

schéma  
général  
d'aménagement  
de la France

les grandes liaisons  
routières  
histoire d'un schéma

TRAVAUX ET RECHERCHES DE PROSPECTIVE

schéma  
général  
d'aménagement  
de la France

es grandes liaisons  
 routièr  
histoire d'un schéma

SEPTEMBRE 1972

## AVANT – PROPOS

*La collection Travaux et Recherches de Prospective a publié des études préalables à l'élaboration de divers schémas directeurs actuellement en cours d'élaboration : télécommunications, informatique, équipement aéronautique. Elle a également fait paraître les différents schémas directeurs des aires métropolitaines approuvés par le Gouvernement.*

*Le document édité aujourd'hui participe de l'une et de l'autre formule : il contient à la fois des indications sur les travaux qui ont conduit à la mise au point du schéma des grandes liaisons routières, et le schéma lui-même.*

*Pourquoi une telle présentation ? Pour deux raisons essentielles : d'une part pour montrer, sur un cas particulier, comment s'étudie, se construit, se précise un schéma, d'autre part pour que l'on puisse saisir son caractère souple, indicatif et évolutif.*

\* \* \*

*On reproche parfois à l'administration et à ses techniciens de préparer dans un certain secret des documents qui finalement s'imposent à tous par leur apparente rigueur sans laisser aucune possibilité de modifications ou d'assouplissement, où le technocrate semble l'emporter sur le politique et le citoyen*

*En publiant des "éléments" ou des "réflexions" préalables à l'établissement de schémas, c'est à cette objection, souvent fondée, que la D.A.T.A.R. s'efforce d'apporter une réponse : avant que le schéma soit entrepris, tous ceux qui s'y intéressent ont la possibilité d'aider à son élaboration de façon plus largement collective, de prendre connaissance de l'état des travaux en cours et de les critiquer.*

*Cependant il arrive également que cette manière de faire ne soit pas entièrement comprise : "A quoi bon discuter d'études préparatoires, incomplètes, et peut-être même sélectionnées ? Il importe davantage de connaître ce à quoi elles conduisent, le schéma lui-même qui est l'expression finale, ouvertement avouée, des intentions des pouvoirs publics". C'est effectivement ce qu'a fait et que continuera de faire la D.A.T.A.R. en publiant les schémas eux-mêmes.*

*Nul ne possède à l'heure actuelle les méthodes et moyens de prévoir l'avenir à long terme, nulle détermination, aussi "volontariste" soit-elle, n'est à même de donner à la France de l'an 1985 ou de l'an 2000 un visage décrit en l'an 1972.*

*Cela est vrai d'un schéma directeur d'aire métropolitaine, d'un schéma directeur des télécommunications, d'un schéma directeur des routes, et de tout autre schéma. Une fois approuvés, ce ne sont pas des documents d'archives mais des instruments de réflexion et d'action pour chacun. Par conséquent, la société dans laquelle ils s'insèrent, se charge de les modeler, de leur donner une forme concrète et vivante. Elle conduit donc aussi un jour à les revoir, à les reprendre et à les modifier.*

*Marqué par le cheminement des idées et par l'évolution de la société depuis quinze ans, le schéma directeur des liaisons routières présente, de ce double point de vue également, un intérêt exemplaire.*

Jacques DURAND,  
Chargé de mission  
à la D.A.T.A.R.

## INTRODUCTION

Une prise de conscience par l'opinion publique des problèmes posés par l'infrastructure routière s'est opérée lors de la croissance extrêmement rapide et relativement récente de la circulation routière. Dès 1955, la situation du réseau devient préoccupante au regard de l'expansion des transports routiers et de l'utilisation sans cesse croissante de la voiture particulière.

Le rôle essentiel dévolu à la route, notamment dans le cadre d'une politique de développement économique, implique une restructuration des liaisons routières. En raison de l'importance des investissements à effectuer, les responsables de l'équipement se sont trouvés dans l'obligation de concevoir un plan d'aménagement à long terme.

Ainsi l'idée d'un schéma directeur dans la mesure où il révèle un projet global, était déjà inscrite dans les premières étapes de la politique routière à caractère volontariste.

Le bilan qu'il est possible de dresser aujourd'hui permet de saisir les raisons qui ont conduit à prendre les options synthétisées par le schéma directeur. De nombreuses études se sont révélées nécessaires, avant l'adoption définitive du schéma directeur des grandes liaisons routières, pour définir les objectifs tant économiques que politiques.

Cette étude comprend deux parties :

- La première décrit l'évolution récente du trafic et précise les caractéristiques du réseau routier français. Elle met en évidence son inadaptation face à l'augmentation intensive de la circulation routière.
- La seconde retrace l'historique de schéma directeur en dégageant les étapes progressives de son élaboration.

**I. EVOLUTION  
DE LA CIRCULATION ROUTIERE  
ET  
INADAPTATION  
DU RESEAU**

## **1 - DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT ROUTIER**

### **A - Le contexte économique et social**

En évolution rapide, la civilisation industrielle modifie les structures économiques, la localisation des activités, les mentalités, donc les circuits d'échange ; circuits auxquels les systèmes de transport doivent s'adapter.

La politique de décentralisation des entreprises, la spécialisation industrielle vers laquelle tendent les villes, les centres de distribution situés à la périphérie des villes ou en rase campagne, toutes ces données réorientent les réseaux de communication.

La route détermine la localisation des industries, dans la mesure où elle apparaît un support privilégié pour l'acheminement des marchandises au centre des villes ; celles-ci, en tant que nœuds d'un réseau d'échanges diversifiés, indispensables à la vie sociale, doivent en partie leur développement à la qualité des liaisons établies avec les zones industrielles.

Une nouvelle hiérarchie tend à s'établir entre les villes et les régions. Des pôles de développement se constituent à partir des métropoles régionales qui subordonnent à la fois les villes avoisinantes et les régions rurales. Les problèmes d'approvisionnement des grandes agglomérations urbaines, ceux de l'écoulement de leurs produits deviennent, de ce fait, de plus en plus cruciaux.

Le processus récent, en France, d'urbanisation accélérée engendre un mode de vie qui conduit à une diffusion massive de la voiture particulière. L'automobile apparaît, en effet, comme un mode préférentiel pour se déplacer dans le milieu urbain et s'en dégager ; signe extérieur d'un certain niveau de vie, correspondant aux aspirations de liberté individuelle, elle est bien adaptée aux systèmes de valeurs de la société actuelle.

total pendant ces quatre années. Il est évident que les pourcentages sont très différents en ce qui concerne le tonnage transporté, passant de 93 % du total sur les parcours inférieurs à 150 km à seulement 2 % sur les trajets supérieurs à 400 km.

. Sur le plan du trafic intérieur, la route s'impose magistralement. De 1965 à 1970, le transport routier\*, croît de 45 %, le rail de 9,9 % seulement. La part de ce dernier régresse de manière constante depuis 1965 dans le trafic d'ensemble des différents modes de transport (graphique 2).

. Le développement du commerce extérieur, qui résulte principalement de la croissance des échanges dans le cadre de la Communauté Economique Européenne (carte 3), avantage presque exclusivement la route. Le taux moyen d'accroissement annuel du transport routier français est de 20 % pour les importations et de 19,3 % pour les exportations de 1965 à 1969 (graphique 4).

. Le parc en service des véhicules porteurs marque une progression d'ensemble assez faible : 16,5 % de 1965 à 1969. Toutefois, le nombre des véhicules appartenant aux transports professionnels\*\* augmente très nettement : 31,6 % (graphique 5).

Si l'augmentation du nombre des véhicules apparaît modeste, la progression de la capacité du parc se révèle, quant à elle, considérable : 41 % pour l'ensemble des véhicules lourds\*\*\* et 50 % pour les véhicules lourds du transport public ; la part relative des camions de 20 tonnes et plus est ainsi passée de 14,3 % à 23,8 %.

|                                          | 1965   | 1969   |
|------------------------------------------|--------|--------|
| Nombre de véhicules de 20 tonnes et plus | 11 927 | 26 826 |
| Capacité en millions de tonnes           | 270,1  | 607,6  |

## C - Le transport de voyageurs

### *La voiture particulière*

Les déplacements des Français en automobile augmentent environ de 13 % chaque année : progression qui est liée à celle des revenus, à l'accession, à la motorisation des nouveaux ménages et à une plus large utilisation de la voiture particulière comme outil de travail. La croissance du trafic paraît devoir se maintenir à un niveau élevé, tant que l'ensemble des ménages ne sera pas équipé complètement ; mais une certaine saturation semble marquer l'horizon 1985.

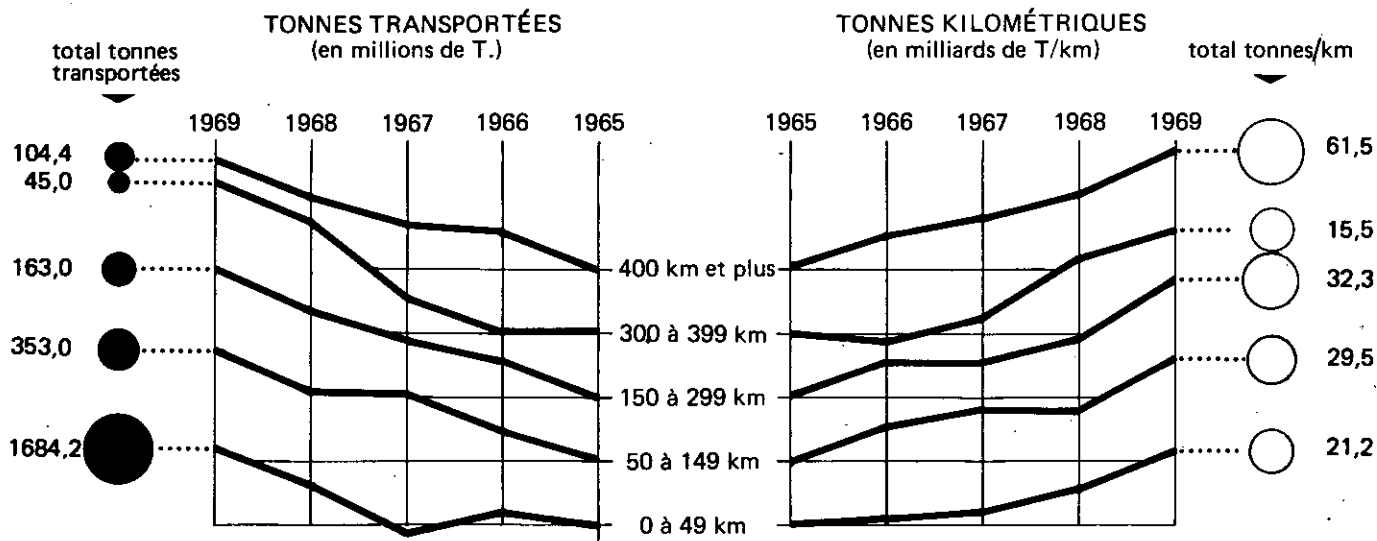
\* Les tonnages des différents produits transportés sont présentés dans l'annexe II, pp 101 et 102

\*\* Le transport professionnel, souvent désigné sous le vocable transport public, comprend le transport pour compte d'autrui et location. Le transport privé comprend le transport pour compte propre.

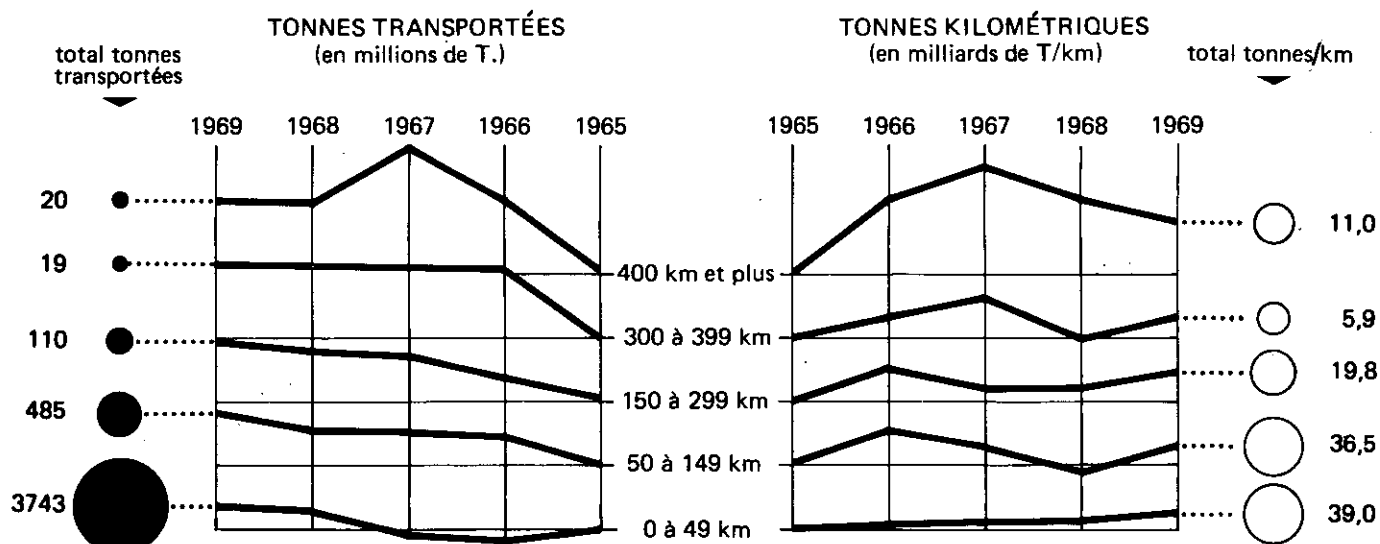
\*\*\* Tout véhicule de 6 tonnes et plus est considéré comme véhicule lourd. Classification du Ministère de l'Équipement.

# EVOLUTION DU TRAFIC ROUTIER DE MARCHANDISES (réparti selon les catégories de distance) 1965-1969

## TRANSPORTS POUR COMPTE D'AUTRUI ET LOCATION



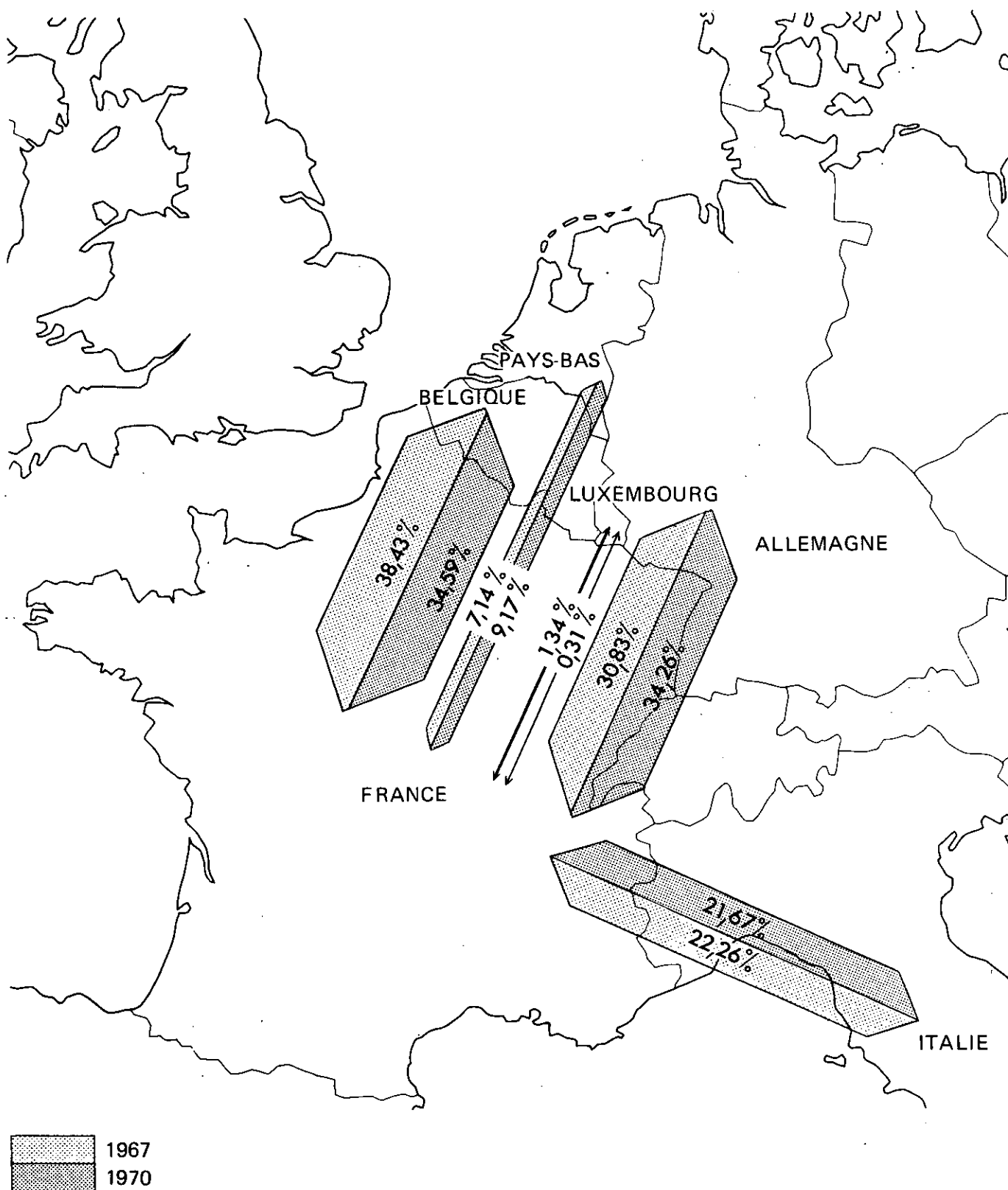
## TRANSPORTS PRIVÉS



N.B. : il s'agit de courbes logarithmiques (indice : base 100)

Source : S.A.E.I.

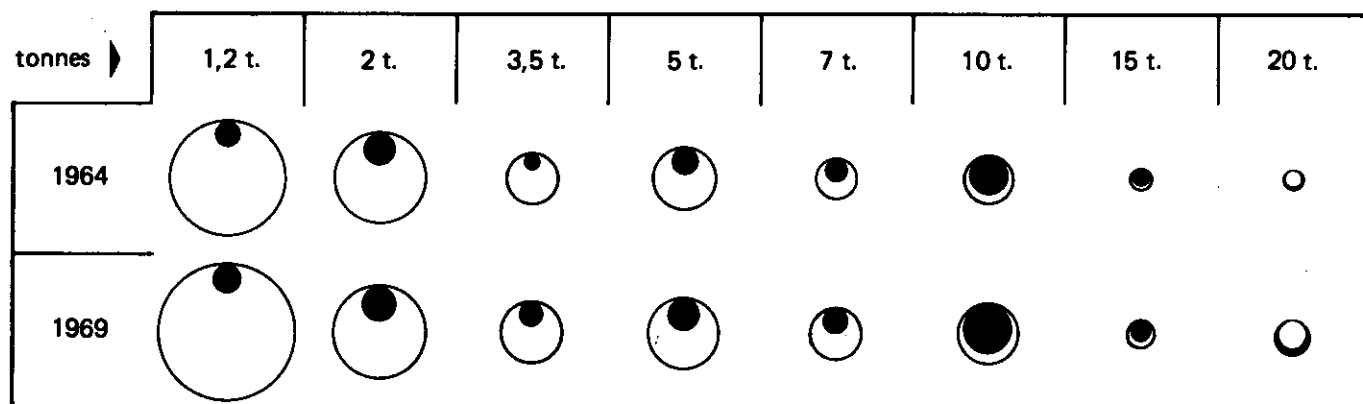
**EVOLUTION DU TRAFIC DES TRANSPORTEURS ROUTIERS FRANÇAIS  
AVEC LES PAYS DE LA C.E.E.  
1967 - 1970**



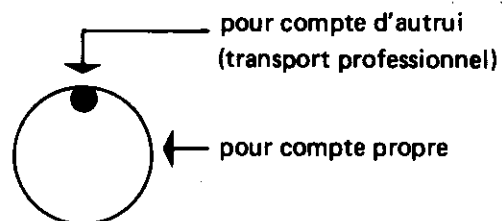
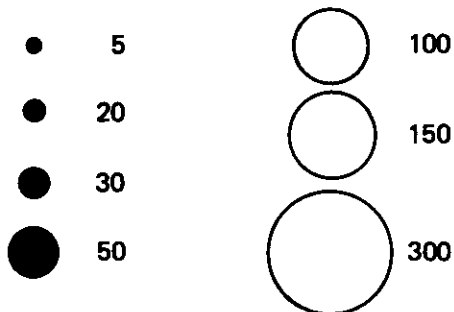
N.B.: Répartition par pays, en pourcentage.  
 ( Trafic total : transport pour compte d'autrui - trafic frontalier exclu )

Source : S.A.E.I.  
 Direction des transports terrestres.

# EVOLUTION DU PARC DES VEHICULES TRANSPORTEURS 1964 - 1969



nombre de véhicules en milliers



Source : Annuaire statistique M.E.L.

## **2 - CONFIGURATION DU RÉSEAU ROUTIER**

### **A - Topographie actuelle**

L'un des plus denses du monde, près d'un million de kilomètres, le réseau routier français (carte 7) se caractérise par la longueur de ses routes nationales (82 028 km) dont les axes principaux se répartissent en étoile autour de Paris. Elles forment une véritable toile d'araignée que les routes départementales et communales tissent en un maillage serré et capillaire.

Les routes nationales se répartissent ainsi (cartes 8 et 9) :

- grands itinéraires internationaux            5 343 km,
- grands itinéraires nationaux                4 942 km,
- grands itinéraires à grande circulation    35 535 km.

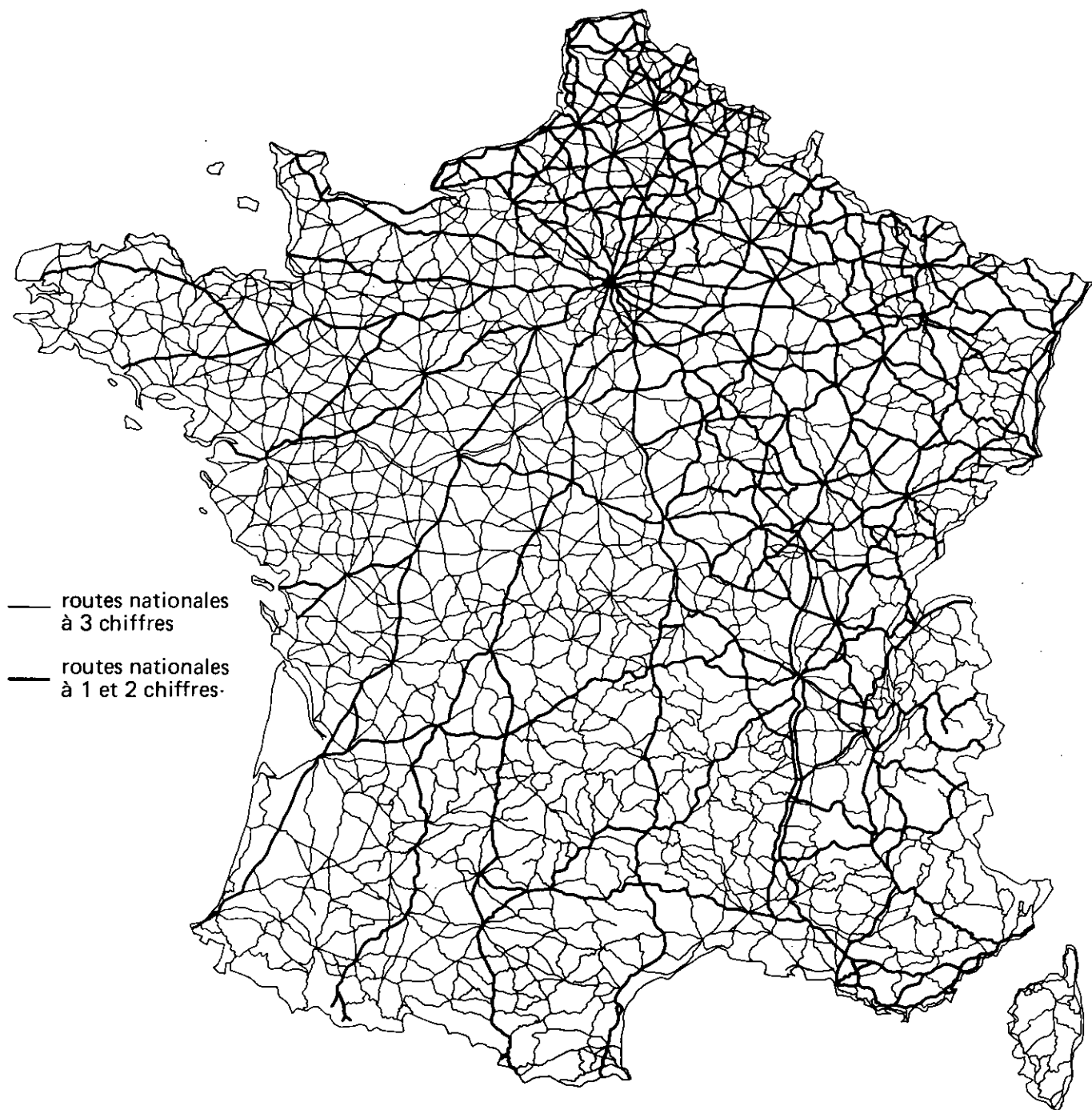
Avec ses 1 500 kilomètres de voies autoroutières, la France se place, en 1970, au huitième rang des pays européens, avant la Grande-Bretagne.

La densité du réseau s'exprime tout particulièrement aux niveaux départemental, (286 000 km), communal (419 197 km), rural (619 191 km). Cette configuration particulière du réseau routier résulte des empreintes successives d'un passé lointain.

### **B - Les apports du passé**

Si les caractéristiques techniques de la route ainsi que les conditions de circulation se sont considérablement transformées au cours des siècles, sa configuration géographique a peu changé depuis Napoléon, Colbert, voire Louis XI. L'époque contemporaine a hérité d'un important réseau routier développé et modelé par les différentes fonctions

# LE RESEAU DES ROUTES NATIONALES



qui lui ont été assignées au cours de l'histoire. La route a répondu à bien des objectifs, qu'ils soient d'ordre économique, militaire, religieux ou politique ; mais, ce fut sous l'impulsion du développement des échanges et des nécessités du commerce que, progressivement, des itinéraires privilégiés s'imposèrent et que des routes tracèrent les grands traits du réseau actuel.

### *Sous l'Ancien Régime*

Les Romains avaient été les premiers à doter l'Europe d'un ensemble de routes indispensables pour assurer le maintien de l'Empire et la domination de Rome sur des régions toujours plus étendues.

Plus tard, la monarchie réunifiant le pays, l'action d'un pouvoir central eut pour effet de structurer les routes en un réseau cohérent. Louis XI traça les premiers axes du réseau routier actuel. Toutes les routes financées par le Trésor royal concouraient vers la capitale ; une administration centrale était chargée d'entretenir et de développer la voirie qui trouvera ensuite toute sa cohésion grâce à Colbert.

### *De la Révolution à la période contemporaine*

Après la révolution de 1789, la République naissante transforme radicalement le mode de financement du réseau et l'organisation administrative, supprimant notamment la corvée et les péages ; les départements sont désormais responsables de l'entretien des routes. La voirie appartient à la Nation, donc bien public inaliénable, et chaque habitation a le droit d'être desservie. Cette politique systématique de désenclavement aboutit ainsi à un maillage serré et capillaire qui reste l'un des traits caractéristiques du réseau actuel.

Napoléon réglemente par un décret, encore en vigueur actuellement, les voies impériales et les répartit en deux catégories :

- les grandes routes financées par le Trésor (32 000 km),
- les routes départementales (20 000 km).

L'action de Louis-Philippe, qui pratique une politique énergique en matière de transport, est déterminante ; le réseau connaît à cette époque un point d'achèvement encore jamais atteint.

A partir de 1900, le moteur à explosion implique la révision des techniques de construction des routes et confère à celles-ci une nouvelle place parmi les différents modes de communication et d'échange.

### **3 - INADAPTATION DU RÉSEAU**

#### **A - Répartition de la circulation routière**

Le trafic routier se concentre sur quelques grands axes préférentiels, comme en témoigne la carte 10 présentant la circulation routière en 1968. Cette carte révèle l'importance des flux de trafic convergeant vers Paris ; elle fait également ressortir l'intensité des communications routières du bassin rhodanien et de la façade méditerranéenne ; elle met en évidence la densité du trafic existant entre le littoral atlantique et le littoral méditerranéen. L'urgence de liaisons interrégionales de capacité suffisante apparaît ainsi très nettement.

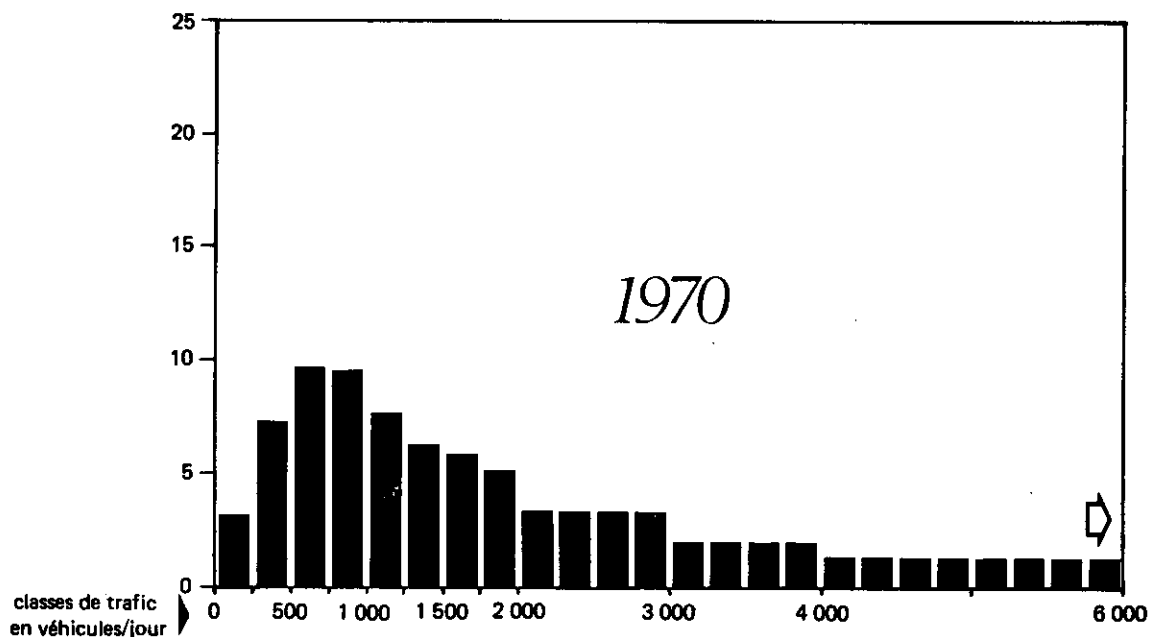
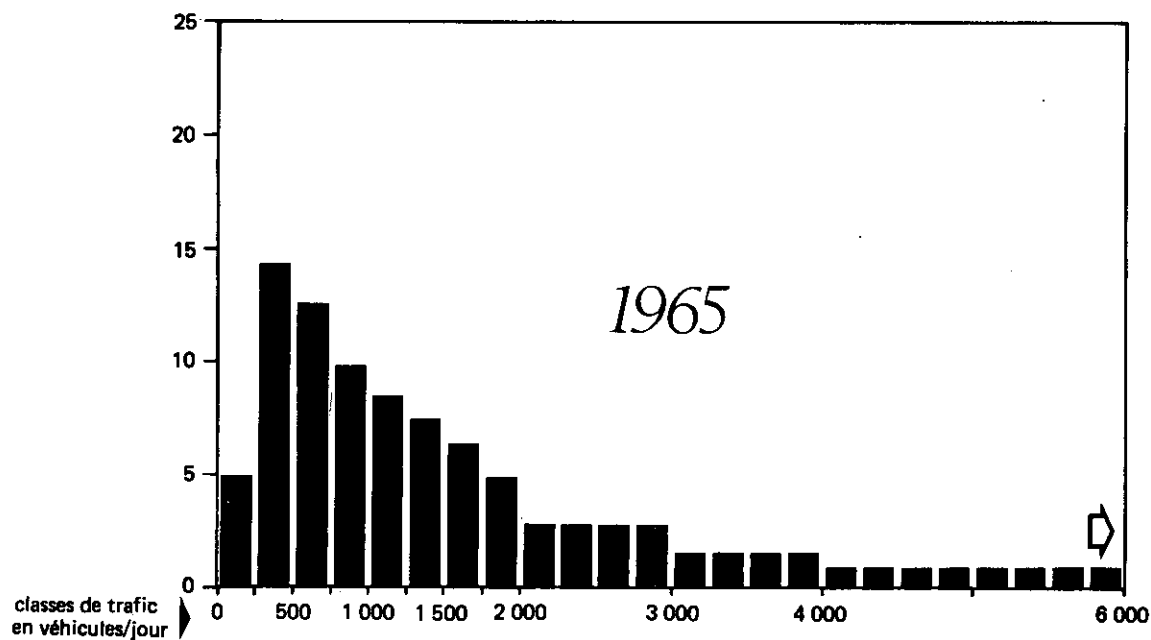
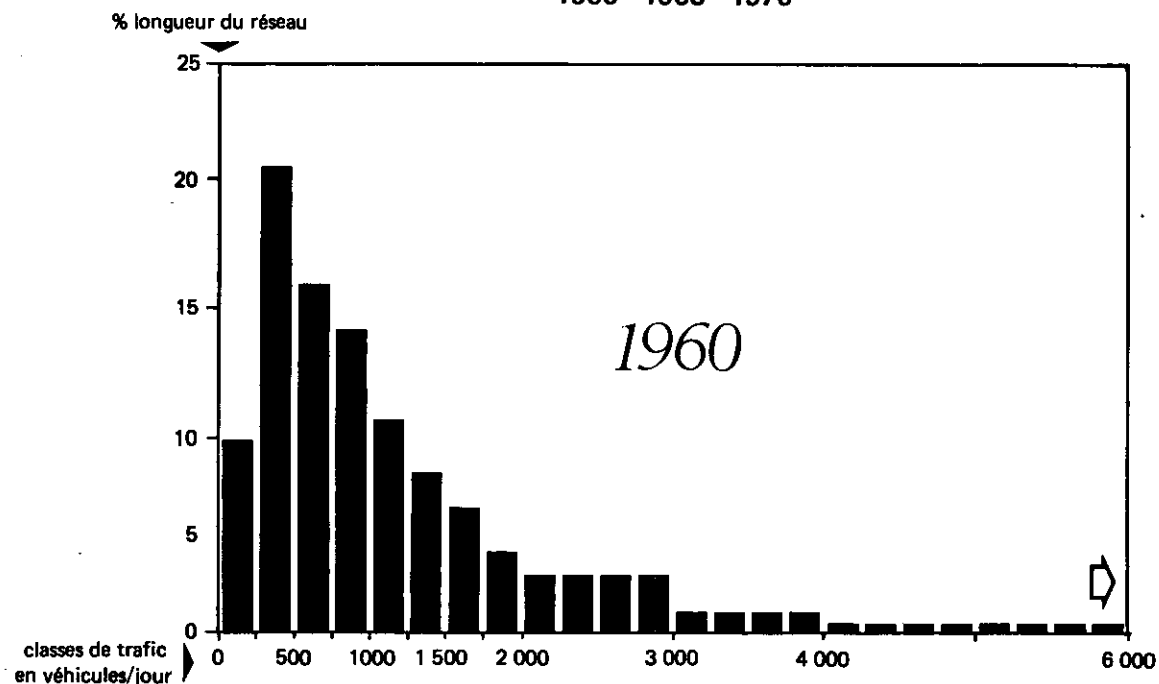
Le graphique 11 indique les pourcentages du réseau des routes nationales, concernés par les différents niveaux de trafic.

En 1960, 20 % seulement des routes nationales supportaient un trafic de 2 000 véhicules / jour ; 35 % en 1965 ; en 1970, plus de 45 % des routes assurent un tel trafic.

La circulation routière a particulièrement progressé de 1955 à 1968 dans les aires métropolitaines de Marseille et de Nantes, et dans certaines zones touristiques : Pays basque, Corse, Nord de la Bretagne, Languedoc-Roussillon, Haute-Savoie (carte 12).

Les encombrements résultent principalement de l'absence de voies fonctionnelles correspondant aux différents types de trafic : voie expresse, voie de desserte pour le trafic régional et local, voie périphérique contournant les agglomérations.

**POURCENTAGE DE LA LONGUEUR DU RESEAU SUPPORTANT  
UN TRAFIC D'UN NIVEAU DONNE  
1960 - 1965 - 1970**



Graphique 11

## **B - Dégradation du réseau**

La rénovation du réseau s'avère d'autant plus nécessaire que sa dégradation a été extrêmement rapide lors de la dernière décennie.

### *Vétusté du réseau*

Quelques chiffres révèlent la vétusté de ces routes peu adaptées au trafic actuel.

#### **- Réseau des routes nationales**

- . 33 % des routes nationales sont dans un état médiocre.  
17 % sont très dégradées.
- . 20 500 km, soit 25 % des voies, ont une largeur inférieure à 5,75 m ;  
33 500 km ont une largeur comprise entre 5,75 et 6,5 m ;  
23 100 km entre 6,5 et 8,5 m ;  
5 000 km ont une largeur supérieure à 8,5 m.

#### **- Réseau des routes départementales**

- . 31 % des voies départementales sont dans un état médiocre,  
9 % sont en mauvais état.
- . 217 700 km de routes ont deux voies ;  
977 km, trois voies ;  
153 km, quatre voies.

Il faut remarquer que les statistiques du pourcentage de longueurs des routes nationales et chemins départementaux dans un état bon, médiocre ou mauvais, sont très subjectives et donc sujettes à caution.

### *Détérioration des chaussées*

Les chaussées supportent des charges de trafic, en particulier de poids lourds, de plus en plus importantes. La situation du réseau apparaît d'autant plus dramatique que la barrière de dégel pour un hiver moyen concerne la moitié des routes de France. L'entretien et le renforcement des chaussées constituent, de ce fait, des préoccupations majeures de la Direction des Routes. Eu égard les moyens disponibles, 1 300 millions de francs environ en 1969, celle-ci est contrainte de concentrer les crédits sur des itinéraires considérés comme prioritaires et de refaire seulement 900 à 1 000 km de routes par an, alors que 15 000 km extrêmement dégradés nécessiteraient une remise en état complète.

L'infrastructure routière est, par exemple, très liée aux besoins des industries de transformations qui l'utilisent pour la distribution de leur production ; par ailleurs, la route paraît la mieux adaptée pour assurer le transport de nouvelles sources d'énergie, notamment le pétrole, le fuel, etc... Elle facilite l'acheminement rapide des produits de l'agriculture, disséminés sur l'ensemble du territoire, vers les grandes agglomérations urbaines et les pays du Marché commun ; on conçoit de ce point de vue toute l'importance d'une desserte autoroutière de la Bretagne.

Elle donne accès aux régions touristiques qu'elle rend plus attractives ; de ce fait, l'avenir des régions alpines, par exemple, semble dépendre de la qualité de leur réseau routier.

"La route, facteur de développement", cette notion motivait, à elle seule, l'élaboration d'une politique routière qui ne se contente pas d'accompagner la croissance, mais qui l'anticipe et la facilite.

## **II. HISTOIRE D'UN SCHEMA DIRECTEUR**

## **1 - LE PLAN DIRECTEUR ROUTIER DE 1960**

**Le Plan directeur de 1960 est le point d'aboutissement de la critique portée à l'égard de la politique trop pragmatique suivie jusqu'alors.**

### **A - Une politique pragmatique**

Au lendemain de la seconde guerre mondiale, il s'agissait de reconstruire en première urgence, les 300 000 logements détruits et de reconstituer les infrastructures les plus durement atteintes : le rail et la voie d'eau. En ce qui concerne les routes, la tâche primordiale dans un premier temps portait sur le rétablissement de 3 000 ponts détruits. L'effort de rénovation du réseau routier ne pouvait de ce fait revêtir une très grande ampleur. Au demeurant, le pays restait engagé dans des conflits outre-mer qui absorbaient une part importante des dépenses budgétaires, et la construction de nouvelles routes n'apparaissait pas comme une priorité. Les crédits routiers sont donc consacrés à des travaux d'entretien qui s'avèrent extrêmement lourds, en raison de l'état et de la dimension du réseau national.

Un Fonds spécial d'investissement routier, destiné à relancer l'effort d'équipement, est créé en 1950. Les actions envisagées concernent presque essentiellement

- l'aménagement des grands itinéraires,
- le dégagement des grands centres.

Ce premier plan quinquennal ne fait que reprendre les projets d'avant-guerre, mais il les envisage sur une plus vaste échelle ; toutefois, les autoroutes prévues le sont uniquement pour des raisons de dégagement et non de liaison.

