

L'ÉCONOMIE DES DEUX-SÈVRES DANS LA PREMIÈRE MOITIÉ DU XX^e SIÈCLE

Jean SOUMAGNE
CARTA – UMR ESO
Université d'Angers

[Textes parus dans *Le XX^e siècle en Deux-Sèvres*, ouvrage collectif, 2000, Niort-Chauray, Geste Editions]

Le XX^e siècle a été une période de grandes mutations pour les Deux-Sèvres. Malgré des changements significatifs durant le XIX^e siècle, vers 1900 l'économie départementale demeurait marquée par la faiblesse, la routine, la sous-industrialisation et une insertion insuffisante dans l'économie d'échanges. Faiblement urbanisé, le département frappait par le compartimentage en "pays" ruraux traditionnels animés par un grand nombre de petites villes et de bourgs, sièges de foires qui condensaient une part significative des échanges. En dépit des efforts agronomiques, de la diffusion des techniques et de l'essor de la mécanisation, l'agriculture souffrait d'une insuffisante modernisation, de carences structurelles et de spécialisations encore trop rares.

Cent ans plus tard, le département est animé de flux routiers volumineux, dans un espace désenclavé, et son économie est entièrement insérée dans les échanges nationaux et internationaux. L'agriculture n'occupe plus que peu d'hommes, et les bourgs et villages se sont peuplés de travailleurs de l'industrie et, plus encore, du secteur tertiaire. Ce dernier est prédominant et comprend, en plus de services d'encadrement, des entreprises nombreuses et diversifiées qui collaborent à l'économie productive. Ayant perdu de nombreuses exploitations agricoles, et, à un degré moindre, des artisanats et des commerces, le tissu d'entreprises s'est globalement enrichi en matière industrielle et tertiaire.

Ouverte sur le monde, avec pour pendant la dépendance vis-à-vis des donneurs d'ordre ou des clients extérieurs, cette économie deux-sévrienne est à l'image de la "région Poitou-Charentes" et de presque toutes les régions de province : elle est insérée dans la globalisation et marquée de tendances contradictoires. D'un côté, de nouvelles branches et de nouveaux métiers, dans les services et le tourisme, contribuent à l'emploi et à la tonicité économique ; d'un autre côté, la déconnection à l'égard de l'espace géographique s'est amplifiée, éloignant quelque peu les hommes du terroir qui les porte. La "standardisation" des techniques, la normalisation des organisations et des cadres de vie sont pourtant équilibrées par d'autres aspects. Riches de leurs traditions, les Deux-Sèvres souhaitent s'appuyer sur des compétences reconnues en soulignant les racines et en valorisant la qualité par des labels et des appellations. L'avenir est sans doute marqué par les tendances de fond de nos sociétés modernes : la massification, synonyme d'abaissement des coûts, et le souci de l'identité vont de pair.

L'ÉCONOMIE DE LA BELLE ÉPOQUE (1900-1914)

Les Deux-Sèvres ont abordé le XX^e siècle dans une situation typique des départements "moyens" de la France occidentale. Une France qui demeurait très majoritairement rurale, où l'agriculture pesait d'un grand poids par rapport à l'industrie et aux services, où la plupart des habitants étaient paysans ou artisans. Le département avait cependant connu des changements significatifs durant le XIX^e siècle. Les systèmes de culture et, dans une moindre proportion, les modes d'exploitation avaient évolué. Bien des secteurs des campagnes étaient moins isolés et donc plus ouverts aux échanges et au marché et de nouveaux produits, transformés sur place, étaient commercialisés à Paris. Dans le domaine industriel, l'utilisation de la houille était désormais plus fréquente que celle du bois ou de la force hydraulique, mais l'électricité restait marginale. De vieilles activités textiles et de tannage s'étaient concentrées et modernisées, s'extrayant dans certains cas du stade artisanal. Les progrès avaient aussi concerné la métallurgie et la mécanique, des activités innovantes apparaissant à l'initiative de patrons entrepreneurs. Mais dans l'ensemble le visage des Deux-Sèvres restait traditionnel, comme celui des autres départements poitevins, la Vienne et la Vendée. Les capitaux locaux étaient trop rarement investis hors de l'agriculture et la carence en matières premières détournait l'investissement extérieur. Faute de créations suffisantes d'emplois nouveaux, trop de jeunes Deux-Sévriens devaient quitter le département en quête de travail.

