Massif Armoricaïn et le Bassin Parisien est restée jusqu'au 19^e siècle, petite capitale provinciale se contentant d'une activité économique limitée.

- Avant la première guerre mondiale

En 1850, la construction du chemin de fer Paris-Tours-Angers-Nantes illustre le nouveau visage d'Angers en pleine révolution industrielle. La concentration financière dans les deux principales branches de l'industrie angevine permet le passage du stade de l'artisanat à celui de la grande industrie. La population d'Angers fait plus que doubler durant le siècle et dépasse 80 000 habitants en 1901.

- Entre les deux guerres

Déjà au début du siècle un nouveau tassement était observable dans l'expansion d'Angers et la crise économique des années 1930 affecte durement les structures vieillies des activités locales traditionnelles. L'industrialisation prend un retard et les insuffisances de cette époque sont encore apparentes dans l'appareil productif actuel. La population reste stable durant cette période.

- De 1945 à 1970

A partir de 1945, l'agglomération d'Angers prend un nouveau départ. Les responsables locaux, alertés par la crise des industries traditionnelles culminante vers 1950, ont saisi l'occasion offerte par la décentralisation industrielle lancée en 1945-1955. Des liaisons faciles avec Paris, une main d'oeuvre abondante, préparée aux travaux délicats par son passage dans le textile, sont les atouts principaux dont dispose Angers. Aussi, il faut évidemment ajouter à ces atouts les avantages financiers octroyés, en grande partie dus au classement de l'arrondissement d'Angers en zone I (1968) devenant zone A en 1972 : primes de développement industriel, allègements fiscaux, indemnités de décentralisation, prêts pour investissements à long terme. Depuis la fin de la guerre les réticences de la population angevine vis-à-vis de l'industrialisation se sont estompées et le visage industriel de l'agglomération s'est profondément transformé.

T8- Evolution des effectifs des principales branches de l'industrie angevine.

	1954 (3 communes)	1962	1968
Industries extractives	1 441	1 336	1 400
Bâtiment et Travaux Publics	4 457	6 058	8 212
Industrie de transformation dont :	12 856 (Angers seulement)	13 915	14 384
. Industries textiles	5 234	3 488	2 268
. Industries alimentaires	1 003	1 571	1 800
. Métallurgie , constructions mécaniques et électriques	1 909	5 586	6 908

Source : I.N.S.E.E. et Chambre de Commerce.

Les industries traditionnelles locales connaissent la stagnation ou le déclin : industries extractives et surtout industries textiles. Celles-ci ont vu leurs effectifs s'effondrer de 5 200 personnes en 1958 à moins de 2 300 en 1968. Ce sont les industries métallurgiques, mécaniques et électriques pour la plupart d'origine extérieure qui prennent la première place. Les effectifs de ces branches passent de près de 2 000 personnes en 1954 à près de 7 000 en 1968. En conséquence, Angers est devenu une ville plus diversifiée, donc moins fragile. En 1957, la disparition des établissements Bessoneau (usine du Mail), principale usine du centre, marque le début d'une mutation géographique. L'implantation des nouvelles unités industrielles de pointe se fait à la périphérie de la ville. Angers a ainsi été une des premières villes françaises à se doter d'une zone industrielle. La Chambre de Commerce entreprit en 1951 les premières démarches qui devaient aboutir en 1955 à l'aménagement de la Z.I. de la Croix-Blanche (26 hectares). En 1957, l'arrivée à Angers de Thomson Houston est le début de l'implantation des industries électroniques, électriques et mécaniques. L'installation de Bull à l'Ouest de la ville a lieu en 1960.

Elle sera suivie par la création de la Z.I. Saint-Serge (27 ha) et surtout des Z.I. d'Écouflant (115 ha) et de St Barthélémy (140 ha). Ces grandes Z.I. disposent de tous les équipements nécessaires, en particulier une desserte routière et ferroviaire assurant ainsi l'accueil d'industries de toutes catégories. Il faut noter un fait particulièrement remarquable à leur propos : l'occupation de ces Z.I. tient à 55 % de la décentralisation et de nouvelles créations, à 45 % seulement du desserrement urbain et installation de dépôts. Ces implantations sont à l'origine de la création de 5 500 emplois entre 1957 et 1968 et ont permis l'extension d'entreprises locales, soit un millier d'emplois supplémentaires compensant le nombre de suppressions dues à la disparition de certaines industries traditionnelles.

c) Evolution depuis 1970 et situation actuelle

1) Les ressources humaines

- Démographie

L'agglomération angevine a connu une stagnation démographique durant toute la première moitié du siècle. Le renouveau se situe à partir de la deuxième guerre mondiale. L'agglomération d'Angers passe ainsi de 1936 à 1946 de 100 000 à 110 000 habitants. C'est une situation originale de croissance pour cette période. Le cap des 140 000 habitants est dépassé en 1962. La population atteint 163 000 habitants en 1968 et 189 000 en 1975. Ce bond en avant s'explique à la fois par l'excédent naturel et par le solde migratoire. Depuis la guerre, le taux de natalité n'a jamais cessé d'être supérieur à la moyenne nationale. L'importance de cet excédent s'explique de la même façon qu'au plan national, par un retour à des conditions de vie normales et par une tradition chrétienne anti-malthusienne très présente à Angers.

L'apport migratoire présente des aspects plus spécifiques. Son effet depuis une trentaine d'années a beaucoup contribué à la croissance d'Angers. A la suite de l'exode de 1940, un certain nombre de migrants du Nord et du Nord-Est se sont installés définitivement. De plus, les mutations agricoles touchent des campagnes angevines assez densément peuplées principalement vers les pôles comme Angers. L'important courant d'émigration vers la région parisienne a tout de même laissé un excédent démographique de l'ordre de 20 000 habitants pour la période 1954-1970.

- Emploi

La structure de l'emploi à Angers est assez comparable à la moyenne nationale. La croissance de l'emploi salarié est de l'ordre de 1,6 % par an pour la période 1954-1968 atteignant plus de 2,5 % en moyenne annuelle pour les années 1971 à 1975.

T 9 - Emploi salarié - Evolution 1954-1978 - Agglomération d'Angers.

Année	1954	1968	1970	1973	1975	1976	1978
Nombre d'emplois salariés	43 300	52 700	55 300	60 500	63 900	65 500	67 530
Croissance annuelle moyenne en %	-	1,6	2,4	3,6	2,8	2,6	1,5

Source : Documentation Française.

Conforme dans ses traits généraux à l'évolution nationale de la structure socio-professionnelle, on constate à Angers une augmentation de 18 % du nombre de salariés dans le tertiaire, de 20 % dans le secondaire, enfin une diminution de 28 % des salariés du secteur agricole, diminution trente fois inférieure à la moyenne nationale. Pour l'industrie, la croissance du nombre de salariés de 1968 à 1975 est générale avec une forte augmentation pour l'industrie mécanique, électrique, électronique, automobile. Le BTP qui constitue une des principales branches de l'industrie angevine employait 4 500 salariés en 1954, 6 000 en 1962, plus de 8 000 en 1968 et environ 8 400 en 1975.

./.

T 10 - Evolution de la structure des catégories socio-professionnelles
à Angers.

En %	1954	1962	1968	1975
Agriculteurs exploitants	1,6) (3,2	1,1) (2,8	0,8) (2,4	0,6) (2,1
Salariés agricoles	1,6)	1,7)	1,6)	1,5)
Patrons de l'industrie et du commerce	13,2	10,5	8,5	6,2
Professions libérales et cadres supérieurs	4,5	5,7	6,1	6,7
Cadres moyens	7,2	11,3	13,5	14,8
Employés	17,8	18,8	20,1	21,5
Ouvriers	38	38,1	35,9	35
Personnel de service	8,6	7	8	8,6
Autres catégories	7,4	5,7	5,5	5,1
TOTAL	100	100	100	100

Source : Chambre de Commerce.

2) Evolution récente et structure industrielle

Depuis 1968, le bilan de l'emploi est nettement plus favorable et l'agglomération angevine est depuis 1975 le plus grand créateur d'emplois de la région Pays de Loire. A partir de 1975 les grandes caractéristiques sont :

- . un ralentissement de la croissance démographique
- . une régression de l'agriculture qui s'atténue
- . un certain plafonnement des effectifs industriels
- . l'amplification de la croissance du tertiaire
- . une densification du tissu des petites entreprises
- . un pouvoir de décision extérieur à la région.

La conjoncture demeure défavorable dans la construction électrique et électronique, dans le BTP et dans les métaux et mécanique. En revanche, en 1979 elle semble s'améliorer pour le bois et l'ameublement, l'informatique, les industries alimentaires et les ardoisières. Il faut remarquer qu' en 1980 plus de la moitié des effectifs industriels travaille dans des secteurs à faible consommation d'énergie et de matières premières. Et donc, outre que cette répartition constitue un atout pour l'avenir, elle explique la part de plus en plus faible que représente le secteur hydrocarbure dans la demande de transport pour la zone d'Angers comme pour la zone de Valence (cf.l'entretien avec Mr.BOREL en annexe).

T 11 - Variation emplois à Angers

	Effectifs en 1980	Variation 1975-80		Variation 1979-80	
		absolue	relative	absolue	relative
Variation emplois tous secteurs	62 000	6 700	+ 12,1%	+ 600	+ 1 %
Variation des emplois :					
. industriels	22 000] 220] + 0,7 %] - 575] - 1,8%
. BTP	8 000				
Variation des emplois tertiaires	32 000	6 450	+ 25,2%	+1 165	

Source : ASSEDIC .

./.

T 12- Activités industrielles.Nombre d'établissements par effectif (1975)

	Nombre d'établissements occupant			
	de 50 à 200 salariés	200 à 500 salariés	500 à 1 000 salariés	Plus de 1 000 salariés
ANGERS	122	26	4	5

Source : ANPE.

- Le secteur traditionnel

Le représentant le plus caractéristique de ce secteur est l'industrie ardoisière. Celle-ci a connu un développement de caractère cyclique avec des phases d'expansion dans les périodes de reconstruction, par exemple après les deux guerres, à un rythme semblable au secteur BTP en général.

L'apparition de nouveaux matériaux de couverture a concurrencé les ardoisières angevines qui représentent 90 % de la production annuellement. Cette stagnation de la production d'ardoises de couverture est compensée par l'utilisation et donc la production croissante de dalles d'ardoises pour sols et murs.

T 13 - La production d'ardoises de couverture dans le bassin angevin.

Date	Nombre d'ardoises (M = millions)	Tonnage
1789	56 M	
1802	32 M	
1842	111 M	
1849	84 M	
1853	134 M	
1888	218 M	
1910	300 M	90 000 tonnes
1927		177 000 tonnes
1940		80 000 tonnes
1966		104 000 tonnes
1973		90 000 tonnes

Source : Documentation Française.