Malgré ce programme, la politique routière se résume à des adaptations opérationnelles qui provoquent une dispersion des crédits ; l'hétérogénéité des itinéraires se trouve ainsi renforcée et devient, à son tour, une nouvelle source de dispersion. Cette adaptation

Le Plan directeur prévoit la construction de 3 558 km d'autoroutes (en 1960, 755 km sont déjà construits ou en voie d'achèvement. Cf. carte 13) répartis selon un ordre d'urgence :

- première urgence : 1 933 km
- deuxième urgence : 585 km
- troisième urgence : 1 040 km

Les opérations de première urgence doivent être réalisées avant 1975, celles de deuxième urgence, qui dépendent du degré d'avancement des premiers travaux, sont prévues après 1975.

Par ailleurs, 15 000 km de routes nationales doivent bénéficier d'un aménagement :

- 6 500 km de liaisons de premier ordre, pour lesquelles on envisage en 1975 un trafic de 7 500 véhicules par jour, deviendront des routes à 3 ou 4 voies homogènes sur toute leur longueur ;
- 9 000 km de routes de deuxième ordre, qui supportent un trafic de 1 200 véhicules par jour en 1955, feront l'objet d'opérations visant à adapter le calibrage au débit existant et à supprimer les "goulots" ou les obstacles.

Le financement du Plan directeur s'étend sur 15 ans. Chaque année, les investissements s'élèvent, en moyenne, à 300 millions de francs pour les autoroutes et d'une somme équivalente pour les routes nationales.

Ce Plan, susceptible, certes, de rectifications, détermine d'une manière précise et détaillée les caractéristiques techniques des routes en fonction des besoins, ainsi que l'évaluation des investissements à effectuer et des échéances de financement à respecter.

Cependant, les études présidant à son élaboration avaient pris trop exclusivement en compte l'évolution prévisible du trafic. La considération de ce seul critère contribuait à maintenir la structure radio-concentrique du réseau routier, héritée du passé, alors qu'il devenait de plus en plus nécessaire d'établir des liaisons directes entre les différentes zones d'activités.

Dès 1963, ce défaut majeur est souligné par la D.A.T.A.R. qui, conformément à sa mission, se préoccupe de réorienter l'action de l'Etat pour un développement équilibré des différentes régions.

## **2 - UN PROJET DE RELATIONS ROUTIERES RAPIDES**

(Le graphe Aubert)

### **A - Critique du Plan directeur de 1960**

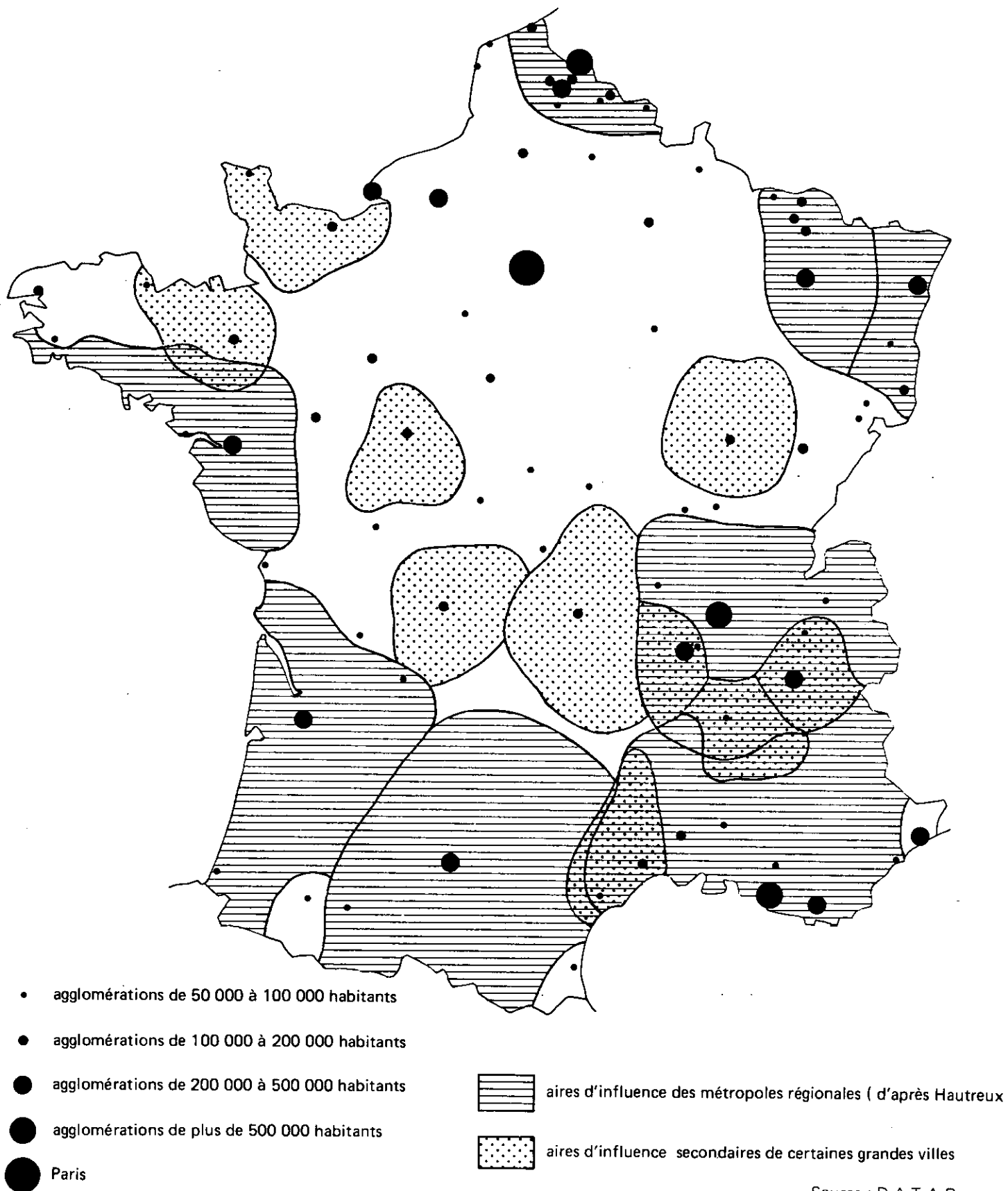
L'aspect positif du Plan directeur de 1960 réside dans l'introduction du long terme en matière de politique routière. Toutefois, il restait trop limité aux seules perspectives de croissance de trafic ; il devenait chaque jour plus nécessaire d'élargir le champ des considérations et de "situer" la route dans une perspective globale de développement économique et d'aménagement du territoire. C'est dans cette dernière optique que M. Albert Aubert, chargé de mission à la D.A.T.A.R. entreprend la critique du Plan directeur. Par son graphe des relations routières, il adopte délibérément un point de vue théorique et analytique qui consiste à rechercher des critères précis en accord avec les considérations de l'aménagement du territoire.

Le rôle, le pouvoir d'attraction des villes, étudiés et dégagés par MM. Hautreux, Lecourt et Rochefort, sont ainsi pris en compte. Certaines villes se définissent en effet plus par leur rôle que par leur masse, pour développer leur rayonnement, il convient donc de les doter de liaisons routières rapides.

Un classement hiérarchique des villes en cinq catégories est ainsi établi, découpé dans la hiérarchie à 19 degrés de l'étude Hautreux (carte 14) :

- 1) Paris et trois métropoles régionales : Lyon, Marseille, Lille ;
- 2) les grandes villes à vocation de métropole régionale : Bordeaux, Strasbourg, Toulouse, Nantes et Nancy ;
- 3) dix villes ayant un pouvoir attractif secondaire important (par exemple, Grenoble, Montpellier) ;
- 4) quinze villes ayant un pouvoir attractif secondaire encore appréciable ;
- 5) les villes à rayonnement faible et purement local du classement Hautreux et les agglomérations de plus de 50 000 habitants non visées par ce classement : soit en tout quarante-quatre villes.

# RESEAU DES AGGLOMERATIONS URBAINES DE PLUS DE 50 000 HABITANTS

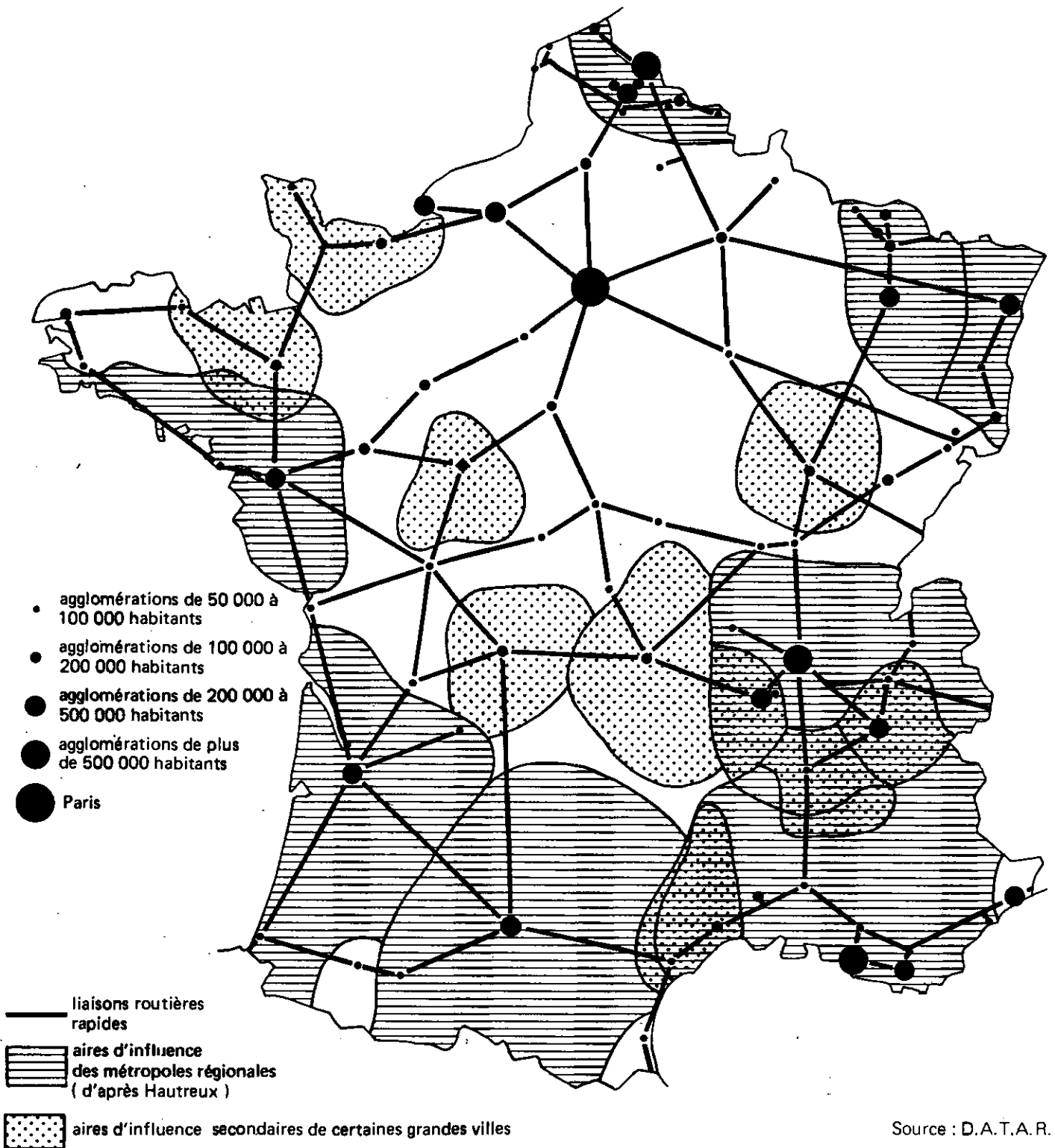


Source : D.A.T.A.R

# RESEAU DE LIAISONS ROUTIERES RAPIDES

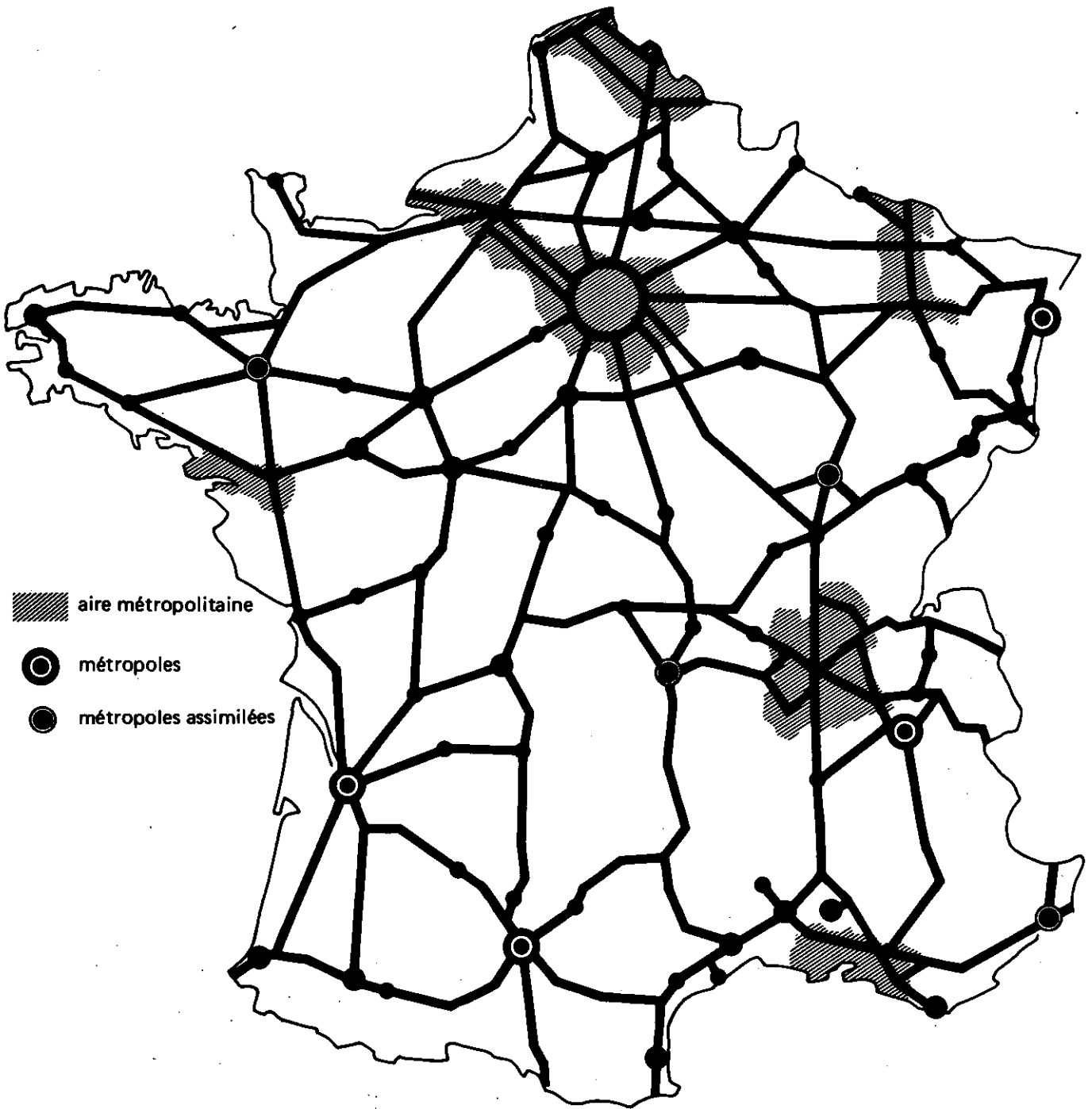
(Graphe Aubert)

1963



Source : D.A.T.A.R.

PLAN DIRECTEUR ROUTIER  
1967



### **3 - UN PROJET D'AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU ROUTIER (1967)**

En dépit des critiques formulées à son égard, le Plan directeur de 1960 fait l'objet d'une application partielle ; il constitue, en effet, le cadre de référence le plus élaboré et le plus complet, indispensable à la poursuite des travaux en cours et au contrôle de leurs prolongements.

Cependant, les réflexions se poursuivent au sein du Ministère de l'Équipement et à la D.A.T.A.R., pour tenter à la fois de répondre aux besoins nés de l'évolution de la circulation et pour infléchir la répartition du trafic grâce à une politique d'aménagement du territoire. Le graphe Aubert a synthétisé les premières critiques et permis de dégager des critères simples pour définir les liaisons interrégionales rapides.

Désormais, les liaisons directes entre les grandes agglomérations et les villes de plus de 40 000 habitants de leur zone d'influence seront retenues dans les différents projets de schéma directeur. Mais il convient d'aller plus loin en intégrant les nouvelles données relatives au trafic, et en programmant géographiquement les aménagements routiers.

#### **A - Les nouvelles données : trafic induit, effets indirects**

Avec la mise en service de nouvelles voies autoroutières et l'aménagement de parcours homogènes entre deux grandes agglomérations, la connaissance de l'évolution de la circulation routière s'affine ; les études de trafic permettent de mieux cerner les phénomènes de concentration sur les axes principaux au détriment des liaisons secondaires.

Ainsi, une autoroute parallèle à une voie très encombrée détourne à son profit environ 60 % du trafic global. Les conditions de conduite offertes entraînent en effet des gains de temps de parcours, de sécurité et de confort (en particulier une réduction de la fatigue nerveuse). Cette amélioration des conditions diminue en moyenne de 35 % le coût du parcours moyen des usagers particuliers et de 25 % celui des poids lourds.

retenues et les méthodes d'analyse et de calcul adoptées, s'imposait à long terme un réseau primaire de rase campagne, constitué d'autoroutes et de routes à quatre voies, dont la longueur se situait entre 12 000 et 15 000 km.

La carte 22 présente, en annexe, les autoroutes prévues et pour la majorité d'entre elles, l'année de leur mise en service.

Toutes ces études prospectives qui font appel à des méthodes d'analyse élaborées, intégrant des modèles mathématiques, ne prennent en considération que des données relativement simples. Elles supposent, en particulier, l'état stable des tendances générales et ne peuvent appréhender les effets d'une politique volontaire d'aménagement du territoire. Les résultats de ces analyses apparaissent donc contestables, car il s'agit non seulement de prévoir les axes de communication qui supporteront la part la plus importante du trafic, mais également de déterminer, grâce à une politique de concertation, les liaisons interrégionales à privilégier en fonction d'autres critères.

## **B - Programmation géographique des investissements (1967)**

La programmation géographique des investissements implique que l'on dispose d'un plan à long terme qui traduise les orientations de la politique routière. Sa préparation réunit des représentants

- . de la Direction des Routes et de la Circulation Routière,
- . du Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes,
- . de la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale (D.A.T.A.R.)
- . du Commissariat Général du Plan.

En outre, sont consultés les représentants de la Direction de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme (DAFU).

Le projet, construit dans un premier temps à l'échelon central, comportait évidemment de nombreux points d'incertitudes et bien des variantes possibles. D'où la nécessité d'opérer une large consultation à l'échelon régional et de tenir compte des avis :

- . des OREAM\*, afin d'assurer une cohérence avec les prévisions d'aménagement urbain des aires métropolitaines,
- . des inspecteurs généraux,
- . des différents chefs de service régionaux.

\* Organisation d'étude d'aménagement d'aires métropolitaines.

Enfin, la création de certaines liaisons ne se justifient qu'après 1985 ; c'est le cas, en particulier, des axes de desserte de villes nouvelles prévues à un horizon éloigné par les OREAM.

La D.A.T.A.R. estime cependant que ce Plan ne répond pas de manière satisfaisante à ses objectifs ; il comporte un trop grand nombre de liaisons et ne se dégage pas suffisamment du Plan directeur de 1960.

L'Aménagement du Territoire souhaite, en effet, définir des liaisons routières à partir des critères stricts de relations entre les agglomérations urbaines :

- liaisons entre Paris et les métropoles d'équilibre et entre les métropoles elles-mêmes,
- liaisons des quatre villes assimilées à une métropole d'équilibre, avec Paris et la métropole la plus proche,
- liaisons internationales importantes,
- liaisons entre chaque métropole et les villes ou les centres d'activités importants de leur zone d'influence, c'est-à-dire les liaisons qui jouent un rôle essentiel sur le plan régional.

Toutes les liaisons du Plan desservent en outre les autres villes ou concentrations importantes de population dans la mesure où elles n'allongent pas le parcours de plus de 10 %. Ce dernier critère apparaît sommaire et critiquable à bien des points de vue ; il serait, en effet, préférable de substituer à la notion de longueur de parcours, celle de temps de parcours, mais celle-ci dépend de la vitesse permise par la route, du nombre d'agglomérations traversées et du trafic. On serait ainsi obligé de définir les caractéristiques techniques des routes et reconduit à une analyse de trafic.

Aussi la définition d'un critère simple présente-t-elle un indéniable intérêt ; elle détermine par ailleurs un schéma plus lisible qui dégage plus nettement les lignes de force de la politique d'aménagement du territoire.

Dans sa critique constructive du projet de 1967, le groupe de prospective géographique du SESAME\* introduit de nouveaux éléments qui élargissent et enrichissent les données de base du schéma directeur.

\* Système d'études du schéma d'aménagement de la France

## **4 - UN RÉSEAU PRIORITAIRE DE HAUTE QUALITÉ**

**En 1969, le groupe de prospective géographique présente à la D.A.T.A.R. un contre-projet. Ce document éclaire sous un angle nouveau les problèmes que pose la réalisation d'un réseau prioritaire de haute qualité\*.**

Bien que leurs travaux soient restés sur un plan assez théorique et aient peu contribué à l'élaboration du document final, nous pensons intéressant d'exposer ici la démarche de ce groupe.

**Le tracé du réseau proposé résulte d'une confrontation entre la localisation des activités suscitant des trafics routiers importants et les contraintes géographiques rencontrées sur les parcours.**

Le schéma porte exclusivement sur le réseau des autoroutes et des routes à quatre voies, qui risque de s'imposer à long terme, selon l'analyse spécifique menée par le groupe de prospective géographique.

### **A - Élaboration du schéma**

Une première étape conduit à sélectionner et à repérer dans l'espace les activités économiques qui engendrent une forte circulation routière.

Au cours d'une seconde étape sont définies les critères cartographiés qui permettent de déterminer les liaisons interrégionales les plus importantes.

\* Les commentaires qui suivent s'inspirent très largement du rapport présenté par le groupe de prospective géographique à la DATAR.

La médiocrité des renseignements concernant les flux induits par les branches agricoles et industrielles s'ajoutent au peu d'intérêt de la cartographie qui y correspond. La grande dispersion des localisations dans l'espace français n'est en effet guère discriminante. Toutes ces raisons conduisent à ne pas présenter une carte des activités industrielles et agricoles.

Le rôle de ces branches réapparaît d'une autre manière dans l'analyse grâce à une étude des motivations des entreprises quant au choix de tel ou tel mode de transport. Cette étude confirme l'existence de deux grandes catégories de transports :

- Les transports de produits dont le rapport prix/poids est faible — essentiellement matières premières et sources d'énergie ; l'importance du coût du transport dans le prix de la marchandise rendue et le caractère pondéreux du produit écartent en presque totalité le recours à la route.
- Les transports de produits élaborés où le rapport prix/poids est plus important : c'est le rôle des désirs du client qui s'avère alors essentiel.

#### B/Localisation des principales agglomérations urbaines

Or, le transport des produits finis ou semi-finis vers les centres de consommation ou de dernière transformation pose principalement un problème de pénétration en zone urbaine. La part non décisive du coût du transport pour ces produits, les exigences de sécurité et de rapidité de livraison, la "captivité" grandissante des esprits à l'égard de la route, tous ces éléments font que les branches industrielles implantées dans les zones urbaines ou travaillant directement pour elles suscitent d'importants trafics de pénétration. Les flux de caractère régional (moins de 150 km) représentent l'essentiel du trafic, mais les sondages effectués à partir de l'échantillon "étude" pilote Paris/Le Havre (qui, sans pouvoir prétendre donner une image de la situation moyenne de la France, constitue une étude très approfondie et très exhaustive sur cette question) montrent que le trafic routier interrégional est loin d'être négligeable pour certaines branches.

Il convient donc d'apporter une attention particulière à la localisation des principales agglomérations urbaines. Elles constituent un très bon indicateur de repérage, tant en 1969 que dans une perspective tendancielle, des demandeurs d'infrastructures routières : particuliers, possesseurs de voiture, industries de transformation. Par ailleurs, l'élaboration d'un réseau routier de grande qualité liant entre elles métropoles et capitales régionales, représente un des éléments importants d'une politique de décentralisation et d'animation des régions.

Le groupe de prospective géographique cherche ensuite à préciser les principaux caractères de ces éléments et leurs implications spatiales les plus fortes.

#### *Choix des critères cartographiés et synthèse*

Au cours de cette deuxième phase de l'étude, il s'agit de déterminer les critères cartographiés qui traduisent dans l'espace les éléments mis à jour par l'analyse. Chacun des cinq critères retenus donne lieu à une carte dont la superposition fait apparaître le réseau de route recherché (cartes 17).

#### A/Les grandes agglomérations urbaines :

Les populations des agglomérations (I.N.S.E.E., 1968), critère quantitatif, sont associés à un critère qualitatif, les niveaux de commandement urbain tels qu'ils ressortent de l'analyse sur l'armature urbaine de MM. Hautreux et Rochefort. L'aspect complémentaire "importance générale de la ville", dégagé par une étude de l'OTAM\*, est utilisé pour tenir compte de certaines grandes villes industrielles et des grands ports, mais n'a pas fait l'objet d'une représentation cartographique.

#### B/Les reliefs difficilement pénétrables :

Résultant d'une confrontation entre les flux de transport et les obstacles de relief, le réseau doit tout d'abord tenir compte des composantes de ce relief. Trois éléments ont ainsi été retenus : les zones élevées compactes, les lignes de barrière, les reliefs moyens mais très contrastés.

Deux critères fondamentaux sont combinés : la brutalité de certaines lignes de dénivellation et le caractère compact de zones mal pénétrées par de grandes vallées.

#### C/Les grandes zones touristiques :

L'absence d'indicateur ne permet pas de représenter synthétiquement à travers une répartition localisée de la demande, l'offre des équipements touristiques. L'image 1964, un peu vieillie, est actualisée et dynamisée grâce à une représentation cartographiée de la politique d'animation touristique de l'Etat.

#### D/L'amorce d'un réseau de grande qualité :

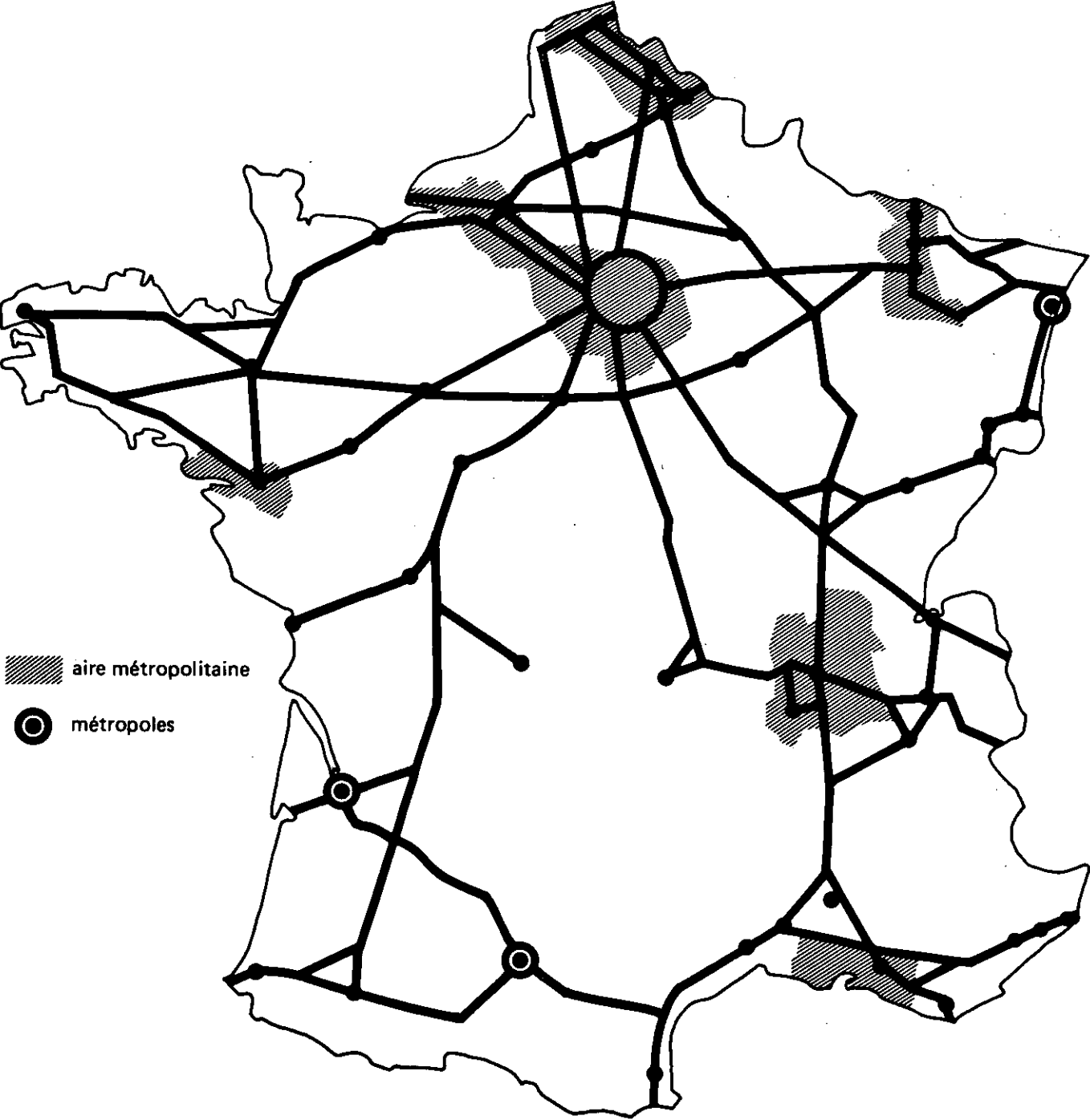
Un schéma à l'horizon 1985 tient nécessairement compte des "coups partis" que sont les autoroutes programmées en France à l'horizon 1975 et certaines liaisons à 4 voies; s'ajoute à ces tracés celui des autoroutes européennes construites ou en travaux en 1969. Ce critère d'une certaine valeur prospective est appauvri par l'absence de renseignements équivalents sur les autres modes de transports.

#### E/Les plus fortes pressions de la demande :

Les trafics ponctuels connus, les plus récents (1965), sont combinés avec les évolutions les plus fortes enregistrées entre 1960 et 1965 (cartes E<sub>1</sub>, E<sub>2</sub>). Les comptages concernant les flux origine/destination présenteraient un très grand intérêt, mais ceux effectués par le S.A.E.I. sont peu utilisables ; leur interprétation réclame une grande prudence car ils concernent essentiellement des liaisons à courte distance entre métropoles régionales et satellites.

\* Les composantes de la fonction urbaine (Collection Travaux et Recherches de Prospective, n° 3 - La Documentation Française)

SCHEMA ROUTIER B  
1969



## **5 - LE SCHÉMA DIRECTEUR DES GRANDES LIAISONS ROUTIERES**

Par son approbation du schéma directeur du réseau routier national de rase campagne le 28 Octobre 1971, le Gouvernement a marqué une des étapes les plus importantes dans la définition d'une politique routière. Elaboré par le Ministère de l'Equipeement et du Logement et la D.A.T.A.R., ce projet global d'infrastructures routières constitue un cadre de référence essentiel pour l'action à entreprendre (carte 19).

Cette décision gouvernementale apparaît d'autant plus importante que le schéma des routes représente le point d'aboutissement non seulement des recherches entreprises pour adapter le réseau national, mais également des critiques formulées à l'encontre du Plan directeur de 1960, auquel il se substitue. Etabli pour que soit clairement exprimée la politique du Gouvernement, le schéma directeur définit les objectifs à long terme en matière d'infrastructure routière. A cet égard, il répond à une triple nécessité.

### **A - Objet du schéma directeur**

1 ) Pour la préparation du VI<sup>e</sup> Plan, il est nécessaire de disposer d'un cadre général qui révèle les lignes de forces essentielles de l'action à mener ; il est également indispensable d'assurer une bonne orientation des décisions immédiates en fonction d'un projet à long terme. La représentation du réseau routier national sous forme de schéma, permet de traduire graphiquement et de commenter au regard d'un projet d'ensemble cohérent les prévisions explicites ou implicites en matière d'infrastructure routière.

En outre, confronté aux différentes études menées à l'occasion de la préparation du VI<sup>e</sup> Plan, le schéma constitue un élément de réflexion qui conduit à s'interroger sur le rôle économique et social de la route en relation avec des équipements d'une autre nature, (développement d'agglomérations, zones industrielles, ports maritimes ou

fluviaux, tourisme...) Enfin, dans la mesure où il existe déjà des schémas directeurs pour d'autres secteurs d'équipement collectif (voies navigables, télécommunication, transport aérien...), il devient possible d'assurer une meilleure cohérence entre les différents objectifs de la planification à moyen terme.

2 ) Les études effectuées pendant la dernière décennie le montrent de manière évidente, la circulation routière a rapidement progressé et le réseau national marque une profonde inadaptation. Pour résumer cette situation au risque d'une simplification abusive, on peut rappeler que la moitié du trafic national est supportée par 15 000km de routes.

Les exigences du développement des transports routiers et la nécessité d'en contrôler les effets ont conduit les pouvoirs publics à envisager une nouvelle répartition des responsabilités administratives nationales et régionales en matière d'infrastructure routière.

Le schéma ne prend ainsi en compte que les liaisons de rase campagne dont "l'intérêt est d'ordre national" ; ce terme reste cependant assez difficile à définir même s'il recouvre une réalité qui s'impose intuitivement. Selon les termes mêmes de la note de présentation du schéma, il ne s'agit pas de considérer le coût des travaux, ni l'importance des avantages qui en résulteraient pour l'économie nationale, mais de prendre pour critère l'opportunité de confier à l'Etat les décisions d'aménagement routier, lorsque celui-ci paraît seul susceptible d'assurer l'homogénéité des caractéristiques sur les parcours interrégionaux et de garantir un calendrier satisfaisant des travaux. Cette responsabilité des pouvoirs publics centraux est particulièrement nécessaire dans le cas de villes traversées par un axe routier qui relie deux agglomérations importantes, ou quand, à propos d'une liaison, le point de vue des régions peut s'avérer différent.

Il est évident que "l'intérêt national" ainsi défini dépend de l'organisation administrative du pays. D'où la nécessité de répartir les responsabilités administratives en matière d'infrastructure routière, suivant la catégorie de trafic supporté. On peut distinguer des trafics locaux, régionaux, interrégionaux ; les derniers exigent d'être assurés en priorité par les pouvoirs publics centraux, eu égard à leur vocation. Les deux premiers relèvent plus spécifiquement des régions qui doivent donc prendre en charge leurs propres trafics.

3 ) Cependant, il n'appartient pas aux régions d'être entièrement responsables de leur développement ; ce serait nier l'interdépendance économique qui les lie et consacrer les écarts de développement existants ; c'est à l'Aménagement du Territoire d'opérer, par une action concertée, les ajustements nécessaires à la croissance équilibrée des différentes régions.

Et en effet, le schéma directeur routier prend en compte les objectifs de la politique d'aménagement du territoire ; la route en tant qu'élément de l'infrastructure économique participe directement à cette politique. C'est ainsi que, dans le cadre d'une action volontaire, certaines liaisons seront améliorées, en anticipant sur la demande, pour stimuler tel ou tel secteur, telle ou telle région.

Un nombre très limité de liaisons ne relèvent pas de ces critères pour des raisons de maillage, ainsi que celles situées dans le Massif central ; enfin, il est apparu opportun d'introduire certaines liaisons supplémentaires.

Le réseau obtenu a une longueur d'environ 25 000 km dont 15 000 au titre du premier ordre et 9 000 au titre du deuxième ordre.

Aucune indication n'est fournie sur la nature technique des liaisons : route ancienne, aménagée ou non, route neuve ou autoroute. A fortiori, le schéma n'est pas associé à un programme de travaux à venir ni à un engagement de dépenses futures.

Schéma de rase campagne, il n'implique aucune prise de position sur les problèmes urbains ; en particulier, les tracés à l'intérieur des OREAM ne sont donnés que pour marquer la continuité des liaisons.

Dans les premiers mois de 1971, les avis des régions, parvenus à l'échelon central, ont fait l'objet d'une analyse approfondie de la part des deux administrations concernées. Ces avis ne remettent pas en cause les principes du schéma directeur, ni la représentation des liaisons sous forme de traits rectilignes sans indication du tracé et de la nature technique des liaisons. En revanche, ils souhaitent

- l'inscription en premier ordre de plusieurs liaisons figurant en deuxième ordre dans le projet,
- l'adjonction de nombreuses autres liaisons et la suppression de certaines initialement prévues. La satisfaction intégrale de ces demandes augmenterait de plus de 5 500 km la longueur totale des liaisons inscrites au schéma directeur.

### **C - Un réseau prioritaire de routes nationales et de grandes liaisons d'aménagement du territoire**

La prise en considération des avis des régions conduit à apporter des modifications au projet présenté. Le nouveau schéma apparaît différent sur deux points importants : l'adjonction et la suppression de certaines liaisons à la requête des régions (carte 20).

Les demandes de liaisons supplémentaires des régions dont les caractéristiques s'éloignaient par trop des critères adoptés initialement n'ont pu être retenues. Par contre, celles qui, sans répondre parfaitement à ces critères, en étaient très proches, ont été incluses dans le nouveau schéma.

De même ont été prises en compte les substitutions indiquées par les régions.

Le réseau ainsi obtenu augmente de 2 500 km environ, passant de 25 000 à 27 500 km, mais il correspond à une meilleure répartition entre les régions.

La distinction introduite dans le projet initial entre liaisons de premier ordre et de second ordre pouvait suggérer une idée de priorité dans l'exécution des travaux, comme tendaient à le montrer les nombreuses demandes de transfert du 2ème au 1er ordre. L'interprétation donnée par les régions était certes erronées puisque seule l'importance de la liaison avait motivé son inscription au 1er ou au 2ème ordre, l'exécution des travaux étant décidée, quant à elle, en comparant l'état souhaitable et la situation actuelle. L'ambiguïté que révélait cette méprise devait donc être levée, aussi la distinction entre 1er et 2ème ordre fut supprimée.

En revanche, il apparaissait souhaitable de mettre en évidence :

- les trois grandes liaisons interrégionales Nord-Sud,
- les six grandes liaisons Est-Ouest, qui ne traversent pas la région parisienne, et dont la C.N.A.T. avait constaté l'inscription avec satisfaction,
- les liaisons qui, d'une manière générale, jouent un rôle tout particulier quant à l'aménagement du territoire.

Les grandes liaisons routières d'aménagement du territoire, différentes des voies de 1er ordre, relient Paris, les métropoles d'équilibre, les villes assimilées aux métropoles et les grands centres internationaux. Elles assurent, en outre, les relations entre les métropoles et les agglomérations de plus de 100 000 habitants de leur zone d'influence. Enfin, une grande liaison routière d'aménagement du territoire assure le désenclavement de Cherbourg.

Le nouveau projet de schéma directeur soumis au Gouvernement fait ainsi apparaître (carte 19)

- un réseau prioritaire de routes nationales d'une longueur de 27 500 km, sur lequel seront concentrés les efforts,
- un réseau de grandes liaisons d'aménagement du territoire dont le rôle d'entraînement peut justifier les investissements avant que l'importance du trafic n'impose de le faire.