Les hommes : un délestage démographique du monde rural

En ce début de siècle, les Deux-Sèvres ont amorcé un déclin démographique qui devait durer jusqu'à la Seconde guerre mondiale. Le maximum démographique avait été atteint en 1891 avec 354 282 habitants, chiffre jamais retrouvé depuis. Entre 1891 et 1896 le département perdit 7 600 personnes et encore 4 200 entre 1896 et 1901. De cette date à 1911, les pertes dépassèrent 3 800. La réduction du déficit provenait d'une certaine diminution du déficit migratoire qui atteignait 10 100 en 1891-1896 et seulement 5 200 en 1906-1911. Les Deux-Sèvres, à la veille de la Grande guerre, renaient un peu mieux leurs hommes grâce à une économie plus florissante. Elles restaient une terre de fécondité assez élevée - surtout en Gâtine et dans le Bocage -, avec une structure par âge plutôt jeune, et une espérance de vie proche de la moyenne nationale. Cependant, l'exode rural, qui se confondait le plus souvent avec une migration vers d'autres régions et en particulier vers Paris, faisait perdre au département une partie de ses jeunes adultes, ce qui à la longue pesait sur la natalité et, globalement, enlevait du dynamisme. Aussi, l'excédent des naissances sur les décès était-il, à la veille de la Première guerre mondiale, moitié moindre que dans les années 1880. Les Deux-Sèvres restaient donc, de manière typique, un "réservoir d'hommes" expédiant, comme tous les départements de l'Ouest, sa main-d'œuvre excédentaire vers les grandes villes. Cet exode départemental était un exode rural le plus souvent direct des campagnes vers les centres urbains nationaux, la faible urbanisation locale ne permettant pas de jouer un rôle suffisant de filtre ou de relais dans les migrations.

Les villes des Deux-Sèvres ne comptaient en effet qu'un septième de la population soit en tout moins de 50 000 personnes vers 1900 face à 342 000 ruraux. Cette situation de grande faiblesse n'évoluait que très lentement : de 48 329 citadins en 1896, on monta à 51 923 en 1911 ; les progrès étaient minces également sur le long terme puisque l'on dénombrait déjà 40 000 citadins vers 1860.

Les villes deux-sévriennes étaient peu nombreuses et de petite taille. En fait, la hiérarchie urbaine n'était pas fondamentalement différente de l'actuelle, mais ne comprenait encore que six villes, une seule pouvant être qualifiée de ville moyenne. Niort, la capitale départementale comptait seulement 23 000 habitants, soit moins de 7 % de la population des Deux-Sèvres ; la ville ne connaissait pas de grand changement démographique : on dénombrait 23 674 habitants en 1896 et 23 775 en 1911, soit à peine plus qu'au milieu du XIX^e siècle. La stagnation qui caractérisait Niort ne se rencontrait pas ailleurs. Thouars connu au début du XX^e siècle un décollage démographique : elle passa de 5 033 habitants en 1896 à 7 111 en 1911 grâce à l'essor de son rôle ferroviaire. Bressuire connu des progrès moins amples et moins réguliers. La ville comptait 5 274 habitants en 1911 contre 4 668 en 1896. Parthenay participa à ce modeste mouvement de l'urbanisation. Avec 7 544 habitants en 1911, c'était la deuxième ville des Deux-Sèvres ; elle en avait 6 911 en 1896. Saint-Maixent évoluait au gré de la politique militaire du pays depuis la création, en 1881, de son école de sous-officiers ; elle atteignait 5 401 habitants en 1911 (5 370 en 1896). Melle ne dépassait pas 2 600 habitants tandis que les autres centres aujourd'hui urbains n'étaient que des bourgs. La différenciation entre le monde urbain - ultra minoritaire - et les campagnes était relativement nette tant par les occupations de la population que par les fonctions exercées, bien différentes dans leur majorité selon les types de communes.

La population active des Deux-Sèvres était largement dominée par les métiers du secteur primaire, avec au premier rang le travail de la terre ; vers 1900, l'agriculture pesait d'un poids considérable : elle représentait 64 % de la population active au recensement de 1906, contre 21,3 % pour le secteur industriel et moins de 15 % pour le secteur tertiaire. Environ 90 % de la valeur de la production deux-sévrienne est agricole.

En 1906, près de 115 000 personnes étaient employées dans l'agriculture (Recensement général de la population). En 1892, la répartition détaillée était la suivante :

- Propriétaires agriculteurs : 33 399
- Fermiers : 10 255
- Métayers : 1008
- Journaliers : 7 401
- Domestiques : 36 863

Si les deux premières catégories connaissaient une augmentation à la fin du XIX^e siècle, les autres baissaient d'importance.

L'agriculture : baisse de poids et modernisation sont allées de pair

L'agriculture deux-sévrienne a connu trois processus majeurs au long du siècle : la spécialisation, de gros efforts agronomiques, l'insertion dans l'économie d'échange.