.Le bassin d'Angers-Trélazé a employé jusqu'à 3 000 personnes (en 1910). Aujourd'hui les efforts de productivité ont entraîné des diminutions d'effectifs salariés, les charges salariales entrant pour 75 % dans le prix de revient des ardoises. De plus, devant les incertitudes du marché de l'ardoise les entreprises hésitent à se lancer dans des investissements de forage de nouveaux puits et préfèrent avoir recours à l'importation d'ardoises de qualité moyenne en provenance d'Angleterre et surtout actuellement d'Espagne. A moyen terme, on s'oriente vers la fermeture de mines et à des regroupements.

.L'industrie textile a appuyé son développement sur les cultures de la première guerre mondiale, l'entreprise Bessonneau dominait l'activité textile à Angers. Elle employait à cette époque de prospérité plus de 8 000 personnes.

Au lendemain de la deuxième guerre mondiale, le vieillissement général de l'entreprise ne résiste pas à la concurrence allemande et italienne, et à l'apparition de fibres synthétiques. Après une ultime tentative de reconversion, l'entreprise Bessonneau dut finalement fermer ses portes en 1965. Le secteur du textile et de l'habillement fortement éprouvé par la disparition du chef de file n'emploie plus que 2 300 personnes environ. Il fait partie des secteurs défensifs nécessitant des mesures de reconversion. Seuls ses produits haut de gamme sont en expansion.

- Le secteur des activités de croissance

Les industries nouvelles d'Angers ont bénéficié dès l'entre-deux guerres d'une décentralisation nécessaire à la dispersion des industries stratégiques.

. La métallurgie des alliages légers est représentée par une importante tréfilerie installée depuis 1929 sur un emplacement situé le long de la voie ferrée Angers-Segré. Au cours de la décennie 1960-1970, la rapide concentration de l'industrie française des alliages légers a vu cette entreprise changer de raison sociale devenant successivement Tréfileries et Laminoirs du Havre, puis Tréfimétaux, enfin Cégédur G.P. pour les alliages d'aluminium et Ugine-Acier pour le magnésium, les deux sociétés relevant du holding Pechiney Ugine Kuhlmann. Elle se place dans les premiers rangs à Angers par son effectif avec 1 300 salariés. Ce secteur fait partie des acteurs porteurs offensifs ayant atteint un niveau international de compétitivité.

. L'industrie électrique et électronique est devenue depuis une vingtaine d'années une spécialité industrielle d'Angers. Cette branche est dominée par deux grandes entreprises d'implantation récente : Thomson-Houston et CII Honeywell Bull.

L'usine Thomson est caractéristique de l'évolution industrielle d'Angers. Elle date en effet de 1957, moment où l'entreprise de textile Bessonneau est sur son déclin et elle s'implante sur la première Z.I. d'Angers. Elle se consacre aujourd'hui exclusivement au montage de téléviseurs et sa production annuelle représente 21 % de la production française pour un effectif se situant aux alentours de 2 000 personnes. Il faut noter que la plupart de ses pièces proviennent des autres usines du groupe.

L'usine Bull est un peu plus récente (1960). Cette implantation est le regroupement de la division électronique de la Compagnie des Machines Bull, auparavant dispersée dans plusieurs usines à Paris. Elle est maintenant spécialisée dans la fabrication d'ordinateurs de petite et de moyenne puissance. Les difficultés qu'elle a connues et son passage sous le contrôle de General Electric (1964) puis Honeywell (1970) a été l'occasion d'un redémarrage. C'est la principale entreprise d'Angers avec près de 2 700 salariés.

Dans cette branche figurent également des établissements plus modestes, tels Artur-Sutra qui fabrique de l'appareillage électronique pour la marine et l'aviation avec un effectif de 280 personnes; la SERCE électronique créée en 1972 et qui emploie 200 personnes, enfin Téléfil, entreprise de tréfilerie implantée dans la Z.I. de St Barthélémy qui occupe 200 salariés. Ce secteur est porteur et compétitif sur le plan international à forte valeur ajoutée.

Les industries de construction mécanique sont d'origine plus ancienne mais ont connu récemment un développement considérable. Elles étaient principalement représentées avant 1960 par deux entreprises : les établissements Beauvais et Robin qui fabriquent des machines agricoles et totalisent un effectif de 145 salariés; l'entreprise SORETEX, quatrième fabricant mondial d'ascenseurs et de monte-charges implanté à Angers depuis 1949 et qui emploie plus de 1 600 salariés. Depuis 1960, une douzaine d'usines nouvelles de taille moyenne, pour la plupart décentralisées de la région parisienne, se sont établies dans les Z.I. d'Ecouflant et de St Barthélémy et ont triplé la capacité d'emplois de cette branche. Quelques entreprises se détachent de l'ensemble : la société Braud à Ecouflant qui fabrique des moissonneuses-batteuses. Cet établissement qui est une extension de l'usine de Loire Atlantique a connu des problèmes de trésorerie à sa création. Les chaînes de montage sont entrées en activité en 1973. L'usine d'Ecouflant emploie un effectif de 250 personnes. De 1966 à 1972 des entreprises d'équipement automobile s'installent à Angers :

- . En 1966, la société CIBIE (700 salariés) qui produit des projecteurs pour automobiles;
- . en 1970, la société DBA fusion de Ducellier, Bendix et Air Equipement implante à Angers une unité de fabrication de freins à tambours et à disques employant 1 300 personnes ;
- . enfin, en 1972, la société américaine Motorola (650 salariés) installe à Angers sa deuxième usine française pour la production d'équipements électriques.

Ces implantations successives font de l'industrie automobile un des moteurs de l'industrialisation de la région angevine, équidistante des implantations de Rennes (Citroën) du Mans (Renault) et de la Rochelle (Simca-Chrysler)..

- Les industries diverses

Elles regroupent :

. L'industrie du bois qui comprend plusieurs fabriques d'ameublement fait plutôt partie des secteurs en difficulté du fait principalement de la concurrence des pays en voie de développement.

. Les industries chimiques restent peu importantes et emploient 500 personnes environ. Elles produisent principalement des produits pharmaceutiques. Le secteur est porteur, la demande croît régulièrement et la bonne qualification de la main d'oeuvre lui ouvre des perspectives favorables.

. Parmi les entreprises traditionnelles on note enfin une fabrique de poteries d'étain, deux manufactures d'articles de pêche, des petites imprimeries et une entreprise de verrerie, en pleine expansion, comptant près de 300 salariés.

. L'industrie du bâtiment et des travaux publics constitue du fait de l'extension urbaine une des principales branches de l'industrie angevine. Elle emploie aujourd'hui plus de 8 000 personnes. Elle est composée d'une centaine d'entreprises pour la plupart artisanales.

- Le commerce

Le commerce angevin emploie près de 9 000 actifs. Le commerce agricole et alimentaire représente le tiers du total. La commercialisation des produits de l'horticulture locale constitue un aspect propre du commerce à Angers. Depuis une vingtaine d'années, deux changements s'opèrent : la concentration de cette activité sur quelques grosses entreprises et le déplacement vers le marché-gare permettant une nette amélioration des conditions de commercialisation. Il faut noter la faiblesse du rayonnement commercial d'Angers, bloqué dans toutes les directions par les zones d'attraction des grandes métropoles environnantes comme Nantes ou Tours et concurrencé dans le Maine et Loire par Cholet et par Saumur. En moins d'un an (1969-1970) l'équipement commercial s'est enrichi de trois magasins à grande surface. Leur implantation simultanée a créé une situation de concurrence effrénée et ils ont du recourir à des augmentations de capital expliquant leur changement de marque.

./.

T 14 - Les magasins à grande surface de l'agglomération angevine.

MF/1974	Record (Carrefour)	Trigano 49	Escale (Euromarché)	Super monoprix
Date d'ouverture	1969	1970	1970	1973
Surface construite (au sol)	14 000	12 000	16 500	11 000
Effectif 1974	233	130	175	166
Chiffre d'affaires (estimation) 1974	70 MF	35 MF	37 MF	45 MF

Source : AUVA.

T 15 - Répartition effectif salarié par sexe et par secteur dans l'agglomération angevine.

	Hommes	Femmes	Total
Bâtiments et Travaux Publics	7 870	515	8 385
Production et transformation des métaux	970	270	1 240
Construction électrique, électronique et mécanique de précision	5 070	3 100	8 170
Construction mécanique	1 185	965	2 160
Industries chimiques	335	165	500
Industries alimentaires	1 190	725	1 915
Industries textiles, habillement	320	1 380	1 700
Industries du cuir - chaussure	65	60	125
Bois - ameublement	440	50	490
Papier, carton, polygraphe, presse édition	655	430	1 085
Total	18 110	7 660	25 770

Source : Service Economique de la ville d'Angers. 1978.

./.

I.2.2. L'agriculture et les industries agro-alimentaires dans la région d'Angers

a) Le département du Maine et Loire (1)

Situé aux confins du Massif Armoricaïn et du Bassin Parisien et traversé d'Est en Ouest par la Loire, le département du Maine et Loire est profondément marqué sur le plan agricole par sa situation géologique. En effet le département est divisé en cinq régions agricoles d'inégales importances (cf. carte ci-jointe). Ces régions sont délimitées par deux "lignes naturelles" qui découpent le Maine et Loire en quatre parties : une ligne verticale définie par les rivières Sarthe (au Nord de la Loire) et Layon. (au Sud) coupe le département par la moitié; une ligne horizontale, la Loire, traverse aussi le département par le milieu.

Dans chaque "carré" ainsi défini on va retrouver une région agricole du département; la cinquième (la vallée de la Loire) s'est glissée le long du fleuve entre Angers et Saumur. A l'Ouest de la ligne Sarthe-Layon, sur les terrains anciens du Massif Armoricaïn sont situées la région du bocage angevin au Nord de la Loire et la région des Mauges au Sud du fleuve. A l'Est de cette ligne, sur les terrains nord de la Loire la région agricole du Baugeois et au Sud de la Loire le Saumurois. Entre ces deux dernières régions, en bordure nord de la Loire s'étend sur les alluvions modernes du fleuve et sur celles de la rivière Authion, la région dite de la Vallée de la Loire.