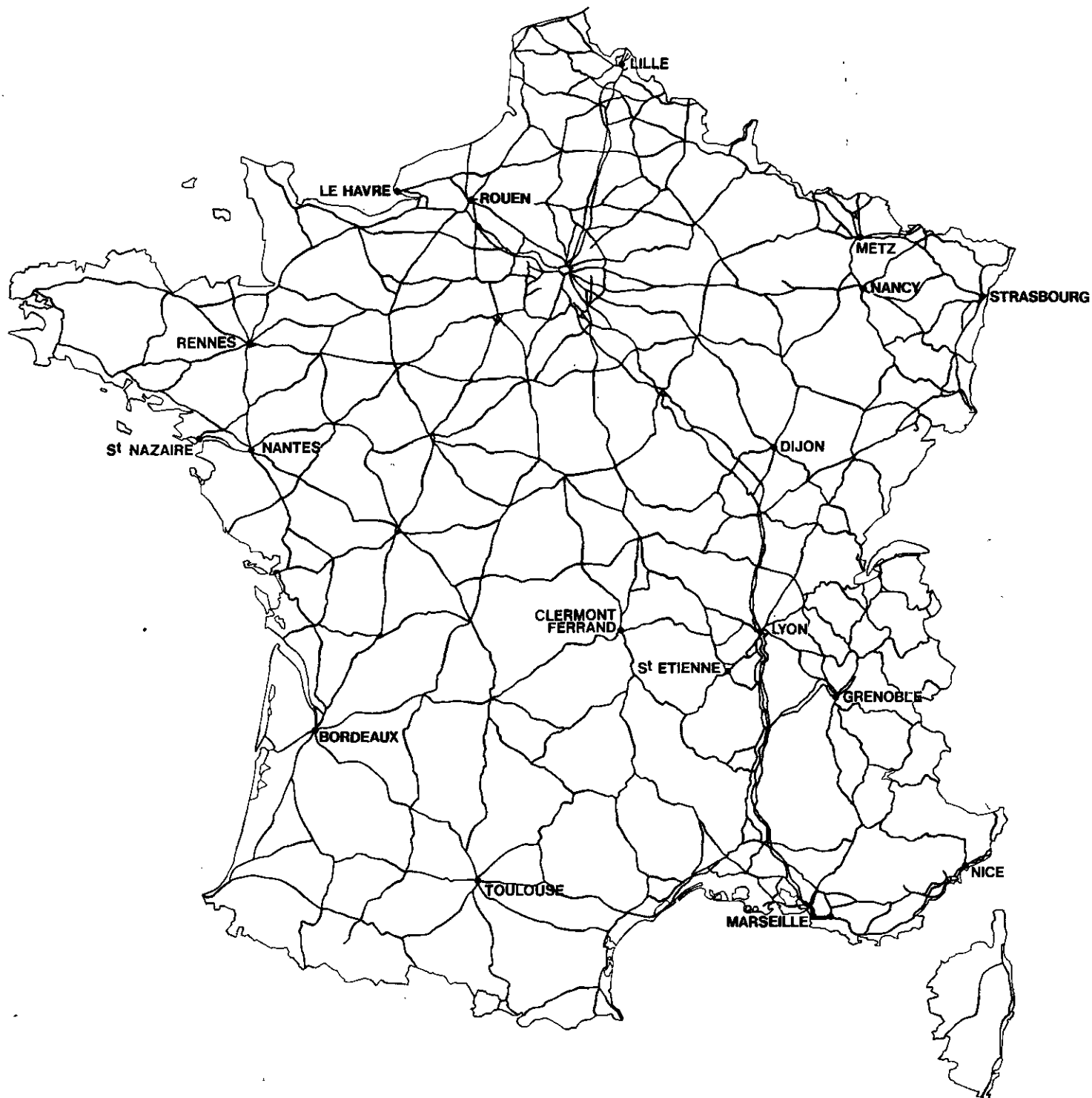
Il aurait été souhaitable de simplifier au maximum le réseau, mais il paraît impossible d'éliminer une seule des liaisons qui y figurent actuellement.

Si l'on compare le schéma directeur et le Plan directeur routier de 1960\*, les différences sont manifestes :

- le Plan directeur ne comportait que 18 000 km de liaisons, le schéma actuel en comprend 27 500 ;
- le schéma directeur n'aborde pas les questions touchant à la nature technique des routes et à leur urgence, le Plan directeur les traitait en raison de l'horizon qu'il s'était fixé : 1975.

\* cf. aussi les cartes en fin de document.

**ITINERAIRES SUSCEPTIBLES D'ASSURER LES LIAISONS  
DU SCHEMA DIRECTEUR**



## CONCLUSION

Si la structure du réseau routier reste profondément marquée par les empreintes du passé, si, actuellement, les exigences économiques et sociales imposent certains tracés essentiels, le schéma directeur des grandes liaisons routières, quant à lui, inscrit sur le sol les grandes options de l'avenir.

Les différentes étapes de son élaboration montrent l'élargissement progressif des objectifs de la politique routière et des données prises en considération pour la définition d'un réseau.

Première étape, le Plan directeur de 1960 cherche uniquement à répondre aux besoins du présent et à satisfaire ceux du futur par une extrapolation des tendances actuelles. La politique routière soutient ainsi la stricte dynamique économique et renforce le schéma radial du réseau routier.

Lors de sa création en 1963, la D.A.T.A.R. introduit la notion d'un certain équilibre entre les régions ; équilibre qui correspond non seulement à un objectif social de plein emploi, mais également à un objectif économique d'utilisation optimale de l'espace. Le souci de donner aux régions des moyens de développement conduit à adopter une attitude plus nettement volontariste, c'est-à-dire qu'il convient de se dégager des tendances lourdes de centralisation et d'établir, en matière routière, des relations rapides et directes entre les grands centres de peuplement et d'activité. Ces centres déterminés selon un critère de population et leur pouvoir d'attraction engendreront en 1985 de fortes densités de circulation.

Le Plan de 1967 s'engage plus résolument dans le futur puisqu'il prend en compte, outre le trafic prévisible à l'horizon 1985, la demande qui émanera à cette date de projets d'aménagements industriels et de certaines zones de tourisme.

La démarche d'élaboration se précise ensuite, grâce au repérage des éléments générateurs de trafic et de leur localisation géographique.

## **ANNEXES**

**CONSULTATION RÉGIONALE  
SUR LE PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR ROUTIER  
APPROBATION DU SCHÉMA**

Nous publions, dans cette première annexe, les documents qui furent utilisés lors de la consultation régionale sur le projet de schéma directeur routier et de son approbation c'est-à-dire :

- a) la lettre envoyée le 25 août 1970 aux Préfets de région par le Ministre délégué auprès du Premier Ministre, chargé du Plan et de l'Aménagement du territoire et le Ministre de l'Équipement et du Logement.
- b) la note et son annexe présentées le 23 avril 1970 à la Commission nationale de l'aménagement du territoire (CNAT),
- c) l'avis de cette Commission.

Ces deux derniers documents, avec la carte 20, formaient une brochure qui fut jointe à la lettre a).

- d) la communication faite le 7 octobre 1971 au Comité interministériel pour l'aménagement du territoire (CIAT) pour lui présenter le projet de schéma résultant de la consultation régionale,
- e) la liste des demandes de modification formulées par les régions,
- f) la liste des modifications retenues par le CIAT et apportées au projet initial pour aboutir à la carte 20.

A ces documents, qui accompagnaient la communication d), étaient également annexées les cartes 20 et 21.

Comme l'avait proposé le Comité interministériel, le Conseil des Ministres a approuvé, le 28 octobre 1971, le projet de schéma directeur sous la forme de la carte 20.

LE MINISTRE DELEGUE  
AUPRES DU PREMIER MINISTRE  
CHARGE DU PLAN  
ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

-----  
LE MINISTRE DE L'EQUIPEMENT ET DU LOGEMENT  
-----

Paris, le 25 Août 1970

Le Ministre délégué auprès du Premier Ministre  
chargé du Plan et de l'Aménagement du Territoire

Le Ministre de l'Équipement et du Logement

à

Messieurs les Préfets de Région

**OBJET** : Consultation régionale sur le projet de schéma directeur  
routier. Etablissement de schémas régionaux.

Nous avons procédé, au cours des années 1969 et 1970, à la mise  
au point d'un projet de schéma directeur routier de rase campagne, que  
vous voudrez bien trouver ci-joint, accompagné d'une courte note  
exposant les principes de son élaboration.

Ce schéma fonctionnel, qui sera appelé à exprimer la politique  
du Gouvernement, proposera des objectifs à long terme en matière  
d'infrastructures routières. Il sera périodiquement mis à jour et  
largement diffusé. Il sera destiné à inspirer les Plans successifs.

Il faut d'ailleurs remarquer qu'il ne vise qu'à définir des  
liaisons, sans préjuger les caractéristiques de celles-ci (autoroutes,  
routes express ou routes à 2, 3 ou 4 voies), ni l'échéance de leur  
réalisation.

Le projet qui vous est soumis ne constitue qu'un document de  
travail, sur lequel il convient d'obtenir l'accord des régions ou leurs  
observations.

Dans le cadre de cette consultation, il a déjà été soumis à  
la Commission Nationale d'Aménagement du Territoire qui a examiné le  
schéma directeur dans sa séance du 23 Avril 1970 et adopté l'avis  
inclus dans la brochure.

Nous vous demandons de présenter ce document à la CODER de  
votre région, ainsi qu'à la Conférence Administrative Régionale. Vous  
voudrez bien nous faire connaître votre avis (I), compte tenu de ces  
deux consultations, avant le 31 Octobre 1970.

Pour répondre aux questions que ce travail, dont l'établissement  
a demandé plus de deux années, soulèvera peut-être, nous envisageons  
d'organiser à Paris, dans le courant du mois de Septembre, une réunion  
d'information à laquelle pourront assister les représentants des mis-  
sions régionales et des CODER.

...

## LE PROJET DU SCHEMA DIRECTEUR

### ROUTIER DE RASE CAMPAGNE

Cette note de présentation traitera successivement des points suivants :

- nécessité d'un schéma directeur routier
- caractéristiques du schéma proposé

## I - NECESSITE D'UN SCHEMA DIRECTEUR ROUTIER

### 1.1- Intérêt d'un tel schéma pour la présentation du Vle Plan

Pour la préparation du Vle Plan, il est nécessaire de disposer d'un schéma routier, comme il y en aura pour de nombreux autres secteurs d'équipements collectifs : voies navigables, télécommunications, transport aérien.

Leur utilité est triple :

- A l'intérieur d'un même secteur, où les décisions à prendre sont multiples et leurs interactions nombreuses, ils constituent un cadre général dégagant les lignes de force de l'action à mener, et assurent la bonne orientation des décisions immédiates.
- Entre secteurs d'équipements collectifs, ils permettent de réaliser la cohérence souhaitable des objectifs.
- Enfin vis à vis des secteurs d'activité économique qui relèvent de l'initiative privée, ils fournissent des éléments d'information nécessaires aux choix à long terme, notamment au choix d'implantation géographique.

1.2- D'une manière plus spécifique, le schéma directeur routier permet de tenir compte des impératifs de l'aménagement du territoire.

La politique routière doit en effet concourir à deux objectifs :

- assurer des conditions de circulation satisfaisantes pour l'usager ;
- participer à l'aménagement du territoire.

b) Les liaisons de deuxième ordre, en tiretés, dont la définition est à la fois :

- fonctionnelle : liaisons entre les métropoles et les agglomérations de plus de 40 000 hab. de leur zone d'influence, ainsi qu'entre chaque agglomération de plus de 40 000 hab. et ses pairs les plus proches
- opérationnelle : liaisons pour lesquelles, sur la majeure partie de la longueur, le trafic dépasse le seuil de 2 000 v/j (il est probable que des aménagements de capacité seront à terme d'ici 20 ans environ, souhaitables).

Ces critères n'ont fait l'objet que d'un nombre très limité d'exceptions, qui se situent notamment dans le massif central où pour des raisons de maillage, il est apparu souhaitable d'introduire un certain nombre de liaisons supplémentaires.

Le réseau obtenu a une longueur d'environ 23 000 km dont 14 500 km au titre du premier ordre et 8 500 km au titre du deuxième ordre.

2.3- Le schéma directeur n'implique rien sur la nature technique des liaisons : route ancienne, aménagée ou pas, route neuve, ou autoroute. A fortiori, il n'est associé ni à un programme de travaux à venir, ni à un engagement de dépenses futures.

2.4- S'agissant d'un schéma de rase campagne, il n'implique aucune prise de position sur les problèmes urbains ; en particulier les tracés à l'intérieur des O.R.E.A.M. (zones grisées sur la carte) ne sont donnés que pour marquer la continuité des liaisons.

2.5- Les différences principales avec le Plan Directeur de 1960 sont les suivantes :

- le Plan Directeur de 1960, définissait dans une certaine mesure la nature technique des liaisons (autoroutes ou pas) et leur urgence, alors que les schémas proposés ne traitent pas de ces questions.
- Le Plan Directeur de 1960 avait de ce fait un horizon 1975. Le schéma proposé n'en comporte pas.
- Enfin, les longueurs des deux réseaux sont différentes : 18 000 km en 1960, 25 000 km maintenant.

## **II - LIAISONS DE DEUXIEME ORDRE**

Ce sont celles qui obéissent à l'un ou l'autre des deux critères suivants :

- fonctionnel : liaisons entre chefs lieux de régions limitrophes ; liaisons entre le chef-lieu de chaque région et les villes de plus de 40 000 hab. de la région, dessertes des préfectures.
- opérationnel : liaisons de plus de 75 km sur lesquelles le trafic moyen en 1965 dépassait 2 000 v/j.

En ce qui concerne la définition des populations, on s'est fondé sur les résultats du recensement de population de 1968 avec, comme pour les liaisons de premier ordre, une marge de tolérance de 10 % qui permet de tenir compte largement de la croissance des populations urbaines entre 1968 et 1970.

De même, en raison de l'imparfaite précision des comptages de circulation, une marge de 10 % a été appliquée au chiffre de 2 000 v/j.

Un certain nombre de sections ont été rajoutées. Le tableau ci-dessous en donne la liste ainsi que les motifs de chaque addition.

| <b><u>LIAISONS AJOUTEES</u></b>               | <b><u>MOTIFS</u></b>                                                                                                                                                                                                                        |
|-----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Villedieu-les-Poëles - Saint-Lo               | St-Lô, préfecture, doit être placée sur le réseau du Plan Directeur, Le rattachement à Cherbourg (par la liaison St-Lô - Carentan) y conduit. On a alors rajouté la section Villedieu-les-Poëles - St-Lô pour assurer un maillage cohérent. |
| La Croisière - Bellac<br>(au Nord de Limoges) | assure la continuité de la liaison Est-Ouest entre Nantes et Lyon                                                                                                                                                                           |
| Brive - Rodez                                 | C'est une partie de la liaison entre Limoges et Montpellier qui sont tous deux des chefs-lieux de régions ; les régions correspondantes, sans être à proprement parler limitrophes, n'en sont pas moins très voisines.                      |
| Brive - Aurillac                              | Aurillac, préfecture est placée sur le Plan Directeur au moyen de la liaison Aurillac - Lampdes - Clermont-Ferrand. On a alors ajouté la section Brive - Aurillac pour assurer un maillage.                                                 |
| Béziers - Sète                                | Il a paru nécessaire de relier Sète, ville importante en raison du poids économique du port. Par ailleurs, la liaison supporte un trafic important.                                                                                         |
| Pezenas - Lodève                              | Cette section assure la continuité de la liaison entre le Centre de la France et l'Espagne.                                                                                                                                                 |
| Mende - Alès                                  | Cette liaison a été rajoutée pour assurer un maillage cohérent.                                                                                                                                                                             |

[illegible]

(1) - Pour NANCY 310-360-16 %

NANTES—GENEVE par TOURS VIERZON et LYON

NANTES et BORDEAUX—GENEVE par LIMOGES MONTLUCON et LYON avec antenne MONTLUCON—CHALON S/SAÔNE—BÂLE

BORDEAUX—VINTIMILLE par TOULOUSE NARBONNE NÎMES et AIX.

Elle prend note du fait que les études de la Direction des Routes ont fait ressortir à 45 milliards de francs environ le montant des dépenses d'aménagement de capacité à consentir dans les quinze ans à venir sur ce réseau pour lui permettre d'être adapté au trafic qu'il est susceptible de supporter en 1985.

2 - Concernant les répartitions de compétence implicitement contenues dans le schéma qui définit :

- 14 500 km de liaisons de premier ordre reliant entre eux Paris, les métropoles d'équilibre et villes assimilées, les grands centres européens ainsi que les métropoles avec les villes de plus de 50 000 habitants de leur zone d'influence.
- 8 500 km de liaisons de second ordre assurant les relations complémentaires les plus importantes tant en raison des fonctions régionales qu'elles assument qu'en raison du trafic qu'elles supportent d'ores et déjà.

La Commission suggère qu'il serve de base, en particulier lors d'une éventuelle réforme régionale, à une nouvelle répartition des responsabilités de réalisation et de gestion des infrastructures routières entre le niveau national, le niveau régional et le niveau départemental.

Resteraient de la compétence et de la responsabilité nationales, les routes appartenant au réseau de premier ordre, soit 14 500 km.

Relèveraient de la compétence et de la responsabilité régionales, les routes appartenant au réseau du second ordre, soit 8 500 km qui, dans la programmation et le financement des travaux, viendraient en concurrence avec les routes nationales non inscrites au schéma directeur, soit 55 000 km et le réseau départemental de première catégorie, soit 40 000 km.

3 - En ce qui concerne plus particulièrement le Vle Plan, la Commission :

- précise que, compte tenu des programmes d'équipement à réaliser en tout état de cause au titre de la sécurité routière et des besoins de l'économie, sur un réseau actuellement insuffisant et très dégradé, il ne sera possible d'engager des opérations susceptibles d'infléchir les tendances naturelles du développement régional et de promouvoir les orientations d'aménagement du territoire définies dans le dernier rapport de la CNAT que si le montant total de l'effort d'équipement routier atteint au cours du Vle Plan, un volume suffisant. Elle note que le chiffre de 20 milliards, d'autorisations de programme de crédits d'Etat, a été avancé par le Directeur des Routes comme correspondant au montant total souhaitable pour atteindre les principaux objectifs d'une politique d'investissements routiers et autoroutiers, à savoir :

- réaliser les aménagements de capacité nécessaires,
- sauver le réseau existant,
- améliorer sensiblement la sécurité,

**MINISTRE DÉLÉGUÉ AUPRES DU  
PREMIER MINISTRE CHARGÉ DU PLAN ET  
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE**

**MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT  
ET DU LOGEMENT**

**Délégation à l'Aménagement du Territoire  
et à l'Action Régionale**

**Direction des Routes et de  
la Circulation Routière**

**Comité interministériel permanent pour l'action  
régionale et l'aménagement du territoire**

**LE SCHÉMA DIRECTEUR DES GRANDES LIAISONS  
ROUTIÈRES DE RASE CAMPAGNE**

La présente communication, établie conjointement par les services du ministre de l'équipement et du logement et du ministre délégué auprès du premier ministre chargé du plan et de l'aménagement du territoire, traitera successivement des points suivants :

- 1 - Nécessité d'un schéma directeur des grandes liaisons routières.
- 2 - Historique de la préparation du schéma directeur proposé.
- 3 - Caractéristiques du schéma directeur.
- 4 - Utilisations du schéma.

**1. Nécessité d'un schéma directeur des grandes liaisons routières**

**1.1. Intérêt d'un tel schéma pour la programmation des équipements.**

Pour la programmation des équipements, il est utile de disposer de schémas directeurs.  
Leur utilité est triple :

2.2 Un premier projet de schéma directeur, élaboré par ce groupe de travail a été soumis à l'avis de la C.N.A.T., puis adressé aux instances régionales (C.A.R. et C.O.D.E.R.) par l'entremise des préfets de région, comme il avait été prévu de le faire lors de la réunion du 30 juillet 1970 du Comité interministériel.

Ce projet est reproduit sur la carte jointe à l'annexe 1, qui présente les caractéristiques suivantes :

2.2.1. Deux sortes de liaisons y figurent :

a) *les liaisons de premier ordre*, en traits plein, dont la définition est essentiellement fonctionnelle :

- relations entre Paris, les métropoles d'équilibre et les grands centres internationaux,
- relations des villes assimilées aux métropoles d'équilibre avec Paris et la métropole la plus proche.

Les tracés choisis pour ces relations sont ceux qui, ne dépassant pas de plus de 20 % le tracé à vol d'oiseau, desservent le maximum de population urbaine ; à ce compte, toutes les agglomérations de plus de 50 000 habitants sont desservies.

b) *Les liaisons de deuxième ordre*, en tiretés, dont la définition est à la fois :

- *fonctionnelle* : liaisons entre les métropoles et les agglomérations de plus de 40 000 habitants de leur zone d'influence, ainsi qu'entre chaque agglomération de plus de 40 000 habitants et ses pairs les plus proches ;
- *opérationnelle* : liaisons pour lesquelles, sur la majeure partie de la longueur, le trafic dépasse le seuil de 2 000 véh/j (il est probable que des aménagements de capacité seront à terme, d'ici 20 ans environ, souhaitables).

Ces critères ne font l'objet que d'un nombre très limité d'exceptions, situées notamment dans le Massif Central où, pour des raisons de maillage, il est apparu souhaitable d'introduire un certain nombre de liaisons supplémentaires.

Le réseau obtenu a une longueur d'environ 25 000 km dont 15 000 km au titre du premier ordre et 9 000 km au titre du deuxième ordre.

2.2.2. Aucune indication n'est fournie sur la nature technique des liaisons : route ancienne, aménagée ou pas, route neuve ou autoroute. A fortiori, il n'est associé ni à un programme de travaux à venir, ni à un engagement de dépenses futures.

2.2.3. S'agissant d'un schéma de rase campagne, il n'implique aucune prise de position sur les problèmes urbains ; en particulier, les tracés à l'intérieur des OREAM (zones grisées sur la carte) ne sont données que pour marquer la continuité des liaisons.

2.3 Les avis des régions sont parvenus à l'échelon central dans les premiers mois de 1971, et ont fait l'objet d'une analyse approfondie de la part des deux administrations concernées. Ils ne remettaient pas en cause le principe du schéma directeur, ni la représentation des liaisons sous forme de traits rectilignes sans indication du tracé ni de la nature technique des liaisons. En revanche ils demandaient :

- l'inscription en premier ordre de plusieurs liaisons figurées en deuxième ordre au projet,
- l'adjonction de nombreuses autres liaisons, accompagnée parfois de la suppression de liaisons initialement prévues. Le détail des demandes ainsi formulées est donné en annexe 2. Leur satisfaction intégrale aurait conduit à augmenter de plus de 5 500 km la longueur totale des liaisons inscrites au schéma directeur.

Il faut bien, toutefois, traduire en itinéraires les traits droits figurant les liaisons sur ce schéma, car, en raison de la densité du réseau routier, plusieurs routes nationales assurent souvent la même liaison à longue distance. Il importait de savoir laquelle, ou lesquelles, étaient retenues au titre de la liaison. C'est ainsi notamment que la distinction des investissements routiers entre opérations nationales de catégorie I et opérations régionales de catégorie II est fondé sur l'appartenance ou non au schéma directeur. Le schéma n'étant constitué que de liaisons, il doit donc lui être associé une carte d'itinéraires.

Cette carte figure en annexe 5\*, Elle a été établie à partir des principes suivants :

- *Gratuité :*

Les routes doublant les autoroutes à péage sont inscrites au schéma directeur.

- *Continuité :*

En attendant la construction d'un itinéraire nouveau, l'itinéraire le plus proche qui assure la même liaison est inscrit, au moins provisoirement, au schéma directeur.

- *Liaisons multiples :*

Deux routes parallèles peuvent assurer la même liaison. La route la moins fréquentée est inscrite au schéma directeur lorsque le trafic y est supérieur à 2 000 véh/jour sur une longueur de plus de 75 km ou à 3 000 véh/jour sur une longueur de plus de 50 km.

Cette carte présente un caractère nettement moins permanent que le schéma proprement dit. En particulier, la décision de réaliser telle autoroute ou telle route neuve ou déviation pourra entraîner sa modification, par substitution de l'investissement nouveau au tracé ancien qu'il remplace.

#### **4. Utilisations du schéma**

4.1. Le projet de schéma directeur des grandes liaisons routières a été établi pour que puisse être clairement exprimée la politique du Gouvernement et que puissent être définis ses objectifs à long terme en matière d'infrastructures routières.

Il est donc nécessaire, avant de le diffuser très largement tant au sein de l'administration que dans le public, que celui-ci l'approuve.

4.2. Il deviendra ainsi la base de la distinction des investissements routiers concernant des opérations nationales de catégories I et ceux concernant des opérations régionales de catégorie II.

Cette distinction nécessitera la mise à jour régulière de la carte des itinéraires inscrits au schéma directeur.

Cette mise à jour devrait être effectuée par le ministère de l'équipement et du logement en fonction des principes définis ci-dessus et de l'avancement de l'aménagement du réseau routier.

\* Carte 21.

|                           |        |             |                               |                                                                                                   |
|---------------------------|--------|-------------|-------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| PERIGUEUX-AGEN            | 136 km | 2.800       | AQUITAINE                     | chemin départemental.<br><br>supprimer Langon-Aire-sur-Adour et Roquefort-Mont-de-Marsan (120 km) |
| PAU-SOMPORT               | 87 km  | 2.300       | AQUITAINE                     |                                                                                                   |
| BORDEAUX-LE VERDON        | 99 km  | mal recensé | AQUITAINE                     |                                                                                                   |
| LE MURET-AXE-SUR-ADOUR    | 99 km  | mal recensé | AQUITAINE                     |                                                                                                   |
| TARBES-ARGELES            | 33 km  | 7.800       | MIDI-PYRÉNÉES                 |                                                                                                   |
| SOUMOULOU-TARBES          | 24 km  | 3.500       | MIDI-PYRÉNÉES                 |                                                                                                   |
| MONTREJEAU-VAL-D'ARAN     | 74 km  | 2.100       | MIDI-PYRÉNÉES                 |                                                                                                   |
| AUDE-TARTAS               | 130 km | 1.900       | MIDI-PYRÉNÉES                 |                                                                                                   |
| LAVELANET-MIREPOIS-PAMIER | 42 km  | 2.500       | MIDI-PYRÉNÉES                 |                                                                                                   |
| CAHORS-VILLENEUVE-SUR-LOT | 75 km  | 2.400       | MIDI-PYRÉNÉES                 |                                                                                                   |
| FOIX-TARBES               | 74 km  | 2.300       | MIDI-PYRÉNÉES                 |                                                                                                   |
| RODEZ-St FLOUR            | 127 km | 800         | MIDI-PYRÉNÉES                 |                                                                                                   |
| ALBI-MONTAUBAN            | 41 km  | 2.100       | MIDI-PYRÉNÉES                 |                                                                                                   |
| MILLAU-ALBI               | 113 km | 1.400       | MIDI-PYRÉNÉES                 |                                                                                                   |
| AURILLAC-FIGEAC           | 67 km  | 1.900       | (MIDI-PYRÉNÉES)<br>AUVERGNE   |                                                                                                   |
| FIGEAC-CASSADE            | 110 km | 1.400       | MIDI-PYRÉNÉES                 |                                                                                                   |
| MIREPOIX-CARCASSONNE      | 47 km  | 1.700       | MIDI-PYRÉNÉES                 |                                                                                                   |
| SEDAN-BOUILLON            | 14 km  | 2.900       | CHAMPAGNE                     |                                                                                                   |
| TROYES-PARIS              | 158 km | 6.200       | CHAMPAGNE                     |                                                                                                   |
| TROYES-DIJON              | 151 km | 3.000       | (CHAMPAGNE)<br>BOURGOGNE      |                                                                                                   |
| CHARLEVILLE-CHALONS       | 101 km | 1.100       | CHAMPAGNE                     |                                                                                                   |
| EPINAL-St.DIE             | 50 km  | 2.800       | LORRAINE                      |                                                                                                   |
| BAR-LE-DUC-St.DIZIER      | 24 km  | 1.600       | LORRAINE                      |                                                                                                   |
| STRASBOURG-St.DIE         | 70 km  | 8.500       | ALSACE                        |                                                                                                   |
| BESANCON-LANGRES          | 89 km  | 1.300       | FRANCHE-COMTÉ                 |                                                                                                   |
| CHALONS-St.LAURENT        | 110 km | 2.000       | FRANCHE-COMTÉ<br>et BOURGOGNE |                                                                                                   |
| R.N.437                   | 162 km | 1.000       | FRANCHE-COMTÉ                 |                                                                                                   |

**LISTE DES MODIFICATIONS  
AU SCHÉMA DIRECTEUR INITIAL**

| Régions<br>concernées                   | Adjonctions                       | Suppressions                                                   |
|-----------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| Nord                                    | Boulogne - Saint-Omer - A.25      | Boulogne - Aire-sur-la-Lys                                     |
| Nord et Picardie                        | Amiens - Arras                    | Amiens - Bapaume                                               |
| Picardie                                | Villers-Cotterêts-Senlis          |                                                                |
| Centre                                  | Tours - Châteauroux               |                                                                |
| Basse-Normandie                         | Verneuil - Argentan               |                                                                |
| Basse-Normandie                         | Saint-Lô - R.N.175 par<br>R.N.174 | Saint-Lô - Villedieu-les-<br>Poêles                            |
| Bretagne et Pays-de-<br>la Loire        | Rennes - Fougères - Mayenne       |                                                                |
| Bretagne                                | Saint-Brieuc - Pontivy - Baud     |                                                                |
| Bretagne                                | Ploermel - Vannes                 |                                                                |
| Pays-de-la-Loire                        | Laval - Angers                    |                                                                |
| Pays-de-la-Loire et<br>Poitou-Charentes | Saumur - Poitiers                 |                                                                |
| Poitou-Charentes                        | Niort - Luçon                     |                                                                |
| Aquitaine                               | Périgueux - Agen                  |                                                                |
| Aquitaine                               | Pau - Samport                     |                                                                |
| Aquitaine                               | Muret - Aire-sur-l'Adour          | Langon - Aire-sur-l'Adour<br>et Roquefort - Mont-de-<br>Marsan |
| Midi-Pyrénées                           | Tarbes - Argelès                  |                                                                |
| Midi-Pyrénées                           | Montréjeau - Val-d'Aran           |                                                                |
| Midi-Pyrénées                           | Auch - Aire-sur-l'Adour           |                                                                |
| Midi-Pyrénées et Auvergne               | Aurillac - Figeac                 |                                                                |
| Champagne                               | Sedan - Bouillon                  |                                                                |
| Champagne et Région<br>Parisienne       | Troyes - Paris                    |                                                                |
| Champagne et Bourgogne                  | Troyes - Dijon                    |                                                                |
| Lorraine et Alsace                      | Epinal - Saint-Dié - Strasbourg   |                                                                |

## MARCHANDISES TRANSPORTÉES PENDANT L'ANNÉE 1969

## A. Toutes professions

## I. Tonnes transportées

Sources : Ministère des Transports et I.N.S.E.E.

Unités : Millier de tonnes et million de tonnes-kilomètre

| N<br>sec-<br>tion<br>N.S.T. | MARCHANDISES                                         | Toutes<br>distances | %            | Dont par catégories de distance (tous trajets) |                 |                  |                |
|-----------------------------|------------------------------------------------------|---------------------|--------------|------------------------------------------------|-----------------|------------------|----------------|
|                             |                                                      |                     |              | < 25 km                                        | 25 à<br>49,9 km | 50 à<br>149,9 km | ≥ 150 km       |
| 0                           | Produits agricoles et animaux vivants . . . . .      | 124.062             | 8,2          | 65.328                                         | 20.723          | 24.466           | 13.545         |
| 1                           | Denrées alimentaires et fourrages . . . . .          | 146.992             | 9,8          | 50.931                                         | 30.081          | 43.375           | 22.605         |
| 2                           | Combustibles minéraux solides . . . . .              | 30.329              | 2,0          | 24.061                                         | 1.969           | 3.143            | 1.156          |
| 3 A                         | Produits pétroliers bruts . . . . .                  | 400                 | Σ            | 124                                            | 15              | 122              | 139            |
| 3 B                         | Produits pétroliers raffinés . . . . .               | 66.141              | 4,4          | 22.337                                         | 12.715          | 22.305           | 8.784          |
| 4 A                         | Minerais ferreux et déchets pour métallur. . . . .   | 11.548              | 0,8          | 9.088                                          | 1.251           | 806              | 403            |
| 4 B                         | Minerais et déchets non ferreux . . . . .            | 7.761               | 0,5          | 5.923                                          | 993             | 561              | 284            |
| 5 A                         | Produits métallurgiques ferreux . . . . .            | 29.216              | 1,9          | 14.780                                         | 2.375           | 3.959            | 8.102          |
| 5 B                         | Produits métallurgiques non ferreux . . . . .        | 3.252               | 0,2          | 1.064                                          | 289             | 606              | 1.293          |
| 6 A                         | Minéraux bruts ou manufact. et mat. const. . . . .   | 878.165             | 58,4         | 723.856                                        | 87.632          | 53.067           | 13.610         |
| 6 B                         | Matière prem. pour l'industrie chimique . . . . .    | 3.078               | 0,2          | 1.460                                          | 598             | 490              | 530            |
| 7                           | Engrais . . . . .                                    | 30.998              | 2,1          | 21.695                                         | 3.434           | 3.857            | 2.012          |
| 8 A                         | Produits chimiques de base . . . . .                 | 9.606               | 0,6          | 3.256                                          | 818             | 2.404            | 3.128          |
| 8 B                         | Pâtes à papier et cellulose . . . . .                | 4.322               | 0,3          | 2.874                                          | 202             | 719              | 527            |
| 8 C                         | Autres produits chimiques . . . . .                  | 14.388              | 1,0          | 6.325                                          | 1.424           | 2.499            | 4.140          |
| 9 A                         | Matériel de transport et matériel agricole . . . . . | 10.711              | 0,7          | 4.813                                          | 1.489           | 1.970            | 2.439          |
| 9 B                         | Machines et articles métalliques . . . . .           | 29.079              | 1,9          | 13.674                                         | 3.738           | 5.316            | 6.351          |
| 9 C                         | Verre, faïence, porcelaine . . . . .                 | 3.763               | 0,3          | 1.156                                          | 248             | 828              | 1.531          |
| 9 D                         | Autres articles manufacturés . . . . .               | 100.138             | 6,7          | 43.573                                         | 12.790          | 22.660           | 21.115         |
|                             | <b>Total . . . . .</b>                               | <b>1.503.949</b>    | <b>100,0</b> | <b>1.016.318</b>                               | <b>182.784</b>  | <b>193.153</b>   | <b>111.694</b> |

## II. Tonnes-kilomètres

| N<br>sec-<br>tion<br>N.S.T. | MARCHANDISES                                    | Toutes<br>distances | %            | Dont par catégories de distance (tous trajets) |                 |                  |                 | Distance<br>moyenne<br>de trans-<br>port d'une<br>tonne<br>(km) |
|-----------------------------|-------------------------------------------------|---------------------|--------------|------------------------------------------------|-----------------|------------------|-----------------|-----------------------------------------------------------------|
|                             |                                                 |                     |              | < 25 km                                        | 25 à<br>49,9 km | 50 à<br>149,9 km | ≥ 150 km        |                                                                 |
| 0                           | Produits agricoles et animaux vivants . . . . . | 7.373,6             | 11,7         | 638,4                                          | 675,8           | 1.922,5          | 4.136,9         | 59,4                                                            |
| 1                           | Denrées alimentaires et fourrages . . . . .     | 11.165,6            | 17,7         | 436,6                                          | 854,8           | 2.890,6          | 6.983,6         | 76,0                                                            |
| 2                           | Combustibles minéraux solides . . . . .         | 706,6               | 1,1          | 140,7                                          | 58,9            | 263,7            | 243,3           | 23,3                                                            |
| 3 A                         | Produits pétroliers bruts . . . . .             | 60,7                | 0,1          | 0,8                                            | 0,5             | 8,5              | 50,9            | 151,7                                                           |
| 3 B                         | Produits pétroliers raffinés . . . . .          | 4.270,3             | 6,8          | 238,4                                          | 390,6           | 1.771,9          | 1.869,4         | 64,6                                                            |
| 4 A                         | Minerais fer. et déchets p. métallur. . . . .   | 279,6               | 0,4          | 49,3                                           | 40,8            | 57,3             | 132,2           | 24,2                                                            |
| 4 B                         | Minerais et déchets non ferreux . . . . .       | 241,1               | 0,4          | 55,8                                           | 32,4            | 48,0             | 104,9           | 31,1                                                            |
| 5 A                         | Produits métallurgiques ferreux . . . . .       | 3.575,9             | 5,7          | 102,1                                          | 82,7            | 336,4            | 3.054,7         | 122,4                                                           |
| 5 B                         | Produits métallurg. non ferreux . . . . .       | 568,7               | 0,9          | 6,4                                            | 9,1             | 52,5             | 500,7           | 174,9                                                           |
| 6 A                         | Min. bruts ou manuf. et maté. const. . . . .    | 15.686,5            | 24,8         | 5.139,0                                        | 2.859,6         | 4.053,6          | 3.634,3         | 17,9                                                            |
| 6 B                         | Matières prem. pour l'indus. chim. . . . .      | 266,3               | 0,4          | 7,6                                            | 21,3            | 43,6             | 193,8           | 86,5                                                            |
| 7                           | Engrais . . . . .                               | 1.107,2             | 1,8          | 161,9                                          | 103,6           | 338,6            | 503,1           | 35,7                                                            |
| 8 A                         | Produits chimiques de base . . . . .            | 1.474,9             | 2,3          | 26,7                                           | 26,3            | 191,9            | 1.230,0         | 153,5                                                           |
| 8 B                         | Pâtes à papier et cellulose . . . . .           | 272,2               | 0,4          | 13,9                                           | 6,8             | 63,5             | 188,0           | 205,9                                                           |
| 8 C                         | Autres produits chimiques . . . . .             | 2.005,4             | 3,2          | 57,8                                           | 43,9            | 211,4            | 1.692,3         | 139,4                                                           |
| 9 A                         | Maté. de transp. et maté. agricole . . . . .    | 1.008,8             | 1,6          | 32,8                                           | 51,3            | 161,5            | 763,2           | 94,2                                                            |
| 9 B                         | Machines et articles métalliques . . . . .      | 2.834,3             | 4,5          | 87,0                                           | 114,6           | 400,1            | 2.232,6         | 97,5                                                            |
| 9 C                         | Verre, faïence, porcelaine . . . . .            | 663,8               | 1,0          | 8,8                                            | 7,7             | 71,0             | 576,3           | 176,4                                                           |
| 9 D                         | Autres articles manufacturés . . . . .          | 9.636,5             | 15,2         | 345,3                                          | 368,6           | 1.687,0          | 7.235,6         | 96,2                                                            |
|                             | <b>Total . . . . .</b>                          | <b>63.198,0</b>     | <b>100,0</b> | <b>7.549,3</b>                                 | <b>5.749,3</b>  | <b>14.573,6</b>  | <b>35.325,8</b> | <b>42,0</b>                                                     |

## TABLE DES MATIERES

|                                                                    |    |
|--------------------------------------------------------------------|----|
| AVANT-PROPOS                                                       | 3  |
| INTRODUCTION                                                       | 7  |
| <br>                                                               |    |
| I — Évolution de la circulation routière et inadaptation du réseau | 9  |
| 1 — Développement du transport routier                             | 11 |
| 2 — Configuration du réseau routier                                | 21 |
| 3 — Inadaptation du réseau                                         | 27 |
| <br>                                                               |    |
| II — Histoire d'un schéma directeur                                | 35 |
| 1 — Le plan directeur routier de 1960                              | 37 |
| 2 — Un projet des relations routières rapides (le graphe Aubert)   | 41 |
| 3 — Un projet d'aménagement du réseau routier (1967)               | 49 |
| 4 — Un réseau prioritaire de haute qualité                         | 55 |
| 5 — Le schéma directeur des grandes liaisons routières             | 63 |
| <br>                                                               |    |
| CONCLUSION                                                         | 73 |
| <br>                                                               |    |
| ANNEXES                                                            | 75 |

**DÉLÉGATION A L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE  
ET A L'ACTION RÉGIONALE**

**1, avenue Charles-Floquet, 75-Paris (7<sup>e</sup>)**

**Fondateur de la collection : Gérard WEILL †**

**Secrétaire de rédaction : Marie GRENIER**

**Directeur de la publication : Jacques DURAND**

**Couverture : Cl. CAUJOLLE et Denise COHEN**

**Administrateur : Hélène ROGER-VASSELIN**

**Impression de la couverture : Société Industrielle d'Imprimerie - Levallois**

**Composition et Impression - Imp. Nicolas, Paris 17<sup>e</sup>**

Si l'on étudie plus particulièrement, pendant la période 1954-1962, le groupe d'âge de 20 à 30 ans, le plus touché par les phénomènes de migration, et si l'on s'attache aux mouvements de population du double point de vue des agglomérations (ou communes rurales pour les moins de 2 000 habitants) de départ et d'arrivée, on peut retenir des résultats établis par Y. TUGAULT (1967) les ordres de classement suivants des localités :

**- Taux d'émigration :**

**Pourcentage de départs par rapport à la population totale.**

|        |                          |
|--------|--------------------------|
| de 5 % | 2 à 5 000 habitants      |
|        | communes rurales         |
|        | 5 à 10 000 habitants     |
|        | 10 à 20 000 »            |
|        | 20 à 50 000 »            |
|        | 50 à 100 000 »           |
|        | + de 100 000 »           |
| à 1 %  | agglomération parisienne |

**- Taux d'immigration :**

**Pourcentage d'arrivées par rapport à la population totale.**

|        |                          |
|--------|--------------------------|
| de 5 % | 5 à 10 000 habitants     |
|        | 2 à 5 000 »              |
|        | 10 à 20 000 »            |
|        | 20 à 50 000 »            |
|        | 50 à 100 000 »           |
|        | + de 100 000 »           |
|        | communes rurales         |
| à 3 %  | agglomération parisienne |

**- Soldes migratoires :**

**rapport du solde migratoire à la population totale.**

|         |                          |
|---------|--------------------------|
| + 2 %   | agglomération parisienne |
| + 1 %   | 50 à 100 000 habitants   |
|         | + de 100 000 »           |
|         | 5 à 10 000 »             |
| + 0,5 % | 20 à 50 000 »            |
|         | 10 à 20 000 »            |
| 0       | 2 à 5 000 »              |
| - 1,5 % | communes rurales.        |

La part de la classe d'âge des 20 à 30 ans dans les différentes catégories de localités apparaît donc :

- stationnaire dans l'ensemble des agglomérations de 2 à 5 000 habitants
- décroissante dans les communes rurales seulement
- croissante dans toutes les autres agglomérations.