Les changements ont été facilités par un plus grand intéressement de la paysannerie aux fruits de son travail. La hausse des propriétaires exploitants et des fermiers est sensible à la fin du XIX^e et au début du XX^e siècles, la population agricole globale étant à peu près stable. Les exploitations apparaissaient très émiettées, cette situation s'étant accentuée dans la seconde moitié du siècle avec le partage de grands domaines, les conditions des successions et le souhait d'accès à la terre de nombreux ruraux. En 1892, les petites exploitations dominaient de manière écrasante : celles de moins de cinq hectares étaient 38 354 sur 54 841, soit 70 %, tandis que celles de cinq à dix hectares n'étaient que 7 874, celles de dix à quarante hectares 6 172 et celles de plus de quarante hectares, 2 441 seulement (dont 281 de plus de 100 hectares). L'éclatement était aussi remarquable dans les parcelles, 1 700 000 en 1892, faisant en moyenne 30 ares à peine.

La croissance et la spécialisation de la production se sont accentuées tout au long du siècle.

À la fin du XIX^e siècle, on relève l'importance de la production céréalière, dominée par le blé (1 556 000 quintaux en 1912¹ contre 861 000 d'avoine, 154 000 d'orge, 23 000 de maïs grain, 53 000 de seigle). Mais le poids des cultures industrielles est également notable et, en particulier, celle de la betterave à sucre développée à la fin du XIX^e siècle dans le Sud (336 000 t en 1912). La vocation de terre d'élevage se traduit par une grosse production fourragère dominée par l'herbe des prairies naturelles fauchées (2 860 000 quintaux), des choux fourragers (8 640 000 qux), betteraves fourragères (7 453 000 qux) fourrages verts (7 056 000 qux), de la luzerne (1 460 000 qux). Les productions légumières et fruitières demeuraient faibles.

Le bétail est alors abondant et le Poitou en général, les Deux-Sèvres en particulier, tirent des élevages une grande réputation : 313 000 bovins en 1892 (Enquête agricole), 131 000 porcins, 42 000 chevaux, 92 000 ovins, 55 000 caprins, 6 000 asins, 6 000 mulets.

Les Deux-Sèvres ont bien réalisé une révolution agricole qui en fait une terre plutôt prospère au début du XX^e siècle. Sans doute les contrastes sont-ils forts entre les Pays qui constituent le département.

Au sud, la Plaine de Niort et le Mellois ont connu les transformations les plus précoces et les plus importantes. La mécanisation a commencé à toucher la culture et l'usage des engrais est devenu courant. L'esprit de solidarité reste prégnant et l'essor des coopératives de panification, de battage, de laiterie y est bien plus vigoureux qu'ailleurs. Si la vocation naturelle céréalière demeure évidente, la dévastation des vignobles² par le phylloxéra a incité, par contagion des Charentes voisines, à développer l'élevage bovin pour le lait, très prospère avant la Grande guerre. La production de mulets par croisement d'ânes de race poitevine et de juments demeure une source de revenus non négligeables pour certains éleveurs. Dans le Marais poitevin, l'élevage bovin laitier a beaucoup progressé et apparaît comme le plus rémunérateur à la veille de la guerre de 1914.

Au centre, la Gâtine a connu la mutation de ses campagnes avec le désenclavement de la seconde moitié du XIX^e siècle. Les meilleurs chemins et les voies ferrées qui se construisent entre 1880 et 1905 ont permis d'améliorer les sols par l'apport de chaux ; celle-ci est produite en abondance dans de nombreux fours situés sur toute la marge de la Gâtine, souvent alimentés en combustible par les mines de Faymoreau et Saint-Laurs³. Ainsi, des terres "froides" impropres aux céréales riches et aux prairies ont pu être améliorées ; des landes ont été conquises et transformées en pâtures et en champs qu'occupent entre autres des plantes fourragères dont des choux.

Au nord, le Bocage, très marqué par le métayage et le fermage est voué à un élevage pour la viande et aux cultures céréalières. L'amélioration du bétail, les progrès agronomiques d'une manière générale, revêtent des formes différentes du reste du département. L'ouverture supérieure à l'économie d'échanges apporte des revenus monétaires croissants et les fermes moyennes et grandes se modernisent. Dans le Thouarsais, la céréaliculture demeure dominante avec, sur la lisière nord, la présence du vignoble.