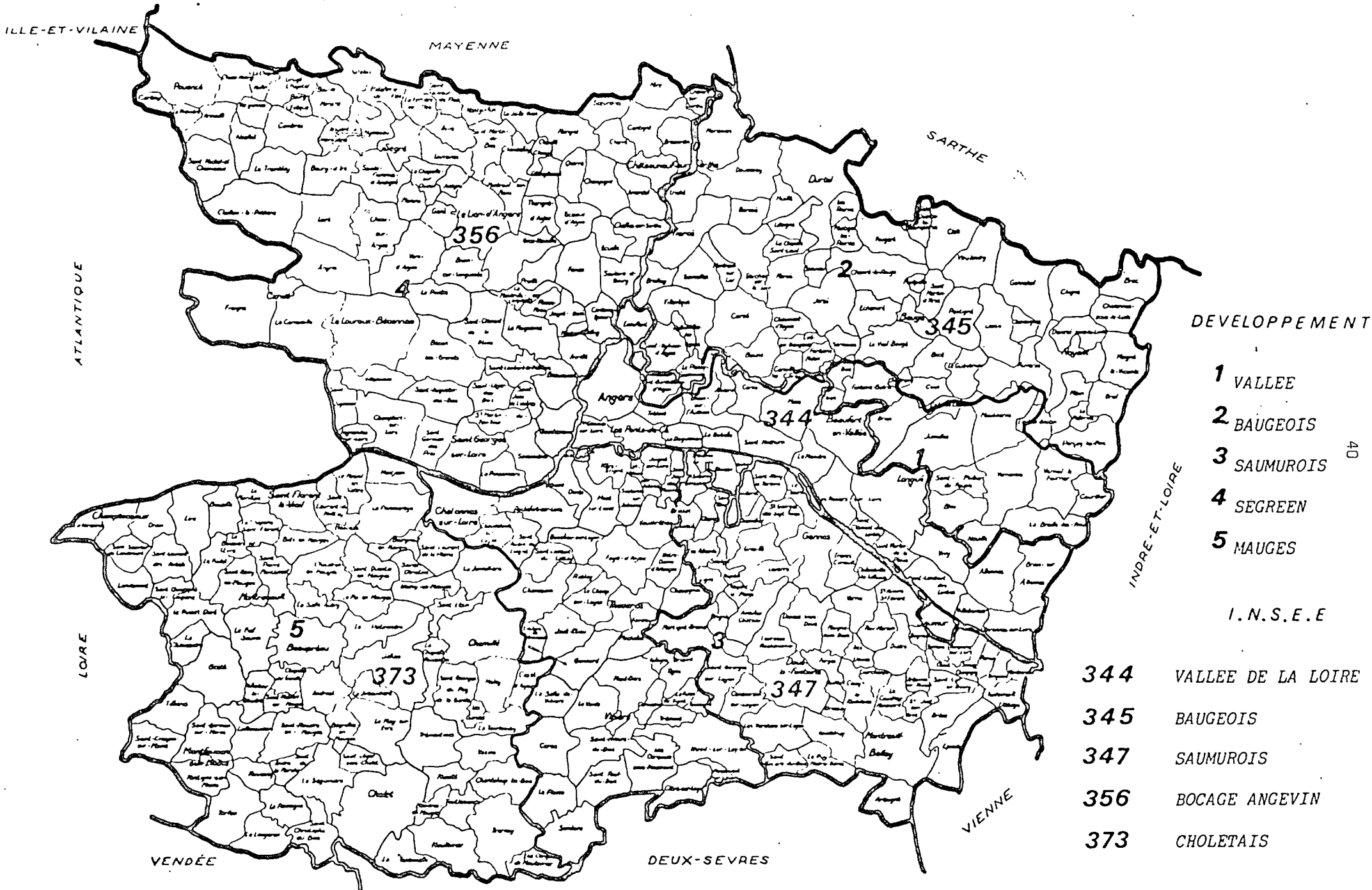
Ces découpages géologiques vont se retrouver dans les diverses productions agricoles du département.

Le bocage angevin ou ségréen est situé dans le coin nord-ouest du département, il se prolonge en Mayenne et en Loire-Atlantique. La dispersion des exploitations agricoles permise par la dispersion des ressources en eau s'accompagne d'une taille moyenne élevée par rapport au reste du Maine et Loire (+ de 25 ha en moyenne). Cette superficie moyenne élevée est étroitement liée au système de production dominant dans cette région : les productions animales d'abord, les vaches (0,40 et plus à l'hectare de SAU en moyenne), les porcs et les chevaux; les productions végétales ensuite, cultures sarclées fourragères accompagnant tout naturellement l'élevage bovin (37,5 % et plus de la superficie agricole utilisée) mais aussi, surtout dans le Nord du bocage, cultures céréalières (blé, orge, maïs) enfin sur le coteau dominant la Loire, des vignobles (AOC Savennières) de grande qualité.

./.

(1) Source : Le Maine et Loire agricole", brochure éditée par la Chambre d'AGriculture et par la D.D.A. en 1973. D.D.A. du Maine et Loire, RGA de l'Agriculture 1979 - 1980, premiers résultats.

REGIONS I.N.S.E.E & REGIONS DE DEVELOPPEMENT



La région des Mauges ou Choletais occupe le quart Sud-Ouest du Maine et Loire. Là aussi les ressources en eau expliquent la dispersion des exploitations et la superficie moyenne de celles-ci (plus de 20 hectares) est supérieure à celles d'autres régions du département.

Les productions animales tiennent une place importante dans cette région : production bovine (1,5 et plus par hectare de SAU dans la plus grande partie de la région) mais aussi productions porcines et avicoles. Les productions végétales complètent la production animale, plantes sarclées fourragères (plus de 37,5 % de la SAU de la région), mais également céréales et aussi vignobles : muscadet à l'Ouest et crus variés du Layon à l'Est.

La région du Baugeois se trouve dans la partie Nord-Est du département. Elle est délimitée à l'Ouest par la Sarthe, au Nord par le département du même nom, à l'Est par celui de l'Indre et Loire et au Sud par la Loire. La taille moyenne des exploitations (15 à 25 hectares) est moins importante que dans le Segréen, sauf dans l'extrême Nord-Est (canton de Moyant) où les cultures céréalières sont dominantes. C'est une région d'élevage (de 0,6 à 1,1 bovins par hectare de SAU) et on y trouve donc des plantes fourragères (20 à 30 % de la SAU) mais aussi des vergers à pommes. Enfin l'essentiel de la forêt angevine se situe dans cette région (chênes et pins).

La région du Saumurois est située dans le quart Sud-Est du Maine et Loire. Région d'habitat concentré, la taille des exploitations varie de 15 ha (autour de Saumur) à 20-25 ha dans les cantons du Sud de la région. La culture des céréales tient une place importante (plus de 31,8 % de la SAU dans les cantons Montreuil - Bellay, Doué la Fontaine et Gennes) dans cette région, ainsi que les cultures spécialisées : vignes, vergers et champignonnières dans les carrières du bord de Loire.

La région de la Vallée de la Loire enfin, traversant d'Est en Ouest le département, réunit entre elles les quatre autres régions du Maine et Loire. La taille moyenne des exploitations y est beaucoup plus réduite (moins de 15 ha le plus souvent) que dans le reste du département. Le sous sol constitué d'alluvions récentes (faciles à travailler et fertiles) et une nappe alluviale peu profonde ont permis le développement de cultures variées : productions maraîchères sous serres et de plein champ (haricots verts, salades, fraises, asperges, petits pois, artichauts); productions céréalières (maïs et semences de maïs), vergers (pommes, poires), mais aussi et en développement, productions horticoles (fleurs et pépinières).

./.

b) La région d'Angers

La ville d'Angers occupe une position centrale dans le département du Maine et Loire; elle se trouve donc également au confluent de plusieurs régions agricoles. Et si l'on considère que la "région angevine" s'étend en plus des quatre cantons d'Angers (Centre, Ouest, Nord et Sud) à tout ou partie des cantons de Tiercé, au Nord et des Ponts de Cé au Sud, on constate alors que cette région angevine est assise au point de rencontre du bocage angevin, du Baugeois et de la Vallée de la Loire.

Dès le XVIII^e siècle (1) les villes de St Land-Lès-Angers (actuellement incluse dans la commune d'Angers) et de Saintes-Gemmes sur Loire fournissaient en fruits et légumes la ville d'Angers. La culture horticole est également une tradition ancienne de la région angevine; dès 1847, l'horticulteur angevin André Leroy avait 108 hectares de pépinières, quelques années plus tard il possédait 200 hectares et employait 300 personnes.

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, les productions légumières et horticoles continuèrent à progresser; les premières doublèrent leur surface et les secondes en triplèrent en même temps qu'apparaissait une nouvelle spécialité : la bulbiculture.

La vigne était elle aussi une culture importante à la périphérie de la ville (vins de St Barthélémy), les vignes sont aujourd'hui repoussées au sud et au sud-ouest de la ville.

De nos jours, les productions de la région angevine se diversifient selon que l'on trouve ou non sur les terrains d'une des trois régions agricoles (Ségréen, Baugeois ou Vallée de la Loire) aux confins desquelles est située la ville.

1) La population agricole et les structures de production (2)

Depuis 1955 la population agricole familiale du département a connu une baisse annuelle moyenne de 2 %, passant de 146 850 à 90 650 personnes (- 38 %). Cette diminution s'est accentuée depuis dix ans, atteignant un rythme annuel de 3 % contre 1,4 % entre 1955 et 1970. La densité de cette population agricole est inférieure à 10 au km² dans l'Est et le Nord (partie bocage) de la région angevine alors qu'elle est comprise entre 10 et 17 habitants au km² dans l'Ouest et le Sud (parties baugeoises et vallée de la Loire) de la région.

./.

(1) Source : La Documentation Française, notes et études documentaires série les villes françaises : Angers et son agglomération - 1974.

(2) Pour ce paragraphe et les suivants, sources op.cit. (la documentation française : Angers et son agglomération, le Maine et Loire Agricole, et le RGA 1979-1980) auxquelles il faut ajouter une brochure du service régional de statistique agricole des pays de la Loire sur les premiers résultats du RGA 79-80 dans la région Pays de Loire.

Depuis l'avant dernier recensement (en 1955) le nombre total des exploitations du département a connu une diminution globale de 40 % soit en moyenne une diminution annuelle de 2,1 % comparable à la diminution de la population agricole pendant la même période.

La diminution a été forte dans l'Est de la région angevine et dans le canton même d'Angers (plus de 25 % entre 1970 et 1980). A l'Ouest et au Sud de la ville, la disparition des exploitations agricoles est moins rapide : - 1,8 % par an en moyenne dans le bocage et entre 15 et 20 % sur la période 1970-1980 dans la vallée de la Loire. Une partie de ces disparitions est due aux progrès de l'urbanisation, et maraîchers et horticulteurs doivent chercher de nouvelles terres à l'Est de la ville dans la vallée de l'Authion.

Enfin il faut remarquer que ce sont les petites exploitations inférieures à 10 hectares qui ont le plus diminué (- 62,4 % entre 1955 et 1980); les exploitations de plus de 20 ha, au contraire, ont légèrement progressé pendant cette même période, représentant actuellement la moitié des exploitations totales contre un quart en 1955.

La surface moyenne des exploitations dans chaque partie de la région angevine est étroitement liée au système de production dominant. Ainsi, dans le canton d'Angers et dans le Val de Loire où dominent horticulture et maraîchage, la taille moyenne des exploitations est inférieure à 20 ha. Dans l'Ouest et le Nord (bocage angevin) de la région où règne l'élevage, la taille moyenne des exploitations est supérieure à 25 hectares.