Pour tous les groupes d'âges réunis, le graphique n° 22 montre que le solde des migrations l'emporte sur le mouvement naturel au seuil de 5 000 habitants, que le solde des migrations s'infléchit vers 70 000 habitants et celui du mouvement naturel entre 150 000 et 350 000 habitants. Ce graphique permet de constater à nouveau, pour cette période 1954-1962, la perte de population des communes rurales, d'autant plus accusée qu'elles sont plus petites, et le bilan particulièrement positif, à la fois en mouvement naturel et en mouvement migratoire, des villes de moins de 150 000 habitants, avec un fléchissement entre 15 000 et 30 000 habitants.

Il n'est pas indifférent de regarder en référence, sur le graphique n° 23 le poids relatif de ces catégories de localités dans la population totale de la France et la façon dont elle s'y répartit. La courbe de ce graphique rend compte des phénomènes de concentration ou d'inégalité. Elle a été construite en portant en abscisse les communes par classes de tailles réparties selon le nombre d'habitants et en ordonnée la population cumulée en valeur absolue et en valeur relative.

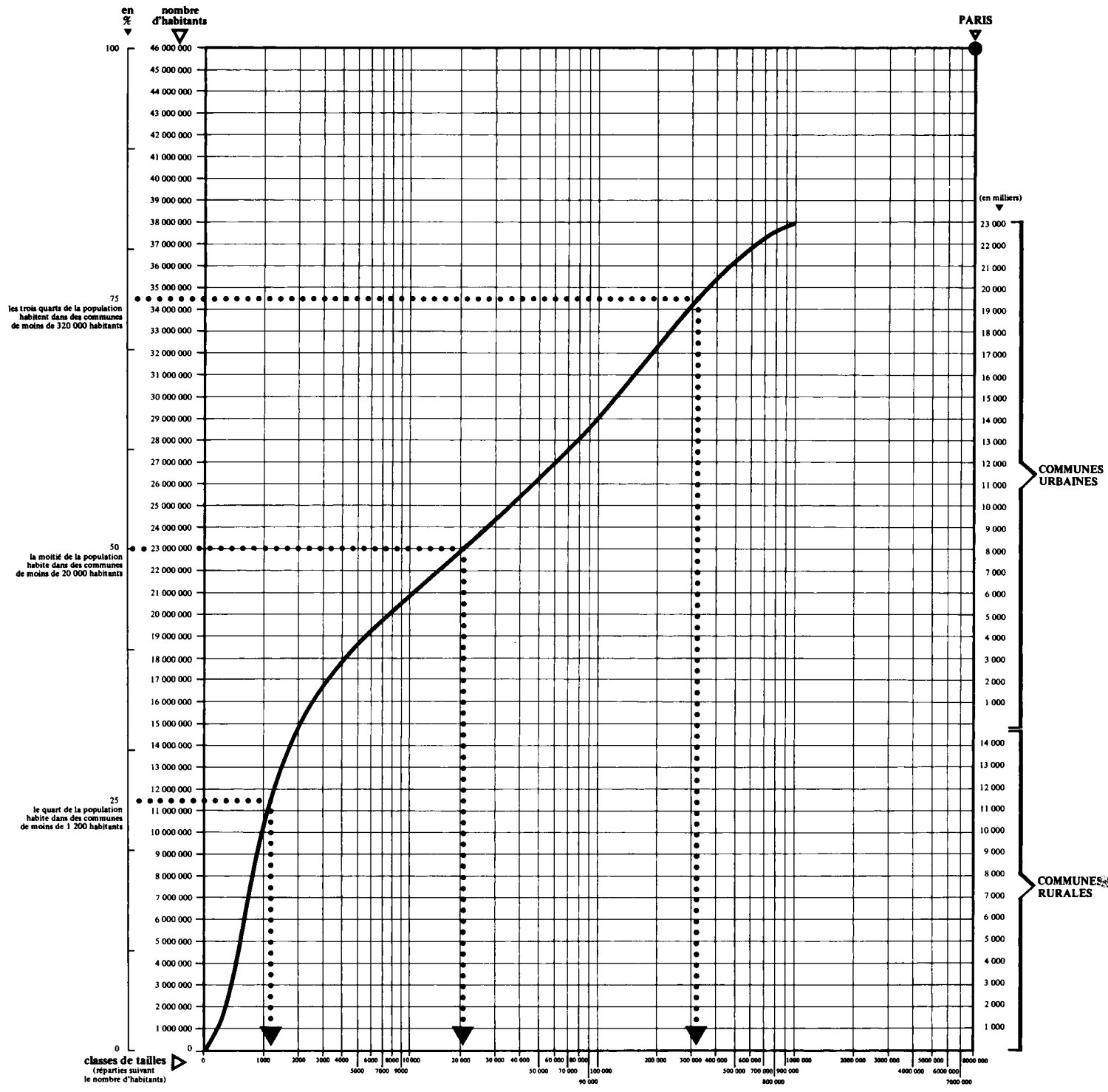
La courbe dessinée permet ainsi de répondre à deux types de questions illustrées par les exemples suivants :

- Combien de personnes vivent dans les communes de moins de 2 000 habitants ?
- Dans quel type de communes vit la moitié de la population ?

Les réponses sont simples et lisibles immédiatement :

- 15 millions d'habitants vivent dans les communes de moins de 2 000 habitants, c'est-à-dire dans les communes rurales
- 50 % de la population habite dans les communes de moins de 20 000 habitants.

# REPARTITION DE LA POPULATION DE LA FRANCE SELON SON CARACTERE RURAL OU URBAIN ET SELON LA TAILLE DES COMMUNES EN 1962



Trois mouvements caractérisent la variation de la population totale des départements entre les recensements de 1801, 1962, 1968 (cf. carte n° 24) :\*

1 - la persistance de deux zones de dépeuplement constant, le Massif central et le département de la Meuse ;

2 - la reprise du peuplement, depuis 1962, dans quatre zones qui jusque-là, se caractérisaient soit par la diminution, soit par la stagnation de leur population. Elles se répartissent ainsi : une première bande de l'Yonne aux Vosges joint le Bassin parisien à l'Est, une deuxième zone s'étend du Jura aux Basses-Alpes et recouvre ainsi une partie du domaine montagnard, un troisième ensemble situé à l'Ouest de la zone centrale de dépeuplement, enfin un bloc normand.

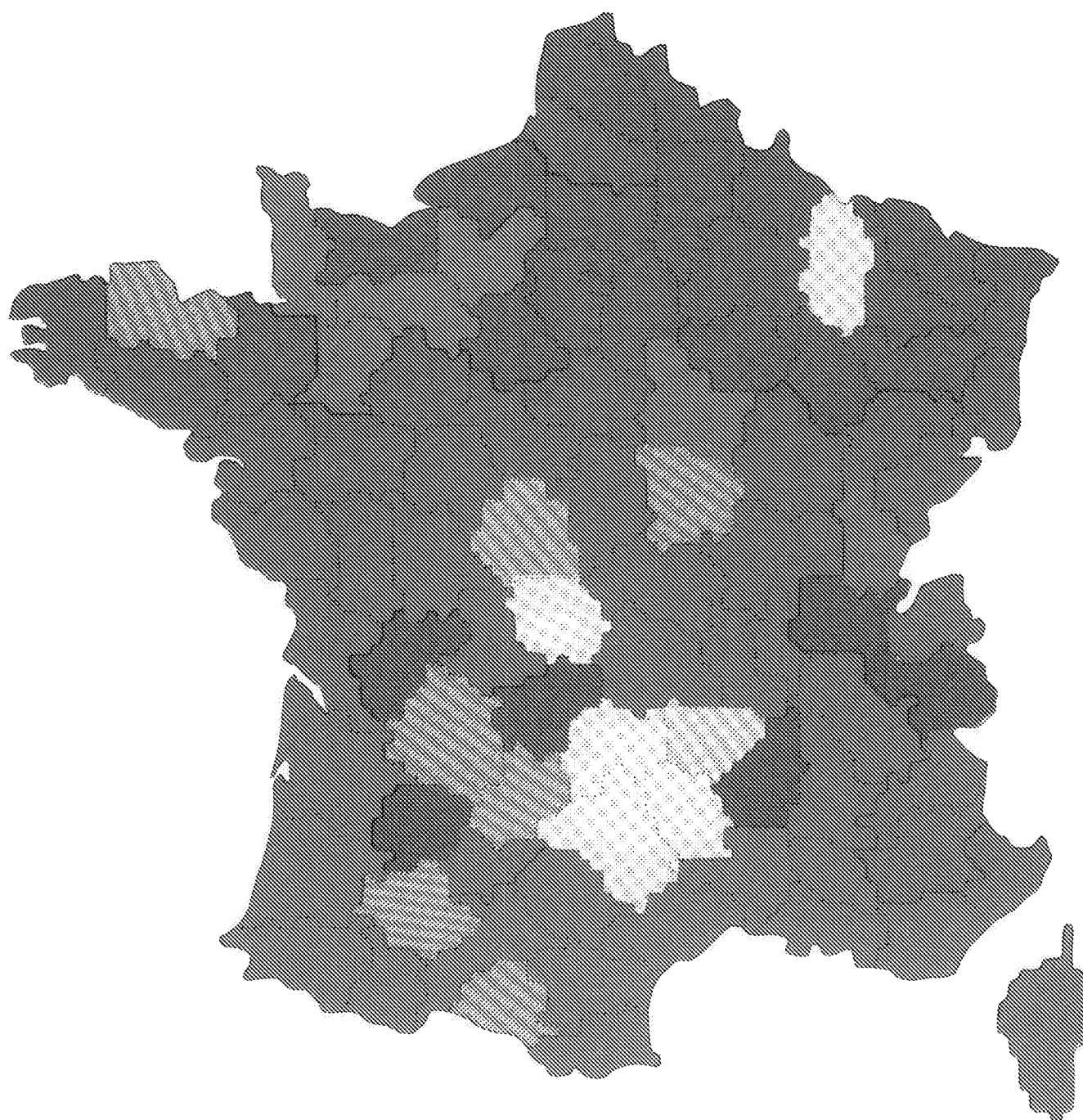
3 - la croissance de la population de tous les autres départements de 1801 à 1962 et de 1962 à 1968.

Mis à part le bloc du Massif central, il semblerait qu'à la phase de développement très concentré succède une autre phase dans laquelle le vidage de certaines zones serait stoppé soit par colonisation urbaine (Alpes), soit par un certain changement dans la nature du développement.

Cette analyse peut être affinée par l'étude des variations simultanées de la population totale et de la population rurale, au sens I.N.S.E.E., des départements entre 1962 et 1968 (cf. carte n° 18 ci-dessus, p. 47).

Deux Frances apparaissent ainsi : celle où le développement entraîne une certaine repopulation rurale, mais qui n'est plus agricole, celle où persiste, avec l'exode rural, un développement du type XIX<sup>e</sup> siècle. L'hypothèse de l'entrée dans une nouvelle phase du développement de notre pays n'est donc pas à rejeter : au développement urbain classique succéderait une occupation de l'espace plus étalée, au moins dans certaines régions.

# EVOLUTION DE LA POPULATION TOTALE DES DEPARTEMENTS SELON LES RECENSEMENTS DE 1801, 1962 ET 1968



population sensiblement constante  
jusqu'en 1962, décroissante depuis

population sensiblement constante

population sensiblement constante  
jusqu'en 1962, croissante depuis

population croissante jusqu'en 1962,  
décroissante depuis

population constamment croissante

population constamment décroissante

population décroissante jusqu'en 1962,  
stable depuis

population décroissante jusqu'en 1962,  
croissante depuis

Nota : la carte ne rend compte que des variations de population entre les trois dates utilisées.

Si on limite l'analyse des processus de dépeuplement à une région donnée et à un moment quelconque, des facteurs endogènes apparaissent prépondérants (vieillesse, dénatalité, « sclérose » économique) ; on est alors tenté d'expliquer globalement le dépeuplement par la pauvreté des ressources locales.

Si, au contraire, on envisage la totalité de la zone faiblement peuplée, par rapport à l'ensemble du peuplement français, et la phase initiale du processus, on constate que la rupture de la croissance démographique intervient dans presque tous les cas, soit au milieu, soit à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Il y a là l'indice d'une généralité et d'une identité des « mécanismes » du dépeuplement qui conduit à insister sur les facteurs exogènes aux régions considérées. De fait, les deux dates significatives du point de vue démographique coïncident avec des transformations générales de l'économie.

Dans un premier temps, l'espace économique s'est décloisonné, le marché s'est unifié et la production, industrielle surtout, s'est concentrée géographiquement, au profit de quelques régions seulement et aux dépens de beaucoup d'autres. Disparition de certaines activités économiques locales et appel de main-d'œuvre de la part des villes ont joué dans le même sens.

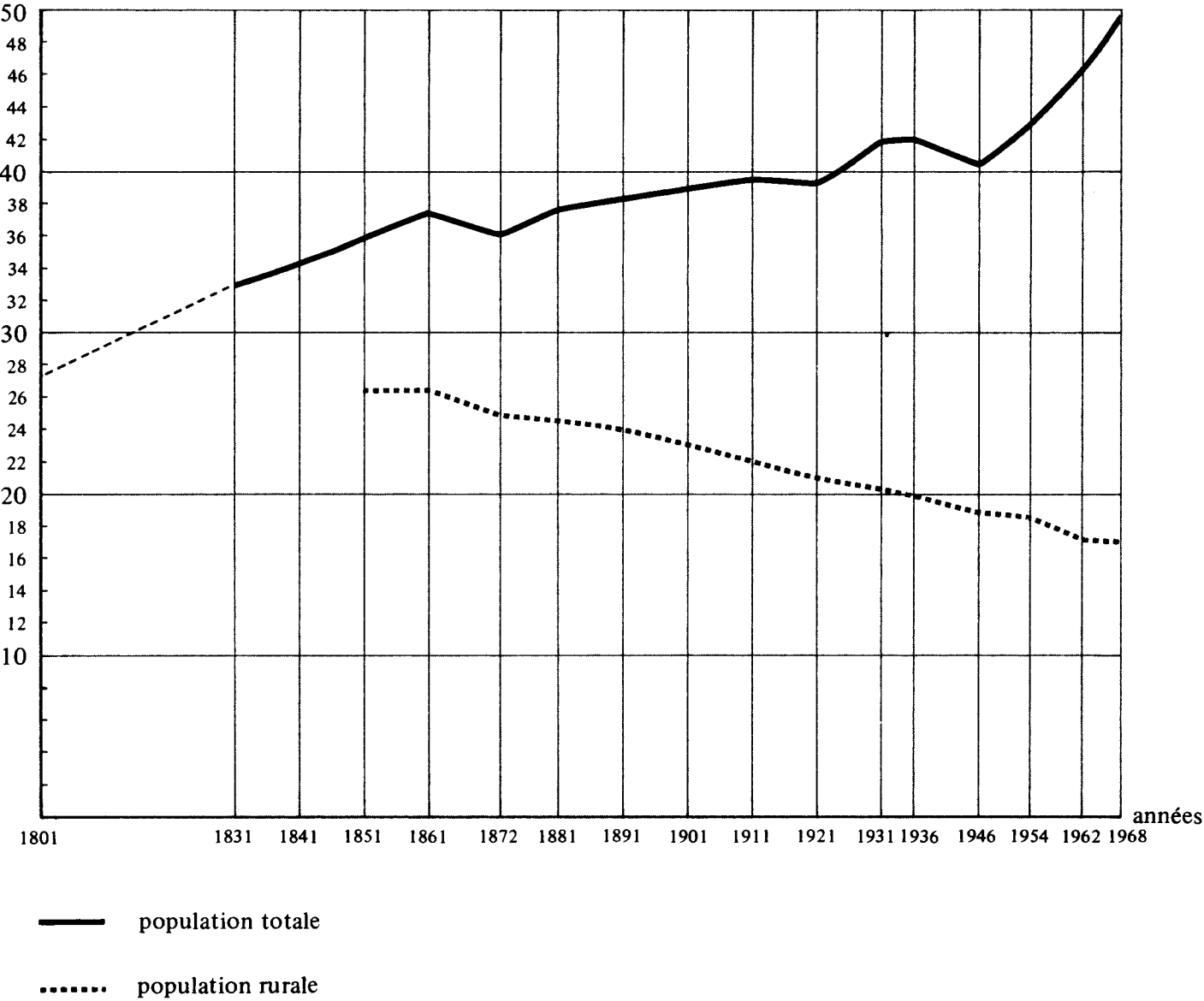
Ensuite les mouvements d'émigrations qui commencent à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle sont liés, dans les régions où l'agriculture constituait l'activité économique essentielle, aux transformations des techniques agricoles.

Une fois déclenchés, du fait des transformations générales de l'économie, les processus de dépeuplement se renforcent par la baisse de la natalité, conséquence de l'émigration des classes jeunes, et les effets cumulatifs du déclin économique.

Mais le dépeuplement a joué sélectivement aux dépens des petites communes purement agricoles et au profit relatif des agglomérations de taille moyenne, aux fonctions plus diversifiées, qui voient augmenter le plus leur taux de croissance après la reprise démographique de l'après-guerre.

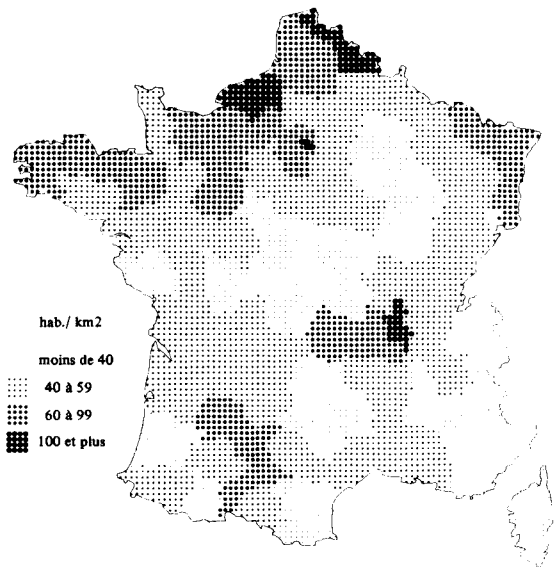
EVOLUTIONS DE LA POPULATION TOTALE  
ET DE LA POPULATION RURALE

millions  
d'habitants

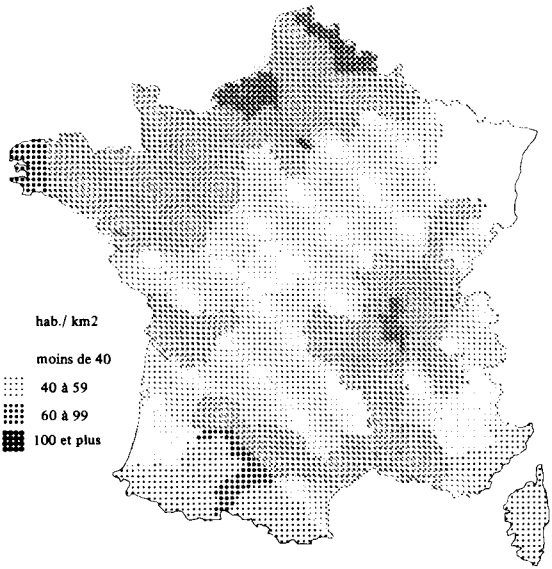


# DENSITES DE LA POPULATION PAR DEPARTEMENT A DIFFERENTES

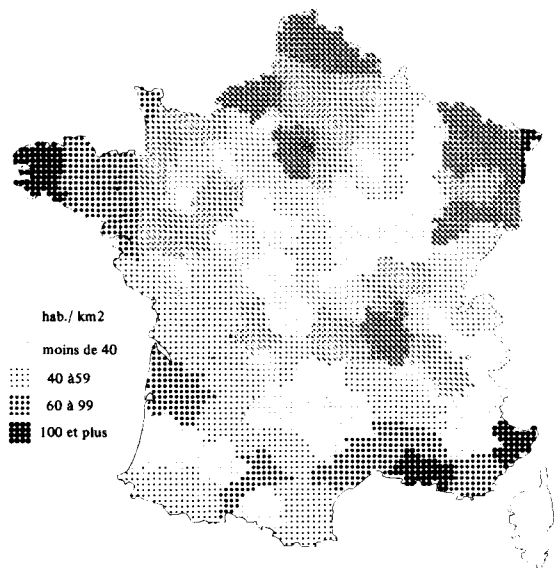
1801



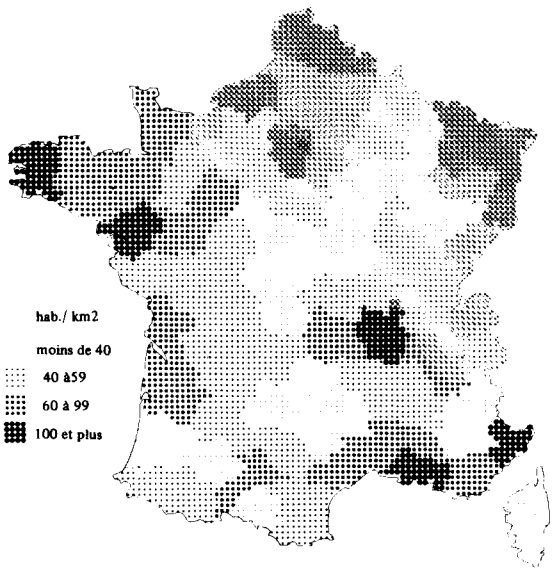
1851



1931



1954

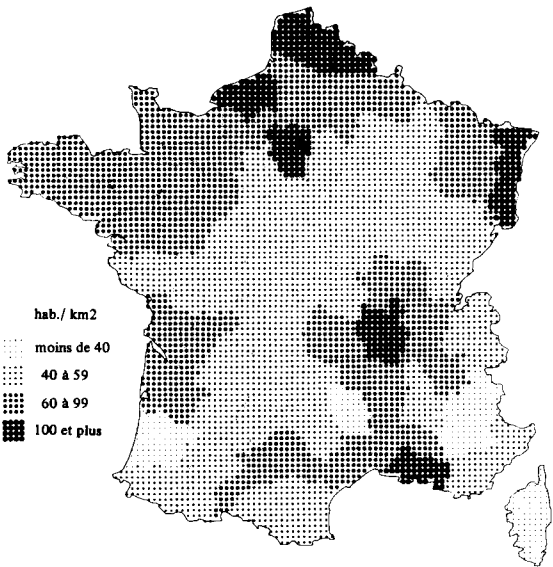


1801 : les Alpes-Maritimes, la Savoie et la Haute-Savoie n'étant pas rattachées à la France, ne sont pas considérées

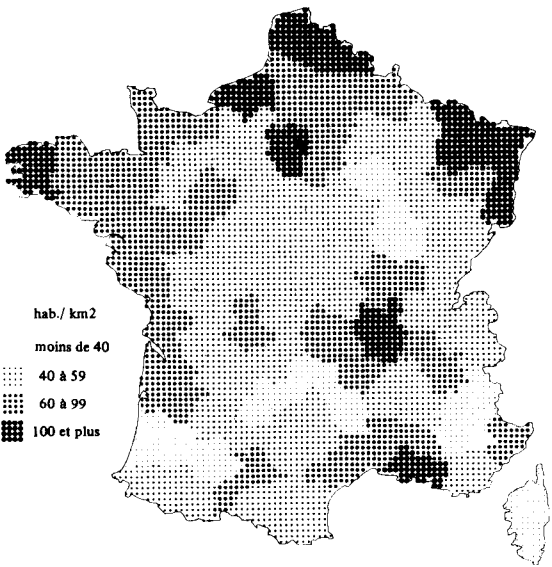
1851 : les six départements d'Alsace-Lorraine ne sont pas considérés

DATES DE RECENSEMENT GENERAL DE LA POPULATION

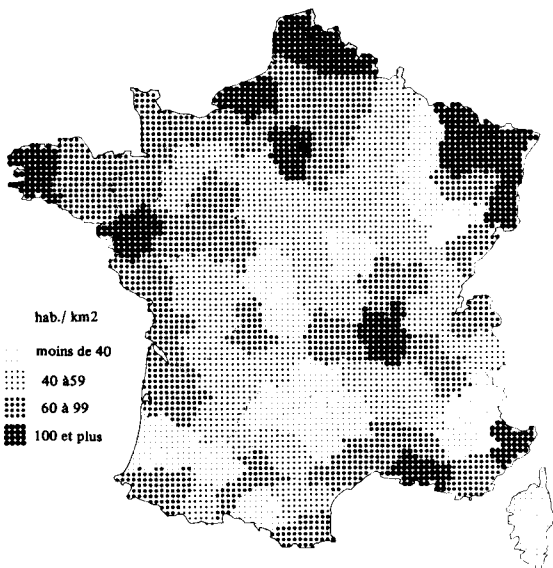
1872



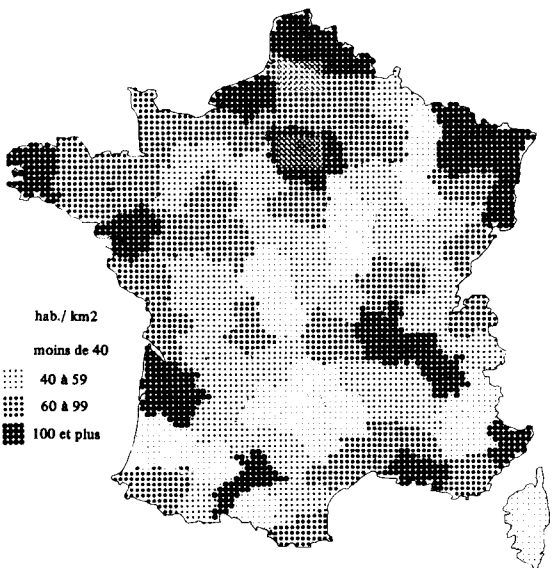
1911



1962



1968



Source : d'après l'INSEE

## 2

# Les relations rurales-urbaines\*

Pour mieux cerner les processus de transformation du monde rural, il est nécessaire de se référer à une définition du monde rural en question. Mais laquelle choisir ?

L'I.N.S.E.E. définit comme « rurales » les communes sur le territoire desquelles ne se trouvent pas d'agglomérations de population d'au moins 2 000 habitants. Par ailleurs, les communes où le Ministère de l'Agriculture a mission d'équipement pour l'eau et l'assainissement sont, par décret, des communes rurales. Ce sont là les définitions les plus courantes, requises par la statistique ou l'aménagement du territoire, mais il en existe beaucoup d'autres qui ne s'avèrent pas plus opératoires lorsqu'on essaie de quantifier les manifestations actuelles des mécanismes dont la logique a été analysée précédemment.

En fait, c'est dans ses relations et son imbrication avec le monde des villes que se révèle le monde rural. Les facteurs qui commandent son évolution lui sont extérieurs\*\*. Cette évolution se retrouve sous la dépendance de l'essor industriel et urbain. Une définition du monde rural qui se prête à l'analyse doit donc reposer sur les rapports économiques, sociaux et démographiques qui se nouent entre villes et campagnes et lui donnent par là même sa substance.

Localement, département par département, il est possible d'appréhender les zones rurales en fonction des concentrations urbaines qui s'y trouvent.

Une analyse systématique des indicateurs départementaux en fonction du taux d'urbanisation, sans sélection a priori de ces indicateurs, permet de définir un champ d'observation susceptible de faire apparaître les mécanismes multiples de la transformation et de les quantifier.

\* L'analyse de ces relations est reprise d'un rapport d'étude réalisé par MM. BELLIARD, CHAMOIX et METGE, de l'I.R.I.E.C. (Institut de Recherche en Informatique et en Economie), intitulé « La France non urbaine », Juin 1970.

\*\* « Nous avons acquis la certitude que les structures du monde rural s'expliquent davantage par des facteurs externes à l'agriculture que par des facteurs internes, que les phénomènes agricoles et les disparités de zones sont, dans une large mesure, le « produit » de la croissance globale... » L. MALASSIS (Préface de l'ouvrage cité de J. PAUTARD).

# Niveaux et taux d'urbanisation départementaux

Expérimentalement, il est possible de regrouper les départements métropolitains en trois grandes catégories en fonction de la taille de leur agglomération principale en 1962.

Il existe 30 départements qui n'ont pas de villes ou d'agglomérations de plus de 50 000 habitants ; ils peuvent être considérés comme des départements peu urbanisés à l'échelle de la France.

26 départements possèdent une agglomération de plus de 50 000 habitants, mais de moins de 100 000 habitants ; ils sont appelés départements moyennement urbanisés.

Enfin, il reste 34 départements très urbanisés dans lesquels se trouve au moins une ville de plus de 100 000 habitants.

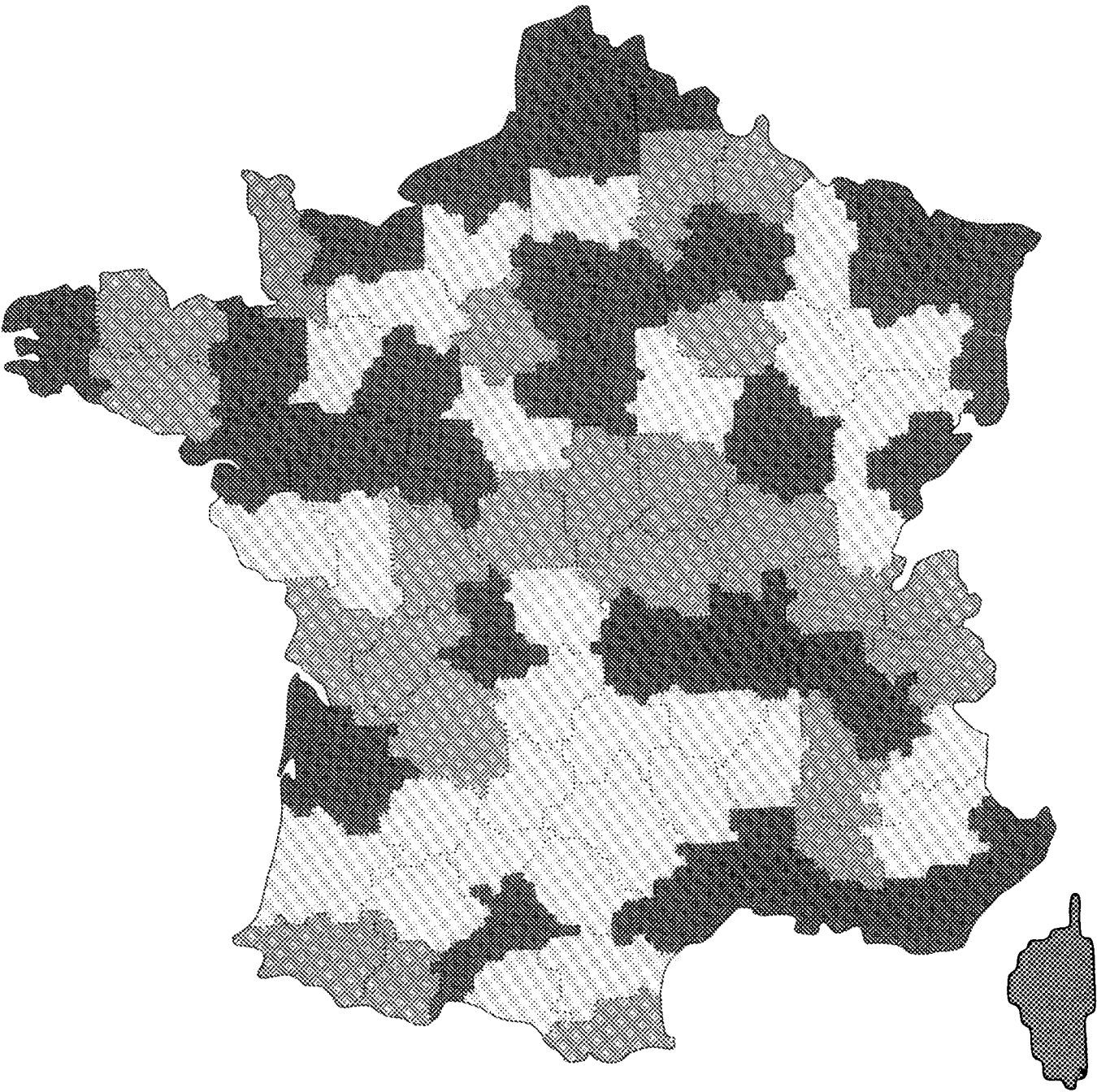
La carte n° 27 indique leur répartition en 1962.

Ce n'est là qu'un premier classement : la simple présence d'une agglomération ne peut suffire à répartir les départements en question ; il faut introduire une indication de son importance dans le département. Trois seuils de population urbaine ont ainsi été retenus : 10 000, 20 000 et 50 000 habitants agglomérés (cf. tableau ci-dessous). Dans chaque cas, le rapport de la population urbaine à la population totale du département définit le taux d'urbanisation.

Taux d'urbanisation des 90 départements  
aux seuils de population agglomérée, en 1962

|                                                                            | Valeurs<br>maximales | Valeurs<br>minimales | Moyenne | Écarts-type |
|----------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|---------|-------------|
| 56<br>départements sans agglomération de plus<br>de 100 000 habitants      |                      |                      |         |             |
| aux seuils de : 50 000                                                     | 60,2                 | 0                    | 11,5    | 14,6        |
| 20 000                                                                     | 60,2                 | 0                    | 22,8    | 13,6        |
| 10 000                                                                     | 60,2                 | 0                    | 29,4    | 11,7        |
| 30<br>départements sans agglomération de plus<br>de 50 000 habitants       |                      |                      |         |             |
| aux seuils de : 20 000                                                     | 40,1                 | 0                    | 15      | 10,8        |
| 10 000                                                                     | 43,3                 | 7,7                  | 23,4    | 8,9         |
| 26<br>départements avec une agglomération<br>entre 50 et 100 000 habitants |                      |                      |         |             |
| aux seuils de : 50 000                                                     | 60,2                 | 2,8                  | 23,4    | 12,4        |
| 20 000                                                                     | 60,2                 | 11                   | 30,9    | 11,3        |
| 10 000                                                                     | 60,2                 | 18,5                 | 35,7    | 10,9        |
| 34<br>départements avec une agglomération<br>de plus de 100 000 habitants  |                      |                      |         |             |
| au seuil de : 50 000                                                       | 100                  | 22,4                 | 45,6    | 18,4        |

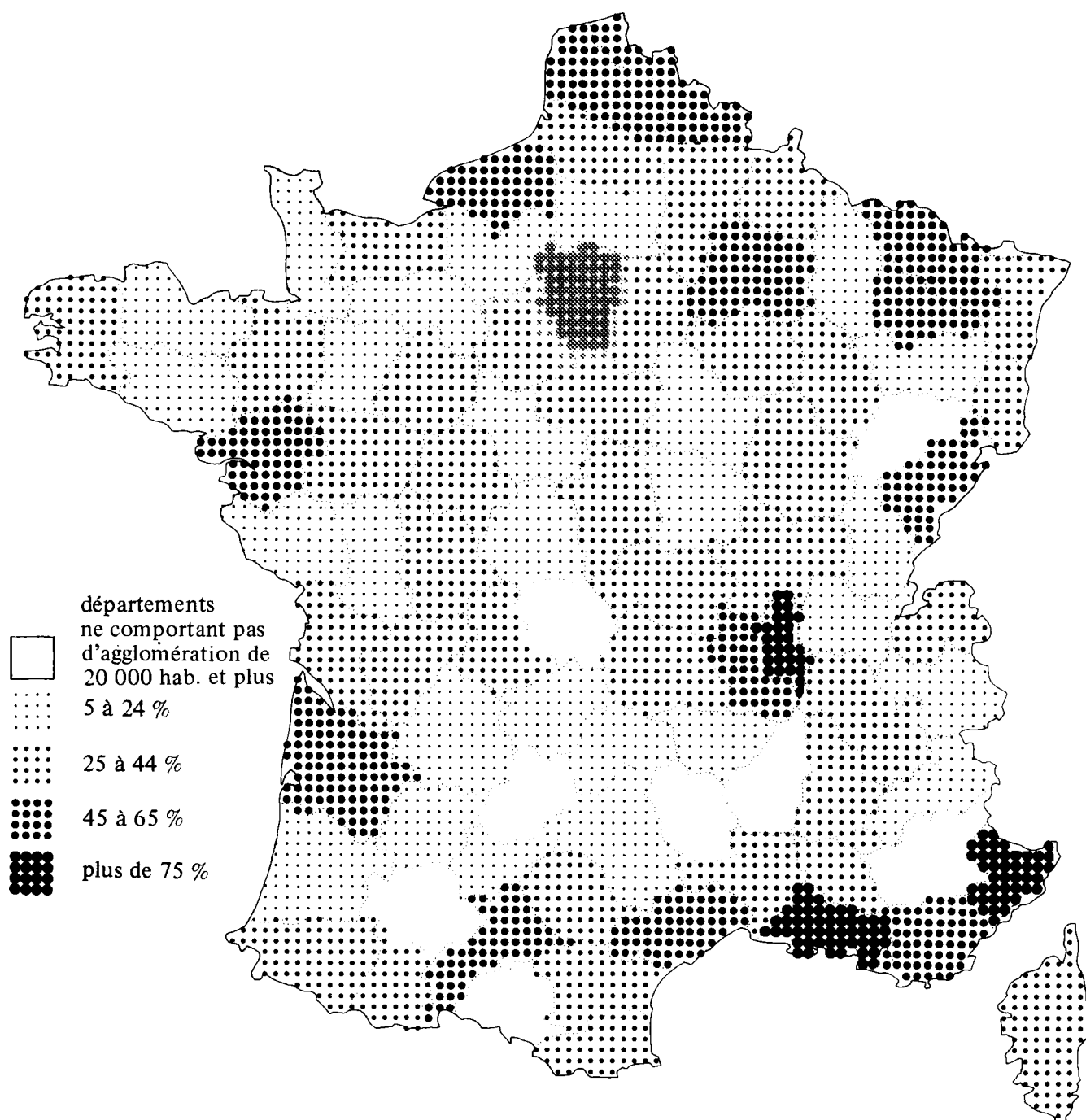
**NIVEAUX D'URBANISATION DEPARTEMENTAUX SELON LA TAILLE  
DE L'AGGLOMERATION PRINCIPALE DU DEPARTEMENT EN 1962**



-  départements très urbanisés
-  départements moyennement urbanisés
-  départements faiblement urbanisés

Source : d'après le recensement de 1962 – (I.N.S.E.E.)

# RAPPORT DE LA POPULATION VIVANT DANS LES AGGLOMERATIONS DE 20 000 HABITANTS ET PLUS, A LA POPULATION TOTALE DU DEPARTEMENT EN 1962



Source : d'après le recensement de 1962 (I.N.S.E.E.) — Population sans doubles comptes

La carte n° 28 (p. 66) indique, pour le seuil de 20 000 habitants, la répartition des départements selon leur taux d'urbanisation, en 1962.

C'est dans ce double cadre de référence — présence d'une ville et importance de cette ville dans le département — que la confrontation entre certaines manifestations des phénomènes démographiques, économiques et sociaux et le niveau d'urbanisation départemental a été entreprise\*.

## Démographie

Si la natalité et la nuptialité se révèlent sensiblement identiques dans les différents départements, la mortalité s'avère plus élevée dans les départements les moins urbanisés, surtout au-dessous du seuil de 10 000 habitants agglomérés. Ce phénomène s'explique par la proportion des personnes âgées à la campagne : les personnes ayant 65 ans et plus représentent respectivement 14,6, 13,8 et 12,4 % de la population dans les trois groupes de départements, en allant des moins aux plus urbanisés. Les courants migratoires sélectifs, qui favorisent l'échange de « vieux » contre des « jeunes » au profit des villes, sont un facteur important du vieillissement des zones rurales.

L'importance de l'excédent des naissances sur les décès dans les départements les plus urbanisés tient à la fois à leur avantage migratoire et à la localisation dans ces départements du plus grand nombre des équipements tels que les cliniques d'accouchement.

La mobilité sociale, très forte dans les départements les moins urbanisés, décroît avec l'importance de l'urbanisation. Ainsi les personnes nées dans un département et résidant en 1962 dans un autre, représentent respectivement 39,1 %, 32,2 % et 22,7 % de la population actuelle, toujours en allant des départements les moins urbanisés aux plus urbanisés. La corrélation très forte pour les départements les plus urbanisés montre que, quels que soient les itinéraires, l'aboutissement des courants migratoires les plus importants est la grande ville.

Les migrations interdépartementales sont d'autant plus fortes que les départements sont plus urbanisés.

De la même manière, en ce qui concerne les migrations interdépartementales, la corrélation avec le taux d'urbanisation n'est positive que pour les départements très ou moyennement urbanisés au seuil de 50 000 habitants. Les grandes agglomérations, et plus particulièrement celles qui sont entourées d'un tissu urbain satisfaisant, sont le pôle des mouvements les plus intenses et les principales bénéficiaires des échanges.

## Formation et éducation

Des disparités très importantes apparaissent dans la répartition des personnes titulaires de diplômes professionnels. D'une façon générale, la proportion des diplômés s'avère très supérieure dans les départements les plus urbanisés, alors qu'une sous-formation professionnelle est très nette dans les départements les moins urbanisés. Mais des nuances doivent être apportées à cette constatation.