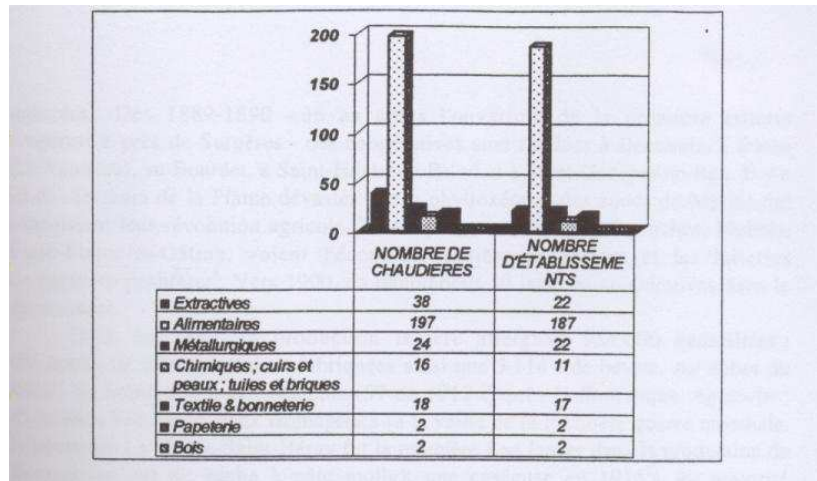
¹ Statistique agricole du Ministère de l'Agriculture

² Gilles Bernard a souligné dans ses travaux le poids du vignoble de l'arrondissement de Niort (Bernard, 1978). La vigne occupait plus de 14 000 hectares en 1877 dans le sud des Deux-Sèvres, ses zones d'élection s'étendant du canton de Mauzé à celui de Chef-Boutonne, mais on la retrouvait en ceinture autour du plateau mellois, qui, lui, était peu propice à cette culture.

³ Joanne, 1901, *Géographie des Deux-Sèvres*, 60 p., p. 33.

L'importance de la filière agroalimentaire.

L'industrie deux-sévrienne demeurait modeste à la Belle Epoque. Un bon indicateur est représenté par l'équipement du département en machines à vapeur qui constituaient toujours à la veille de la guerre la force d'énergie principale. On recensait 892 chaudières, mais 595 étaient liées à la production agricole (machines à battre principalement) ; sur les 297 autres vouées à l'industrie, la répartition était très déséquilibrée.



Le poids des branches industrielles en Deux-Sèvres en 1912

(Source statistique : Ministère des Travaux Publics, 1912. Graphique : JS)

La très forte dominante des “industries de l'alimentation” était caractéristique d'une économie essentiellement liée à la terre et à ses productions végétales et animales. Ce poids élevé dans un département disposant de peu de ressources minérales s'était trouvé renforcé par les conditions de la mutation agricole de la fin du XIX^e siècle.

Les activités alimentaires - intégrant l'artisanat - employaient déjà 3 332 personnes en 1912 (meunerie et beurrerie : 1 539 ; boulangerie pâtisserie : 1 382, etc.) au sein d'une centaine d'établissements. Emile Naslin, vers la fin de la Première guerre mondiale, en prônait le développement comme étant la principale perspective d'essor industriel des Deux-Sèvres : “il faut encourager les industries agricoles, c'est-à-dire, les industries de transformation ayant comme matières premières des produits agricoles (...) Le Poitou doit bien devenir agricole, mais simplement, on ne saurait trop le répéter, en développant les industries qui utilisent les produits de son sol”⁴

Cette vision prophétique s'est révélée exacte : le secteur agroalimentaire a bien été créateur d'emplois et de richesses dans l'ensemble du département.

En premier lieu les *changements ont affecté les industries laitières*. Leur développement s'est effectué dès la fin du XIX^e siècle à base d'usines coopératives et privées. Les premières coopératives laitières des Deux-Sèvres suivent de près celles de Charente Inférieure en raison de la contiguïté du “berceau” avec des secteurs deux-sévriens connaissant les mêmes problèmes. Certains ont souligné que les habitants de la plaine de Niort “ont été plus prompts à sentir tous les avantages qu'ils pouvaient retirer du développement de l'élevage” que ceux des autres plaines sinistrées⁵. Dès 1889-1890 - un an après l'ouverture de la première laiterie coopérative près de Surgères - des coopératives sont fondées à Beauvoir, à Irleau (Le Vanneau), au Bourdet, à Saint-Hilaire-la Palud et à Saint-Georges-de-Rex. Il y a ici des secteurs de la Plaine dévastés par le phylloxéra et des zones du Marais qui connaissent leur révolution agricole. Très rapidement, les “pays” proches, Mellois, Entre-Plaine-et-Gâtine, voient l'économie laitière progresser et les laiteries coopératives proliférer⁶. Vers 1900, on dénombrait 30 laiteries coopératives dans le département.