Le mode de faire valoir a très peu changé depuis 1955 au niveau départemental; le faire valoir direct représentait 32,8 % de la SAU en 1955, il en représente 38,7 % en 1980; le fermage qui est le mode de faire valoir dominant s'appliquait à 61,8% de la SAU en 1955, il est toujours présent en 1980 sur 60,5 % de la SAU; le métayage qui était déjà fortement minoritaire en 1955 (5,3 % de la SAU) a pratiquement disparu de nos jours (0,8 % de la SAU).

Le mode de faire valoir est lui aussi lié à la culture dominante de la région, c'est ainsi que le faire valoir direct domine dans le Val de Loire et que le fermage est prépondérant dans le bocage.

2) L'utilisation du sol

Le système de production du Maine et Loire est, tout comme ceux de la Drôme et de l'Ardèche, un système de production mixte polyculture-élevage dans lequel la polyculture est dominante.

./.

(1) Source : Commission des comptes de l'Agriculture de la Nation : les comptes départementaux de l'agriculture pour 1980, résultats rapides.

Par ailleurs le Revenu Brut d'Exploitation (RBE) par exploitation amenait le département à une position légèrement supérieure à la moyenne nationale en 1979, avec une progression annuelle en valeur réelle de + 4,5 % depuis 1970, progression annuelle un peu plus forte que celle de l'Ardèche (+ 3,5 %) mais un peu plus faible que celle de la Brême (+ 5,4 %).

- Les cultures légumières et maraîchères

Ces productions sont concentrées dans les cantons situés à l'Est et au Sud de la région angevine (Angers Centre, Nord et Sud et les Ponts de Cé), elles ont connu depuis dix ans une régression importante du nombre de leurs exploitations (- 45 % pour les cultures légumières de plein champ et - 18 % pour les maraîchages). Cette réduction est liée le plus souvent à la disparition des petits producteurs (voir plus haut le paragraphe consacré aux structures de production) s'accompagnant d'une concentration des exploitations. Une partie importante de cette production (tomates, salades) est cultivée sous serres à proximité d'Angers.

- les cultures fruitières

Là aussi on a assisté en dix ans à une forte concentration des exploitations; en effet au niveau départemental la superficie plantée en vergers a augmenté depuis 1970 (+ 9 %) alors que le nombre d'exploitations chutait de 4,5 %.

Ces vergers sont situés principalement à l'Est (pommiers et poiriers) au Nord (pommiers, poiriers et cerisiers) et au Sud (pommiers et poiriers) de la ville où ils représentent de 1 à 5 % en moyenne de la SAU.

- La viticulture

Les vignes sont principalement situées au Sud et au Sud-Ouest d'Angers; elles représentent 5 à 10 % de la SAU dans le canton des Ponts de Cé. Les appellations Côteaux d'Aubance et Savennières en vin blanc sont les plus célèbres des Anjou, Côteaux de la Loire.

En recul au niveau des exploitations (- 42 % depuis dix ans) le vignoble est lui aussi en voie de concentration. D'autre part ce sont les surfaces plantées en cépages de consommation courante qui disparaissent, les AOC étant en légère progression.

- L'horticulture

C'est la production spécialisée du Maine et Loire qui est en progression tant ce qui concerne les exploitations (+ 10 % en dix ans) que les superficies (+ 33 % en dix ans). Ces productions surtout localisées à l'Est et au Sud d'Angers occupent de 0,5 à plus de 30 ha de la SAU selon les cantons, elles sont réparties en deux types de cultures:

- . Les fleurs et plantes ornementales, sous serres (en progression) ou hors serres sont les moins nombreuses; on y trouve des fleurs à couper (glaïeuls, chrysanthèmes, oeillets ..), des plantes en pots, des plantes à massifs et des bulbes (glaïeuls, dahlias ..);
- . Les cultures en pépinières sont les plus importantes; il s'agit essentiellement de pépinières d'ornement : jeunes plants, plantes fleuries (hortensias, azalées), plantes vertes..

- Les autres cultures

Les plantes sarclées fourragères destinées à l'alimentation du bétail sont surtout présentes à l'Est de la ville (bocage angevin) où elles occupent entre 30 % et 37,5 % de la SAU; on les rencontre également au Nord et à l'Est de la région (Baugeois) sur des surfaces plus réduites (20 % à 30 % de la SAU en moyenne).

Les céréales sont aussi réparties inégalement entre l'Est et l'Ouest de la région angevine ; à l'Est (Baugeois et Val de Loire) elles occupent entre 25 et 35 % de la SAU, à l'Ouest (bocage angevin) elles représentent généralement de 15 à 20 % de la SAU.

3) Le cheptel

L'élevage de bovins a progressé dans le département, au rythme de 2 % par an depuis 1955. C'est dans la partie bocage de la région angevine que le nombre de bovins est le plus élevé (1 animal par ha en moyenne) alors que dans l'Est, le Sud et le Nord de la région la densité est moins importante (moins de 0,9 bovins à l'ha en moyenne); il faut noter que la proportion des vaches (laitières + nourrices) est supérieure à 35 % du cheptel bovin de la région.

Le nombre d'exploitations agricoles qui pratiquent l'élevage porcin est en forte augmentation depuis dix ans (+ 53 %). Cet élevage est surtout présent à l'Ouest et au nord d'Angers (cantons d'Angers-Ouest et de Tiercé.

L'aviculture a également connu une progression importante entre 1970 et 1980 (+ 80 %), ce sont toutes les catégories de volailles qui augmentent : poules pondeuses (+ 51 %), poulets de chair (+ 38 %), canards, dindes et dindons (4 fois plus nombreux), enfin pintades (9 fois plus nombreuses).

4) La commercialisation et la transformation des productions

Le département du Maine et Loire compte 87 entreprises (de plus de 10 salariés) dans le secteur agro-alimentaire en 1980, soit 2,3 % du total des entreprises du Maine et Loire; il s'agit généralement d'établissements de petite taille : 67 % ayant moins de 50 salariés. On constate par ailleurs que les produits agricoles du Maine et Loire ne sont transformés sur place que partiellement, le ratio : population active des I.A.A. étant de 17 % alors qu'il est de 32 % pour la population active agricole France entière.

La région angevine a des activités diversifiées qui font qu'elle est présente dans la plupart des secteurs de la transformation.

- La transformation des céréales

La région angevine stocke près de 10 % des céréales produites dans le département. Les secteurs de la biscuiterie et de la pâtisserie industrielle représentés à Angers ont augmenté leur production de plus de 20 % en dix ans. La fabrication d'aliments du bétail surtout revendus localement est relativement moins importante à Angers que dans d'autres régions du département (choletais par exemple).

- Les fruits et légumes

Angers est le siège du Comité Economique des fruits et légumes du Val de Loire qui coordonne l'activité de plusieurs organismes départementaux en matière de maraîchages et d'arboriculture. La grande partie de la production angevine est écoulée par l'intermédiaire de coopératives disposant de stations de conditionnement et de stockage et d'un important entrepôt frigorifique au marché d'intérêt national (MIN) d'Angers.

L'industrie de la conserverie de légumes est peu développée en Maine et Loire, en dehors des champignons du Saumurois; la transformation des fruits (jus de fruit, alcools de poire) est un peu mieux représentée.

- Les vins et les alcools

Les vins d'Anjou sont vendus nationalement au Nord de la Loire, à l'exportation (un tiers des ventes); ce sont le Bénélux, la RFA et la Grande Bretagne qui sont les acheteurs principaux.

La ville d'Angers est une grosse productrice nationale de liqueurs qui sont vendues à près de 50 % à l'exportation.

- Les industries de la viande

L'abattoir public et l'entrepôt frigorifique d'Angers sont parmi les plus importants du Maine et Loire. Cependant, 53 % des bovins et 50 % des ovins sont expédiés vivants hors du département et ceci malgré une progression de 30 % en cinq ans des gros bovins abattus (évolution nettement supérieure à l'évolution nationale) et malgré un doublement de l'abattage des veaux et des ovins entre 1975 et 1979. Le conditionnement sous vide et la surgélation sont les activités principales de transformation.

Les productions porcines et avicoles peu importantes dans la région (malgré le développement récent de cette dernière) entraînent des activités de salaison pour les porcs et de découpe - conditionnement pour les volailles.

- L'industrie laitière

Le cas du lait est analogue à celui de la viande : 60 % du lait produit en Maine et Loire est traité hors du département (Ille et Vilaine, Mayenne, Loire Atlantique). D'autre part on note l'importance du secteur coopératif en face des laiteries industrielles. La part des fromages est à remarquer dans l'ensemble des productions laitières (19 % de la production totale de fromage des Pays de Loire) : poudre de lait, lacto sérum, matières grasses ... On note, enfin, la part de l'exportation qui représente 31,5 % du chiffre d'affaires des entreprises du secteur.

Agglomération d'ANGERS

Délimitation de la zone étudiée.

Département	Communes
49	Avrillé St Barthélémy d'Anjou Trélazé Les Ponts de Cé Sainte Gemmes sur Loire Murs - Erigné Angers

Agglomération de VALENCE

Délimitation de la zone étudiée

Département	n°	Communes
07	055	Charmes-sur-Rhône
	070	Cornas
	102	Guilherand
	240	Saint Georges-les-Bains
	281	Saint-Péray
	315	Soyons
	323	Toulaud
26	037	Beaumont-lès-Valence
	042	Beauvallon
	058	Bourg-lès-Valence
	064	Chabeuil
	124	Etoile-sur-Rhône
	170	Malissard
	196	Montéléger
	197	Montélier
	252	Portes-lès-Valence
	313	Saint-Marcel-lès-Valence
	362	Valence

DEUXIÈME PARTIE

FORMATION DE L'OFFRE DE TRANSPORT

II - FORMATION DE L'OFFRE

II.1 - LES INFRASTRUCTURES

Dans l'étude du rôle du secteur transport, les infrastructures ont une place particulière. Même si l'effet d'entraînement qu'elles engendrent a une importance moindre que prévu, elles conservent leur rôle structurant et interviennent en tant que contraintes comme dans le cas de la SNCF par exemple.

II.1.1. Valence

Grâce à sa localisation géographique, Valence bénéficie sur son axe nord-sud d'une très large accessibilité. Ce réseau de communication comprend l'autoroute A.7 Lyon-Marseille, un axe d'importance européenne qui prolonge depuis Lyon l'autoroute A.6 avant de se scinder en deux branches qui se dirigent vers la Provence et la Côte Languedocienne.