Dans les départements les plus urbanisés, l'élévation du degré d'urbanisation entraîne l'augmentation du nombre de titulaires de diplômes du niveau le plus élevé, mais également du niveau le plus élémentaire. Ce phénomène conduit à la formation en milieu urbain d'une couche sociale à très faible niveau de vie, confrontée avec des classes de population à revenus élevés.

\* Des indications sur la méthodologie utilisée ainsi que la liste des séries statistiques les plus révélatrices sont données en annexe 2, p. 109.

Pour les niveaux de qualification intermédiaires — les titulaires de diplômes correspondant au niveau maîtrise et cadre moyen — la répartition est sensiblement identique dans l'ensemble des départements au seuil de 10 000 habitants. Ce qui confirme le phénomène de concentration des personnes qualifiées dans les villes, quel que soit leur environnement.

Existe-t-il une liaison significative entre la diffusion de l'enseignement secondaire et le taux d'urbanisation ?

Au seuil de 20 000 habitants, le pourcentage des lycéens s'élève dans tous les départements. Nous sommes là en présence d'un seuil dont l'interprétation doit être nuancée, car les lycées n'existent que dans les villes d'une certaine importance, et par ailleurs les internats accueillent des élèves d'origine rurale.

## **Revenus et consommation**

Ce sont là des domaines qui exercent des pressions très fortes sur les niveaux de vie et les modes de comportement ; un examen rapide met en évidence des ruptures importantes.

Au seuil de 10 000 habitants pour les départements les moins industrialisés, les salaires moyens sont directement en corrélation avec l'urbanisation. Ces zones présentent une très forte homogénéité. Dix mille habitants agglomérés semblent constituer le seuil à partir duquel les revenus prennent un caractère « urbain » qui se traduit par une très grande dispersion autour de la moyenne.

On constate également un accroissement extrêmement net des moyennes avec l'urbanisation. Les départements les plus urbanisés sont les plus favorisés (cf. carte n° 29).

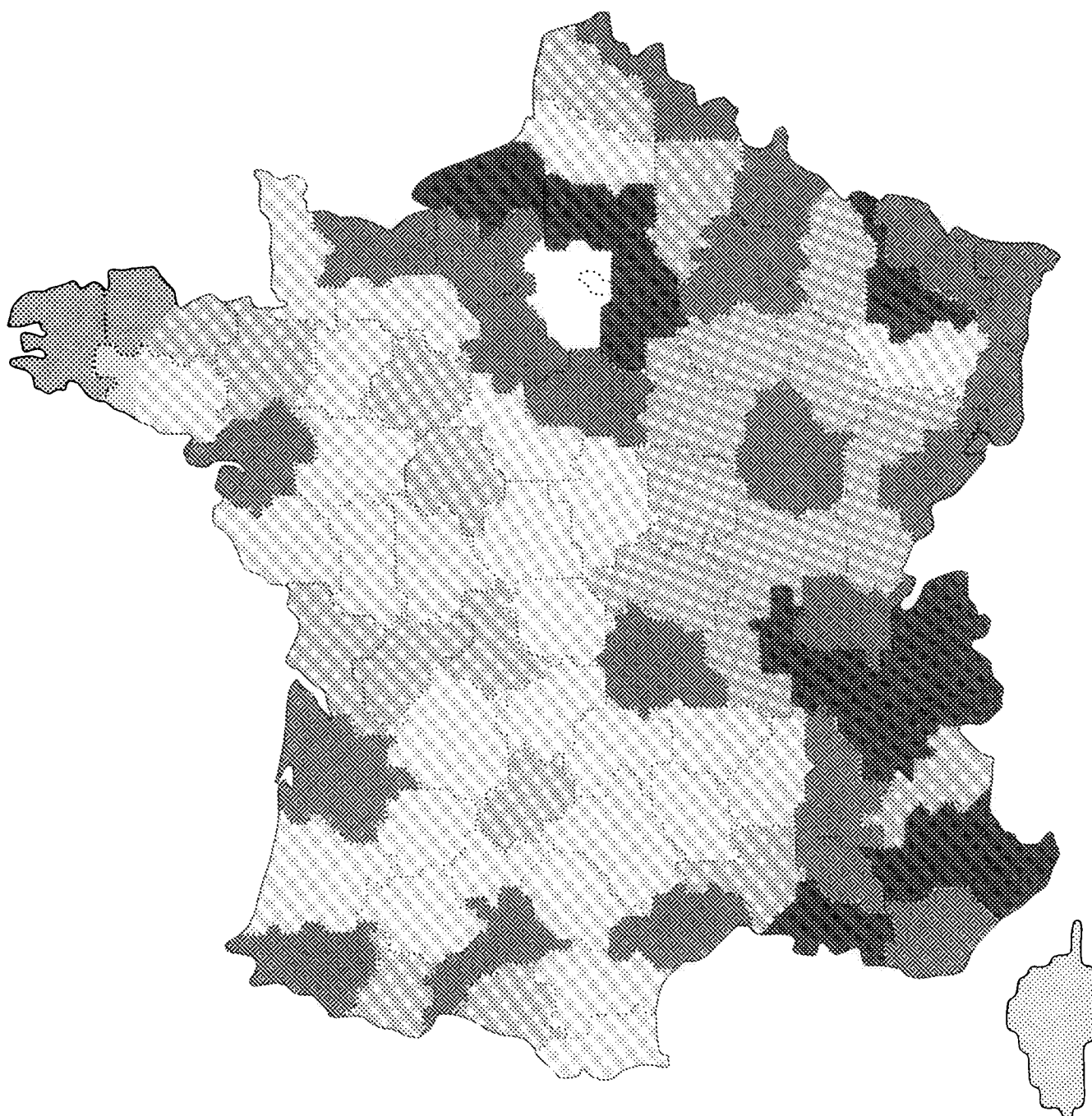
Ces conclusions sont confirmées par l'indice de consommation moyenne par habitant (cf. carte n° 30).

L'utilisation du crédit automobile n'offre de corrélation sensible qu'à partir du seuil de 10 000 habitants. Cependant la confusion qui existe souvent chez les agriculteurs entre leur comptabilité personnelle et celle de leur exploitation fait peut-être sous-estimer l'utilisation du crédit de consommation en milieu rural.

La répartition des recettes budgétaires par habitant, directement liée à l'intensité de l'activité économique, marque une rupture très forte entre les départements les moins et les plus urbanisés (498 contre 1 224).

# SALAIRES ANNUELS MOYENS PAR DEPARTEMENT EN 1966

(sauf la Seine et la Seine-et-Oise) Secteur privé et semi-privé



indice médian du  
sous-ensemble : 118



indice médian du  
sous-ensemble : 104



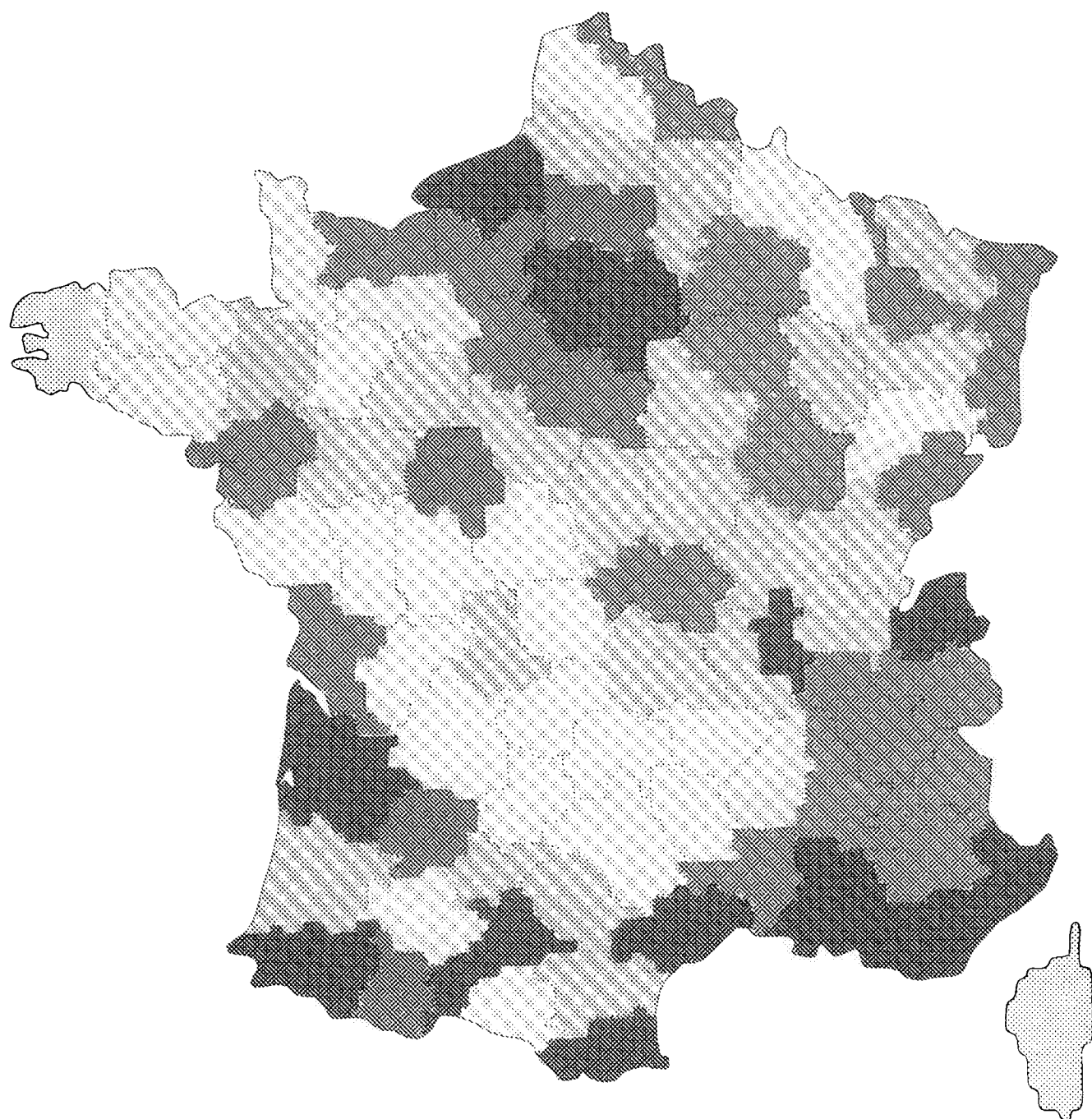
indice médian du  
sous-ensemble : 94



indice médian du  
sous-ensemble : 85

moyenne nationale : 100

# INDICE DE CONSOMMATION MOYENNE PAR HABITANT EN 1964



indice médian : 137



indice médian : 93



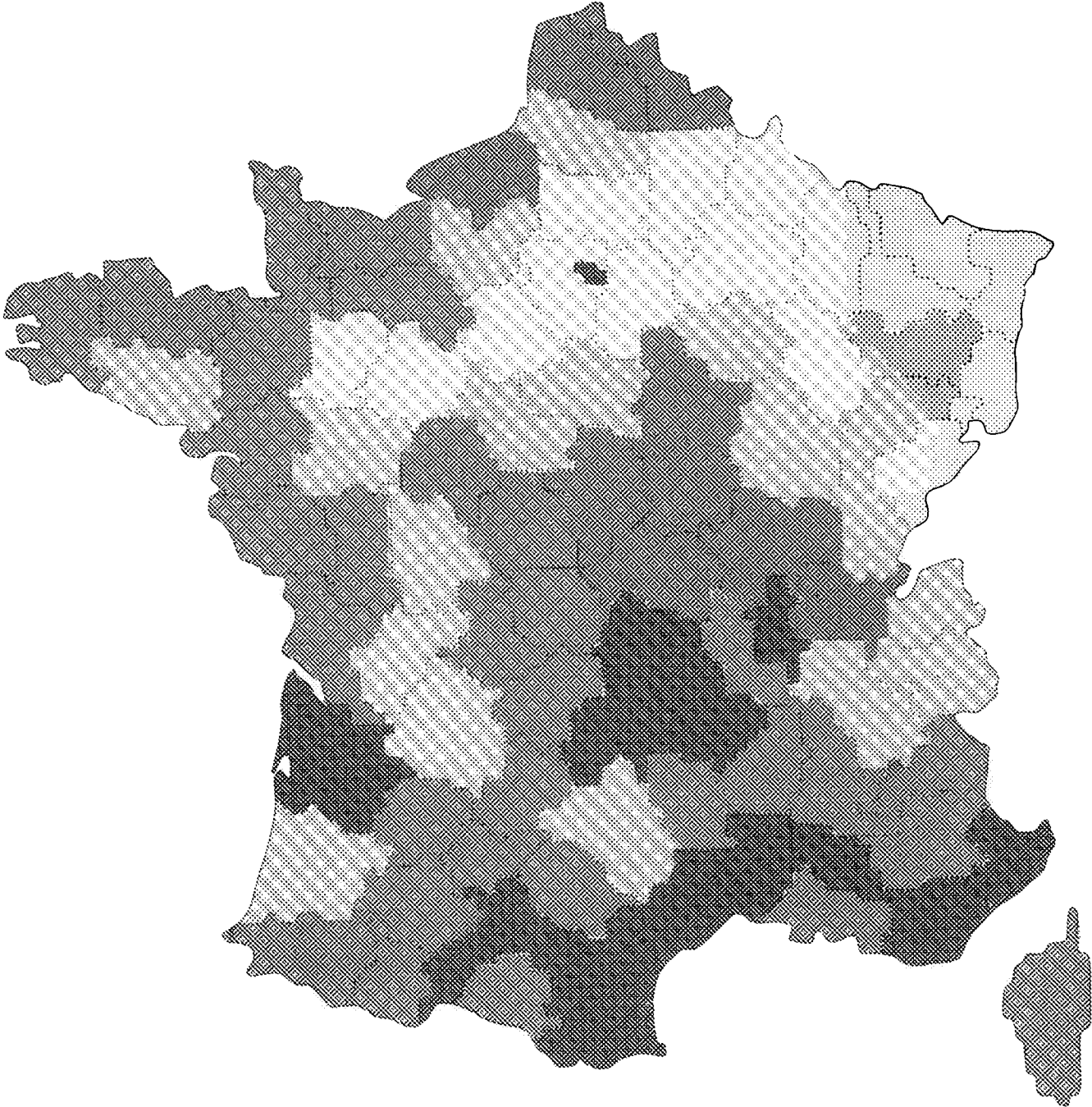
indice médian : 118



indice médian : 77

moyenne nationale : 100

DENSITE DES POINTS DE VENTE PAR HABITANT AU 1-1-1965



densité médiane : 20



densité médiane : 15



densité médiane : 17



densité médiane : 13

densité moyenne : 16

# Activités industrielles et commerciales

Les zones rurales permettent le maintien d'activités commerciales et industrielles extrêmement dispersées et de dimension artisanale. On constate en effet que la densité des points de vente commerciaux s'avère d'autant plus élevée que l'urbanisation est moins forte (cf. carte n° 31). C'est également en milieu rural que l'on trouve le plus fort pourcentage d'établissements industriels n'employant aucun salarié. Ils représentent 46,5 % des établissements dans les départements les moins urbanisés. La proportion décroît avec l'urbanisation des départements.

Le chiffre d'affaires moyen au contraire s'élève avec l'urbanisation dans l'ensemble des départements. Cependant dans les départements moyennement urbanisés la corrélation est négative au seuil de 50 000 habitants agglomérés. Ce phénomène semble traduire la faiblesse économique des villes moyennes qui ne bénéficient pas d'un entourage industriel ; elles comprennent d'ailleurs la plus forte proportion d'entreprises industrielles occupant 1 ou 2 salariés. Dans ces agglomérations, deux types d'activités paraissent coexister, l'un artisanal et vulnérable, l'autre plus moderne et structuré. Cette dualité peut s'avérer source de déséquilibres et de tensions sociales et économiques.

La répartition des entreprises industrielles de 10 à 49 salariés est directement reliée au niveau d'urbanisation, mais le fossé se creuse entre les départements les plus urbanisés et les autres.

L'essentiel des établissements de plus de 50 salariés est concentré dans les agglomérations de plus de 50 000 habitants, ce fait apparaît très nettement dans les départements moyennement urbanisés, mais les moyennes se révèlent très inférieures à celles des départements les plus urbanisés.

L'analyse des résultats peut se faire à deux niveaux. Tout d'abord, il existe des différences significatives entre les trois groupes de départements, quel que soit le seuil d'urbanisation retenu. Elles concernent principalement les revenus, la consommation et à un moindre titre la répartition des entreprises :

Evaluation des moyennes  
par classe de départements  
en 1964

|                                             | Départements<br>les moins<br>urbanisés | Départements<br>moyennement<br>urbanisés | Départements<br>les plus<br>urbanisés |
|---------------------------------------------|----------------------------------------|------------------------------------------|---------------------------------------|
| Salaires moyens annuels                     | 9 645                                  | 10 056                                   | 12 942                                |
| Consommation                                | 68,0                                   | 80,3                                     | 96,7                                  |
| Nombre d'entreprises de 0 salarié           | 46,5 %                                 | 43,4 %                                   | 38,0 %                                |
| Nombre d'entreprises de 10- 49 salariés     | 6,1 %                                  | 7,1 %                                    | 9,4 %                                 |
| Nombre d'entreprises de 50-199 salariés     | 1,7 %                                  | 1,9 %                                    | 2,5 %                                 |
| Nombre d'entreprises de 200-999 salariés    | 0,42 %                                 | 0,49 %                                   | 0,75 %                                |
| Nombre d'entreprises de + de 1 000 salariés | 0,01 %                                 | 0,04 %                                   | 0,07 %                                |

Ce qui importe ici, c'est moins la part de la population agglomérée dans les villes d'une certaine taille que le niveau de développement économique du département.

Mais cette différenciation en recouvre une autre qui apparaît dans les trois groupes de départements en fonction des seuils d'urbanisation. La concentration urbaine entraîne des disparités croissantes à l'intérieur de chaque groupe de départements ; elle tend à augmenter en moyenne les niveaux d'activité, de revenu et de consommation, mais en même temps elle aggrave les écarts.

Le tableau suivant montre les écarts moyens dans la dispersion des indicateurs autour de leur valeur moyenne.

**Ecarts-type  
par classe de départements**

| SÉRIES                                                              | Départements<br>les moins<br>urbanisés | Départements<br>moyennement<br>urbanisés | Départements<br>les plus<br>urbanisés |
|---------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|------------------------------------------|---------------------------------------|
| Pourcentage de la population non scolaire :                         |                                        |                                          |                                       |
| — Diplôme non spécifié                                              | 0,2                                    | 0,3                                      | 0,6                                   |
| — Fin d'apprentissage artisanal                                     | 0,06                                   | 0,07                                     | 0,7                                   |
| — Fin de stage F.P.A.                                               | 0,02                                   | 0,04                                     | 0,05                                  |
| — Brevet professionnel                                              | 0,5                                    | 0,9                                      | 1,0                                   |
| — C.A.P.                                                            | 0,09                                   | 0,13                                     | 0,95                                  |
| — B.E.I., B.E.C., B.E.P.                                            | 0,08                                   | 0,18                                     | 0,20                                  |
| — Brevet des E.N.P.                                                 | 0,05                                   | 0,07                                     | 0,10                                  |
| Pourcentage des migrants intérieurs entre<br>1954 et 1962           |                                        |                                          |                                       |
| — Entrées                                                           | 3,0                                    | 2,0                                      | 4,6                                   |
| — Sorties                                                           | 1,9                                    | 1,9                                      | 2,5                                   |
| Chiffre d'affaires des entreprises industrielles<br>et commerciales | 205 210                                | 236 378                                  | 344 528                               |
| Recettes de cinéma par habitant                                     | 2,5                                    | 8,2                                      | 8,2                                   |
| Recettes des dancings, music-halls... par<br>habitant               | 1,0                                    | 3,1                                      | 2,2                                   |
| Consommation moyenne par habitant<br>(indice)                       | 0,13                                   | 0,15                                     | 0,24                                  |
| I.R.P.P. et taxe complémentaire par habitant<br>(Francs)            | 28                                     | 32                                       | 77                                    |
| Avoirs des déposants dans les Caisses d'Épar-<br>grie (Francs)      | 175                                    | 193                                      | 254                                   |
| Recettes budgétaires par habitant (Francs)                          | 191                                    | 451                                      | 993                                   |
| Salaires moyens par habitant *                                      | 4 572                                  | 4 334                                    | 7 594                                 |

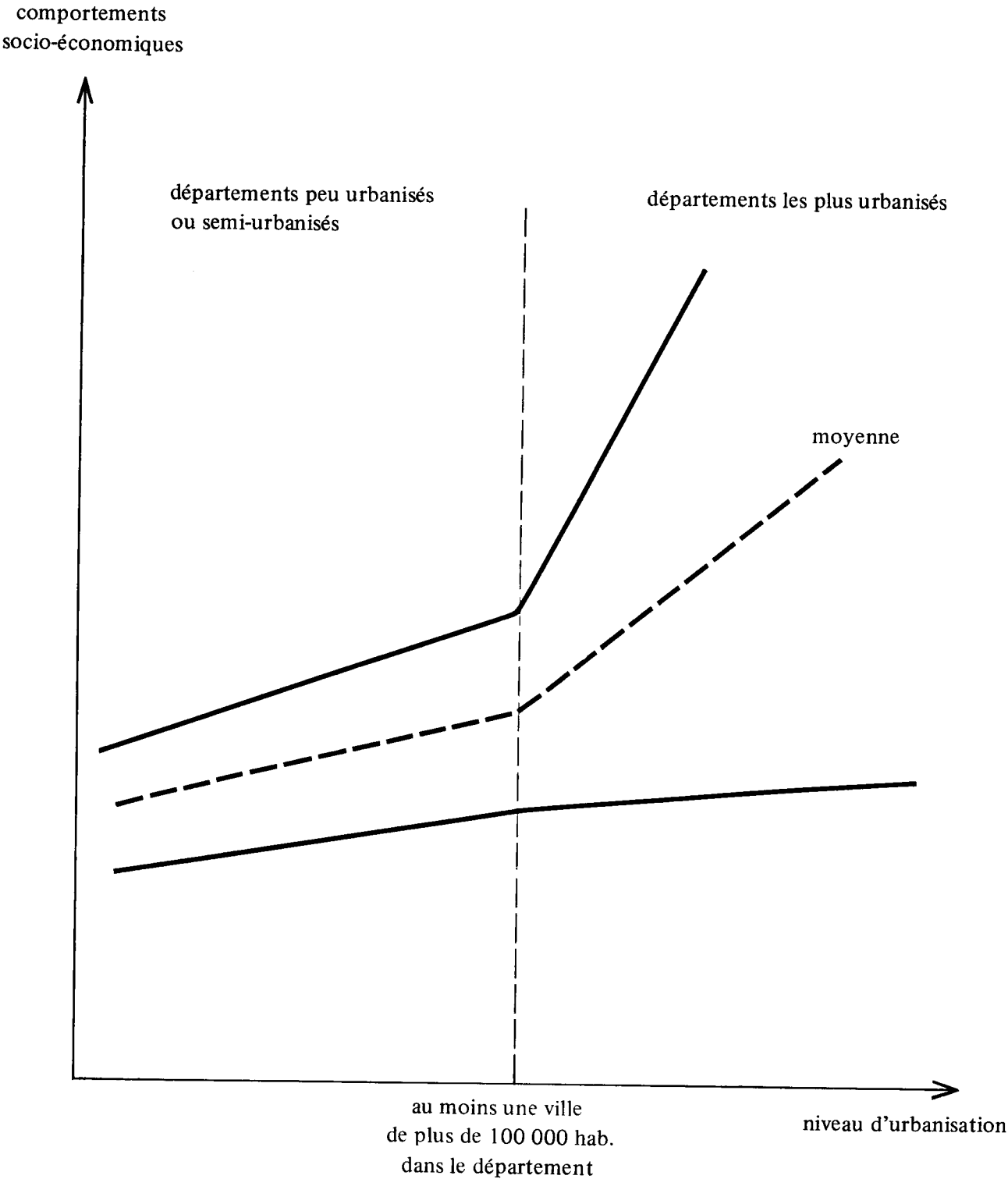
\* Il s'agit de « l'étendue de l'échantillon », la différence entre la valeur minimale et la valeur maximale, et non de l'écart-type.

Ce tableau révèle une augmentation importante de l'écart-type dans la classe des départements les plus urbanisés par rapport à sa valeur dans les autres classes de départements. La ville apparaît donc comme génératrice de différences, c'est-à-dire d'inégalités.

Par ailleurs la faiblesse relative de la dispersion des indicateurs dans les zones rurales montre une homogénéité assez forte des comportements. Ces comportements non urbains désignent ici à la fois le « rural » et le « peu-urbanisé ».

L'analyse plus fine des indicateurs fait apparaître des seuils qui se situent au niveau des agglomérations de 10 000 à 20 000 habitants. Il n'y a pas de ligne de différenciation valable de la même façon pour tous les départements ; dans chaque cas le rôle de la ville n'est pas séparable de celui de son environnement. Il n'existe pas non plus de seuil significatif pour tous les niveaux d'activités ou de comportement. La ligne de partage n'est pas entre deux mondes bien isolables ; elle passe aujourd'hui au milieu de ce qui était hier le monde rural.

DISPERSION EVALUEE PAR LES ECARTS-TYPE



Il est possible de représenter la dispersion évaluée par les écarts-type des séries statistiques représentatives (cf. schéma n° 32). Puisque toutes les séries varient dans le même sens, on considère qu'elles constituent une fonction linéaire des indicateurs. Les courbes tracées n'ont pas de valeur numérique et on ne rend compte que de leur allure générale. Une phase ultérieure du travail devrait permettre de quantifier un tel schéma.

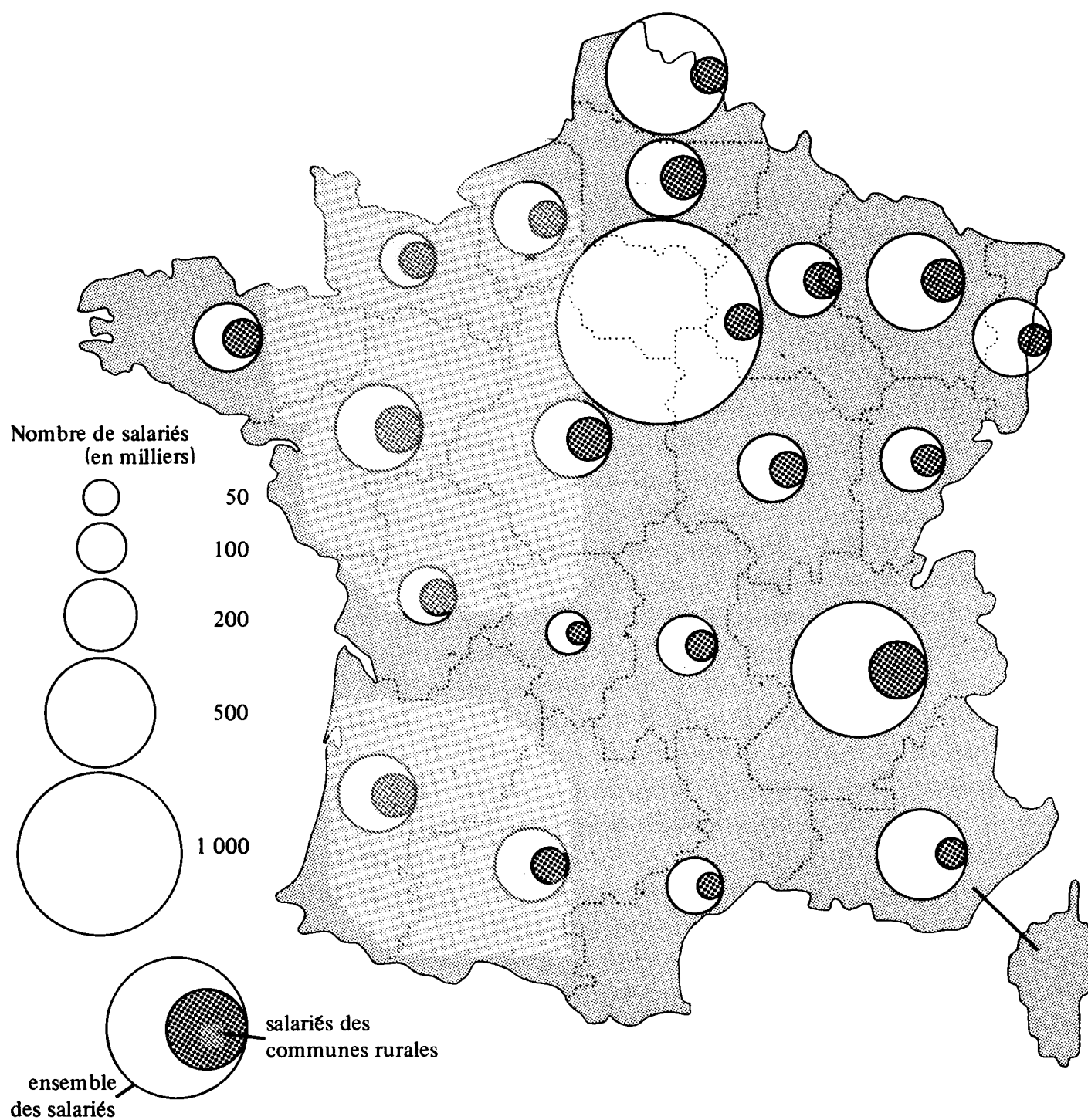
C'est à travers le faisceau des relations rurales-urbaines que l'on déchiffre un point de la transformation du monde rural. Le schéma de cette transformation (cf. ci-dessus) peut être décomposé et lu selon plusieurs axes.

L'urbain progresse en nombre d'habitants, et la frontière entre urbain et semi-urbain tend à se déplacer vers le rural. Les migrations se traduisent par un trajet entre deux points du schéma, accentuant l'ouverture de la courbe vers le bas, en raison de la faible qualification professionnelle des migrants ruraux.

Le monde rural se transforme aussi de l'intérieur. La propagation des modes de production et de consommation urbains tend à écarter les courbes et à les rapprocher ainsi des configurations urbaines.

# REPARTITION, PAR REGION, DES SALARIES DE L'INDUSTRIE EN 1966

France entière, dont communes rurales



Source : d'après le Ministère de l'Agriculture  
Direction des Aménagements Ruraux  
Groupement d'Etude pour l'Equipement Rural

# 3

## Les emplois industriels et agricoles dans le monde rural

### A. SALAIRES DE L'INDUSTRIE EN MILIEU RURAL\*

(dans les communes de moins de 2 000 habitants agglomérés au chef-lieu, non rattachées à des agglomérations multicommunales)

Siège d'activités diversifiées avant la révolution industrielle, le monde rural apparaît de nos jours, avant tout, comme un vaste atelier de production agricole. Mais si l'agriculture joue un rôle moteur qui justifie dans cette étude sa place prépondérante, elle ne peut toutefois prétendre à l'exclusivité.

Les données statistiques concernant l'industrie et l'artisanat en milieu rural se révèlent malheureusement peu nombreuses et peu fiables. Ce qui explique la brièveté de ce chapitre.

Dans les communes rurales, en 1966, le nombre des salariés de l'industrie s'élève à 891 000 personnes dans les établissements de dix salariés et plus ; l'ensemble des établissements industriels et artisanaux emploie 1 162 400 salariés, ce qui correspond à 17 % du total national.

La proportion du nombre total de salariés travaillant dans les communes rurales par rapport à l'ensemble des salariés de chaque région, apparaît très variable et dépend du niveau d'urbanisation de chacune de ces régions (cf. carte n° 33 et tableau ci-après). Très faible dans la Région parisienne (3 %) et le Nord (8 %), elle est très élevée dans le Limousin (31 %), la Picardie (32 %), le Poitou-Charentes (34 %) et la Basse-Normandie (37 %).

\* Des indications relatives à l'origine de ces informations sont données en annexe 3, p. 119.

# **RÉPARTITION, PAR RÉGION, DES SALARIÉS DE L'INDUSTRIE, EN 1966**

| Régions                    | Nombre de salariés              |                                        | % du nombre des salariés des communes rurales par rapport au nombre total des salariés de l'industrie |
|----------------------------|---------------------------------|----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                            | Total régional<br>(en milliers) | dont communes rurales<br>(en milliers) |                                                                                                       |
| RÉGION PARISIENNE          | 1703,9                          | 50,3                                   | 3 %                                                                                                   |
| CHAMPAGNE-ARDENNES         | 199,9                           | 54,3                                   | 27 %                                                                                                  |
| PICARDIE                   | 232,4                           | 75,8                                   | 32 %                                                                                                  |
| HAUTE-NORMANDIE            | 214,3                           | 46,0                                   | 21 %                                                                                                  |
| CENTRE                     | 250,0                           | 72,2                                   | 29 %                                                                                                  |
| NORD                       | 606,5                           | 51,9                                   | 8 %                                                                                                   |
| LORRAINE                   | 371,1                           | 68,3                                   | 18 %                                                                                                  |
| ALSACE                     | 229,9                           | 42,0                                   | 18 %                                                                                                  |
| FRANCHE-COMTÉ              | 175,6                           | 41,1                                   | 23 %                                                                                                  |
| BASSE-NORMANDIE            | 119,4                           | 44,9                                   | 37 %                                                                                                  |
| PAYS DE LA LOIRE           | 291,1                           | 82,3                                   | 28 %                                                                                                  |
| BRETAGNE                   | 197,3                           | 60,7                                   | 30 %                                                                                                  |
| LIMOUSIN                   | 70,5                            | 22,2                                   | 31 %                                                                                                  |
| AUVERGNE                   | 149,8                           | 37,3                                   | 25 %                                                                                                  |
| POITOU-CHARENTES           | 132,2                           | 45,3                                   | 34 %                                                                                                  |
| AQUITAINE                  | 246,9                           | 71,9                                   | 29 %                                                                                                  |
| MIDI-PYRÉNÉES              | 206,9                           | 49,9                                   | 24 %                                                                                                  |
| BOURGOGNE                  | 178,3                           | 44,9                                   | 25 %                                                                                                  |
| RHÔNE-ALPES                | 753,9                           | 134,9                                  | 18 %                                                                                                  |
| LANGUEDOC-ROUSSILLON       | 122,1                           | 30,1                                   | 24 %                                                                                                  |
| PROVENCE-CÔTE D'AZUR-CORSE | 350,8                           | 36,1                                   | 10 %                                                                                                  |
| <b>FRANCE ENTIÈRE</b>      | <b>6804,8</b>                   | <b>1162,4</b>                          | <b>17 %</b>                                                                                           |

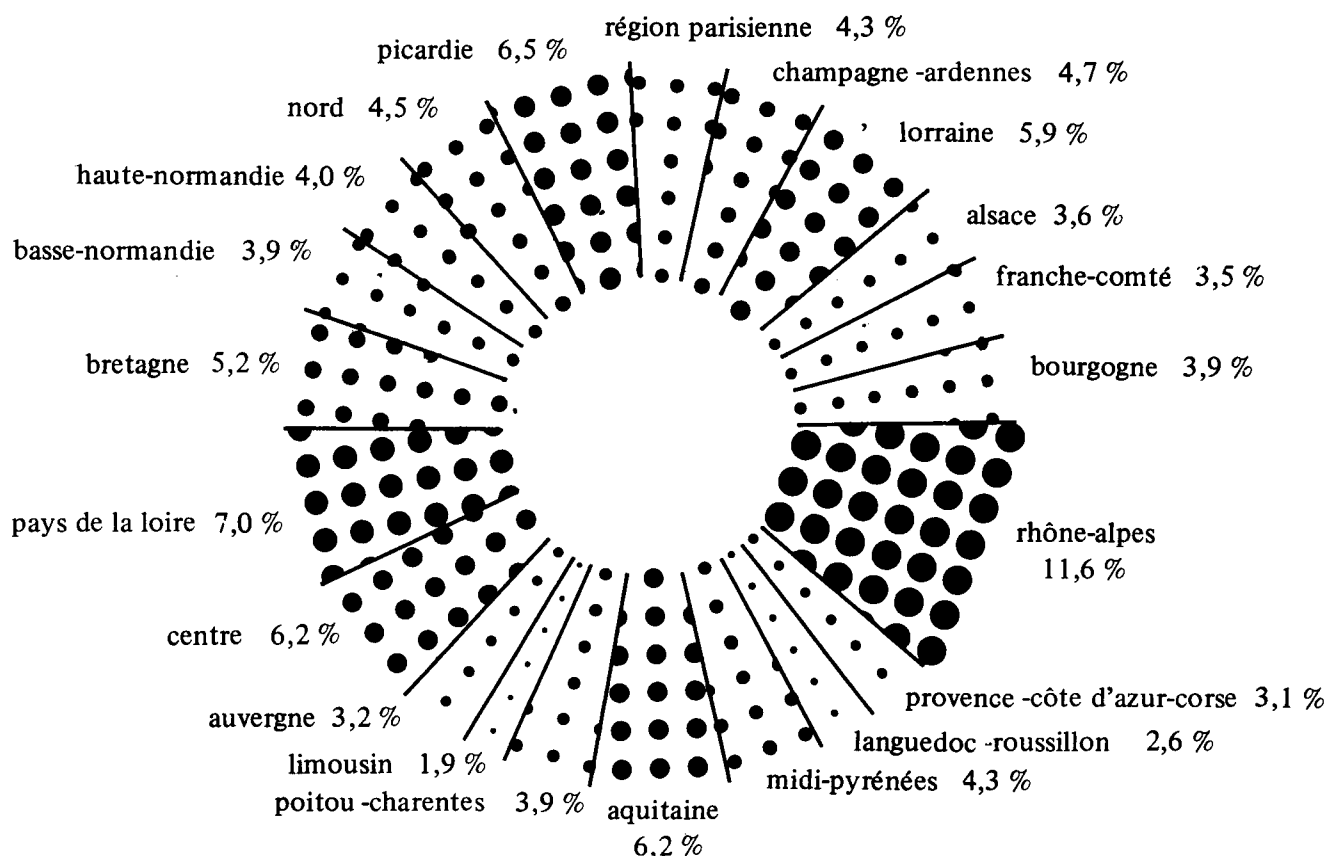
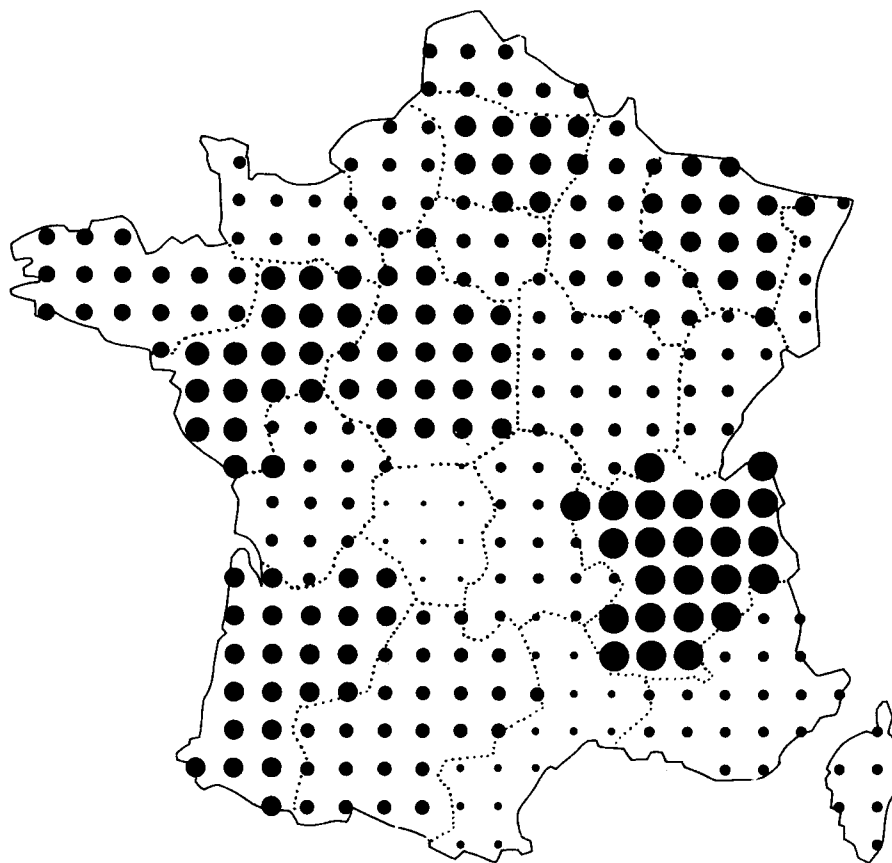
Cependant, la répartition de l'ensemble des salariés des communes rurales entre les vingt et une régions révèle une grande homogénéité (cf. carte et graphique n° 34). Leur nombre s'avère sensiblement voisin dans toutes les régions. Aux deux extrémités se situent la région Rhône-Alpes avec 135 000 salariés (11,6 % de l'ensemble national), le Limousin (1,9 %). Mais il faut tenir compte de la dimension spatiale et du poids démographique respectifs de ces deux régions, le Limousin étant le plus faiblement peuplé.

En opposition à la concentration des salariés de l'industrie dans les villes du Nord et de l'Est de la France, la répartition des salariés de l'industrie travaillant dans des communes rurales ne présente pas de grandes différences géographiques (cf. graphique n° 34).