Déjà, en 1892, la production laitière atteignait 954 000 hectolitres ; 655 tonnes de fromage étaient fabriquées ainsi que 3 114 t de beurre. Au début du siècle, les nombreux établissements (57 en 1912 d'après la *Statistique Agricole* ; 45 laiteries beurreries, deux fromageries (à la veille de la Première guerre mondiale, la laiterie de La Mothe-Saint-

⁴ E. NASLIN, 1916-1918.- *Enquête de la 9^e section économique. Le Poitou de la 9^e région (Deux-Sèvres et Vienne. Dact).*, 528 p.

⁵ PASSERAT, 1909, *Les plaines du Poitou*, p. 330.

⁶ J. SOUMAGNE, 1995, Cent ans de laiteries coopératives en Deux-Sèvres, *BSHSD-S*, pp. 129-166.

Héray fut la première à se lancer dans la production de fromage au lait de vache à pâte molle), une caséuse en 1915⁷), en majorité coopératifs, apparaissaient très liés à leur terroir proche avec une collecte limitée par la traction hippomobile. Ils se répartissaient essentiellement dans la moitié sud du département : Mellois, Marais Poitevin, Entre-Plaine-et-Gâtine. Parmi les plus célèbres de ces établissements qui expédiaient à Paris le fameux “beurre des Charentes”, la laiterie coopérative d'Echiré.

Les filières liées aux élevages pour la viande ont également développé leurs activités, mais en partant d'un niveau très faible. Aucune usine n'existait à l'aube du XX^e siècle. En 1915 Emile Marot, président de la Chambre de commerce et d'industrie, émettait le souhait de voir s'installer des “*abattoirs mécaniques installés d'une façon moderne (qui) trouveraient des débouchés faciles dans les grandes villes de la région et à Paris*”. Mais à la veille de la guerre, le seul abattoir industriel existant était à Chasseneuil dans la Vienne ; chaque petite ville disposait d'un abattoir artisanal. 29 ateliers d'équarrissage se répartissaient dans le département, qui fabriquaient engrais, produits de graissage, aliments pour chiens. La transformation des grains connut, elle aussi, la concentration au sein de puissantes minoteries tandis que les moulins (encore 41 en 1915) diminuèrent d'importance ; en 1912, on dénombrait 50 minoteries à cylindre, 45 à meule et 292 petits moulins.

D'autres activités industrielles au dynamisme contrasté

On dénombrait au total 240 fabriques diverses vers 1914-1915, sans que la ligne de partage avec l'artisanat soit fermement établie. Ces industries locales se répartissaient en un tissu très éclaté par secteurs et sans dominantes locales très marquées : il n'y avait pas de “région industrielle” et de ville dominée par les manufactures.

Les industries extractives ont toujours été peu nombreuses, faute de gisements pour servir de base à une industrie enracinée. La production charbonnière qui se plaçait entre 20 et 23 000 tonnes par an durant la seconde moitié du XIX^e siècle chuta au début du XX^e. En 1912, les Deux-Sèvres ne produisaient plus que 13 583 tonnes de charbon dans les mines de Saint-Laurs (Statistique de l'industrie minière, Ministère des travaux publics) ; elles étaient sur le déclin, marqué par la fermeture d'un puits en 1902, la baisse des autres, le creusement d'un nouveau en 1907 étant suivi trois ans après de son abandon. Le charbon, transporté surtout par voie ferrée, était valorisé dans les fours à chaux, dans la confection de briquettes pour le chauffage, dans des machines à vapeur, dans des laiteries⁸. Par ailleurs diverses carrières fournissaient des matériaux d'empierrement (350 000 tonnes en 1912) et du calcaire destiné à la fabrication de chaux pour les amendements (65 000 tonnes produites en 1912 dans environ 110 fours⁹) ; il y avait sans doute 450 ouvriers qui travaillaient, de manière saisonnière, dans l'industrie de la chaux avant la Grande Guerre. Un peu partout on extrayait des matériaux de construction. Sur les chantiers du bâtiment, se maniaient les pierres de taille et surtout les moellons. L'utilisation de la brique ou des parpaings dans le bâtiment reste marginale au début du siècle. Les habitations urbaines et rurales s'édifient presque toujours en pierre. Les tuileries briqueteries étaient 150 vers 1914 en Deux-Sèvres ; beaucoup faisaient en même temps de la chaux. La plupart des tuileries restaient à un stade artisanal et sans aucune mécanisation¹⁰.