Sa fréquentation journalière est de l'ordre de 26 000 véhicules en 1978. La mise en service de cette autoroute en 1963 s'est révélée indispensable face à l'engorgement des autres voies. L'axe le plus ancien à Valence est la route nationale 7, aujourd'hui à quatre voies et qui traverse Valence. Malgré la mise en service de l'A.7, la circulation est très intense de l'ordre de 10 000 véhicules/jour dont 35 % de poids lourds. Dans le sens Est-Ouest, la route nationale 92 à trois voies, relie Valence à Grenoble. C'est l'axe de pénétration essentiel vers les Alpes, la Suisse et l'Allemagne. Son trafic est de l'ordre de 15 000 véhicules/jour. Cette route nationale va être doublée bientôt par l'autoroute A.49 ayant pour but de donner un élan au développement économique. A ces axes principaux vient s'ajouter un réseau départemental dense reliant Valence à toutes les agglomérations environnantes.

C'est en 1954 que le chemin de fer fait son apparition. Aujourd'hui, le réseau est constitué d'une part de la ligne Nord-Sud, sur la rive droite du Rhône qui relie Valence à Gap, Avignon, Nice, Marseille au Sud et Lyon, Paris au Nord, d'autre part la voie rénovée vers Grenoble, dont l'importance se révèle de plus en plus grande.

La conséquence du développement du trafic ferroviaire a été la crise de la batellerie sur le Rhône et la disparition presque totale du trafic jusqu'à une date récente. Avant l'aménagement du Rhône par la Compagnie Nationale du Rhône, un port public a existé sur les quais Rhône à Valence. Il a disparu avec les grands travaux d'aménagement de la Compagnie Nationale du Rhône (1956-1959). A la suite de travaux, le site retenu pour la construction d'un nouveau port de Valence a été Portes-les-Valence.

Cet emplacement a permis d'avoir accès à de vastes surfaces disponibles, d'être à proximité de la voie ferrée, en l'occurrence la vaste gare de triage de Portes Lès Valence, de l'échangeur autoroutier et de la nationale 7, enfin, proche de la zone industrielle de Portes Lès Valence (100 ha). Il s'étend une plateforme de 25 ha réservée par CNR lors des travaux d'aménagement du Rhône. Il comprend deux parties :

- . Une de 7 ha pour l'aménagement portuaire proprement dit,
- . une de 17 ha au Nord, destinée à être donnée en amodiation aux industriels susceptibles d'utiliser la voie d'eau.

Ce programme des équipements a été dressé en 1972, modifié en 1974 en fonction du projet d'un silo de transit. Le bâtiment de stockage de 2 400 m² est utilisé depuis 1973 et les surfaces de stockage sont louées à des transitaires routiers et fluviaux.

II.1.2. Angers

Au carrefour que le Val de Loire forme avec les liaisons Paris-Nantes et Normandie Aquitaine; l'agglomération d'Angers, à égale distance de Nantes, Rennes, Le Mans, Tours, Poitiers, est une plaque tournante pour les communications orientées vers l'Ouest et le Centre-Ouest. Son réseau de communication est constitué de l'autoroute A.11 dont seul le tronçon Ouest Angers-Nantes a été mis en service. Le tronçon Est reliant Angers au Mans devrait être mis en service en 1983. Le tronçon entre Le Mans et Paris est actuellement en exploitation.

De plus Angers se situe au centre d'un réseau de plusieurs routes nationales :

- RN.23 - Nantes-Angers-Paris
- RN.162- Caen - Laval - Angers
- RN.163- Angers-Rennes
- RN.161- Angers - Cholet - Les Sables d'Olonne
- RN.152- Angers - Saumur - Tours
- RN 761- Angers - Poitiers

T 16-Evolution du trafic quotidien moyen aux sorties d'Angers (Nb.de véhicules).

	1955	1960	1961	1970
N.23 (vers Le Mans)	3 902	5 925	6 650	10 040
N.23 (vers Nantes)	2 903	4 412	6 040	10 233
N.161 (route des Ponts de Cé)		5 734	9 209	13 111

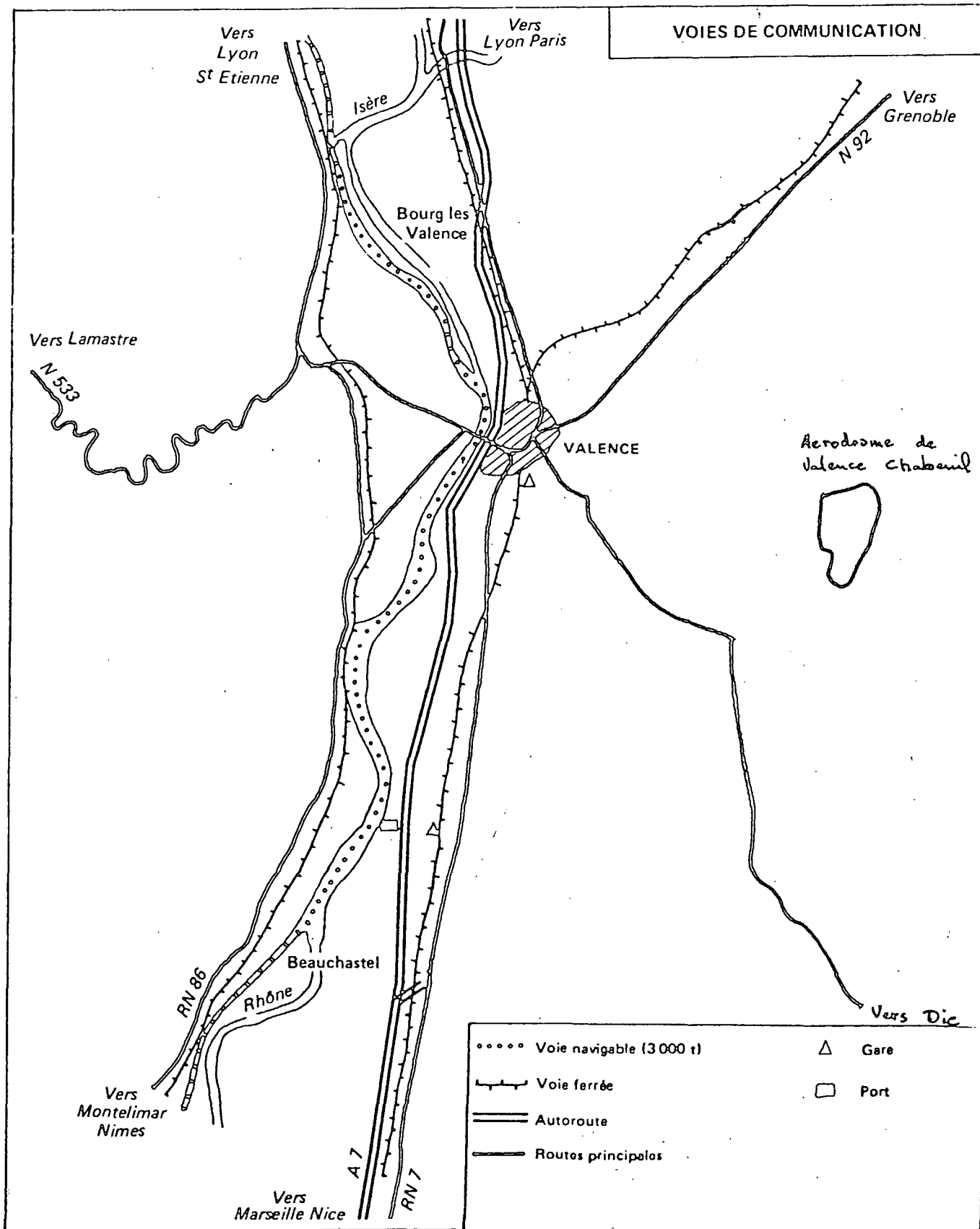
Source : Gendarmerie et Ponts et Chaussées.

Le chemin de fer a atteint Angers en 1849. Après 1870, Angers devint le centre d'une étoile ferroviaire grâce à la construction de plusieurs lignes secondaires. Aujourd'hui, le rail a reculé, les lignes d'intérêt local sont abandonnées. Ainsi, à côté de Nantes, Rennes, Le Mans et Tours, Angers fait figure de bifurcation secondaire.

Les demandes renouvelées des instances économiques locales pour obtenir l'électrification de la ligne Le Mans-Angers-Nantes sont restées sans réponse. Un progrès a été réalisé avec la diésélisation. Mais, c'est surtout de l'absence de liaisons ferroviaires méridiennes dont souffre Angers.

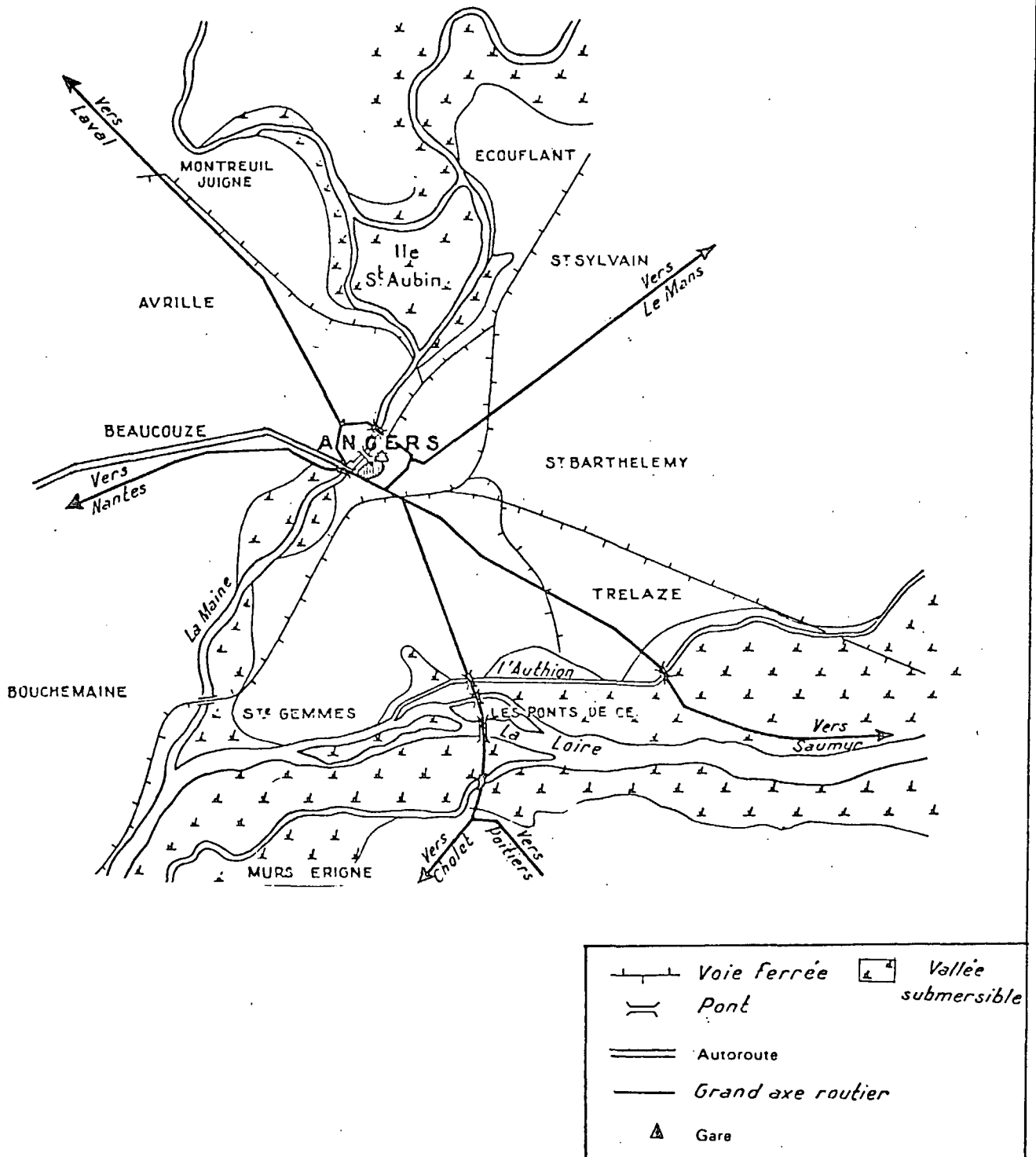
La voie d'eau qui a eu une grande importance dans le passé est aujourd'hui bien déchue. En amont d'Angers, la Mayenne et la Sarthe ne peuvent recevoir que de petites péniches. Ce port fluvial est même aujourd'hui menacé de disparition du fait de la construction de la voie expresse sur berge qui entraîne la suppression d'une partie des installations portuaires. Et si un nouveau port d'Angers devait voir le jour, son emplacement serait déplacé assez loin en aval ou même sur la Loire.