A partir de cette constatation, il faut se garder de conclure que les salariés de l'industrie en milieu rural sont uniformément répartis sur l'ensemble du territoire, car on doit tenir compte également de la plus ou moins grande proximité de ces communes par rapport aux agglomérations. Indépendamment d'une industrialisation ancienne qui demeure avec des vicissitudes diverses dans les petites communes, un grand nombre de créations d'emplois industriels se réalise en dehors des périmètres urbains proprement dits, dans un rayon relativement faible par rapport à l'agglomération, essentiellement en raison du terrain disponible.

Bien que la définition des communes rurales qui est retenue ici exclut les communes de moins de 2 000 habitants rattachées à des agglomérations multi-communales, elle se révèle encore insuffisante pour appréhender cette situation.

# REPARTITION PAR REGION DE PROGRAMME DES SALAIRES DE L'INDUSTRIE EN 1966 DANS LES COMMUNES DE MOINS DE 2 000 HABITANTS



Source : d'après le Ministère de l'Agriculture

Direction des Aménagements Ruraux Groupement d'Etude pour l'Equipement Rural

Une analyse du même phénomène par branches d'activité (cf. graphique n° 35) montre que celle du Bâtiment et des Travaux Publics est la mieux représentée quant à l'emploi industriel dans les communes rurales. La proportion des salariés de cette branche d'activité s'y révèle plus élevée que dans l'ensemble national. De même, les industries alimentaires, la production des métaux, le bois et l'ameublement, les cuirs et peaux présentent un poids relativement plus important quant au pourcentage de salariés employés dans les communes rurales.

S'il n'existe pas d'écart sensible pour le textile, l'habillement et l'industrie du verre, certaines des branches d'activité qui emploient de la main-d'œuvre qualifiée sont moins représentées ; c'est le cas pour le pétrole et les carburants, le papier et le carton, la chimie et le caoutchouc, les industries électriques et de précision, la métallurgie et la mécanique. Il faut cependant noter que cette dernière branche, qui occupe une situation prépondérante au niveau national, représente une part notable des salariés de l'industrie employés dans les communes rurales.

### RÉPARTITION DES SALARIÉS DE L'INDUSTRIE PAR BRANCHE D'ACTIVITÉ, EN 1966

(en milliers)

| Branches d'activité                     | Communes<br>rurales | Communes<br>urbaines | Ensemble |
|-----------------------------------------|---------------------|----------------------|----------|
| 1. Pétrole et carburants                | 5,3                 | 38,9                 | 44,2     |
| 2. Production des métaux                | 58,9                | 207,1                | 266,0    |
| 3. Métallurgie et mécanique             | 220,7               | 1 455,5              | 1 676,2  |
| 4. Industrie électrique et de précision | 26,8                | 473,5                | 500,3    |
| 5. Industrie du verre                   | 11,8                | 53,4                 | 65,2     |
| 6. Bâtiment et travaux publics          | 325,6               | 1 306,3              | 1 631,9  |
| 7. Chimie, caoutchouc, tabac            | 57,8                | 412,1                | 469,9    |
| 8. Industries alimentaires              | 139,5               | 355,1                | 494,6    |
| 9. Textile et habillement               | 140,4               | 704,6                | 845,0    |
| 10. Cuir et peaux                       | 38,9                | 122,4                | 161,3    |
| 11. Bois et ameublement                 | 79,1                | 132,0                | 211,1    |
| 12. Papier et carton                    | 39,8                | 297,8                | 337,6    |
| 13. Industries diverses                 | 17,4                | 84,3                 | 101,7    |
| Ensemble                                | 1 162,0             | 5 643,0              | 6 805,0  |

Source : Ministère de l'Agriculture - Direction des Aménagements Ruraux - Groupement d'Etude pour l'Equipe-ment Rural.

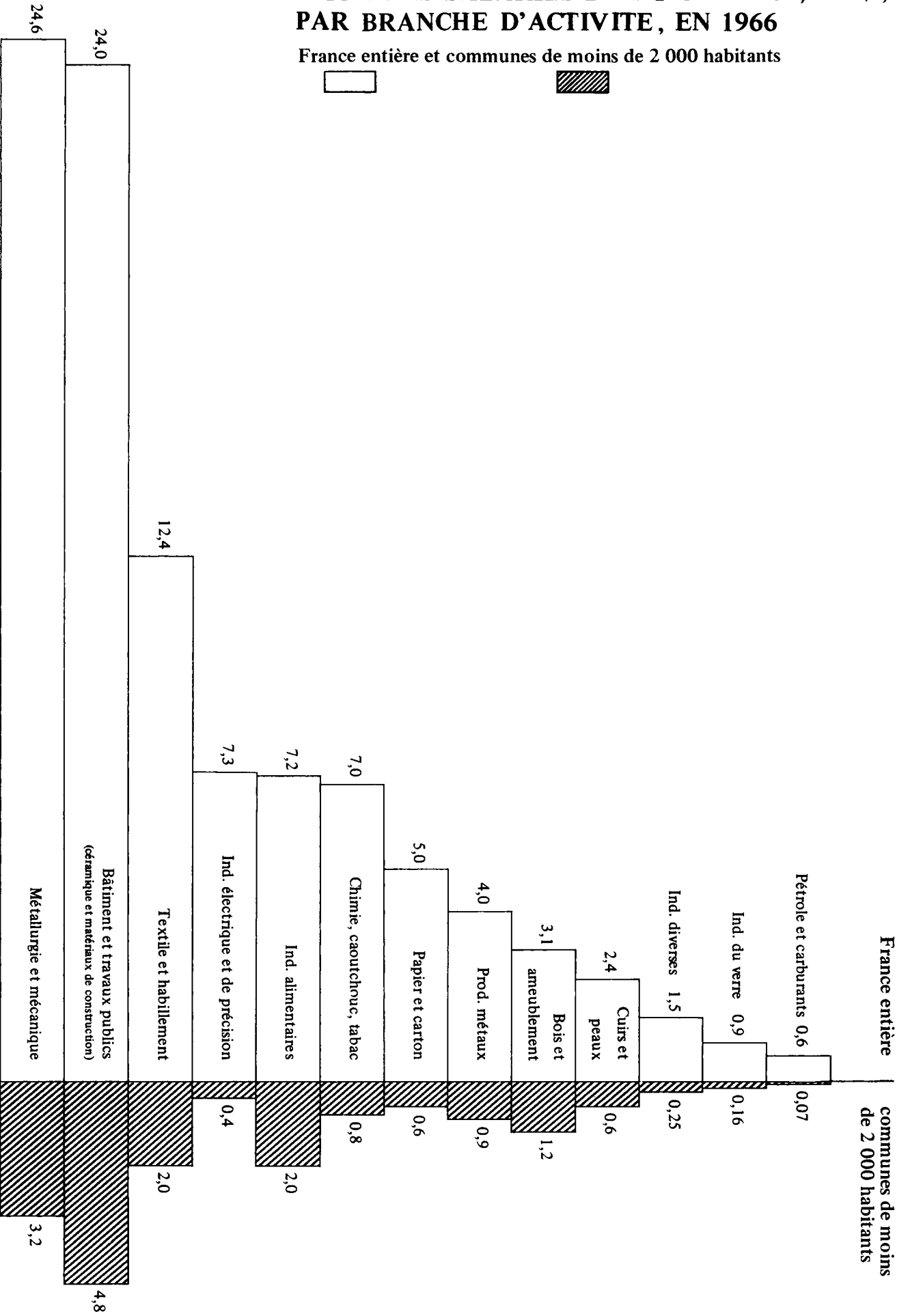
Enfin, il peut être intéressant de considérer la répartition des salariés de l'industrie selon diverses tailles d'agglomérations. On remarque alors que sur un nombre total de 6 800 000 salariés en 1966, un peu plus de la moitié d'entre eux seulement — 3 885 000 salariés, soit 57 % — travaille dans des agglomérations de plus de 50 000 habitants.

Si l'on considère en outre la proportion du nombre de salariés employés dans des établissements de dix personnes et plus pour mille habitants, cette proportion se révèle très faible dans les communes rurales (51 %) ; mais elle s'avère à peine différente dans les villes ou agglomérations de moins de 50 000 habitants et dans les agglomérations plus importantes : 152 % contre 176 %.

Ces chiffres soulignent l'importance du rôle joué par les villes ou les agglomérations de moins de 50 000 habitants. Il conviendrait d'en tenir compte dans toute recherche visant à définir le milieu rural ; ce qui confirme, d'ailleurs, les conclusions de l'étude précédente.

REPARTITION DES SALAIRES DE L'INDUSTRIE, EN %,  
PAR BRANCHE D'ACTIVITE , EN 1966

France entière et communes de moins de 2 000 habitants



Source : d'après le Ministère de l'Agriculture  
Direction des Aménagements Ruraux . Groupement d'Etude pour l'Equipement Rural

## B. EXPLOITATIONS ET POPULATION ACTIVE AGRICOLLES.

La transformation qui affecte le monde rural concerne avant tout l'agriculture, car celle-ci constitue encore la trame de ce monde qui change sous nos yeux. On rappellera rapidement, car elle est bien connue, la situation actuelle des exploitations et de la population active agricoles. On se limitera donc à l'image telle qu'elle apparaissait à travers l'Enquête Communautaire de 1967 et le Recensement Général de la Population de 1968.

Comme dans tous les pays développés, la population active agricole diminue en France, particulièrement depuis la seconde guerre mondiale. C'est le résultat de la disparité entre une demande de produits alimentaires en faible croissance, et des gains de productivité beaucoup plus élevés, résultant de la diffusion des progrès techniques.

|                                                    | 1954   | 1962   | 1968   |
|----------------------------------------------------|--------|--------|--------|
| Population active agricole (en milliers) . . . . . | 5 850  | 3 871  | 3 063  |
| % par rapport à la population active totale . . .  | 26,8 % | 20,3 % | 15,3 % |

(Source : R.G.P. 1954, 1962 et 1968)

Les effectifs agricoles ont diminué de 3,5 % par an de 1954 à 1962, et de 3,8 % de 1962 à 1968. Au cours de la première période, le rythme de diminution a été particulièrement élevé pour la catégorie des aides familiaux, puis il s'est accéléré pour les exploitants (passant de -1,7 % par an à -3 % au cours de la seconde période) et pour les salariés (-5,1 % contre -3,8 %).

### Les exploitations agricoles

L'évolution rapide de la population active agricole s'est accompagnée de celle du nombre d'exploitations :

|                        | 1955/56   | 1963      | 1967      | 1970*     |
|------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Nombre d'exploitations | 2.290.000 | 1.900.000 | 1.690.000 | 1.550.000 |

soit une décroissance moyenne de 50.000 exploitations par an.

Cet ensemble d'exploitations présente une hétérogénéité marquée, le critère de classement habituellement utilisé est la surface agricole utile par exploitation, mais son emploi exclusif entraîne l'inconvénient de mettre dans un même groupe des exploitations qui n'ont en réalité rien de commun et de laisser croire que la surface est le critère principal d'estimation des exploitations alors qu'il n'en est rien : Une exploitation viticole peut être très prospère sur quelques hectares alors que de l'élevage extensif sur 50 hectares serait non rentable.

C'est pourquoi d'autres critères de répartition seront utilisés ici.

Si l'on considère que l'agriculture est peu à peu affrontée aux mêmes problèmes que les autres branches de l'économie, il devient intéressant d'étudier les exploitations agricoles en leur appliquant les critères communs d'estimation de la bonne santé des entreprises. Au delà de la fonction même de production, une entreprise saine est d'abord durable et capable de s'adapter aux divers changements. Plu-

\* estimation

seurs critères peuvent caractériser cette pérennité et cette faculté d'adaptation qui sera de plus en plus essentielle dans l'avenir :

- la productivité du travail
- la qualification de la main-d'œuvre
- la qualité de la gestion (formation, esprit d'entreprise, systèmes comptables)
- le taux d'auto-financement des investissements

... etc.

Appliqués aux exploitations agricoles, ces critères peuvent se synthétiser par :

- la productivité du travail,
- la qualité des conditions de travail (structures d'exploitation, état des bâtiments, spéculation pratiquée...),
- la capacité d'adaptation estimée par la qualité de l'exploitant et par le résultat net d'exploitation qui est une bonne estimation des capacités financières.

Le tableau suivant indique une répartition possible des exploitations en fonction de ces critères :

| Principaux types d'exploitations                   | Nombre (1) | Productivité du travail | Conditions de travail | Capacité d'adaptation           |                     |
|----------------------------------------------------|------------|-------------------------|-----------------------|---------------------------------|---------------------|
|                                                    |            |                         |                       | Adaptabilité due à l'exploitant | Capacité financière |
| Céréalières                                        | 15 000     | xxx                     | xxx                   | xxx ou xx                       | xxx                 |
| Élevage                                            | 5 000      | xxx                     | xxx                   | xxx ou xx                       | xxx                 |
| Cultures spéciales                                 | 10 000     | xxx                     | xxx                   | xxx ou xx                       | xxx                 |
| Céréales                                           | 50 000     | xxx                     | xxx                   | xxx ou xx                       | xx ou x             |
| Élevage                                            | 40 000     | xxx                     | xxx                   | xxx ou xx                       | xx ou x             |
| Cultures spéciales                                 | 50 000     | xxx                     | xxx                   | xxx ou xx                       | xx ou x             |
| Élevage                                            | 220 000    | xxx                     | x ou x                | xx ou x                         | xx ou x             |
| Toutes spéculations surtout polyculture et élevage | 650 000    | xxx ou xx               | xx ou x               | xx ou x                         | x                   |
| Complément ou retraite                             | 500 000    |                         | Non classées          |                                 |                     |

(1) Les nombres indiqués ne sont que des ordres de grandeur.  
xxx : bon      xx : moyen      x : faible

Bien qu'approximatif et ne prétendant aucunement à représenter la seule classification possible, ce tableau permet de faire quelques remarques :

1 - Une part importante du nombre total, le tiers environ, est formée d'exploitations de complément ou de retraite, elles produisent mais pourraient être distinguées, comme en Allemagne par exemple, de celles qui constituent la seule ressource de l'exploitant.

2 - Les autres exploitations se répartissent différemment selon les handicaps qu'elles ont à surmonter pour rester ou devenir prospères et durables :

- Les exploitations à dominante céréalière se classent plutôt mieux que celles d'élevage, il en est de même pour les cultures spéciales.
- La productivité du travail est presque dans tous les cas bonne ou très bonne.
- Les conditions de travail sont moyennes ou difficiles pour la moitié environ du total des exploitations, pour les 4/5 des exploitations si l'on enlève celles de complément ou de retraite.

- L'adaptabilité due à l'exploitant est un critère important qui recouvre trois données essentielles :
- la qualification technique
- l'esprit d'entreprise
- l'âge

L'âge élevé d'une grande proportion d'exploitants explique pour une bonne part sa faiblesse concernant les 4/5 des exploitations (hors celles de complément ou de retraite), il est souvent lié en plus à une qualification moyenne et à une diminution de l'esprit d'entreprise.

- L'adaptabilité due aux conditions de financement est le plus souvent moyenne ou faible, elle constitue un handicap majeur.

3 - Il est frappant de constater que malgré des conditions de travail souvent difficiles ou moyennes, la productivité du travail est généralement élevée. Ce phénomène traduit à la fois le très grand effort des agriculteurs et l'orientation de cet effort vers le facteur de production qu'ils peuvent le plus aisément maîtriser : leur travail.

4 - Si l'on cumule les handicaps, ce qui traduit la situation concrète, il apparaît alors :

- qu'environ 650.000 exploitations ont à surmonter tous les handicaps
- que quelques dizaines de milliers d'exploitations présentent tous les caractères d'une entreprise saine et durable
- qu'environ 400.000 exploitations sont dans une situation intermédiaire, leur adaptabilité est le plus souvent faible ou moyenne, due plutôt à leurs limites financières qu'à l'exploitant lui-même.

La localisation de ces divers types d'exploitations fait apparaître que celles qui constituent des entreprises saines et prospères ont tendance à se concentrer dans le Bassin Parisien et dans les zones de culture spécialisées riches, sauf pour l'élevage qui serait moins concentré géographiquement alors que celles qui présentent tous les handicaps sont d'abord présentes dans l'Ouest (Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes, Basse-Normandie) puis dans le Sud-Ouest (Midi-Pyrénées, Aquitaine) et aux franges du Bassin Parisien (Centre, Nord, Bourgogne) avec en plus un noyau important dans le Massif central et dans la Région Rhône-Alpes. Mais il faut noter que ce groupe n'est absent dans aucune région, sauf la Région Parisienne.

## La population active agricole

La population agricole est âgée. La conjonction de l'exode agricole — qui a porté essentiellement sur des jeunes — et de l'absence d'entrée dans le secteur agricole d'actifs non agricoles, conduit au vieillissement de la structure de la population active.

Les chefs d'exploitation masculins sans activité extérieure étaient 1 231 000 en 1967, dont 47,5 % âgés de 55 ans et plus. Ce pourcentage varie selon les régions de la façon suivante :

|                   |        |                |        |
|-------------------|--------|----------------|--------|
| NORD              | 36,6 % | CENTRE         | 47,9 % |
| PICARDIE          | 37,1   | AQUITAINE      | 49,0   |
| REGION PARISIENNE | 38,6   | MIDI-PYRENEES  | 51,4   |
| PAYS DE LA LOIRE  | 39,9   | AUVERGNE       | 51,6   |
| BRETAGNE          | 40,3   | LORRAINE       | 51,9   |
| CHAMPAGNE         | 40,5   | RHONE-ALPES    | 53,3   |
| BASSE-NORMANDIE   | 41,3   | LIMOUSIN       | 53,4   |
| HAUTE-NORMANDIE   | 43,4   | ALSACE         | 55,0   |
| FRANCHE-COMTE     | 45,0   | PROVENCE-COTE- |        |
| BOURGOGNE         | 46,7   | D'AZUR-CORSE   | 57,0   |
| POITOU-CHARENTES  | 46,8   | LANGUEDOC      | 62,0   |

L'ensemble des actifs agricoles masculins, dans la mesure où il comprend les aides familiaux, présente une structure par âge plus satisfaisante ; les deux-tiers ont moins de 55 ans :

Au niveau des actifs masculins, la population

- de moins de 35 ans représente 514 600 personnes
- de 35 à 55 ans représente 854 000 personnes
- de plus de 55 ans représente 686 400 personnes

soit . . . . . 2 055 000 personnes

(Source : R.G.P., 1968)

Plus que la répartition d'une classe d'âge, il est intéressant de considérer les effectifs agricoles totaux dans les régions et leur rapport à l'ensemble des actifs :

**POPULATION ACTIVE AGRICOLE TOTALE EN 1968**

| Régions               | Agriculteurs exploitants (Chefs d'exploitation et aides familiaux) (en milliers) | Salariés agricoles (en milliers) | % des actifs du secteur primaire par rapport aux actifs totaux |
|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| RÉGION PARISIENNE     | 24                                                                               | 27                               | 1,3                                                            |
| CHAMPAGNE-ARDENNES    | 63                                                                               | 20                               | 16,5                                                           |
| PICARDIE              | 58                                                                               | 34                               | 15,9                                                           |
| HAUTE-NORMANDIE       | 54                                                                               | 21                               | 12,8                                                           |
| CENTRE                | 126                                                                              | 43                               | 21,4                                                           |
| NORD                  | 86                                                                               | 21                               | 8,3                                                            |
| LORRAINE              | 63                                                                               | 12                               | 9,0                                                            |
| ALSACE                | 54                                                                               | 7                                | 11,0                                                           |
| FRANCHE-COMTÉ         | 55                                                                               | 5                                | 15,4                                                           |
| BASSE-NORMANDIE       | 139                                                                              | 33                               | 32,9                                                           |
| PAYS DE LA LOIRE      | 250                                                                              | 46                               | 28,8                                                           |
| BRETAGNE              | 299                                                                              | 33                               | 35,2                                                           |
| LIMOUSIN              | 89                                                                               | 14                               | 33,6                                                           |
| AUVERGNE              | 118                                                                              | 20                               | 26,4                                                           |
| POITOU-CHARENTES      | 129                                                                              | 34                               | 30,2                                                           |
| AQUITAINE             | 194                                                                              | 49                               | 25,3                                                           |
| MIDI-PYRÉNÉES         | 199                                                                              | 29                               | 28,0                                                           |
| BOURGOGNE             | 99                                                                               | 21                               | 21,0                                                           |
| RHONE-ALPES           | 198                                                                              | 25                               | 12,3                                                           |
| LANGUEDOC-ROUSSILLON  | 80                                                                               | 50                               | 23,4                                                           |
| PROVENCE-COTE- D'AZUR | 77                                                                               | 34                               | 9,7                                                            |
| CORSE                 | 8                                                                                | 6                                | 25,4                                                           |
| FRANCE ENTIÈRE        | 2 464                                                                            | 584                              | 15,7                                                           |

Source : I.N.S.E.E., R.G.P. 1968

En schématisant beaucoup, on pourrait résumer la situation présente de l'agriculture par les quelques traits suivants :

- elle est extrêmement différenciée,
- elle possède des possibilités très grandes de production,
- elle cherche à s'intégrer à la société actuelle,
- sa population vieillissante laisse prévoir des transformations beaucoup plus fondamentales que celles que nous avons connues jusqu'à nos jours.

Cette partie sur le passé et le présent n'a pas été faite dans un souci de documentation historique. L'histoire qui nous intéresse ici est celle qui met en lumière l'originalité de la situation actuelle et son évolution possible sinon probable. Le but de cette recherche était précisément de dégager a posteriori par-delà les détails de l'histoire, quelques mécanismes généraux de l'évolution en cours qu'il est possible de résumer ainsi.

L'analyse du peuplement fait apparaître d'une part un certain nombre de constantes, d'autre part des moments de rupture. La phase de dépeuplement rural à laquelle nous assistons aujourd'hui et dont nous cherchons à connaître les limites dans le futur, est un de ces moments de rupture comme l'analyse du passé nous en donne des exemples. Elle se situe, par ailleurs, dans un cheminement dont le rythme se mesure en générations plutôt qu'en années ou même en décennies. Plus on veut éclairer loin l'avenir, plus il faut aller chercher loin dans le passé. Et ceci est valable non seulement pour la connaissance mais également pour les décisions à prendre. Cette étude montre que des mesures conjoncturelles ne seraient que de peu d'effet pour enrayer un processus qui est concomitant au développement de la société industrielle.

De cette manière, cette étude nous apprend également que, si les phénomènes démographiques ont leur logique propre qui se déroule sur de longues périodes, chaque moment de rupture nous renvoie à d'autres logiques qui ne sont plus celles du peuplement mais des transformations économiques, techniques, scientifiques et culturelles.

C'est pourquoi, il est vain de rechercher les causes et les remèdes au dépeuplement d'une zone donnée sans déborder largement ses frontières afin de trouver dans l'ensemble dont elle fait partie l'origine des mécanismes qui bouleversent sa situation concrète. De même qu'il faut un recul suffisant dans le temps pour scruter l'avenir, il est nécessaire d'élargir au maximum le champ de perception dans l'espace.

L'évolution du monde rural ne peut ainsi se comprendre en elle-même et par elle-même, en fonction de ses seules aptitudes supposées intrinsèques ou de ses « vocations » d'ailleurs contradictoires que d'aucuns lui assignent. C'est à travers les relations rurales-urbaines qu'apparaissent à des niveaux différents certains changements significatifs.

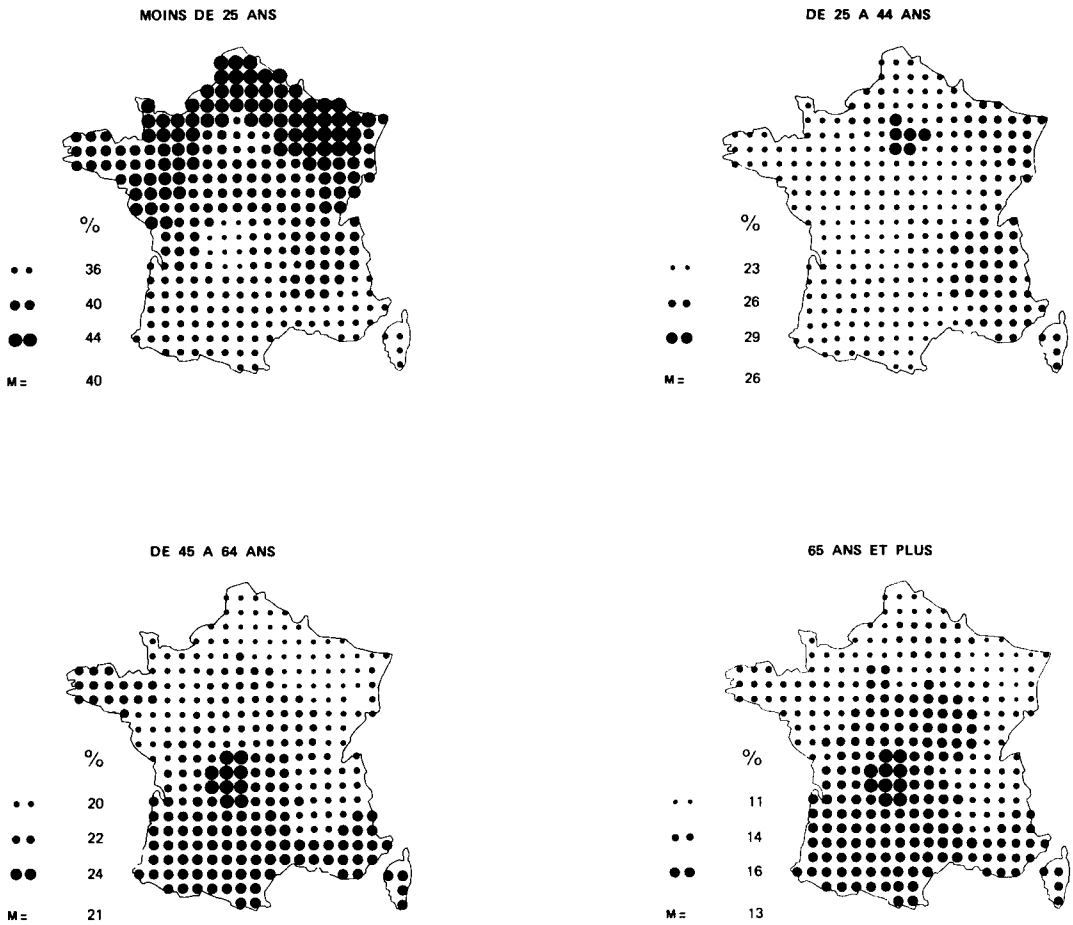
L'étude sur les relations rurales-urbaines montre d'ailleurs que les seuils qui se situent actuellement au niveau des agglomérations de 10 000 à 20 000 habitants ne constituent pas une ligne de partage entre deux entités bien isolables.

Il apparaît donc clairement que les facteurs qui commandent l'avenir aussi bien dans les formes du peuplement que dans la répartition des activités ou la différence des modes de vie ont eu pour origine essentielle le couple urbain-industriel jusqu'à la période récente. Les moteurs de la transformation du monde rural ont été l'industrialisation et l'urbanisation ; ceux-ci ont joué par intégration successive et se sont traduits notamment pour les populations par une concentration spatiale.

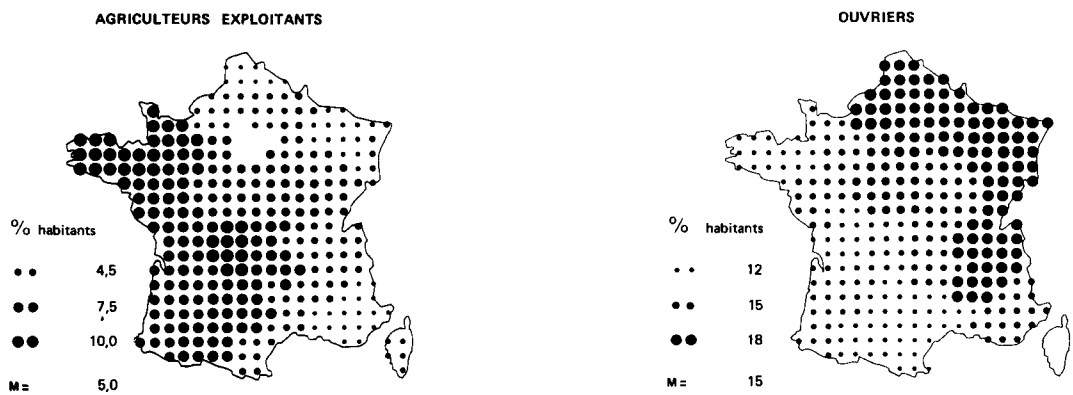
Il semble que le mouvement ancien de concentration lié à l'urbanisation soit en train de faire place à un nouveau type de développement. Le couple urbain-industriel arriverait alors à son apogée et les tensions qu'il provoque dans les grandes agglomérations conduiraient à la possibilité d'une dissociation au profit de villes petites ou moyennes ou de « zones urbaines ».

Mais l'histoire n'est pas faite d'avance. Ce facteur a été pris en compte dans les travaux prospectifs, de la même façon que l'industrialisation : va-t-elle se maintenir à un rythme élevé ou non, de même que les modes de vie : vont-ils se confondre ou non ?

POPULATION TOTALE PAR GROUPE D'AGE EN 1968



POPULATION ACTIVE TOTALE EN 1968  
PAR CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE



# CONCLUSION

Au terme de l'étude de cette transformation, quelques points apparaissent avec une netteté suffisante pour qu'il soit possible de les dégager.

Relativement isolé du reste de la société et plus particulièrement de la société urbaine, le monde rural subit depuis 1950 une évolution accélérée dont témoigne la rapide décroissance de la population active agricole. Cette évolution, si on la compare à celle des autres pays industrialisés, se concentre sur une génération au lieu de s'étaler plus largement, provoquant ainsi une crise aiguë d'adaptation. De plus en plus, le monde rural est confronté aux mêmes problèmes que le reste de la société et participe à la même évolution d'ensemble due aux conditions mêmes de la croissance économique. La vieille distinction entre rural et urbain, si elle se marque encore dans les paysages et peut-être dans les systèmes de valeur, n'existe déjà plus dans les mécanismes importants de transformation.

Mais cette évolution accélérée n'est pas encore achevée et ce point mérite réflexion. S'il apparaît que de toutes manières une agriculture moderne se développera, les conditions mêmes de sa croissance peuvent varier et constituer une chance ou un poids pour la nation. Progressivement le capital d'espace, de paysages et de savoir-faire des exploitants traditionnels acquerra une valeur importante pour la société si toutefois il n'est pas irrémédiablement détruit par la force brutale de l'évolution. Les hommes peuvent également être intégrés au processus de développement ou en être peu à peu rejetés.

Durant quelques années encore, une décennie peut-être, une possibilité de politique active fondée sur la conversion des hommes et le freinage des processus de différenciation tant régionaux qu'entre catégories d'exploitants, apparaît, mais il ne faut pas se dissimuler qu'il est déjà très tard pour intervenir.

Deux ensembles contradictoires s'affrontent, deux types de logiques. D'une part, la logique économique stricte, celle de l'entreprise, qui tend à privilégier l'efficacité et qui apparaît comme un des moteurs fondamentaux de l'évolution en cours. D'autre part, la logique des comportements socio-politiques qui se manifeste notamment par les tensions entre le système industriel et les citoyens. Dans cet affrontement qui exprime la dynamique même de notre évolution, il n'apparaît pas possible d'oublier l'existence d'un groupe important d'exploitations agricoles qui ont à surmonter de lourds handicaps.

Plus à long terme, mais déjà il nous y faut songer tant est grande l'inertie des comportements, d'autres problèmes se présentent. Dans les dernières décennies de ce siècle, la population agricole va décroître assez brutalement, sa composition par âges laisse entrevoir en effet la probabilité d'un effondrement démographique. Que va-t-il se passer alors ? Verrons-nous l'abandon de certaines terres et régions pendant que d'autres poursuivraient leur croissance ? Verrons-nous une réoccupation s'organiser spontanément en réponse à une crise industrielle et urbaine ? Verrons-nous la nation saisir cette occasion unique et non reproductible d'aménager le territoire ? Tout un champ de prospective, de réflexion et d'actions s'ouvre ainsi.

# **ANNEXES**

# **Le peuplement**

## **A. REMARQUES METHODOLOGIQUES**

### **Démarche**

Elle conduit à adopter un fil conducteur le plus neutre possible : la densité en hommes, contrastes et évolutions.

Un essai de définition des formes et des transformations du peuplement contraint de puiser à des rubriques variées des sciences humaines, mais une représentation cartographiée des phénomènes permet de mettre l'accent sur leur dimension spatiale.

L'analyse se fonde sur les contrastes et les oppositions discernables à l'intérieur d'un ensemble, le peuplement français, en soulignant que celui-ci n'a pas toujours constitué une unité.

La détermination des mécanismes de formation du faible peuplement conduit à rechercher l'évolution des éléments de l'ensemble et à aborder les croissances et décroissances de population. Pour l'analyse du contemporain, comme pour celle de l'ancien, état et processus sont à chaque fois distingués. La méthode consiste à exploiter, au moyen de cartes et de graphiques, les données démographiques et sociales essentielles.

Pour des raisons de commodité, les séries statistiques sont fréquemment relevées au niveau départemental. Le raisonnement se situe le plus souvent à l'échelle nationale, parfois au niveau local.

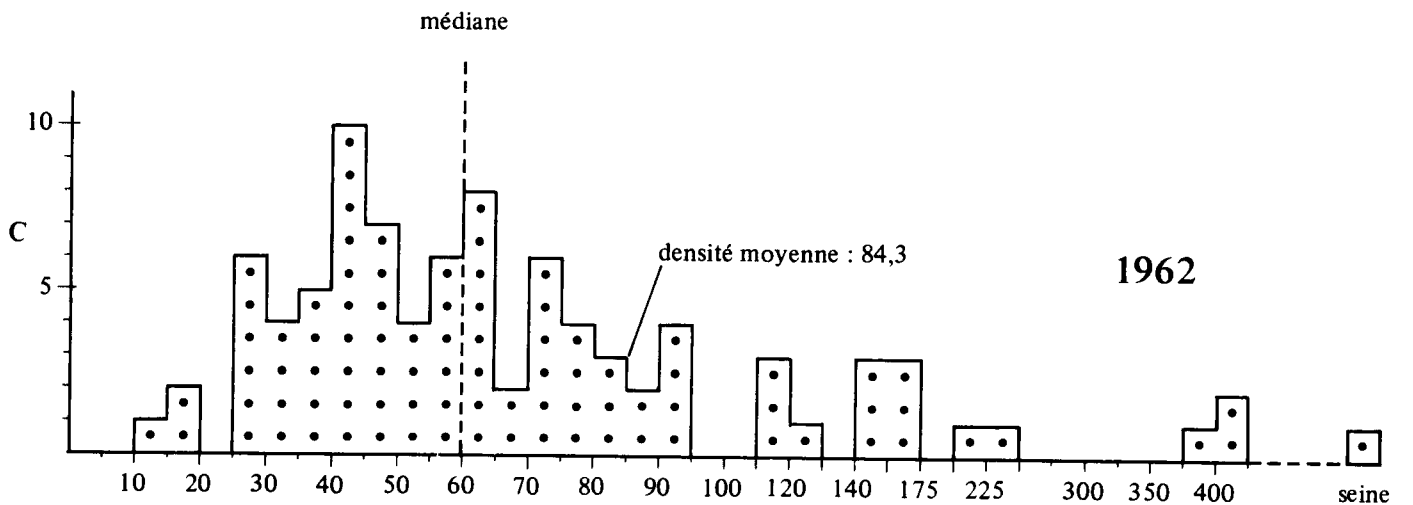
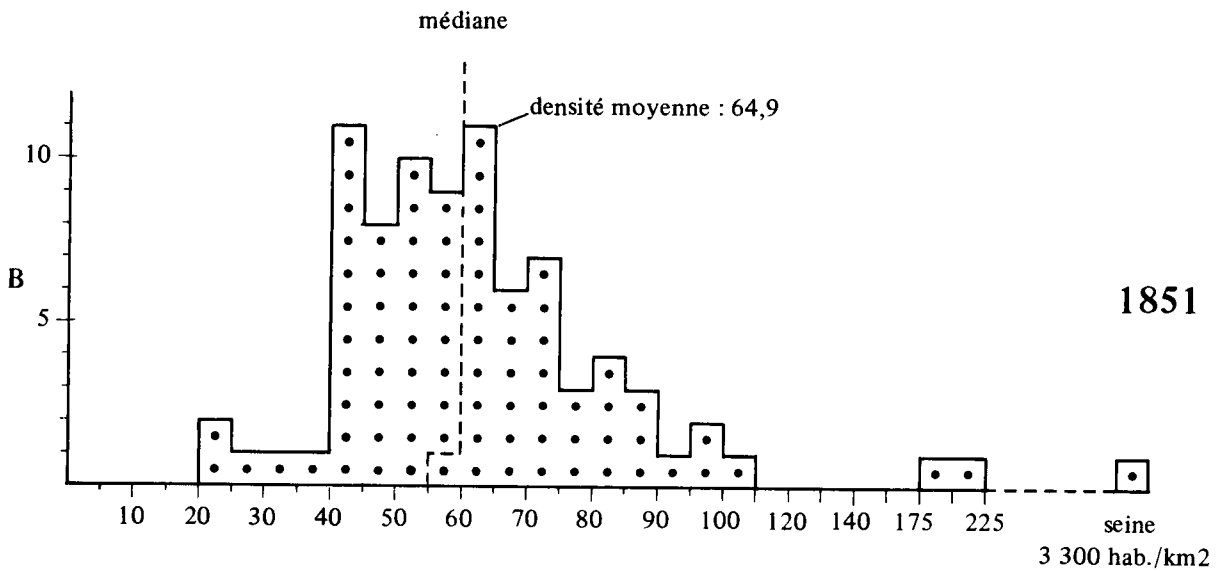
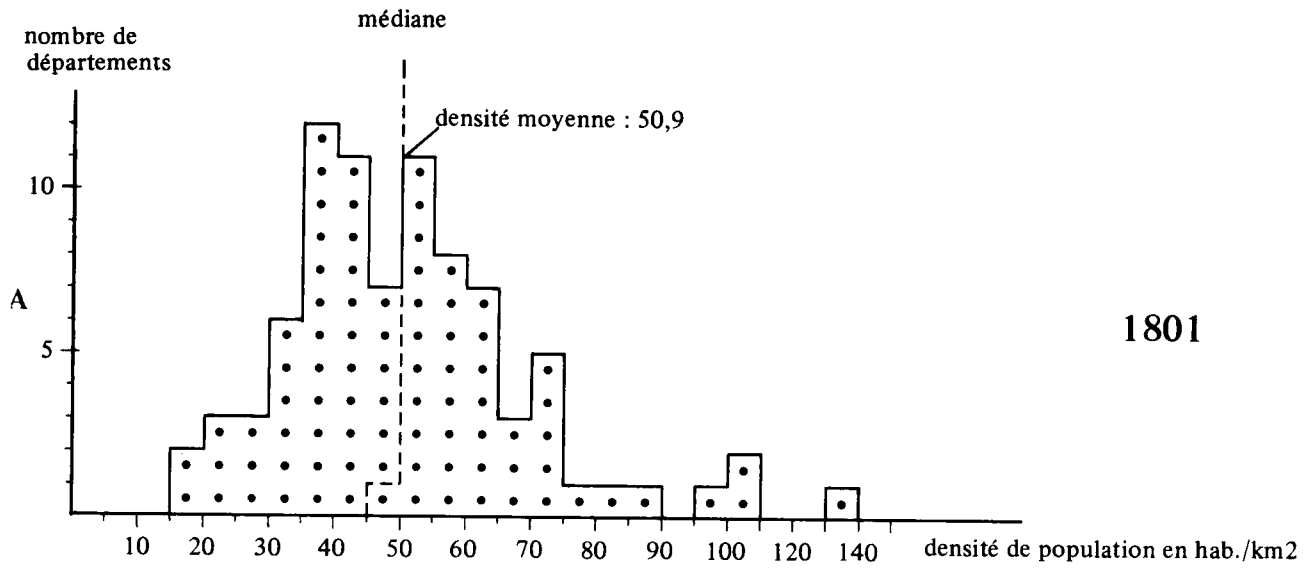
Zones et périodes ainsi délimitées, la recherche des liaisons entre les phénomènes s'effectue à partir de travaux existants.

Après la description de deux états ou systèmes de peuplement, le premier contemporain, le second pré-industriel, on s'attache à l'évolution de celui-ci et aux tendances décelables de celui-là.

La recherche des oppositions et des évolutions globales conduit à admettre des approximations, en matière d'indices, pourcentage et dates, pour une meilleure lisibilité des cartes et du texte.

# DISTRIBUTION DES DEPARTEMENTS FRANÇAIS EN FONCTION DE LA DENSITE DE LEUR POPULATION

(chaque point représente un département)



Source : Reinhard, Armengaud, Dupaquier – d'après l'INSEE 1968

## Définition des zones de peuplement :

Pour définir ces zones et opérer un découpage du territoire français, il apparaît indispensable de ne retenir que le seul critère chiffré de la densité.