On notait peu d'industries métallurgiques au début du siècle ; elles cumulaient 3 500 emplois en 1906¹¹ dont 1 837 en ferronnerie et maréchalerie (il s'agissait d'artisanat plus que d'industrie au sens strict) et 706 dans la construction mécanique. Une seule fonderie importante existait à Niort : Cartier, avec 30 à 40 ouvriers. Le machinisme avait encore peu pénétré dans la métallurgie et la mécanique puisqu'en 1906 on ne comptait que 24 machines à vapeur au total.

Il existait six établissements de fabrication d'automobiles en 1910 employant 200 ouvriers, mais seuls les établissements Barré de Niort avaient de l'importance¹². Barré, dont le siège social était à Paris, comptait 90 à 100 ouvriers avant la guerre mondiale dans son usine fondée en 1889. Deux établissements fabriquaient des instruments agricoles et occupaient 150 ouvriers, le principal étant la société des Trieurs à grains Marot. À Parthenay, l'usine Sado fabriquait et surtout réparait des machines à battre, confectionnait du matériel de laiterie, des charpentes métalliques, de la chaudronnerie et employait 50 à 60 ouvriers. Un atelier niortais, Cayer, employait vingt ouvriers à des travaux de construction métallique. Globalement, les industries des métaux apparaissaient modestes, rarement au stade de la fabrication en série et sans grands liens entre elles. Comme dans presque toute la France occidentale, à l'exception de la

⁷ Chambre de commerce des Deux-Sèvres. Comité consultatif d'Action économique de la 9^e région. *Rapports des représentants des Deux-Sèvres*. 43 p. Saint-Maixent, impr. Chaboussant.

⁸ D. MONToux, 1993, Mines et mineurs de Saint-Laurs, *BSHSD-S*, pp.113-180.

⁹ Naslin, *1916-17*, p. 135.

¹⁰ Naslin, *op. cit.*, p. 144.

¹¹ Source : Recensement.

¹² Source : Chambre de commerce.

Basse-Loire, de Bordeaux et du Bas Adour, il manquait une véritable sidérurgie pouvant servir de locomotive à ces branches manufacturières.

Une branche non alimentaire assez puissante au début du siècle était le *textile* qui comptait 1 600 emplois au recensement de 1906¹³. Il s'y ajoutait l'industrie de la confection et de la lingerie avec 9 288 personnes (dont beaucoup d'artisanat à domicile). Ces branches apparaissaient cependant en déclin par rapport au XIX^e siècle par suite des concurrences extra-départementales et des régressions des cultures du chanvre et du lin ainsi que de l'élevage des moutons. Des filatures de laine et de coton avaient fonctionné au XIX^e siècle à Parthenay, Niort, Salles, Saint-Maixent, La Mothe-Saint-Héray. Vers 1914, seule subsistait la filature de laine de Salles avec 50 à 60 ouvriers. Des ateliers de tissage de laine conservaient de l'importance à Azay-sur-Thouet, La Mothe-Saint-Héray et Breloux-La Crèche, et, pour le coton, dans plusieurs bourgs du Bocage. En 1907 fut créée à Chatillon-sur-Sèvre, par un industriel de Cholet, une usine de tissage de lin et coton occupant 60 à 70 ouvriers sans compter les travaux à façon de confection dans les maisons ; il subsistait même au début du siècle quelques métiers à tisser à domicile dans les communes de l'extrême nord-ouest du département, autour de Chatillon. Fils de lin et fils de coton arrivaient des grandes filatures du Nord. Un artisanat de confection était présent en de nombreux points du département et la bonneterie se maintenait à Saint-Maixent (quatre ateliers) et à Parthenay (un atelier).

Une *vieille spécialité, l'industrie du cuir et des peaux*, rassemblait 3 167 personnes au recensement de 1906¹⁴. Il existait quatre tanneries, à Niort, Parthenay, La Mothe-Saint-Héray, Chatillon-sur-Sèvre, qui travaillaient surtout des peaux de bœufs, vaches et veaux de la région (sans compter les peaux de chiens pour la tannerie de Niort). La chamoiserie (tannage des peaux de moutons) comptait dix établissements en 1910 (Chambre de commerce) ; cela plaçait les Deux-Sèvres au deuxième rang après l'Oise, Niort étant le premier centre français avec ses huit usines et 500 ouvriers (les deux autres étaient à La Crèche et La Mothe-Saint-Héray). La ganterie concernait huit établissements (480 ouvriers), la chaussure deux établissements à Niort et un à Parthenay (150 ouvriers) à la même date. L'abandon des gants de peaux dans l'armée fit perdre un marché intéressant à l'industrie niortaise qui dominait le secteur. Six fabriques de chaussons et pantoufles existaient en Deux-Sèvres dont la principale à Chatillon-sur-Sèvre.