VOIES DE COMMUNICATION



- | | | | |
|---------|--------------------------|---|------|
| | Voie navigable (3 000 t) | △ | Gare |
| —+—+—+— | Voie ferrée | □ | Port |
| ==== | Autoroute | | |
| — | Routes principales | | |

VOIES DE COMMUNICATION



II.2 - TRANSPORT FERROVIAIRE ET FLUVIAL

II.2.1. La SNCF

L'activité marchandise de la SNCF à Valence se répartit principalement entre la gare de Valence et celle de Portes-Lès-Valence. Elle est caractérisée par l'importance des tonnages reçus mais aussi par le déséquilibre entre ceux-ci et les tonnages expédiés. Une légère baisse de trafic est intervenue entre 1969 et 1972. Ensuite les différentes crises ont entraîné une diminution assez nette de l'activité. Ainsi les tonnages reçus ont baissé de 40 % environ entre 1972 et 1977.

Depuis cette date et en partie à cause de la hausse des carburants, on assiste pour les tonnages transportés à une reprise modérée en 1978 mais plus nette en 1979 et 1980. Les marchandises les plus importantes du point de vue des tonnages reçus sont les produits sidérurgiques (particulièrement au début des années 70 à cause de la centrale de Cruas) des céréales, des engrais et amendements et des matériaux de construction. Pour les tonnages expédiés, il s'agit principalement de denrées périssables puisque la région de Valence est, on l'a vu, grosse productrice de fruits et de primeurs. Les évolutions principales depuis dix ans sont la baisse du tonnage en céréales, perdu au profit du transport fluvial (cf. concurrence entre modes de transport) la perte relative dans le domaine des denrées périssables et l'accroissement important des aliments pour bétail aussi bien à l'arrivée qu'en expédition, ce qui traduit bien une modification, et l'intérêt croissant porté à la SNCF par ce secteur. Le bond important est dû pour une bonne part à l'acheminement des produits de carrière pour l'empierrement de l'autoroute A.7.

./.

T 17 - Tonnages de marchandises SNCF à Valence .

Valence ***	1971		1977		1978		1979		1980	
	D	A	D	A	D	A	D	A	D	A
01. Animaux vivants	37	542	90	160	130	330	170	110	250	150
02. Céréales	9 352	14 167	1 800	4 200	1 750	5 600	1 900	7 100	2 400	6 500
03. Denrées périssables	33 297	4 853	12 700	3 700	13 800	3 400	13 100	2 600	13 000	1 900
04. Epicerie sèche		1 495	90	2 050	100	1 300	90	750	150	370
05. Aliments pour bétail		630	250	2 900	730	5 500	4 000	22 100	12 000	41 000
06. Boisson	391	8 230	75	6 400	78	6 400	880	4 200	20	5 750
09. Produits sidérurgiques	8 630	*135 151	770	42 600	250	37 200	750	51 800	300	45 800
11. Produits industriels mécaniques et électriques	2 250		520	8 100	280	7 700	130	6 000	150	5 000
15. Engrais et amendements	625	17 450	800	21 200	810	22 000	30	20 300	50	26 700
16. Produits d'entretien			10	4 450		30		4 530	avec 04	avec 04
20. Produits de carrière	3 800	2 000	80	300	100	300	90	1 020	70	65 000
21. Matériaux de construction			30	3 200	90	11 700	300	10 300	60	9 200
Total	79 800	243 300	47 100	154 800	33 700	146 000	47 000	180 000	54 800	257 500

56

Source : SNCF. Ces données regroupent les tonnages de cinq gares : Valence, Portes-Lès-Valence, St Marcel, Alix en Gare et St Péray.

* Comprend 129 667 pour la Centrale Nucléaire de Cruas - ** Empierrement de l'A.7. - *** Les postes détaillés ici ne représentent qu'une partie des totaux annoncés.

La baisse du trafic du début des années 1970 a surtout affecté la gare de Valence, alors que celle de Portes-Lès-Valence a plutôt vu son trafic se maintenir et même augmenter. Cette gare a pris maintenant la prédominance et il a même été envisagé de déplacer la gare de Valence, saturée et mal placée, à Portes.

Le trafic des embranchements privés est quant à lui en progrès constant surtout à Portes. De plus, la plupart des nouveaux équipements industriels possèdent des embranchements particuliers. Le transport ferroviaire s'adapte bien aux besoins et permet d'éviter des échanges fer-route.

De façon générale, Valence est une plaque tournante, un point de rupture de charge fer-route pour les marchandises destinées à l'Ardèche et à la Drôme : 25 % des petits colis de messagerie confiés à la SERNAM sont redistribués sur Valence, l'essentiel étant destiné aux départements. Valence a de ce point de vue un rôle de pôle régional redistributeur.

De ce fait, la croissance et l'engorgement résultants ont rendu nécessaire des travaux de modernisation, comme l'électrification de la ligne de la rive droite du Rhône.

Cependant, Valence a perdu une partie de son importance administrative et commerciale avec la disparition de la région SNCF dont elle était le siège avant 1972. Elle dépend aujourd'hui de la région de Lyon.

T 18 - Trafic marchandises et embranchements privés dans les gares de Valence et Portes-Lès-Valence.

Gares de marchandises	1969		1972		1974	
	Arrivages	Expéditions	Arrivages	Expéditions	Arrivages	Expéditions
Valence						
Nombre de wagons	7 130	4 722	4 576	2 739	4 071	2 083
Tonnage	77 989	45 116	54 771	36 074	43 800	36 700
dont embranchements privés	46 008	23 010	34 938	25 144	—	—
Portes						
Nombre de wagons	2 495	695	2 147	748	4 362	2 365
Tonnage	68 840	9 327	62 443	9 898	70 400	13 500
dont embranchements privés	64 917	7 610	60 717	6 729	—	—
Total						
Nombre de wagons	9 625	5 417	6 723	3 527	8 433	4 448
Tonnage	142 229	54 443	117 094	45 972	114 200	50 200
dont embranchements privés	110 925	30 620	85 655	31 973	—	—

Source : SNCF.

L'activité marchandises de la SNCF à Angers se répartit dans sept gares. Le déséquilibre entre les tonnages reçus et expédiés est moins important qu'à Valence quoiqu'important. De plus, le ralentissement du début des années 1970 et de la crise de 1974 ont été moins marqués. En revanche, les tonnages expédiés sont contrairement à Valence en diminution légère mais régulière. Les principales marchandises à l'arrivée sont les produits sidérurgiques, les produits alimentaires et surtout les combustibles liquides, gaz et produits pétroliers. Les principaux produits expédiés sont les denrées périssables agricoles.

T 19 - Tonnages de marchandises SNCF à Angers.

Angers*	1971		1974		1977		1980	
	D	A	D	A	D	A	D	A
01.Animaux vivants								60
02.Céréales							13 400	800
+05.Aliments pour bétail								
03.Denrées périssables							12 200	2 117
04.Epicerie sèche							260	17 100
+16.Produits d'entretien							1 100	
06.Boisson								17 900
09.Produits sidérurgiques								33 500
11.Produits industries mécaniques et électriques							3 400	11 400
13.Combustibles liquides,gaz, produits pétroliers	n. c.	n. c.	n. c.	n. c.	n. c.	n. c.	250	113 600
15.Engrais et amendements								10 500
20.Produits de carrière								13 900
+21.Matériaux de construction							600	2 300
- 8.Minerais et déchets de métaux							22 530	425
10.Métaux non ferreux							190	12 210
22.Verre, céramique							310	17 380
Total	107 400	294 900	118 000	333 500	98 900	320 800	83 000	316 600

Source : SNCF.

* Les postes détaillés ici ne représentent qu'une partie des totaux annoncés.

II.2.2. Le transport fluvial

Le renouveau du port de Portes-Lès-Valence a relancé le transport fluvial pour l'agglomération valentinoise. Les principales marchandises transportées sont les :

- céréales diverses (import et export)
- tourteaux de base pour l'aliment du bétail (la Drôme importe plus de 50 000 tonnes)
- terreaux et engrais (provenance Hollande et Tunisie).

Le trafic général du port était de 50 000 tonnes en 1978, de 120 000 tonnes en 1979 et de 165 000 tonnes en 1980.

- 178 péniches ont séjourné au port de Valence pour des déchargements,
 - 11 cargos fluviaux-maritimes ont été chargés pour l'Italie du Sud,
 - 51 trains complets sont passés au port de Portes (graviers),
 - 39 trains complets ont été réceptionnés (céréales et tourteaux),
- Enfin 3 386 camions ont été chargés ou déchargés.

L'apparition des cargos fluviaux-maritimes adaptés à la navigation mixte a constitué un gros progrès pour ce type de transport en diminuant les ruptures de charge aux embouchures de fleuves permettant de transporter sans rupture de Valence vers l'Italie ou de l'Afrique du Nord vers Valence.

En revanche, le transport fluvial à Angers est peu développé et très spécialisé. Déchargement de sable de la Loire et sur les quais d'Angers et de produits pétroliers venus de Donge par bateaux-citernes de 300 à 400 tonnes à Bouchemaine. Le tonnage transporté était de 85 000 t. Ce trafic est même menacé par la disparition du port.