La traduction de la répartition départementale de la population — pour l'année 1962 — en une distribution statistique permet d'obtenir des classes de départements homogènes, dans la mesure où il existe des seuils différentiels entre celles-ci (cf. graphique C).

La médiane opère une partition simple en deux classes égales, en-dessous et au-dessus de 60 habitants au km<sup>2</sup>. La moyenne correspond à 84,3 habitants au km<sup>2</sup>, de part de d'autre la distribution est continue jusqu'à plus ou moins 15, niveau où se marquent des ruptures.

Une classe de départements moyennement peuplée se distingue entre 70 et 100 habitants au km<sup>2</sup> ; elle comprend 19 unités.

Pour les valeurs supérieures à la moyenne, la dispersion et les écarts s'accroissent à mesure que les densités croissent. On se contente de distinguer deux classes :

$$\frac{100 \text{ à } 250}{12} \qquad \frac{+ 250}{4}$$

En ce qui concerne les valeurs sensiblement inférieures à la moyenne, c'est-à-dire en deçà de 70, deux classes très inégales apparaissent :

$$\frac{65 - 25}{50} \qquad \frac{20 - 10}{3}$$

Le mode est de 40-45/km<sup>2</sup>. Sa valeur est donc inférieure à la médiane et à la moyenne. Dans la mesure où la distribution s'infléchit à 30-35 et 50-55, il peut figurer une tête de classe, mais celle-ci est incluse dans la classe 25-65 et l'on ne retient que le seuil 50-55.

### Classification des départements :

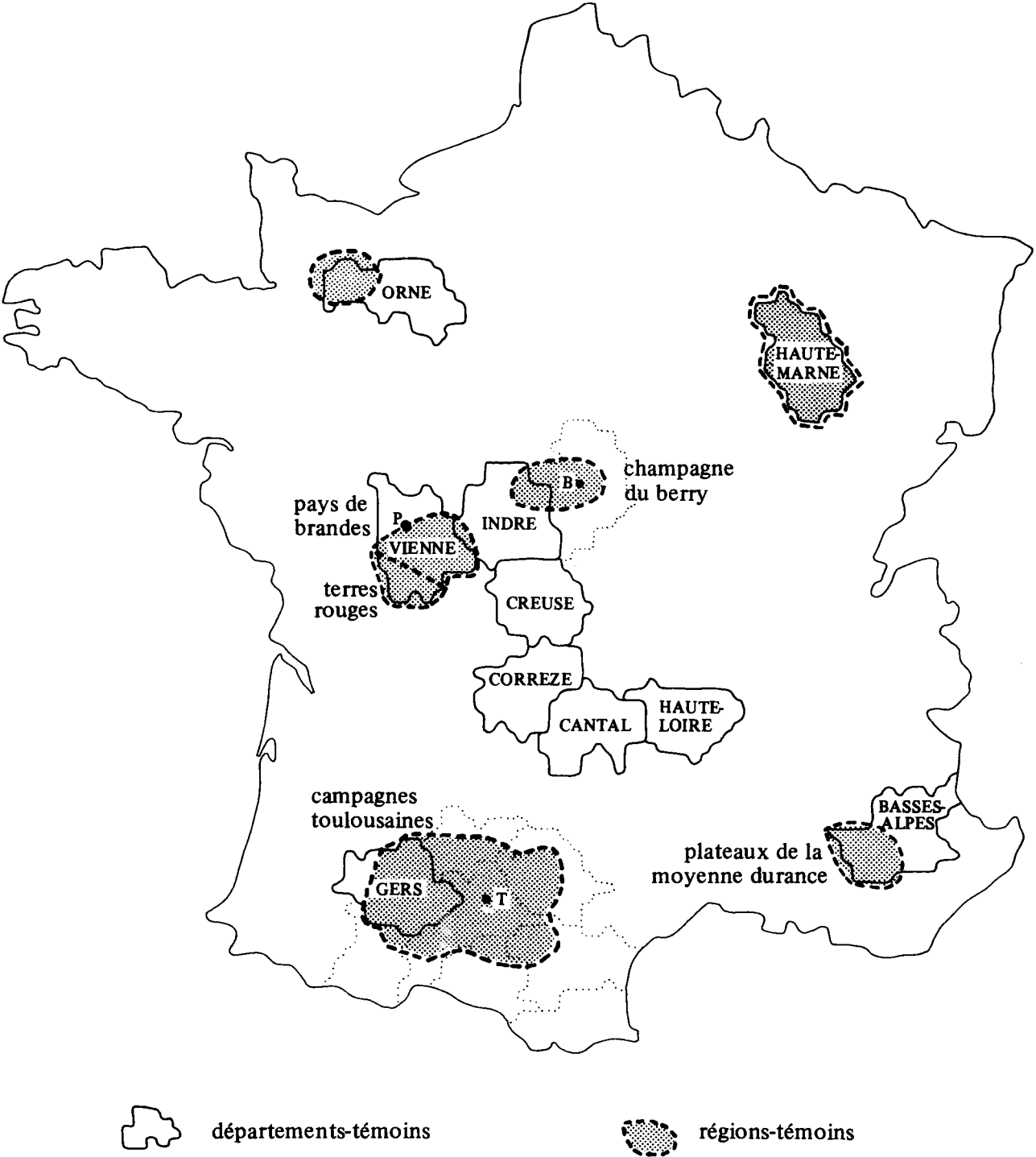
$$\frac{10 - 20}{3} \qquad \frac{25 - 65}{50} \qquad \frac{70 - 100}{19} \qquad \frac{110 - 250}{12} \qquad \frac{+ 250}{4}$$

(restent 2 départements, correspondant à ceux ayant une densité comprise entre 65 et 70 h/km<sup>2</sup>).

## Seuil de faible peuplement :

Le seuil de faible peuplement se situe entre 50 et 70 habitants au km<sup>2</sup>. A quel niveau peut-on raisonnablement le fixer ? 70 apparaît trop élevé, 50 présente l'inconvénient d'éliminer les départements assez nombreux qui comprennent de larges zones très faiblement peuplées. Avec le minimum d'arbitraire, on fixe donc ce seuil à 60 habitants au km<sup>2</sup>. Les départements dont la densité est inférieure ou égale à ce seuil constituent ainsi ce que l'on convient d'appeler la Zone de Faible Peuplement.

CARTE DES DEPARTEMENTS ET REGIONS – TEMOINS



## **B. LE DEPEUPLEMENT (REGIONS ET DEPARTEMENTS-TEMOINS)**

Pour illustrer le schéma des deux phases de dépeuplement et en donner une image à la fois détaillée et plus concrète, les pages suivantes sont consacrées à quelques régions et départements dits témoins ; ils représentent en quelque sorte des études de cas. La clarté des phénomènes qu'ils illustrent, la qualité des études qu'ils ont suscitées, justifient leur choix.

La carte D indique leur localisation, les graphiques E, F et G retracent l'évolution de certaines populations départementales.

### **a) Données régionales. Première vague de dépeuplement\***

#### **Le Gers et les campagnes toulousaines**

Les campagnes toulousaines ont fait l'objet d'un travail du géographe Roger BRUNET (1965), qui paraît exemplaire pour montrer comment interfèrent facteurs économiques, sociaux et démographiques. Certains éléments de cette étude sont donc ici développés.

Le contour de la région étudiée,\*\* majeure partie du Gers, de la Haute-Garonne et empiètements sur les départements voisins, se justifie par une même évolution du système de production agricole et l'appartenance à un réseau urbain commun : une capitale, Toulouse, et une série de petites villes d'échanges sur le pourtour.

La région est bien douée pour l'agriculture mais n'a pratiquement jamais eu d'autre activité de production qu'agricole.

Noblesse de robe et bourgeoisie d'administration, particulièrement nombreuses, instruments de colonisation de l'Aquitaine pour le roi de France, ont très tôt (depuis la fin du moyen-âge) supplanté progressivement l'ancienne noblesse féodale affaiblie, en tant que propriétaires de la terre, seul placement qui s'offrait au capital.

Un système social et de production prévaut dans les campagnes, tout entier axé sur les bénéfices tirés par les propriétaires de la vente du blé. Le système sera poussé à bout à la fin du XVIII<sup>e</sup> et au début du XIX<sup>e</sup> siècles, et s'effondrera au milieu du XIX<sup>e</sup>.

Ce système est celui du métayage. Outre les métayers (ou bordiers), le travail est fourni par des ouvriers agricoles, surtout pour les moissons, et par de très petits exploitants qui se louent comme journaliers. Les rémunérations, en parts de récolte même pour les moissonneurs, se font en nature : la vente du blé ne procure d'argent liquide qu'aux propriétaires. Au blé est associée la culture du maïs pour la nourriture des travailleurs. Le capital d'exploitation est faible ; la main-d'œuvre est abondante. Les propriétaires sont nombreux : la propriété est morcelée.

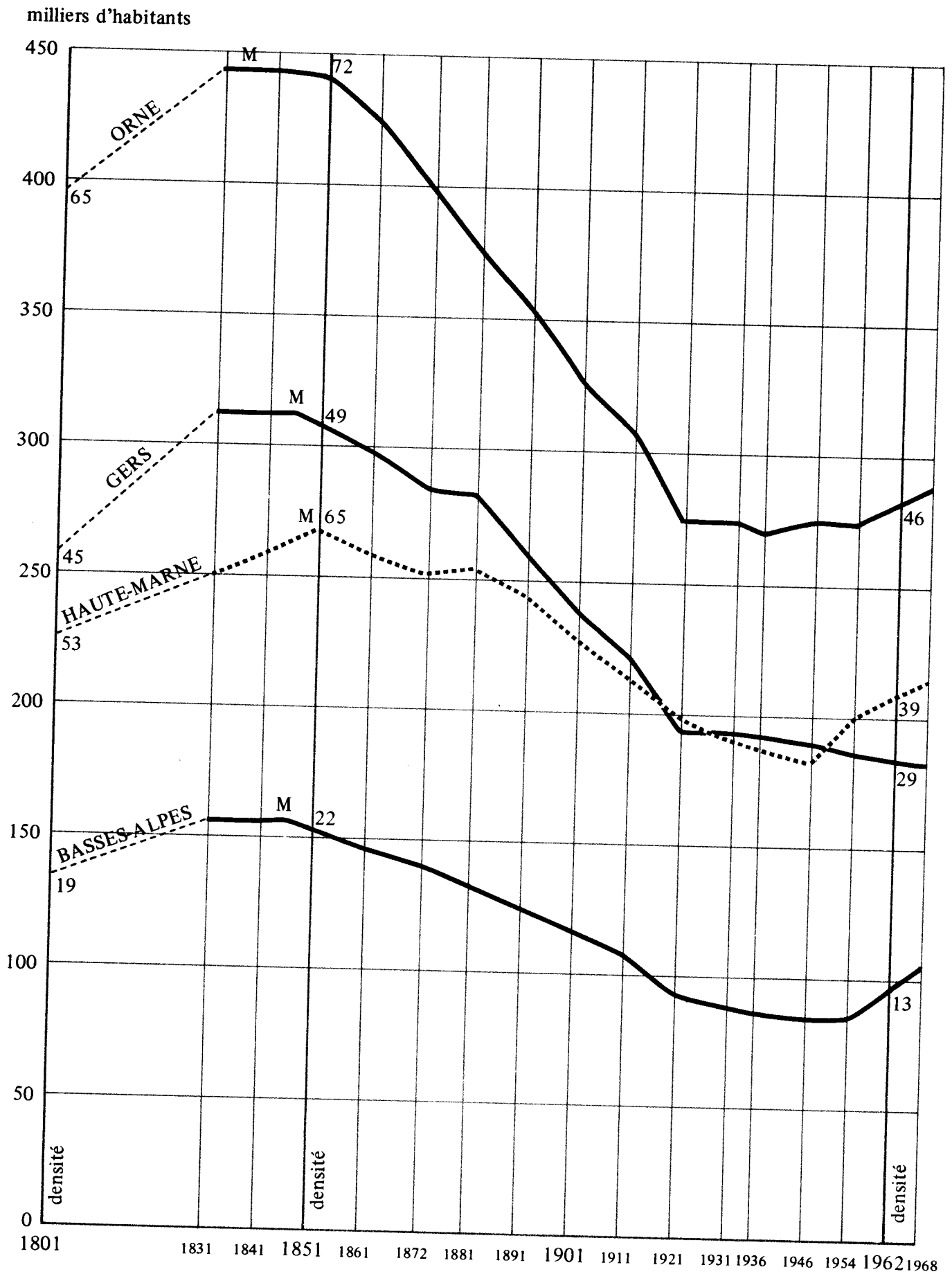
Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, les prix du grain commencent par monter, pour s'effondrer en 1819. Mais les propriétaires vont tenter à toute force de maintenir leurs profits (aggravation des contrats de métayage ; remplacement du métayer par un maître-valet, salarié ; remplacement du salaire des ouvriers agricoles en parts de récolte par un salaire en nature fixe), ce que leur permet l'accroissement démographique de la population, sans accroître l'investissement (en engrais, en matériel).

---

\* cf. graphique E

\*\* : cf. carte D

# EVOLUTION DE LA POPULATION DES QUATRE DEPARTEMENTS TEMOINS DE LA 1<sup>re</sup> VAGUE DE MAXIMA DEPARTEMENTAUX



Au milieu du siècle, ce mode d'exploitation agricole est abandonné ; les travailleurs des campagnes, trop mal payés parce que trop nombreux, émigrent dans les villes, les salariés temporaires des métairies partant les premiers. Les crises économiques et agricoles du milieu du siècle précipitent le mouvement.

Dans la seconde moitié du siècle, le capital foncier ne rapporte plus à la bourgeoisie : dans un système de production techniquement attardé, seule une main-d'œuvre bon marché permettait des profits substantiels. La fuite des travailleurs a fait monter les salaires. Par ailleurs les prix du blé ont baissé. Plutôt que d'investir, moderniser, mécaniser, la bourgeoisie vend la terre.

Ce sont les paysans tout petits propriétaires — simultanément journaliers ou métayers — qui vont en profiter pour s'agrandir et constituer des exploitations autonomes, permettant l'entretien d'une famille. Cette lente accession à l'extension du domaine, va leur interdire tout investissement autre que foncier. Or le système du métayage n'avait pas permis l'ascension d'une classe de gros paysans qui auraient pu constituer d'importantes exploitations aux dépens de la bourgeoisie, tout en disposant de disponibilités financières pour constituer un capital d'exploitation.

Ces petits paysans, tout en restant fidèles au primat de la céréaliculture, vont développer une polyculture d'autoconsommation. Les plus petites exploitations disparaîtront après la première guerre mondiale au profit des exploitations de 15 à 30 hectares.

Les villes, et d'abord Toulouse, ont donc été des rentières foncières, qui n'ont pas su ou pu développer d'autre activité économique importante (développement administratif depuis longtemps, intellectuel également, mais aucunement industriel). Quand elles abandonnent un placement devenu sans rapport, il n'y a pas d'autre type d'entrepreneur agricole que celui du petit exploitant-propriétaire, sans grands moyens. D'où la longue sclérose de ces campagnes.

### **Les plateaux de la Moyenne Durance (Basses-Alpes)**

Pierre MERLIN (1969) a analysé le déclin démographique de l'unité géographique que constituent la vallée de la Durance au nord de Manosque, le Plateau de Forcalquier (au sud de la Montagne de Lure) et le plateau de Valensole, de part et d'autre de la vallée.

Dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, bien que la croissance démographique soit relativement faible, les plateaux, d'agriculture pauvre, sont surpeuplés. L'artisanat est en déclin : le tissage de la laine a disparu, les fabriques de soie sont en difficulté. Depuis longtemps, les migrations saisonnières vers les plaines de Basse-Provence et du Comtat déplacent des familles entières l'hiver (peignage du Chanvre, cueillette des olives à l'automne), des travailleurs l'été (moissons). Les années 1820-1840 marquent déjà la fin du commerce ambulancier des droguistes de la Montagne de Lure.

A partir du milieu du siècle, une série de crises touche les cultures spécialisées : de 1850 à 1870, crise du ver-à-soie, crise de la garance, du chardon à fouler ; après 1872 les vignobles sont atteints par le phylloxéra. Disparaissent également les activités annexes de caractère artisanal des ménages (cardage de la laine...), et même l'artisanat villageois de service : celui du tisserand, du cordonnier, du sabotier, du cloutier et du forgeron. C'est entre 1876 et 1892 que le réseau de chemin de fer atteint la région, facilitant l'importation de toutes sortes de marchandises. La fin du siècle voit la disparition des migrations saisonnières. Pour les moissons, la faux, puis la moissonneuse, ont remplacé la faucille.

Pour l'ensemble des plateaux et de la vallée, la population atteint son maximum en 1836. A partir de 1886, la baisse démographique s'accroît, pour s'atténuer après 1921. C'est en effet seulement à partir de cette date que la vallée de la Durance, qui s'industrialise et dont l'agriculture se transforme, commence à retenir dans la région la population des hauts plateaux.

## **Le département de l'Orne**

Dans la partie nord-ouest du département, autour de Flers, Tinchebray et Condé-sur-Noireau, se dispersait une nombreuse industrie au début du XIX<sup>e</sup> siècle (ces informations sont tirées de W.B. FISH, 1940).

Dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, cette partie du département a une très médiocre agriculture céréalière de subsistance, mais connaît un pullulement d'industries rurales (textile, quincaillerie...), grâce notamment à l'énergie procurée par les cours d'eau sur les versants de l'anticlinal de Tinchebray. Les produits de cette industrie sont vendus par colportage dans toute la France, par les habitants de la région eux-mêmes. De plus, certains vont faire les moissons en Beauce et en Brie.

Les densités sont alors très fortes (plus de 100 hab./km<sup>2</sup> pour plusieurs communes rurales). De 1821 à 1851, l'augmentation démographique s'avère encore très importante.

Mais à partir du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, avec la modification du réseau des échanges (développement des chemins de fer), la région va se trouver à l'écart des courants commerciaux et surtout concurrencée par la production de régions industrielles plus puissantes (textiles du Nord...).

La ruine des industries locales va provoquer l'émigration définitive des ouvriers de ces industries, qui étaient en même temps journaliers agricoles.

L'agriculture abandonne les céréales et le bocage se spécialise dans l'élevage. La transformation des emblavures en herbages, qui peut apparaître comme un résultat direct du manque de main-d'œuvre, devient à la fin du siècle, par son extension, à laquelle s'ajoute la mécanisation, un nouveau facteur de dépeuplement.

Le département de l'Orne comptait 44 388 ouvriers d'industrie textile (dans les seules usines employant plus de 10 ouvriers) en 1865 ; il en dénombre 6 748 seulement, en 1931. C'est du même phénomène que rend compte la très forte diminution, relativement aux départements voisins, du nombre des ouvriers agricoles dans l'Orne, qui représentaient une main-d'œuvre complémentaire pour les exploitants agricoles comme pour les petits patrons d'industrie, en travaillant à domicile ou en atelier.

## **Le département de la Haute-Marne**

Malgré l'aspect partiel et hétérogène des sources utilisées (R. DUMONT, 1951) ; E. PISANI, 1951 ; CHOMBART DE LAUWE et POITEVIN, 1955), on peut penser que l'on se trouve ici devant un schéma d'évolution comparable à celui de l'Orne : diminution de l'activité industrielle qui provoque le départ du prolétariat rural, et ainsi disparition de la main-d'œuvre bon marché qui retentit à son tour sur le type d'activité agricole.

Dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, une industrie sidérurgique (fonte au bois) est dispersée au nord du département (autour de Saint-Dizier), liée aux ressources forestières proches ; son activité culmine dans la période immédiatement antérieure à 1848. En outre, au sud du département, la coutellerie est installée très anciennement à Langres et Nogent, la ganterie à Chaumont.

Mais cette industrie va décliner à partir du milieu du siècle. La crise touche, après 1848, la plupart des secteurs d'activité. L'industrie lorraine se développe et après 1860 la fonte au bois est concurrencée par la fonte au coke de Meurthe-et-Moselle.

Les ouvriers d'industrie, qui sont souvent, en même temps, des journaliers agricoles, quittent les campagnes et vont s'installer dans des villes hors du département.

L'importance des départs est telle, du fait de la proximité de régions industrielles en plein développement, que le manque de main-d'œuvre va provoquer un véritable développement de l'agriculture extensive.

Les exploitations se sont agrandies, beaucoup de petits paysans sont partis et les grands domaines ont subsisté. On se tourne vers un élevage que l'on peut qualifier d'extensif par l'importance des friches utilisées comme pacages occasionnels. Un équipement compensateur n'a pas accompagné la diminution de la main-d'œuvre comme dans la région parisienne.

## **b) Données régionales.**

### **Seconde vague de dépeuplement\***

#### **La Champagne du Berry**

Le faible peuplement est une donnée constante de la Champagne du Berry — qui s'étend pour partie dans l'Indre et pour partie dans le Cher — dont l'activité est purement agricole jusqu'à une date récente, à la différence de certaines régions situées à sa périphérie (F. GAY, 1967).

Depuis le XVI<sup>e</sup> siècle, et jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle (1886), la population croît lentement sur place ; cependant la croissance est plus rapide au XIX<sup>e</sup> siècle dans les pays de la périphérie disposant de ressources complémentaires : usines de fer et forges dans les forêts, viticulture, sylviculture.

De 1886 à 1954, la décroissance est relativement lente en Champagne ; elle est plus forte et plus précoce dans les régions périphériques.

A partir de 1954, les facteurs agricoles ne sont plus seuls déterminants. La prospérité industrielle de Bourges, Chateauroux, Issoudun, Saint-Amand fait que certains secteurs se vident alors que les localités suburbaines entament une période de redressement démographique. La population n'est plus strictement agricole.

#### **Le département de la Vienne**

Si on ne prend pas en compte la partie septentrionale du département (au nord de Poitiers), deux types de paysages agraires s'opposent : les riches terres rouges à châtaigniers au sud-ouest, et les pays de brandes, terres à bruyère sur les sols argilo-sableux du centre du département.

##### *Les terres rouges à châtaigniers*

Vers 1830, sur les terres rouges du sud-ouest (A. JOLLET, 1956), les labours dominant, la région est déjà riche : trois grandes routes permettent l'exportation de la production. Avant 1914, chaulage et marnage permettent de développer les prairies artificielles et de nourrir un gros troupeau laitier. Depuis la première guerre mondiale, les prairies s'étendent aux dépens des céréales. En définitive, pas de transformation majeure de l'agriculture, à la différence des pays de brandes.

L'évolution démographique correspondante est suggérée par la commune de Rouillé, à mi-distance de Niort et Poitiers. J. PITIE (1959) estime que l'émigration y est très largement supérieure et antérieure au dépeuplement. De 1841 à 1861 la population communale croît et l'exode est léger ; de 1861 à 1901 l'exode enlève l'excédent biologique ; de 1901 à 1946 il y a dépeuplement et exode. Les départs sont le fait des agriculteurs, l'exode rural ne s'explique pas par la disparition de l'artisanat et de l'industrie rurale. Il y avait un abondant prolétariat agricole en 1836, comme en témoigne le nombre important des mendiants recensés. Il a disparu du fait des transformations de la technique agricole, mais aussi des sollicitations extérieures : en effet le départ des gens de la terre a précédé l'introduction volontaire de la machine pour remplacer l'homme absent.

\* cf. graphique F

# EVOLUTION DE LA POPULATION DES TROIS DEPARTEMENTS TEMOINS DE LA 2<sup>e</sup> VAGUE DE MAXIMA DEPARTEMENTAUX



Dans la période récente, secteurs secondaire et tertiaire progressent alors que la population communale diminue. Les fils d'agriculteurs qui partent deviennent gendarmes ou policiers, à la deuxième génération ils sont instituteurs, professeurs ou employés de bureau et habitent Paris.

#### *Les pays de brandes*

Les pays de brandes (R. GROSBOIS, 1955 ; A. JOLLET, 1956), dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, voient l'extension des surfaces cultivées par les défrichements et leur amélioration par les amendements. La création des routes et des voies ferrées permet marnage et chaulage à grande échelle. Les cultures céréalières, blé surtout, s'étendent. Cette période correspond à une augmentation de la population (de 1855-66 à 1891). Les défrichements sont les plus importants dans le dernier quart du XIX<sup>e</sup> siècle, alors que la population plafonne ou commence dans certains cas à diminuer.

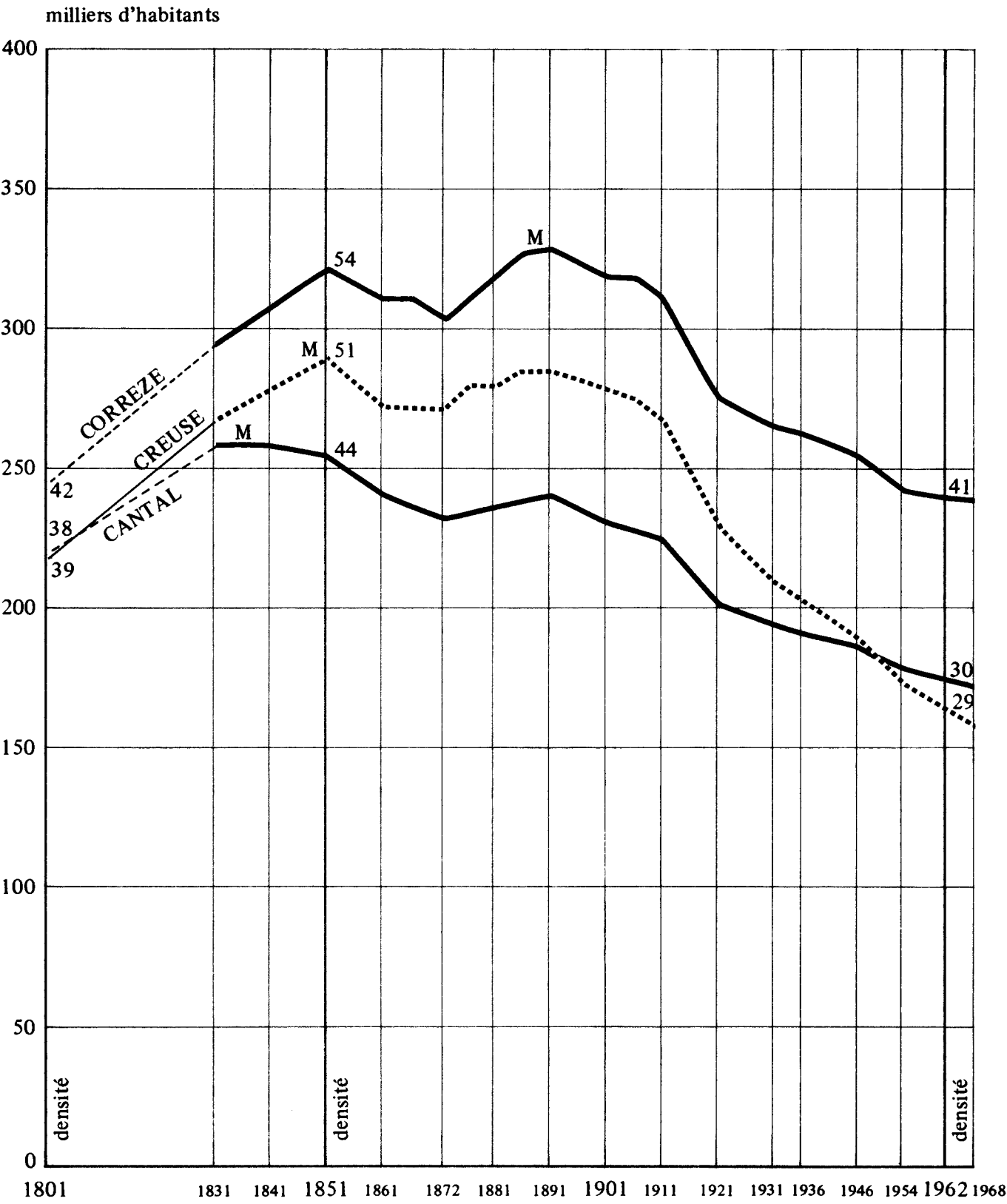
Une seconde période s'ouvre immédiatement avant ou après la deuxième guerre mondiale selon les pays. C'est une période de dépeuplement rapide. La culture du blé, très aléatoire sur ces sols trop humides, est abandonnée. L'économie s'oriente vers l'élevage. La brande progresse même légèrement, du fait de l'abandon de terres peu fertiles, ou de sols épuisés. Après 1930, les propriétaires diminuent le nombre de leurs domestiques et métayers, et adoptent l'élevage extensif du mouton en plein air.

Si la densité humaine des pays de brandes a diminué malgré les défrichements, ces pays sont devenus plus productifs et plus riches, comme en témoigne la progression générale des bourgs-marchés, aussi bien sur les plateaux que dans les vallées.

Le canton de la Trimouille, au Sud-Est du département de la Vienne, fournit un exemple de cette évolution démographique et agricole (J. PITIE, 1963).

La population augmente fortement entre 1831 (6 994 habitants pour tout le canton) et 1856 (8 521 habitants), légèrement jusqu'en 1891 (8 931 habitants) pour décroître ensuite rapidement (4 999 habitants en 1962). La densité est de 22 hab./km<sup>2</sup> en 1831, 28 en 1891 et seulement de 15 en 1962. Il n'y a pas d'activité autre qu'agricole (culture et élevage) et les départs sont le fait des agriculteurs. Les pertes sont surtout sensibles pour la population agglomérée. Le développement, après la première guerre, d'un grand élevage extensif du mouton (parcage) a supprimé les catégories moyennes : il ne reste que des propriétaires ou de grands exploitants, et des ouvriers ou domestiques agricoles. En 1954, le canton a la plus forte proportion de salariés agricoles de toute la Vienne (38 % des actifs agricoles). La propriété foncière est concentrée entre les mains de capitalistes étrangers au pays, résidant pour la plupart à Paris. Autrefois, beaucoup de ceux qui partaient devenaient domestiques, bonnes à tout faire. Aujourd'hui, ils deviennent employés de la R.A.T.P., de la S.N.C.F. ou des P.T.T. parisiennes, très rarement ouvriers. Dans la période récente sur 1 135 migrants qui ont changé de profession, 650 ont gagné la région parisienne.

# EVOLUTION DE LA POPULATION DE TROIS DEPARTEMENTS TEMOINS DE L'OUEST DU MASSIF CENTRAL



## **c) Données régionales.**

### **Le cas du Massif central\***

Tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle, et dans certains cas depuis bien plus longtemps, une importante fraction de la population masculine des montagnes du Massif central quitte le pays pour plusieurs mois chaque année ou même plusieurs années de suite. Les migrations saisonnières à courte distance sont davantage le fait des montagnes de l'Est, tandis que les migrations temporaires sont très développées dans l'Ouest (Limousin, Cantal). Ces données ressortent de l'ouvrage de A. FEL (1962).

A l'Est, une petite culture vivrière, d'abord essentiellement céréalière, puis associant céréales, pommes de terre et élevage du porc réussit à maintenir une population relativement nombreuse jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. A la morte saison, les hommes descendent dans les vallées voisines où ils s'emploient comme scieurs de long, bûcherons, terrassiers, peigneurs de chanvre... Mais ces migrations d'hiver ne se prolongent pas en campagnes de plus longue durée, artisanales ou commerciales. L'activité agricole locale n'est pas concurrencée par ces travaux d'appoint. En outre, du travail sur place est fourni par les villes d'industries textile et métallurgique. Dans le Forez et le Livradois, on peut estimer à 1/10<sup>e</sup> de la population totale le nombre de migrants de morte-saison au cours du XIX<sup>e</sup> siècle.

Dans l'Ouest prédomine l'élevage bovin. Il n'y a pas de villes industrielles, excepté Limoges et Aurillac. Migrations lointaines saisonnières ou de plus longue durée sont une tradition ancienne qui va prendre une grande extension au cours du XIX<sup>e</sup> siècle. Ces activités artisanales et commerciales concurrencent fortement l'activité agricole locale.

Dans le Cantal, c'est dès le XVI<sup>e</sup> siècle que l'on trouve trace de ces déplacements de main-d'œuvre. Mais au XIX<sup>e</sup> siècle, Paris supplante l'Aquitaine, la Provence, voire l'Espagne comme lieu de destination. Aux migrations hivernales succèdent d'abord une émigration artisanale ambulante (ramoneurs, chaudronniers...), ensuite une émigration commerciale (colporteurs) de plus longue durée ; enfin le commerçant fixe (bois-charbon-liqueurs...) peut revenir au pays seulement pour prendre sa retraite.

On passe d'un surpeuplement réel à un sous-peuplement technique agricole qui contraint à faire appel dans le Cantal même à une main-d'œuvre saisonnière venue des régions voisines. L'équilibre régional n'est plus commandé par l'emploi agricole sur place, mais par les offres d'autres régions et de villes lointaines.

Dans la Marche et le Limousin, on se fait manœuvre, maçon ou terrassier pendant la belle saison, de mars à novembre. La tradition existe avant la poussée démographique du XVIII<sup>e</sup> et du XIX<sup>e</sup> siècles, mais ici également Paris devient la destination prédominante au XIX<sup>e</sup> siècle.

Bien qu'il y ait des landes à défricher et des pacages à améliorer, l'agriculture est confiée à des migrants venus d'autres régions, le métier d'émigration est passé au premier plan, les récoltes au second. Mais dans la montagne limousine, grâce à ces ressources supplémentaires, la petite propriété paysanne se développe au détriment de la propriété communale et bourgeoise (A. DEMANGEON, 1911).

Dans la Creuse, les migrations temporaires (surtout celles des maçons à Paris) disparaissent à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, alors qu'augmente de plus en plus le nombre des départs définitifs (S. DERRUAU-BONNIOL, 1957 ; P. ESTIENNE, 1950).

\* Cf. Graphique G.

**Les migrations saisonnières et temporaires :  
l'activité complémentaire, facteur de dépeuplement ?**

Les migrations saisonnières et temporaires (bâtiment, artisanat, commerce) sont particulièrement développées au XIX<sup>e</sup> siècle dans l'Ouest du Massif central, comme on vient de le souligner.

Or la population des départements de la Creuse, de la Corrèze et du Cantal diminue dans le troisième quart du XIX<sup>e</sup> siècle, augmente dans le dernier quart et amorce finalement une diminution qui se poursuivra au XX<sup>e</sup> siècle. Les deux phases de dépeuplement s'y distinguent successivement (graphique G, déjà cité, p. 106).

Les migrations lointaines se multiplient au XIX<sup>e</sup> siècle avec le développement des villes, surtout Paris. Il semble que le phénomène s'atténue à la fin de ce siècle et ait complètement disparu au début du XX<sup>e</sup> siècle.

Faut-il en conclure que l'absence temporaire d'une partie de la population se traduit par le creux des courbes établies à partir des données des recensements ? Cette interprétation est acceptable pour la première chute démographique, après 1851. En ce qui concerne la seconde diminution de la population, durable celle-là, il est faux de supposer un rapport de cause à effet entre émigration temporaire et dépeuplement. Ces migrants reviennent régulièrement au pays et la natalité s'y maintient. En outre l'effet d'incitation à l'émigration définitive est une question controversée. La disparition de ce genre d'activité complémentaire marque-t-elle, avec d'autres facteurs, la fin d'un certain type d'équilibre régional ?

# Les relations rurales-urbaines

à travers quelques séries statistiques départementales

## A. Méthode suivie

Pour obtenir le plus grand nombre de données chiffrées exploitables, on a choisi le département comme unité statistique. Il est en effet extrêmement difficile de disposer de données comparables dans des domaines différents à un niveau plus fin que le niveau départemental, car sauf en démographie, il n'y a pas d'harmonisation des bases de calcul pour des circonscriptions plus petites.

La méthode d'exploitation des séries départementales repose sur la recherche systématique de corrélations entre les valeurs observées dans chaque département et le niveau d'urbanisation des départements.

Pour l'ensemble de ces données qui constituent les ordonnées des droites de régression, un maximum de renseignements a été communiqué afin de caractériser la nature des liaisons entre chaque phénomène observé et les différentes hypothèses d'urbanisation.

On a pu ainsi raisonner, non seulement sur les coefficients de corrélation, mais sur les principaux caractères de la régression, tels qu'ils apparaissent à travers la moyenne, les valeurs maximales et minimales, la variance, l'écart-type, et la pente des droites de régression.

En effet, par prudence statistique, on ne doit pas déduire d'une régression des conclusions qui s'appliqueraient à l'extérieur de l'étendue de l'échantillon.

Au cours d'une démarche préliminaire, l'exploitation de l'étendue de la moyenne et de la variance de chaque série permet, dans l'hypothèse d'une distribution normale, d'éliminer les points aberrants. On a considéré qu'une confiance de 95 %, avec un intervalle de plus ou moins  $3\sigma$ , permettrait de s'assurer de la représentativité de la série.

La poursuite du travail a permis de privilégier les caractères les plus significatifs pour chaque série et pour chaque taux d'urbanisation : les valeurs minimales et maximales, la moyenne, l'écart-type, et le coefficient de corrélation.

Sans qu'il soit possible de définir un seuil en deçà duquel un coefficient ne pourrait être retenu comme représentatif de l'existence d'une liaison effective entre la valeur de la série et le taux d'urbanisation, on a été amené à retenir comme significatifs des coefficients de l'ordre de 0,50.

Il faut en effet considérer que l'objet de l'étude porte sur des phénomènes socio-économiques, qui ne répondent donc que très rarement à des relations mécaniques simples. Le niveau d'urbanisation exerce selon les cas une influence plus ou moins grande, mais jamais exclusive.

Pour le traitement matériel des données, effectué en liaison avec le groupe informatique du SESAME, ont été utilisés les ordinateurs de l'I.R.I.A. (Institut de Recherche en Informatique et Automatique).

Quoi qu'il en soit, plusieurs types de relations apparaissent à la suite de ces observations.

On remarque en premier lieu des régressions dont les caractéristiques pour un même seuil d'urbanisation sont à peu près identiques dans les trois classes.

En deuxième lieu, certaines régressions donnent des résultats de plus en plus nets, au fur et à mesure que le taux d'urbanisation augmente, sans qu'un véritable seuil apparaisse.

En troisième lieu, d'autres liaisons ne se révèlent de façon significative qu'à l'intérieur d'une ou de deux classes de départements, tantôt à un seuil déterminé, tantôt sans seuil.

On a retenu des séries qui ne sont pas directement en corrélation avec les différents taux d'urbanisation, mais dont les caractéristiques varient à l'intérieur de chaque classe de département de façon significative. On constate ici des différences sensibles dans l'intensité et dans l'étendue des phénomènes observés.

Enfin, certaines séries qui ne donnent aucun résultat apparent, sont néanmoins intéressantes à observer, car elles témoignent de l'indépendance de certains aspects de la vie économique et sociale du pays vis-à-vis de l'urbanisation.

**B. Résultats de quelques corrélations**

Les séries statiques sont calculées dans les neuf cas d'urbanisation des départements en 1962.

**RÉPARTITION DES DÉPARTEMENTS SELON LEUR TAUX D'URBANISATION \***

| en prenant<br>le seuil de : | Pas d'agglomération de +<br>de 100 000 hab. | Pas d'agglomération de +<br>de 50 000 hab. | Agglomération<br>entre 50<br>et 100 000 hab. | Agglomération<br>de + de<br>100 000 hab. |
|-----------------------------|---------------------------------------------|--------------------------------------------|----------------------------------------------|------------------------------------------|
|                             | 56<br>départements                          | 30<br>départements                         | 26<br>départements                           | 34<br>départements                       |
| 50 000 habitants            | Cas 1                                       | —                                          | Cas 6                                        | Cas 9                                    |
| 20 000 habitants            | Cas 2                                       | Cas 4                                      | Cas 7                                        | —                                        |
| 10 000 habitants            | Cas 3                                       | Cas 5                                      | Cas 8                                        | —                                        |

Cependant, il convient de préciser que, suivant leur date d'enregistrement, certaines séries portent sur les 90 départements anciens, alors que d'autres concernent les 95 départements métropolitains actuels.

\* Cf. tableau p. 64.