Les industries du bois apparaissaient éparpillées en début du siècle en une foule d'unités artisanales dont 70 scieries¹⁵.

La *chimie* était très faible à l'aube du siècle, avec seulement 227 emplois en 1906. La principale usine, la seule grande, était située à Melle : une distillerie d'alcool de betterave et de grains (riz, maïs, manioc importés), la culture de la betterave étant en régression dans le département (1 770 hectares en 1912 contre 4 800 en 1890). Au début du siècle, l'usine produisait jusqu'à 50 000 hectolitres d'alcool dont la valeur représentait plus du double de celle des fabriques d'automobiles, et était même supérieure à celle de l'ensemble de l'industrie de chamoiserie. Cet important établissement de la Société des Distilleries des Deux-Sèvres était issu d'une sucrerie créée en 1875 et qui fut transformée en distillerie en 1885. Avant la guerre mondiale, les alcools fabriqués étaient de plusieurs sortes : d'une part des alcools alimentaires, d'autre part des alcools pour la parfumerie, enfin des alcools dénaturés pour l'industrie.

L'industrie deux-sévrienne présentait vers 1900-1914 une trame géographique préindustrielle. Elle se distribuait pour une large part en fonction des cours d'eau. Cela s'expliquait par l'usage encore notable de la force hydraulique en complément des machines à vapeur et par l'utilisation de l'eau comme matière première ou dans le processus de fabrication. Ainsi, les bords de la Sèvre Niortaise, de La Mothe-Saint-Héray à Niort en passant par Saint-Maixent et La Crèche, avaient fixé la meunerie, le textile, le travail des peaux. Il en était de même, à un degré moindre pour le Thouet, la Sèvre Nantaise et, secondairement, la Boutonne. Avec le dernier tiers du XIX^e siècle, les nouvelles industries alimentaires s'étaient implantées en relation avec le réseau ferroviaire mais en fonction aussi des ressources en eau. Peu d'usines s'étaient développées en dépendance de la main-d'œuvre et des consommateurs ; seuls les ateliers de mécanique de Niort rentraient dans cette catégorie. Urbaines et rurales, largement liées aux productions du sol, les industries deux-sévriennes formaient un tissu plutôt lâche.

À une échelle locale, c'est le grand éclatement en de multiples petites unités qui était la règle. Ainsi, à Thouars, d'après le relevé "*Situation industrielle du Département des Deux-Sèvres au 31 janvier 1916*" (Chambre de Commerce et d'Industrie), on notait une minoterie, trois moulins, six scieries mécaniques, deux imprimeries, deux ateliers de mécanique, deux ateliers de réparation d'autos, un atelier de gants, une fabrique de semelles de bois, deux fabricants de

¹³Dont : fabrication de toiles 447 (arrondissement de Bressuire) ; bonneterie 249 (arrondissement de Niort), industrie de la laine : 162 (1 filature à Salles ; 1 tissage).

¹⁴ Chaussures et ganterie : 2 334 ; sellerie : 346 ; préparation des peaux et cuirs : 487.

¹⁵ 6 153 personnes au recensement de 1906 (menuiserie : 3582 ; saboterie : 1097 ; charronnage et carrosserie : 1005 ; ébénisterie : 363). Cet ensemble d'activités était peu modernisé : 2 machines à vapeur seulement en 1912.

corsets, un atelier de plumes pour chapeaux, sans compter la Maison centrale (prison) qui comprenait toutes sortes d'ateliers textiles et de chaussures et sabots. L'émiettement allait de pair avec la faiblesse des effectifs ; les coopératives laitières, par exemple employaient moins de dix personnes et, le plus souvent moins de cinq. Seuls quelques établissements niortais avaient des effectifs importants. L'entreprise Boinot employait 130 ouvriers et 250 ouvrières sur ses différents sites de chamoiserie, mégisserie, ganterie ; les Frères Baujet en faisaient travailler respectivement 30 et 100, de même que la société Margotton-Poussard. Dans ses ateliers de construction mécanique (trieurs), Marot avait plus de 200 personnes. Les constructions automobiles Barré disposaient à leur apogée de 125 ouvriers. La distillerie de Melle avait au maximum 150 employés.

Sans participer de manière significative à la Révolution industrielle, les Deux-Sèvres ont donc vu l'industrie se développer, par promotion interne grâce au dynamisme de ses artisans et aux créations "spontanées" tirées du milieu local ou régional ; dans le même temps, les efforts de modernisation ont concerné beaucoup d'établissements. Département rural et agricole, les Deux-Sèvres valorisaient au premier chef les produits du sol.