NATURE DES MARCHANDISES	EAU			FER			ROUTE			TOTAL		
	ENTREES	SORTIES	TOTAL	ENTREES	SORTIES	TOTAL	ENTREES	SORTIES	TOTAL	ENTREES	SORTIES	TOTAL
FOURTEAUX DE SOYA	24.545		24.545	25.321		25.321	50	50.757	50.807	49.916	50.757	100.673
FOURTEAUX TOURNESOL	3.211		3.211	625		625		3.753	3.753	3.836	3.753	7.589
BLE	2.234	8.542	10.776	239	30	269	7.958	1.703	9.661	10.431	10.275	20.706
ORGE	484	6.253	6.737	2.785		2.785	2.762	171	2.933	6.031	6.424	12.455
COLZA		1.456	1.456				1.465	2	1.467	1.465	1.458	2.923
LUZERNE	2.547		2.547					2.547	2.547	2.547	2.547	5.094
ARACHIDES	1.972		1.972					1.969	1.969	1.972	1.969	3.941
MAIS	1.501		1.501				1.295	1.846	3.141	2.796	1.846	4.642
MANIOC	2.030		2.030					2.030	2.030	2.030	2.030	4.060
SULFATE AMMONIAC	121		121					121	121	121	121	242
SEL DE DENEIGEMENT	602		602					602	602	602	602	1.204
AVOINE	42		42					42	42	42	42	84
SORGHO		505	505				425		425	425	505	930
BRISURES DE MAIS	235		235					235	235	235	235	470
TOTAUX	39.524	16.756	56.280	28.790	30	29.000	13.955	65.778	79.733	82.449	82.564	165.013

II.3 - LE TRANSPORT ROUTIER

II.3.1, Introduction

Le transport routier revêt pour cette étude une caractéristique double. C'est d'abord et de façon importante le mode de transport de marchandises prépondérant à l'heure actuelle, et d'autre part, en tant que système socio-économique, il comporte les mêmes niveaux de structure que la formation économique d'ensemble.

Aussi, l'étude des effets du secteur productif sur le secteur des transports et ses rétroactions trouve-t-elle un champ particulier dans les transports routiers.

Pour cet aspect du secteur transport une enquête postale a été réalisée. Un questionnaire (cf.annexe) a été envoyé à environ 350 entreprises des agglomérations de Valence et d'Angers. 68 entreprises ont répondu à cette demande, soit près de 20 % de réponses. Après un tri des questionnaires retournés, 12 ont été éliminés car ne correspondant pas aux types d'entreprises recherchées. Sur le total des questionnaires retenus, 27 avaient été remplis par des entreprises de transport et 29 par des entreprises des secteurs retenus pour l'étude (cf. analyse de la demande).

Pour tous les tableaux croisant deux variables caractéristiques de l'entreprise comme le chiffre d'affaires, le nombre de véhicules ou l'âge de l'entreprise, le test statistique du χ^2 a été réalisé de façon à établir statistiquement le degré de dépendance des deux variables choisies, mesuré sur la répartition des entreprises selon ces deux variables.

Au bas de chaque tableau croisant deux variables d'entreprises figurent trois informations relatives à ce test :

- d'abord les degrés de liberté du χ^2 qui mesurent pour les deux variables réunies en combien de classes ont été rangées les entreprises,
- la deuxième donnée est la valeur du χ^2 ,
- la troisième donnée est la fonction de répartition du χ^2 notée $P(\chi^2)$.

L'usage est de considérer qu'un test est réellement significatif lorsque la grandeur $P(\chi^2)$ est supérieure à 90 %. Bien entendu, un pourcentage plus faible est tout de même indicatif d'une tendance et un pourcentage très faible est caractéristique d'une corrélation sans doute très faible entre deux variables.

Il faut rappeler que cette enquête est loin d'être exhaustive et que, par conséquent, elle ne saurait décrire qu'avec une certaine approximation les caractéristiques du secteur transport routier à Valence et Angers.

Le tableau croisant l'effectif salarié et le chiffre d'affaires contient un grand nombre d'éléments sur la diagonale indiquant la répartition linéaire des chiffres d'affaires suivant l'effectif salarié. Le test du χ^2 nous confirme que ces variables sont liées à 99,9 %, autorisant par la suite l'identification de ces deux variables. Le résultat n'est pas surprenant étant donnée la nature des entreprises de transport dont le capital est principalement constitué des véhicules, ceux-ci impliquant très directement un nombre de chauffeurs.

I.21 - Effectif salarié et chiffre d'affaires des entreprises de transport.

ES \ CA	0 à 5	6 à 11	12 à 24	25 et plus	Total
0 à 2	6	2	0	0	8
2,5 à 3,5	2	3	2	0	7
4 à 7	0	1	4	1	6
8 et plus	0	0	1	5	6
total	8	6	7	6	27

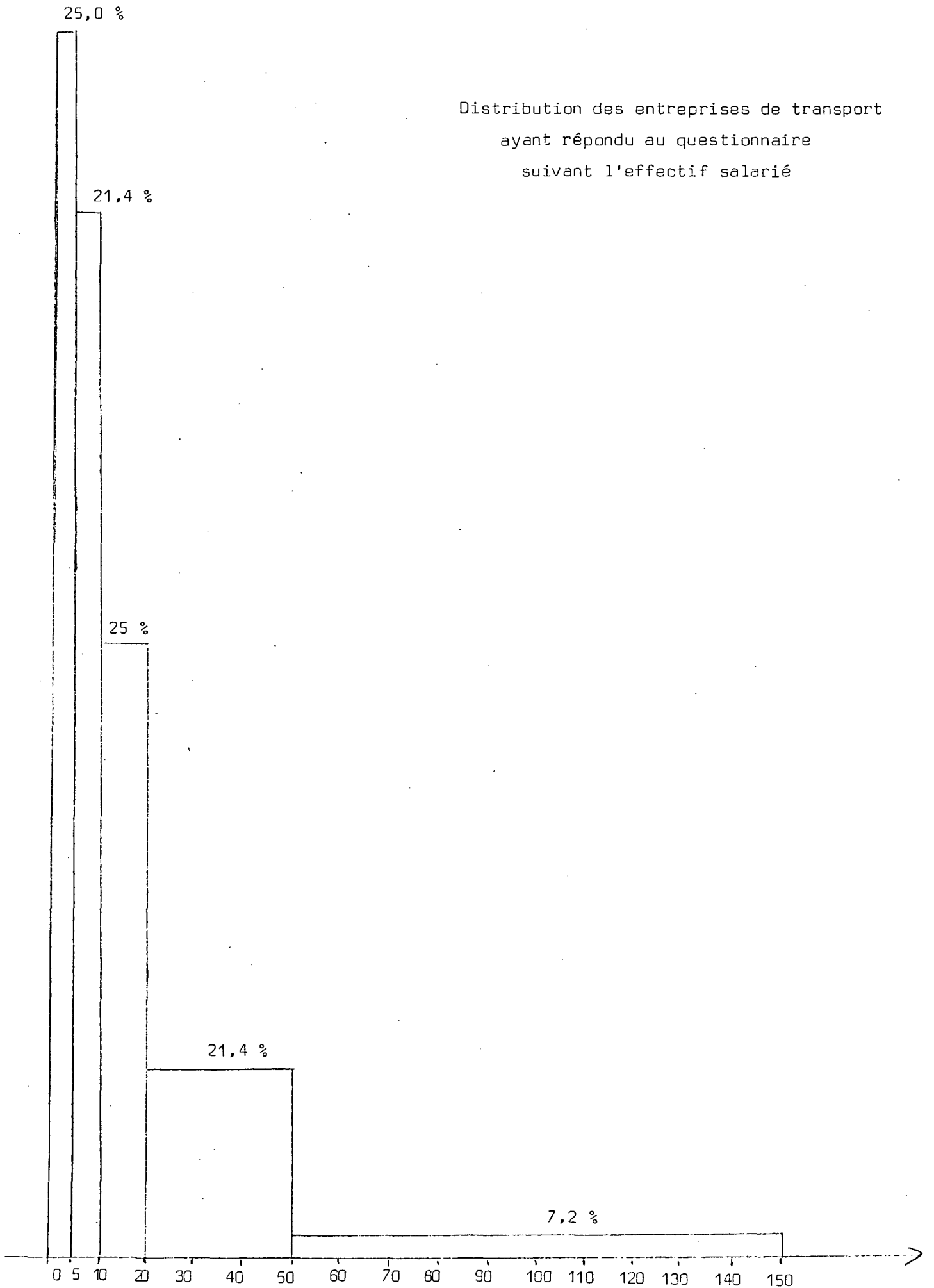
Degrés de liberté = 9

$\chi^2 = 31,5$

$P(\chi^2) = 99,9 \%$

./.

Distribution des entreprises de transport
ayant répondu au questionnaire
suivant l'effectif salarié



Cet histogramme traduit le resserrement des entreprises du point de vue de l'effectif salarié puisque 70 % des entreprises ont moins de 20 salariés et que 7 % seulement ont 50 salariés, les plus grandes dépassant rarement 150 salariés.

Cette répartition est sans doute biaisée pour les très petites entreprises (moins de 5 salariés) et pour les très grandes (plus de 100 salariés). En effet, il est apparu dans le questionnaire, et les responsables locaux l'ont confirmé, que les très petits transporteurs ne répondent pas à ce genre d'enquête du fait de leur inexpérience devant ce travail d'ordre administratif. Ce type de réaction traduit bien à sa façon le handicap que ces petits entrepreneurs rencontrent face aux mutations actuelles du secteur et explique en partie comment cette structure des transports routiers se hiérarchise.

Ainsi, par exemple à Angers, c'est l'inspecteur des transports de la DDE qui remplit les questionnaires de toutes sortes qui parviennent aux petits entrepreneurs concernant la profession. Pour les grandes entreprises, la difficulté vient du fait qu'elles sont souvent sollicitées et que le questionnaire devant être rempli par la direction elles préfèrent s'abstenir dans la majorité des cas.

II.3.2. Description du parc

Le total des véhicules est repris pour les entreprises de transport et pour les entreprises disposant d'un parc propre. Il s'agit plus dans cette partie de décrire les possibilités de chaque secteur que d'étudier le problème de leur concurrence qui sera repris plus loin.

./.

T 22 - Répartition de la taille des véhicules des entreprises de transport public et des entreprises tous secteurs.

	moins de 3 t		3 t à 19 t		19 tonnes et plus		Total	
		%		%		%		%
Entreprises de transport	38	13,3	129	44,9	120	41,8	287	100
Entreprises tous secteurs	120	35,2	136	39,9	85	24,9	341	100

T 23 - Répartition des types de véhicules des entreprises de transport public et des entreprises tous secteurs.