# DÉMOGRAPHIE

## Taux de nuptialité 1962 %

Base : 90 départements.

| Cas d'urbanisation<br>des départements | Cas 1 | Cas 2 | Cas 3 | Cas 4 | Cas 5 | Cas 6 | Cas 7 | Cas 8 | Cas 9 |
|----------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Valeur maximale                        | 15,2  | —     | —     | 14,7  | —     | 15,2  | —     | —     | 14,9  |
| Valeur minimale                        | 10,6  | —     | —     | 10,6  | —     | 11,6  | —     | —     | 11,4  |
| Moyenne                                | 13,1  | —     | —     | 13,0  | —     | 13,2  | —     | —     | 13,4  |
| Écart-type                             | 8,9   | —     | —     | 9,6   | —     | 7,9   | —     | —     | 8,1   |
| Coefficient de corrélation             | 0,09  | 0,04  | 0,15  | 0,08  | 0,16  | 0,04  | 0,12  | 0,07  | 0,08  |

## Taux de natalité en 1962 %

| Cas d'urbanisation<br>des départements | Cas 1 | Cas 2 | Cas 3 | Cas 4 | Cas 5 | Cas 6 | Cas 7 | Cas 8 | Cas 9  |
|----------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| Valeur maximale                        | 21,4  | —     | —     | 21,4  | —     | 21,2  | —     | —     | 22,9   |
| Valeur minimale                        | 12,0  | —     | —     | 12,0  | —     | 14,4  | —     | —     | 12,0   |
| Moyenne                                | 16,8  | —     | —     | 16,5  | —     | 17,1  | —     | —     | 17,8   |
| Écart-type                             | 2,2   | —     | —     | 2,4   | —     | 1,8   | —     | —     | 2,3    |
| Coefficient de corrélation             | 0,19  | 0,22  | 0,55  | 0,20  | 0,20  | 0,23  | 0,14  | 0,28  | — 0,18 |

## Taux de mortalité 1962 %

| Cas d'urbanisation<br>des départements | Cas 1  | Cas 2  | Cas 3  | Cas 4  | Cas 5  | Cas 6  | Cas 7  | Cas 8  | Cas 9  |
|----------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Valeur maximale                        | 16,9   | —      | —      | 16,9   | —      | 14,4   | —      | —      | 13,5   |
| Valeur minimale                        | 9,5    | —      | —      | 11,2   | —      | 9,5    | —      | —      | 9,0    |
| Moyenne                                | 12,5   | —      | —      | 12,8   | —      | 12,2   | —      | —      | 11,3   |
| Écart-type                             | 12,8   | —      | —      | 13,2   | —      | 11,4   | —      | —      | 10,2   |
| Coefficient de corrélation             | — 0,39 | — 0,34 | — 0,55 | — 0,30 | — 0,50 | — 0,52 | — 0,33 | — 0,54 | — 0,45 |

## Excédent des naissances sur les décès (en valeur absolue) en 1962

| Cas d'urbanisation<br>des départements | Cas 1 | Cas 2 | Cas 3 | Cas 4 | Cas 5 | Cas 6 | Cas 7  | Cas 8 | Cas 9  |
|----------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|--------|
| Valeur maximale                        | 44,26 | —     | —     | 43,37 | —     | 44,26 | —      | —     | 347,60 |
| Valeur minimale                        | — 82  | —     | —     | — 812 | —     | 1,01  | —      | —     | — 211  |
| Moyenne                                | 13,87 | —     | —     | 10,44 | —     | 17,43 | —      | —     | 64,27  |
| Écart-type                             | 12,50 | —     | —     | 11,87 | —     | 12,13 | —      | —     | 70,10  |
| Coefficient de corrélation             | 0,25  | 0,23  | 0,28  | 0,20  | 0,19  | 0,05  | — 0,01 | 0,15  | 0,69   |

## Pourcentage des personnes nées dans le département et résidant en 1962 dans la région parisienne

| Cas d'urbanisation<br>des départements | Cas 1  | Cas 2  | Cas 3  | Cas 4  | Cas 5  | Cas 6  | Cas 7  | Cas 8  | Cas 9  |
|----------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Valeur maximale                        | 21,4   | —      | —      | 20,1   | —      | 21,4   | —      | —      | 61,7   |
| Valeur minimale                        | 2,2    | —      | —      | 2,7    | —      | 2,2    | —      | —      | 2,1    |
| Moyenne                                | 9,8    | —      | —      | 9,9    | —      | 9,7    | —      | —      | 11,1   |
| Écart-type                             | 5,5    | —      | —      | 5,5    | —      | 5,5    | —      | —      | 13,9   |
| Coefficient de corrélation             | — 0,12 | — 0,14 | — 0,26 | — 0,01 | — 0,24 | — 0,25 | — 0,30 | — 0,33 | — 0,20 |

## DÉMOGRAPHIE

### Nombre des migrants intérieurs entre 1954 et 1962 - Entrées

Pour 1 000 habitants

| Cas d'urbanisation<br>des départements | Cas 1 | Cas 2 | Cas 3 | Cas 4  | Cas 5 | Cas 6 | Cas 7 | Cas 8 | Cas 9 |
|----------------------------------------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Valeur maximale                        | 187   | —     | —     | 187    | —     | 155   | —     | —     | 295   |
| Valeur minimale                        | 52    | —     | —     | 52     | —     | 58    | —     | —     | 47    |
| Moyenne                                | 97    | —     | —     | 96     | —     | 99    | —     | —     | 102   |
| Écart-type                             | 25    | —     | —     | 30     | —     | 20    | —     | —     | 46    |
| Coefficient de corrélation             | 0,16  | 0,13  | 0,26  | — 0,07 | 0,16  | 0,36  | 0,42  | 0,46  | 0,29  |

### Nombre des migrants intérieurs entre 1954 et 1962 - Sorties

Pour 1 000 habitants

| Cas d'urbanisation<br>des départements | Cas 1  | Cas 2  | Cas 3  | Cas 4  | Cas 5  | Cas 6  | Cas 7  | Cas 8  | Cas 9  |
|----------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Valeur maximale                        | 181    | —      | —      | 181    | —      | 147    | —      | —      | 150    |
| Valeur minimale                        | 66     | —      | —      | 98     | —      | 66     | —      | —      | 51     |
| Moyenne                                | 122    | —      | —      | 132    | —      | 111    | —      | —      | 93     |
| Écart-type                             | 21     | —      | —      | 19     | —      | 19     | —      | —      | 25     |
| Coefficient de corrélation             | — 0,48 | — 0,39 | — 0,39 | — 0,14 | — 0,15 | — 0,27 | — 0,14 | — 0,20 | — 0,09 |

### Nombre des personnes nées dans le département et résidant en 1962 dans les autres départements

Pour 1 000 habitants

| Cas d'urbanisation<br>des départements | Cas 1  | Cas 2  | Cas 3  | Cas 4  | Cas 5  | Cas 6  | Cas 7  | Cas 8  | Cas 9  |
|----------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Valeur maximale                        | 741    | —      | —      | 741    | —      | 556    | —      | —      | 344    |
| Valeur minimale                        | 173    | —      | —      | 226    | —      | 173    | —      | —      | 117    |
| Moyenne                                | 347    | —      | —      | 391    | —      | 322    | —      | —      | 227    |
| Écart-type                             | 94     | —      | —      | 93     | —      | 81     | —      | —      | 65     |
| Coefficient de corrélation             | — 0,38 | — 0,41 | — 0,44 | — 0,43 | — 0,45 | — 0,24 | — 0,05 | — 0,19 | — 0,53 |

### Nombre des migrants habitant en 1954 les autres départements

Pour 1 000 habitants

| Cas d'urbanisation<br>des départements | Cas 1 | Cas 2 | Cas 3 | Cas 4  | Cas 5 | Cas 6 | Cas 7 | Cas 8 | Cas 9 |
|----------------------------------------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Valeur maximale                        | 156   | —     | —     | 156    | —     | 64    | —     | —     | 106   |
| Valeur minimale                        | 17    | —     | —     | 17     | —     | 38    | —     | —     | 11    |
| Moyenne                                | 39    | —     | —     | 37     | —     | 40    | —     | —     | 45    |
| Écart-type                             | 19    | —     | —     | 24     | —     | 12    | —     | —     | 22    |
| Coefficient de corrélation             | 0,20  | 0,04  | 0,24  | — 0,20 | 0,12  | 0,54  | 0,39  | 0,51  | 0,54  |

### Nombre des migrants habitant en 1954 hors métropole

Pour 1 000 habitants

| Cas d'urbanisation<br>des départements | Cas 1 | Cas 2 | Cas 3 | Cas 4 | Cas 5 | Cas 6 | Cas 7 | Cas 8 | Cas 9 |
|----------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Valeur maximale                        | 132   | —     | —     | 58    | —     | 132   | —     | —     | 114   |
| Valeur minimale                        | 5     | —     | —     | 5     | —     | 7     | —     | —     | 7     |
| Moyenne                                | 30    | —     | —     | 28    | —     | 35    | —     | —     | 41    |
| Écart-type                             | 21    | —     | —     | 14    | —     | 25    | —     | —     | 29    |
| Coefficient de corrélation             | 0,33  | 0,39  | 0,49  | 0,17  | 0,47  | 0,28  | 0,43  | 0,45  | 0,44  |

### Pourcentage de la population de plus de 65 ans dans la population totale en 1962

Pour 1 000 habitants

| Cas d'urbanisation<br>des départements | Cas 1  | Cas 2  | Cas 3  | Cas 4  | Cas 5  | Cas 6  | Cas 7  | Cas 8  | Cas 9  |
|----------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Valeur maximale                        | 21,1   | —      | —      | 19,8   | —      | 21,1   | —      | —      | 18,1   |
| Valeur minimale                        | 9,3    | —      | —      | 11,2   | —      | 9,3    | —      | —      | 7,8    |
| Moyenne                                | 14,2   | —      | —      | 14,6   | —      | 13,8   | —      | —      | 12,4   |
| Écart-type                             | 2,8    | —      | —      | 2,2    | —      | 2,3    | —      | —      | 2,0    |
| Coefficient de corrélation             | — 0,20 | — 0,18 | — 0,27 | — 0,34 | — 0,38 | — 0,16 | — 0,13 | — 0,08 | — 0,12 |

**POPULATION NON SCOLAIRE SELON LE DIPLOME  
PAR RAPPORT A LA POPULATION TOTALE EN 1962**

Base : 95 départements

Coefficient : — 3

**a) Diplôme non spécifié**

| Cas d'urbanisation<br>des départements | Cas 1 | Cas 2 | Cas 3 | Cas 4 | Cas 5 | Cas 6 | Cas 7 | Cas 8 | Cas 9 |
|----------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Valeur maximale                        | 15    |       |       | 13    |       | 15    |       |       | 29    |
| Valeur minimale                        | 2     |       |       | 5     |       | 2     |       |       | 6     |
| Moyenne                                | 8     |       |       | 7     |       | 9     |       |       | 14    |
| Écart-type                             | 2     |       |       | 2     |       | 2     |       |       | 5     |
| Coefficient de corrélation             | 0,40  | 0,41  | 0,58  | 0,22  | 0,42  | 0,39  | 0,41  | 0,60  | 0,84  |

**b) Examen de fin d'apprentissage artisanal**

| Cas d'urbanisation<br>des départements | Cas 1 | Cas 2 | Cas 3 | Cas 4  | Cas 5  | Cas 6  | Cas 7  | Cas 8  | Cas 9  |
|----------------------------------------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Valeur maximale                        | 4     |       |       | 4      |        | 3      |        |        | 37     |
| Valeur minimale                        | 0     |       |       | 1      |        | 0      |        |        | 1      |
| Moyenne                                | 1     |       |       | 1      |        | 1,5    |        |        | 4      |
| Écart-type                             | 0,7   |       |       | 0,6    |        | 0,7    |        |        | 6      |
| Coefficient de corrélation             | 0,07  | 0,09  | 0,58  | — 0,11 | — 0,06 | — 0,04 | — 0,13 | — 0,07 | — 0,08 |

**c) Certificat de fin de stage de la Formation Professionnelle des Adultes (F.P.A.)**

| Cas d'urbanisation<br>des départements | Cas 1 | Cas 2 | Cas 3 | Cas 4 | Cas 5 | Cas 6 | Cas 7 | Cas 8 | Cas 9 |
|----------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Valeur maximale                        | 2     |       |       | 2     |       | 2     |       |       | 2     |
| Valeur minimale                        | 0     |       |       | 0     |       | 0     |       |       | 1     |
| Moyenne                                | 1     |       |       | 1     |       | 1     |       |       | 1,3   |
| Écart-type                             | 0,3   |       |       | 0,2   |       | 0,3   |       |       | 0,4   |
| Coefficient de corrélation             | 0,25  | 0,26  | 0,36  | 0,17  | 0,28  | 0,30  | 0,32  | 0,41  | 0,51  |

**d) Brevet professionnel**

| Cas d'urbanisation<br>des départements | Cas 1 | Cas 2 | Cas 3 | Cas 4 | Cas 5 | Cas 6 | Cas 7 | Cas 8 | Cas 9 |
|----------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Valeur maximale                        | 55    |       |       | 36    |       | 55    |       |       | 63    |
| Valeur minimale                        | 5     |       |       | 14    |       | 5     |       |       | 16    |
| Moyenne                                | 26    |       |       | 23    |       | 28    |       |       | 35    |
| Écart-type                             | 8     |       |       | 5     |       | 9     |       |       | 10    |
| Coefficient de corrélation             | 0,40  | 0,50  | 0,57  | 0,32  | 0,43  | 0,29  | 0,47  | 0,54  | 0,35  |

POPULATION NON SCOLAIRE SELON LE DIPLOME  
PAR RAPPORT A LA POPULATION TOTALE EN 1962

Base : 95 départements

Coefficient : — 3

e) Certificat d'aptitude professionnel (C.A.P.)

| Cas d'urbanisation<br>des départements | Cas 1 | Cas 2 | Cas 3 | Cas 4 | Cas 5 | Cas 6 | Cas 7 | Cas 8 | Cas 9 |
|----------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Valeur maximale                        | 9     |       |       | 5     |       | 9     |       |       | 10    |
| Valeur minimale                        | 1     |       |       | 2     |       | 1     |       |       | 3     |
| Moyenne                                | 3,7   |       |       | 3,2   |       | 4,2   |       |       | 6     |
| Écart-type                             | 1,2   |       |       | 0,8   |       | 1,2   |       |       | 1,6   |
| Coefficient de corrélation             | 0,46  | 0,48  | 0,59  | 0,18  | 0,39  | 0,31  | 0,44  | 0,53  | 0,79  |

f) Brevet d'études industrielles (B.E.I.), commerciales (B.E.C.) et professionnelles (B.E.P.)

| Cas d'urbanisation<br>des départements | Cas 1 | Cas 2 | Cas 3 | Cas 4 | Cas 5 | Cas 6 | Cas 7 | Cas 8 | Cas 9 |
|----------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Valeur maximale                        | 10    |       |       | 5     |       | 10    |       |       | 11    |
| Valeur minimale                        | 1     |       |       | 2     |       | 1     |       |       | 2     |
| Moyenne                                | 3,4   |       |       | 2,8   |       | 4,1   |       |       | 5,6   |
| Écart-type                             | 1,5   |       |       | 0,8   |       | 1,8   |       |       | 2,0   |
| Coefficient de corrélation             | 0,45  | 0,62  | 0,64  | 0,48  | 0,52  | 0,26  | 0,57  | 0,59  | 0,76  |

g) Brevetés des Écoles nationales professionnelles, brevets de techniciens

| Cas d'urbanisation<br>des départements | Cas 1 | Cas 2 | Cas 3 | Cas 4 | Cas 5 | Cas 6 | Cas 7 | Cas 8 | Cas 9 |
|----------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Valeur maximale                        | 3     |       |       | 2     |       | 3     |       |       | 5     |
| Valeur minimale                        | 0     |       |       | 0     |       | 0     |       |       | 1     |
| Moyenne                                | 1,0   |       |       | 0,8   |       | 1,1   |       |       | 1,8   |
| Écart-type                             | 0,6   |       |       | 0,5   |       | 0,6   |       |       | 1,0   |
| Coefficient de corrélation             | 0,26  | 0,34  | 0,42  | 0,27  | 0,31  | 0,13  | 0,23  | 0,37  | 0,66  |

Pourcentage des élèves du secondaire inscrits dans les lycées, année scolaire 1966-1967.

● Corrélation d'ensemble au seuil 20 000

Valeur maximale : 59 %  
Valeur minimale : 23 %  
Moyenne : 47,7 %  
Coefficient : 0,65

Cette série a été traitée manuellement.

# REVENUS ET CONSOMMATION

Base : 90 départements

## Mouvement des établissements commerciaux. Nombre d'établissements en 1962

Coefficient : — 3

| Cas d'urbanisation<br>des départements | Cas 1 | Cas 2 | Cas 3 | Cas 4 | Cas 5 | Cas 6  | Cas 7 | Cas 8 | Cas 9 |
|----------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|
| Valeur maximale                        | 22    | —     | —     | 15    | —     | 22     | —     | —     | 21    |
| Valeur minimale                        | — 13  | —     | —     | — 13  | —     | — 11   | —     | —     | — 8   |
| Moyenne                                | 1     | —     | —     | 0     | —     | 2      | —     | —     | 3     |
| Écart-type                             | 6     | —     | —     | 5     | —     | 6      | —     | —     | 7     |
| Coefficient de corrélation             | 0,12  | 0,24  | 0,29  | 0,31  | 0,42  | — 0,06 | 0,04  | 0,07  | 0,45  |

## Consommation moyenne par habitant en 1964

Base 100 : moyenne nationale

| Cas d'urbanisation<br>des départements | Cas 1 | Cas 2 | Cas 3 | Cas 4 | Cas 5 | Cas 6 | Cas 7 | Cas 8 | Cas 9 |
|----------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Valeur maximale                        | 110   | —     | —     | 92    | —     | 110   | —     | —     | 195   |
| Valeur minimale                        | 47    | —     | —     | 47    | —     | 55    | —     | —     | 68    |
| Moyenne                                | 74,1  | —     | —     | 68,0  | —     | 80,3  | —     | —     | 96,7  |
| Écart-type                             | 15,1  | —     | —     | 12,9  | —     | 14,6  | —     | —     | 24,1  |
| Coefficient de corrélation             | 0,55  | 0,54  | 0,68  | 0,38  | 0,59  | 0,55  | 0,44  | 0,61  | 0,74  |

## Impôt sur le revenu des personnes physiques (I.R.P.P.) et taxes complémentaires en 1962

| Cas d'urbanisation<br>des départements | Cas 1 | Cas 2 | Cas 3 | Cas 4 | Cas 5 | Cas 6 | Cas 7 | Cas 8 | Cas 9 |
|----------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Valeur maximale                        | 193   | —     | —     | 193   | —     | 189   | —     | —     | 540   |
| Valeur minimale                        | 61    | —     | —     | 61    | —     | 68    | —     | —     | 111   |
| Moyenne                                | 119   | —     | —     | 107   | —     | 133   | —     | —     | 84    |
| Écart-type                             | 33    | —     | —     | 28    | —     | 32    | —     | —     | 77    |
| Coefficient de corrélation             | 0,48  | 0,47  | 0,56  | 0,38  | 0,47  | 0,41  | 0,27  | 0,45  | 0,75  |

## Recettes budgétaires par habitant en 1962

| Cas d'urbanisation<br>des départements | Cas 1 | Cas 2 | Cas 3 | Cas 4 | Cas 5 | Cas 6 | Cas 7 | Cas 8 | Cas 9 |
|----------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Valeur maximale                        | 1 998 | —     | —     | 1 121 | —     | 1 998 | —     | —     | 6 131 |
| Valeur minimale                        | 2     | —     | —     | 258   | —     | 2     | —     | —     | 545   |
| Moyenne                                | 609   | —     | —     | 498   | —     | 724   | —     | —     | 1 224 |
| Écart-type                             | 362   | —     | —     | 191   | —     | 451   | —     | —     | 993   |
| Coefficient de corrélation             | 0,30  | 0,23  | 0,28  | 0,20  | 0,28  | 0,10  | 0,02  | 0,10  | 0,66  |

## Nombre de voitures particulières neuves vendues à crédit par habitant en 1963

Coefficient : — 3

| Cas d'urbanisation<br>des départements | Cas 1 | Cas 2 | Cas 3 | Cas 4 | Cas 5 | Cas 6 | Cas 7 | Cas 8 | Cas 9 |
|----------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Valeur maximale                        | 13    | —     | —     | 12    | —     | 13    | —     | —     | 15    |
| Valeur minimale                        | 4     | —     | —     | 4     | —     | 6     | —     | —     | 6     |
| Moyenne                                | 7     | —     | —     | 7     | —     | 8     | —     | —     | 10    |
| Écart-type                             | 2     | —     | —     | 2     | —     | 2     | —     | —     | 2     |
| Coefficient de corrélation             | 0,46  | 0,48  | 0,61  | 0,21  | 0,38  | 0,42  | 0,50  | 0,67  | 0,59  |

# REVENUS ET CONSOMMATION

Base : 90 départements

## Chiffre d'affaires des entreprises industrielles et commerciales en 1962

| Cas d'urbanisation<br>des départements | Cas 1     | Cas 2  | Cas 3  | Cas 4     | Cas 5 | Cas 6     | Cas 7  | Cas 8  | Cas 9     |
|----------------------------------------|-----------|--------|--------|-----------|-------|-----------|--------|--------|-----------|
| Valeur maximale                        | 1 209 318 | —      | —      | 1 097 398 | —     | 1 209 318 | —      | —      | 1 822 053 |
| Valeur minimale                        | 0         | —      | —      | 100 765   | —     | 0         | —      | —      | 347 552   |
| Moyenne                                | 826 266   | —      | —      | 811 810   | —     | 841 239   | —      | —      | 1 054 547 |
| Écart-type                             | 221 559   | —      | —      | 205 210   | —     | 236 378   | —      | —      | 344 528   |
| Coefficient de corrélation             | — 0,13    | — 0,07 | — 0,08 | 0,13      | 0,09  | — 0,41    | — 0,37 | — 0,31 | — 0,15    |

## Avoirs des déposants dans les caisses d'épargne en 1962 (1)

| Cas d'urbanisation<br>des départements | Cas 1  | Cas 2  | Cas 3 | Cas 4 | Cas 5 | Cas 6 | Cas 7 | Cas 8 | Cas 9 |
|----------------------------------------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Valeur maximale                        | 1 193  | —      | —     | 1 168 | —     | 1 193 | —     | —     | 1 425 |
| Valeur minimale                        | 0      | —      | —     | 358   | —     | 0     | —     | —     | 456   |
| Moyenne                                | 678    | —      | —     | 672   | —     | 684   | —     | —     | 833   |
| Écart-type                             | 184    | —      | —     | 175   | —     | 193   | —     | —     | 254   |
| Coefficient de corrélation             | — 0,04 | — 0,04 | 0,14  | 0,05  | 0,25  | 0,17  | 0,09  | 0,06  | 0,50  |

## Recettes taxables des cinémas/habitant en 1967

| Cas d'urbanisation<br>des départements | Cas 1 | Cas 2 | Cas 3 | Cas 4 | Cas 5 | Cas 6 | Cas 7 | Cas 8 | Cas 9 |
|----------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Valeur maximale                        | 38    | —     | —     | 10    | —     | 38    | —     | —     | 45    |
| Valeur minimale                        | 1     | —     | —     | 1     | —     | 5     | —     | —     | 0     |
| Moyenne                                | 9     | —     | —     | 6     | —     | 12    | —     | —     | 13    |
| Écart-type                             | 6     | —     | —     | 2     | —     | 8     | —     | —     | 8     |
| Coefficient de corrélation             | 0,53  | 0,59  | 0,65  | 0,59  | 0,58  | 0,37  | 0,50  | 0,60  | 0,56  |

## Recettes taxables des dancing, music-hall, courses/habitant, en 1967

| Cas d'urbanisation<br>des départements | Cas 1 | Cas 2 | Cas 3 | Cas 4 | Cas 5 | Cas 6 | Cas 7 | Cas 8 | Cas 9 |
|----------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Valeur maximale                        | 17,0  | —     | —     | 4,0   | —     | 1,7   | —     | —     | 12,8  |
| Valeur minimale                        | 0,5   | —     | —     | 0,5   | —     | 1,2   | —     | —     | 0     |
| Moyenne                                | 3,5   | —     | —     | 2,6   | —     | 4,5   | —     | —     | 3,8   |
| Écart-type                             | 2,4   | —     | —     | 0,9   | —     | 3,1   | —     | —     | 2,1   |
| Coefficient de corrélation             | 0,30  | 0,27  | 0,34  | 0,34  | 0,26  | 0     | 0     | 0,18  | 0,26  |

Salaires moyens annuels par habitant en 1966 (en F)

- corrélation nette dans les départements les moins urbanisés au seuil 10.000

Valeur maximale : 9.459

Valeur minimale : 7.934

Moyenne : 8.914

Coefficient : 0,70

Maximum national : 16.512

Moyenne nationale : 12.238

Cette série a été traitée manuellement.

(1) La valeur minimale 0, correspond au territoire de Belfort qui est ici rattaché à la Haute-Saône.

**POURCENTAGE DES ÉTABLISSEMENTS INDUSTRIELS CLASSÉS D'APRÈS LE NOMBRE DES SALARIÉS  
PAR RAPPORT AU NOMBRE TOTAL D'ÉTABLISSEMENTS**

— 1966 —

Base : 95 départements

Coefficient : — 3

**a) 0 salariés**

| Cas d'urbanisation<br>des départements | Cas 1  | Cas 2  | Cas 3  | Cas 4  | Cas 5  | Cas 6  | Cas 7  | Cas 8  | Cas 9  |
|----------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Valeur maximale                        | 578    |        |        | 578    |        | 521    |        |        | 482    |
| Valeur minimale                        | 334    |        |        | 336    |        | 334    |        |        | 271    |
| Moyenne                                | 450    |        |        | 465    |        | 434    |        |        | 380    |
| Écart-type                             | 58     |        |        | 61     |        | 50     |        |        | 55     |
| Coefficient de corrélation             | — 0,33 | — 0,42 | — 0,36 | — 0,35 | — 0,26 | — 0,34 | — 0,33 | — 0,30 | — 0,75 |

**b) 1 ou 2 salariés**

| Cas d'urbanisation<br>des départements | Cas 1 | Cas 2 | Cas 3  | Cas 4 | Cas 5  | Cas 6  | Cas 7  | Cas 8  | Cas 9 |
|----------------------------------------|-------|-------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|-------|
| Valeur maximale                        | 399   |       |        | 386   |        | 399    |        |        | 379   |
| Valeur minimale                        | 254   |       |        | 254   |        | 258    |        |        | 255   |
| Moyenne                                | 319   |       |        | 315   |        | 323    |        |        | 318   |
| Écart-type                             | 32    |       |        | 32    |        | 32     |        |        | 28    |
| Coefficient de corrélation             | 0,01  | 0,04  | — 0,11 | 0,02  | — 0,16 | — 0,13 | — 0,09 | — 0,23 | 0,02  |

**c) 3 à 5 salariés**

| Cas d'urbanisation<br>des départements | Cas 1 | Cas 2 | Cas 3 | Cas 4 | Cas 5 | Cas 6 | Cas 7 | Cas 8 | Cas 9 |
|----------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Valeur maximale                        | 143   |       |       | 134   |       | 143   |       |       | 146   |
| Valeur minimale                        | 55    |       |       | 55    |       | 68    |       |       | 81    |
| Moyenne                                | 96    |       |       | 93    |       | 98    |       |       | 113   |
| Écart-type                             | 15    |       |       | 16    |       | 14    |       |       | 14    |
| Coefficient de corrélation             | 0,20  | 0,36  | 0,36  | 0,40  | 0,41  | 0,20  | 0,27  | 0,27  | 0,62  |

**d) 6 à 9 salariés**

| Cas d'urbanisation<br>des départements | Cas 1 | Cas 2 | Cas 3 | Cas 4 | Cas 5 | Cas 6 | Cas 7 | Cas 8 | Cas 9 |
|----------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Valeur maximale                        | 63    |       |       | 62    |       | 63    |       |       | 90    |
| Valeur minimale                        | 26    |       |       | 27    |       | 26    |       |       | 31    |
| Moyenne                                | 43    |       |       | 41    |       | 45    |       |       | 57    |
| Écart-type                             | 9     |       |       | 9     |       | 8     |       |       | 12    |
| Coefficient de corrélation             | 0,33  | 0,46  | 0,49  | 0,41  | 0,41  | 0,35  | 0,42  | 0,49  | 0,77  |

**e) 10 à 49 salariés**

| Cas d'urbanisation<br>des départements | Cas 1 | Cas 2 | Cas 3 | Cas 4 | Cas 5 | Cas 6 | Cas 7 | Cas 8 | Cas 9 |
|----------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Valeur maximale                        | 114   |       |       | 114   |       | 104   |       |       | 157   |
| Valeur minimale                        | 28    |       |       | 28    |       | 61    |       |       | 59    |
| Moyenne                                | 66    |       |       | 61    |       | 71    |       |       | 94    |
| Écart-type                             | 18    |       |       | 19    |       | 15    |       |       | 23    |
| Coefficient de corrélation             | 0,42  | 0,47  | 0,52  | 0,36  | 0,40  | 0,52  | 0,44  | 0,55  | 0,73  |

**POURCENTAGE DES ÉTABLISSEMENTS INDUSTRIELS CLASSÉS D'APRÈS LE NOMBRE DES SALARIÉS  
PAR RAPPORT AU NOMBRE TOTAL D'ÉTABLISSEMENTS**  
— 1966 —

Base : 95 départements

Coefficient : — 3

**f) de 50 à 199 salariés**

| Cas d'urbanisation<br>des départements | Cas 1 | Cas 2 | Cas 3 | Cas 4 | Cas 5 | Cas 6 | Cas 7 | Cas 8 | Cas 9 |
|----------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Valeur maximale                        | 48    |       |       | 48    |       | 43    |       |       | 48    |
| Valeur minimale                        | 2     |       |       | 2     |       | 10    |       |       | 14    |
| Moyenne                                | 18    |       |       | 17    |       | 19    |       |       | 25    |
| Écart-type                             | 9     |       |       | 10    |       | 8     |       |       | 8     |
| Coefficient de corrélation             | 0,34  | 0,32  | 0,33  | 0,25  | 0,20  | 0,58  | 0,41  | 0,48  | 0,28  |

**g) de 200 à 999 salariés**

| Cas d'urbanisation<br>des départements | Cas 1 | Cas 2 | Cas 3 | Cas 4 | Cas 5 | Cas 6 | Cas 7 | Cas 8 | Cas 9 |
|----------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Valeur maximale                        | 15    |       |       | 15    |       | 15    |       |       | 16    |
| Valeur minimale                        | 0     |       |       | 1     |       | 0     |       |       | 2     |
| Moyenne                                | 4,6   |       |       | 4,2   |       | 4,9   |       |       | 7,5   |
| Écart-type                             | 3,5   |       |       | 3,5   |       | 3,5   |       |       | 3,6   |
| Coefficient de corrélation             | 0,34  | 0,28  | 0,31  | 0,17  | 0,19  | 0,54  | 0,39  | 0,41  | 0,25  |

**h) plus de mille salariés**

| Cas d'urbanisation<br>des départements | Cas 1 | Cas 2 | Cas 3 | Cas 4 | Cas 5 | Cas 6 | Cas 7 | Cas 8 | Cas 9 |
|----------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Valeur maximale                        | 3     |       |       | 2     |       | 3     |       |       | 3     |
| Valeur minimale                        | 0     |       |       | 0     |       | 0     |       |       | 0     |
| Moyenne                                | 0,3   |       |       | 0,1   |       | 0,4   |       |       | 0,7   |
| Écart-type                             | 0,5   |       |       | 0,4   |       | 0,6   |       |       | 0,8   |
| Coefficient de corrélation             | 0,46  | 0,41  | 0,42  | 0,08  | 0,14  | 0,55  | 0,58  | 0,52  | 0,17  |

# **Les salariés de l'industrie en milieu rural**

Les informations sont tirées d'une note d'étude sur « l'industrialisation en milieu rural » du Groupement d'Etude pour l'Equipement Rural, qui répond à une demande de la Direction des Aménagements Ruraux du Ministère de l'Agriculture.

Les communes rurales sont les communes de moins de 2 000 habitants agglomérés au chef-lieu, non rattachées à des agglomérations multicommunales.

La répartition géographique des salariés est celle du lieu d'emploi et non celle du lieu de résidence.

Les données statistiques sont issues du fichier des établissements industriels de l'I.N.S.E.E. répertoriés sous les numéros 10 et 12 à 61 inclus, correspondant à des « sections d'activité » qui comprennent environ 95 % du nombre total des salariés employés dans l'industrie en 1966 ; les sections 06 à 09 et 11 n'ont pu être retenues en raison d'informations incomplètes au moment de l'étude.

La nomenclature des activités utilisée est celle en 13 branches qui a été définie par la Direction de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme.

**ANNEXE**  
**BIBLIOGRAPHIQUE**  
**DES OUVRAGES CITES**

**ATLAS DE LA FRANCE RURALE**

Groupe de Sociologie Rurale du C.N.R.S., Paris, A. Colin, 1968, 176 p.  
*Etudes rurales*, N° spécial consacré à l'Atlas de la France Rurale, 1967, n° 27.

**ATLAS ECONOMIQUE ET SOCIAL POUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE**

Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale, Ministère de l'Équipement et du Logement, Paris, I.G.N., Fascicule 1, Démographie 1967, Fascicule IV, infrastructures, 1966.

**ATLAS HISTORIQUE DE LA FRANCE CONTEMPORAINE 1800-1965**

Bouju, P.M. - Dupeux, G., Gérard C., et al., Paris, A. Colin, 1966, 233 p.

**B.N.P.**, *Tableau statistique des 21 régions de France*, 1969.

**BRAUDEL F.**, *Civilisation matérielle et capitalisme*,

Paris, A. Colin, 1967, 463 p.

**BRUNET, R.** *Les Campagnes toulousaines*,

Toulouse, 1965, 727 p.

**CENTRE NATIONAL D'ETUDES ET D'EXPERIMENTATION DU MACHINISME AGRICOLE (C.N.E.E.M.A.)**

*L'Agriculture temporelle*, Etude n° 347, Sept. 1970.

**CHOMBART DE LAUWE J., et POITEVIN M.**

« Etude économique de sept communes de la Haute-Marne », *Economie Rural*, 1955, n° 26, p. 4 - 18.

**DEMANGEON A.**

« La Montagne dans le Limousin, étude de géographie humaine », *Annales de Géographie*, XX, n° 112, 1911.

**DERRUAU - BONIOL S.,**

« Le département de la Creuse, structure sociale et évolution politique », *Rev. franc. de Science Politique* janv.-mars 1957, p. 38-66.

**ESTIENNE P.,**

« Les problèmes de surpeuplement rural : l'exemple de la Combraille » *Rev. de géogr. alpine*, 1950, pp. 301 - 335.

**FEL A.,**

*Les Hautes terres du Massif central*, Paris, P.U.F., 1962.

**FISH W.B.,**

*Les mouvements de population en Basse-Normandie*. Alençon, Maison Poulet - Malassis, 1940, 194 p.

**GAY F.P.,**

*La Champagne du Berry*, Essai sur la formation d'un paysage agraire et l'évolution d'une société rurale, (Bourges), Edit. Tardy, (1967).

**GEORGE P.,**

*Population et Peuplement*, Paris, P.U.F., 1969, 212 p.

**GROSBOIS R.,**

« La densité de la population dans les pays de brandes du département de la Vienne en 1846 et 1946 », *Norvès* n° 6, avril-juin 1955, pp. 209-222.

**HUBER M., BUNLE H., et BOVERAT F.,**

*La population de la France, son évolution et ses perspectives*, 4<sup>e</sup> éd., Paris, Hachette, 1965, 366 p.

**I.N.S.E.E.**

*Annuaire statistique de la France*, 1968.

**I.N.S.E.E., D.A.T.A.R.,**

*Statistiques et indicateurs des régions françaises Projet de loi des finances pour 1969 et 1971.*

**JOLLET A.,**

« Evolution du paysage rural du département de la Vienne de 1830 à nos jours », *Norôis*, juillet-sept. 1956, n° 11, pp. 305-316.

**MERLIN P.,**

*La dépopulation des plateaux de Haute-Provence.* Paris, la Documentation Française (1969), 182 p.

**MOLS R.P.,**

« L'accroissement de la population de la France selon les régions et l'importance des agglomérations », *Population*, 1963, n° 2, pp. 263-304.

**PAUTARD J.,**

*Les disparités régionales dans la croissance de l'agriculture française*, Paris, Gauthier-Villars, 1965, 179 p.

**« PAYSANS »**

*Tableaux de l'agriculture française, Paysans*, n° 73 - 74, août-nov. 1968, 207 p.

**PISANI E.**

*La Haute-Marne et ses problèmes. L'équipement de la Haute-Marne* rapport présenté par le préfet au Conseil Général, 1951, 375 p.

**PITIE J.,**

- *Problèmes du monde rural. L'exemple de Rouillé (Vienne)* Poitiers, Institut d'économie régionale, 1959, 109 p.

- « Un exemple de la crise des campagnes : le canton de la Trimouille (Vienne) », *Norôis*, janvier - mars 1963 n° 37, pp. 21-36.

**REINHARD M., ARMENGAUD A. et DUPAQUIER J.,**

*Histoire générale de la population mondiale*, Paris, éd. Montchrestien, 3<sup>e</sup> éd., 1968, 708 p.

**TUGAULT Y.,**

« Migrations internes en France de 1954 à 1962, selon l'importance des localités », *Population*, n° 3, mai-juin 1967, p. 455.

# CARTES ET GRAPHIQUES

|                                                                                                                                                                                               | Pages   |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| Carte des départements de la France (hors-texte) . . . . .                                                                                                                                    | (h. t.) |
| 1 Evolution de l'indice de la production agricole . . . . .                                                                                                                                   | 12      |
| 2 Prix réels en salaires horaires du quintal de blé en France . . . . .                                                                                                                       | 13      |
| 3 Actifs agricoles masculins en 1954 et en 1968 . . . . .                                                                                                                                     | 15      |
| 4/7 Population 1962 . . . . .                                                                                                                                                                 | 23      |
| 8/9 Les zones de peuplement du territoire français en 1962 . . . . .                                                                                                                          | 24      |
| Proportion de la population française résidant dans les zones de<br>peuplement en 1962 . . . . .                                                                                              | 24      |
| 10 Zones où la majorité des communes a une densité inférieure à<br>30 hab./km <sup>2</sup> en 1954 . . . . .                                                                                  | 25      |
| 11 Répartition, par département, de la population totale française<br>en 1801 . . . . .                                                                                                       | 32      |
| 12 Répartition, par département, de la population totale française<br>en 1851 . . . . .                                                                                                       | 33      |
| 13 Dates des maxima de population des départements . . . . .                                                                                                                                  | 34      |
| 14 Variation départementale du taux de fécondité de 1860-1862<br>à 1960 . . . . .                                                                                                             | 37      |
| 15 Dates de la reprise de la croissance démographique des départe-<br>ments . . . . .                                                                                                         | 40      |
| 16 1954-1962 Variation de la population des départements . . . . .                                                                                                                            | 42      |
| 17 1962-1968 Variation de la population des départements . . . . .                                                                                                                            | 43      |
| 18 1962-1968 Evolution de la population totale et de la population<br>rurale des départements . . . . .                                                                                       | 47      |
| 19 Evolution des « villages » de 1936 à 1962 . . . . .                                                                                                                                        | 48      |
| 20/21 Pourcentage de localités rurales excédentaires, par région,<br>1936-1962 . . . . .                                                                                                      | 50      |
| Indice de l'accroissement des unités urbaines 1936-1962 . . . . .                                                                                                                             | 50      |
| 22 Solde du mouvement naturel et des migrations de la population<br>selon le caractère rural ou urbain et la taille des communes et des<br>agglomérations pour la période 1954-1962 . . . . . | 52      |
| 23 Répartition de la population de la France selon son caractère<br>rural ou urbain et selon la taille des communes en 1962 . . . . .                                                         | 55      |
| 24 Evolution de la population totale des départements selon les<br>recensements de 1801, 1962 et 1968 . . . . .                                                                               | 57      |
| 25 Evolutions de la population totale et de la population rurale . . . . .                                                                                                                    | 59      |
| 26 Densités de la population par département à différentes dates<br>de recensement général de la population . . . . .                                                                         | 60-61   |
| 27 Niveaux d'urbanisation départementaux selon la taille de l'agglomé-<br>ration principale du département en 1962 . . . . .                                                                  | 65      |

|    |                                                                                                                                          |    |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 28 | Rapport de la population vivant dans les agglomérations de 20.000 habitants et plus, à la population totale du département en 1962 ..... | 66 |
| 29 | Salaires annuels moyens par département en 1966 .....                                                                                    | 69 |
| 30 | Indice de consommation moyenne par habitant en 1964 .....                                                                                | 70 |
| 31 | Densité des points de vente par habitant au 1-1-1965 .....                                                                               | 71 |
| 32 | Dispersion évaluée par les écarts-type .....                                                                                             | 74 |
| 33 | Répartition, par région, des salariés de l'industrie en 1966 .....                                                                       | 76 |
| 34 | Répartition par région de programme des salariés de l'industrie en 1966 dans les communes de moins de 2.000 habitants .....              | 79 |
| 35 | Répartition des salariés de l'industrie, en %, par branche d'activité, en 1966 .....                                                     | 81 |
| 36 | Population active totale en 1968 par groupe d'âges .....                                                                                 | 87 |
|    | Population active totale en 1968 par catégorie socio-professionnelle .....                                                               | 87 |

### En annexes

|       |                                                                                                                |     |
|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| A,B,C | Distribution des départements français en fonction de la densité de leur population .....                      | 96  |
| D     | Carte des départements et régions-témoins .....                                                                | 98  |
| E     | Evolution de la population des quatre départements témoins de la première vague de maxima départementaux ..... | 100 |
| F     | Evolution de la population des trois départements témoins de la deuxième vague de maxima départementaux .....  | 104 |
| G     | Evolution de la population de trois départements témoins de l'Ouest du Massif central .....                    | 106 |