	Tous véhicules		Transport spécialisé		Petits véhicules		%
		%		%		%	
Entreprises de transport	241	84,3	9	3,2	36	12,5	100
Entreprises tous secteurs	209	53,2	29	7,4	155	39,4	100

Les entreprises de transport public sont équipées principalement en véhicules de tailles moyennes (de 3 tonnes à 19 tonnes) et de grandes tailles (plus de 19 tonnes) ce qui, en tenant compte des coefficients de charge, accentue l'aspect transport lourd des entreprises publiques. Les véhicules des entreprises tous secteurs se répartissent également suivant les trois tailles retenues. Ces entreprises effectuent elles-mêmes un nombre important de petits transports locaux qui peuvent être faits par des salariés de l'entreprise non nécessairement chauffeurs routiers.

Les véhicules des entreprises de transport public sont dans leur grande majorité des semi-remorques, des camions avec plateau ou benne qui peuvent faire tous les transports non spécialisés. Un pourcentage faible est spécialisé ou orienté vers les petits transports. En revanche, les entreprises tous secteurs possèdent proportionnellement deux fois plus de véhicules spécialisés, sans doute dû au transport des produits raffinés et trois fois plus de petits véhicules de type distribution.

T 24 - Répartition des entreprises de transport suivant la nature du véhicule et les secteurs d'activité.

	BTP	Industries	Agro-alimentaire	Commerce Messagerie	Total
Transport général	5	11	2	6	24
Transport spécialisé	0	0	1	0	1
Petit transport	0	1	0	1	2
Total	5	12	3	7	27

Degrés de liberté = 6

$$\chi^2 = 9,308$$

$$P(\chi^2) = 84 \%$$

./.

Les entreprises de transport sont classées dans ce tableau suivant le type principal d'activité (1). Le transport général regroupe les entreprises non spécialisées et utilisant des véhicules de plus de trois tonnes. C'est la majorité des entreprises. Leur domaine d'activité est principalement l'industrie et le commerce-messagerie. Il n'existe qu'une entreprise possédant principalement des véhicules spécialisés et elle transporte surtout pour l'agro-alimentaire (2). C'est le cas des entreprises équipées en camion frigorifique pour le transport des fruits.

Les entreprises possédant surtout des petits véhicules sont peu nombreuses. Elles n'ont pas d'activité dans le BTP ou dans l'agro-alimentaire.

Le test du χ^2 montre que la répartition par activité n'est pas très significative (84 %).

II.3.3. L'activité du transport routier

Le développement du transport routier a créé une offre assez dense dans la Drôme. D'après la Chambre de Commerce, la position géographique a joué un rôle fiscal autant que spatial. Valence se trouve en effet dans une bonne zone fiscale au niveau des licences de transport. Néanmoins et ceci a été mentionné dans les deux agglomérations, il manque d'industries de transformation et le fret important n'est pas régional.

./.

-
- (1) Les grands secteurs d'activité retenus sont le BTP, l'industrie, l'agro-alimentaire et le commerce-messagerie. Ce dernier regroupe les activités de distribution et les activités de messagerie. Lorsqu'un transport de marchandises s'effectue d'un secteur à l'autre comme par exemple la livraison par une coopérative agricole d'un produit dans les entrepôts d'une grande surface, le secteur d'activité retenu est celui du donneur d'ordre. Ainsi un transporteur qui n'effectue que des transports de produits agricoles pour le compte d'une chaîne de magasins à grande surface est classé dans le secteur commerce-messagerie.
- (2) Cette constatation est confirmée par l'entretien avec la coopérative CAVAL d'où il ressort que les camions utilisés en agriculture sont souvent spécialisés comme d'ailleurs les transporteurs qui les possèdent. Les bennes céréalières par exemple ne peuvent pas avoir un autre usage.

De ce fait il y a peu de rapports privilégiés avec les industries locales, peu pourvoyeuses en volume ou qui, comme Rhône Poulenc, Crouzet, Sogeme ou FBFC disposent d'un réseau d'approvisionnement et de distribution indépendant de l'offre de transport intégré. De plus l'évolution récente de l'industrie à Valence et Angers, caractérisée par un déclin des activités traditionnelles (cf. les monographies) a obligé les transporteurs privilégiés à élargir l'éventail de leurs chargeurs.

En revanche, les grands chantiers permanents de l'aménagement de la vallée du Rhône comme Tricastin, Cruas ou la construction de l'autoroute A.7 ont joué un rôle moteur dans le développement du transport routier à Valence. De façon générale, le BTP assure à de nombreux petits transporteurs un fret régulier. Les transports Uzureau, petite entreprise locale a pu ainsi développer son activité uniquement sur ce secteur, en étant programmé à l'année par un fabricant de tuyaux en ciment.

T 25 - Répartition des entreprises de transport suivant leurs activités.

Secteur	Messagerie	B T P	Produits agricoles et alimentaires	Divers	Total	Total consolidé
Messagerie	3					
B T P	1	4				
Produits agricoles & aliment.	2*	1	-			
Divers	7*	-	5*	9		
Total	13	6	8	21	—	
Total consolidé	11	6	6	19	—	28

Les entreprises de transport ont en général plusieurs secteurs d'activités. C'est la raison pour laquelle figurent sur ce tableau (symétrique) deux activités des entreprises. Sur la diagonale figurent les entreprises qui ont leur activité dans un seul secteur. En revanche, les chiffres munis d'une astérisque indiquent que certaines entreprises ont une activité dans trois secteurs. Ces entreprises dans les lignes (colonnes) où elles apparaissent, sont comptabilisées deux fois.

Ainsi, sur la ligne " produits agricoles et alimentaires" figurent des entreprises transportant pour ce secteur et pour les secteurs "messagerie" et "divers". Le nombre de ces entreprises apparaît par différence entre le total et le total consolidé; deux dans cet exemple. Il apparaît que les entreprises transportant pour le BTP sont assez spécialisées puisque la plupart ne font que cela et aucune ne touche à plus de deux secteurs. Près d'un tiers des entreprises ne font que des transports divers pour l'industrie et les trois quarts travaillent pour ce secteur. Enfin, il n'y a pas d'entreprises ne transportant que des produits agricoles et alimentaires.

./.

T 26 - Répartition des entreprises de transport par secteur d'activité et par taille dominante de véhicule.

Secteurs Entrep. de transp. possédant principalement :	B T P	Industries	Agro- alimentaires	Commerce Messagerie	Total
Petits véhicules	0	0	0	1	1
Véhicules moyens	2	4	0	5	11
Gros véhicules	3	8	3	1	15
Total	5	12	3	7	27

degré de liberté = 6

$$\chi^2 = 18,36$$

$$P(\chi^2) = 99,46 \%$$

Ce tableau est la répartition des entreprises classées suivant leur principal type de véhicules en fonction de leur secteur d'activité dominant. Avec toutes les réserves que cette simplification exige, le tableau montre une répartition très caractéristique par secteur, ce qui est confirmé par le test du χ^2 signifiant à 99,5 %. L'entreprise possédant principalement des petits véhicules a une activité orientée vers le commerce, la distribution et la messagerie.

C'est dans ce même secteur que se situent le plus grand nombre d'entreprises de véhicules moyens. Les entreprises possédant de gros véhicules travaillent principalement pour le secteur industrie.

Le BTP et l'industrie font appel au même type d'entreprise. L'agro-alimentaire s'adresse uniquement aux entreprises équipées principalement en gros véhicules. Ceci s'explique par le fait que ce secteur a tendance à effectuer lui-même les transports courts quand il est équipé et qu'il fait appel pour ses exportations hors département de fruits et légumes à des transporteurs longue distance sur lesquels l'économie d'échelle est importante. La messagerie et le secteur distribution-commerce utilise surtout des entreprises possédant des véhicules moyens.

Au total il y a autant d'entreprises situant leur activité dans le secteur commerce-distribution que les secteurs BTP et agro-alimentaire réunis.

T 27 - Répartition du type d'activité (spécialisation) suivant l'effectif salarié.

Type d'activité \ E.S.	0 à 4	5 à 9	10 à 20	+ de 20	Total
Non spécialisé	3	3	5	4	15
Messagerie	0	1	1	4	6
Autre spécialisation	2	3	1	0	6
Total	5	7	7	8	27

* 10 % se spécialisant dans l'activité de commissionnaire.

Degré de liberté = 6

$$\chi^2 = 10,18$$

$$P(\chi^2) = 88 \%$$

Dans ce tableau il se confirme que les entreprises plutôt spécialisées sont de petite ou de moyenne taille, que les entreprises de messagerie sont de taille moyenne ou grande. Les entreprises dont l'activité n'est pas spécialisée se répartissent régulièrement avec une majorité d'entreprises comprenant entre 10 et 20 salariés soit un chiffre d'affaires compris entre 3 et 7 M F.

Le test du χ^2 indique une distribution significative à près de 90 %.

./.

T 28- Répartition par tranche de chiffre d'affaires, du point du marché.

C.A. Point du marché	Moins de 2 M.F	De 2 M.F à 5 M.F	De 5 M.F à 12 M.F	Plus de 12 M.F
Local	36	18	18	7
Régional	16	15	29	15
National	48	52	48	70
International	-	15	6	9
Total	100	100	100	100

Pour toutes les tranches de chiffre d'affaires, le pourcentage le plus important des entreprises transporte sur un réseau national. Ce sont les entreprises de 5 M.F à 12 M.F donc assez grandes qui ont le pourcentage le plus grand d'entreprises régionales.

En revanche, ce sont les entreprises de 2 à 5 M.F, c'est-à-dire les entreprises moyennes (5 à 15 salariés) qui ont le plus important pourcentage d'entreprises tournées vers l'international. Pour les grandes entreprises (plus de 12 M.F) la répartition est assez resserée autour de la moyenne. Il faut toutefois signaler que pour les grandes entreprises, l'activité internationale est surtout une activité de commissionnaire et donc l'activité purement transport international est minoritaire par rapport au reste. Ainsi Calberson réalise 60 % de son chiffre d'affaires comme transitaire en douane (aérien, mer, fer).

T 29 - Point du marché en fonction de la caractéristique de transport.

Pt du marché Type de transport	Local	Régional	National	International	Total
Transport général	3	4	7	1	15
Transport spécialisé	4	2	0	0	6
Petit transport et messagerie	1	3	2	0	6
Total	8	9	9	1	27

degré de liberté = 6

$$\chi^2 = 7,49$$

$$P(\chi^2) = 72 \%$$

Les entreprises ont été classées en fonction de la caractéristique de leur transport. Cependant dans ce cas, figurent dans la rubrique transport spécialisé celles qui ont une activité spécialisée même si ce n'est pas la plus grosse partie de leur chiffre d'affaires. De même pour le petit transport de messagerie-distribution. Les entreprises de transport général ont une activité plutôt nationale et régionale. Les entreprises ayant une activité spécialisée sont plutôt locales, celles qui font du petit transport et de la messagerie sont en majorité régionales. Il n'y a pas d'entreprise spécialisée ou de messagerie tournées vers l'international.

Cependant, ces résultats doivent être modulés par un test du χ^2 assez peu significatif.

./.