La montée encore modeste du secteur tertiaire

C'est le secteur tertiaire qui a connu le développement le plus spectaculaire durant les cent dernières années. Mais, au début du siècle, cette partie de l'économie demeurait faible et seules certaines branches se développaient. Cela touchait en premier lieu les transports, le "tertiaire d'encadrement", les échanges. A l'aube du XX^e siècle l'administration publique se développe, l'enseignement se diffuse, les structures médicales se densifient un peu. En revanche, le tourisme restait embryonnaire avant la guerre de 1914. A l'écart des itinéraires majeurs, avec un réseau routier peu adapté au trafic automobile naissant et sans politique de promotion de ses richesses, le département était peu fréquenté.

Le développement des réseaux de circulation

Le désenclavement des bourgs et des villages joua un rôle clé dans la modernisation de la vie économique rurale au XIX^e siècle. Roger Thabault a conté dans son célèbre ouvrage *"L'ascension d'un peuple. Mon village, Mazières-en-Gâtine"* l'importance de l'ouverture aux voies de communication modernes pour les campagnes poitevines. Elle fut tout d'abord obtenue par l'élargissement et l'empierrement systématique des chemins. Cela permit aux agriculteurs de faire venir produits d'amendement et engrais et d'expédier plus facilement céréales et animaux. L'accès aux foires et marchés fut facilité et leur fréquentation augmenta. Mais, à la veille de la Grande Guerre, la répartition des trafics entre les modes de transport apparaissait claire : *"les routes ont perdu les transports à grande distance, mais elles conservent le monopole de la circulation locale"* selon E. Naslin qui remarquait cependant que le *"progrès de la traction automobile tend à leur redonner une nouvelle importance commerciale"* ; l'inadaptation des vieux empierrements aux nouveaux véhicules apparaissait criante, mais, à part quelques rues de Niort, aucune route n'était pavée ou asphaltée. Les 465 km de routes nationales et 8 641 km de chemins vicinaux étaient en général entretenus par rechargement en pierres et cylindrage.

Un autre pas décisif avait été franchi avec la construction du réseau ferroviaire. Si le Sud bénéficia dès 1856-57 de la création de la ligne Poitiers-La Rochelle via Niort, il fallut attendre la Troisième République pour que le reste du département soit irrigué par les voies ferrées : Thouars-Bressuire (1873), l'axe nord-sud Saumur-Saintes via Thouars, Parthenay et Niort (1882), Poitiers-Cholet via Parthenay et Bressuire (1883-1887), Niort-Ruffec via Melle (1886-87). A la fin du siècle, le Département se préoccupa de compléter ce réseau par la constitution d'un réseau de chemins de fer secondaires. Ces "Tramways des Deux-Sèvres" firent l'objet de plusieurs conventions dans les années 1890 et leur construction fut réalisée dans la foulée, entre 1895 et 1904¹⁶. Près de 200 km de lignes furent aménagés sur quatre axes : Parthenay-Saint-Maixent, Saint-Maixent-Melle, Parthenay-Secondigny-Saint-Laurs, Bressuire-Montreuil-Bellay. La construction d'une nouvelle ligne, Saint-Maixent-Champdeniers, pourtant bien entamée lors du déclenchement de la guerre, fut arrêtée définitivement, sa rentabilité étant jugée douteuse aux lendemains du conflit. Grâce aux réalisations, la desserte des cantons isolés de la Gâtine et du bassin de Lezay se trouvait opérée¹⁷. Sur ces chemins de fer métriques circulaient de petits convois de voyageurs ou de marchandises tractés par des locomotives à vapeur. Le trafic restait modeste, totalisant 80 000 tonnes et 13 000 têtes de bétail en 1911 ; on dénombrait la même année 278 000 voyageurs.

Au total, malgré leur vitesse limitée - de l'ordre de 20 km/h - les tramways à vapeur rendirent des services évidents en desservant une série de chefs-lieux de canton restés à l'écart du réseau principal ainsi que de nombreux

¹⁶ P. MARSAULT, 1981, Les tramways départementaux des Deux-Sèvres, *Chemins de fer régionaux et urbains*, n° 163, pp. 3-87.

¹⁷ J. PINARD, 1975, Les chemins de fer d'intérêt local autrefois en Poitou-Charentes, *SEFCO*, juillet-août, pp. 252-262.

villages. Ils concoururent à l'apport en chaux et en engrais dans les campagnes et à des transports du bétail. Cependant, le caractère irrégulier du trafic, élevé les jours de foires mais faible les autres jours, rendit dès le début l'exploitation déficitaire.

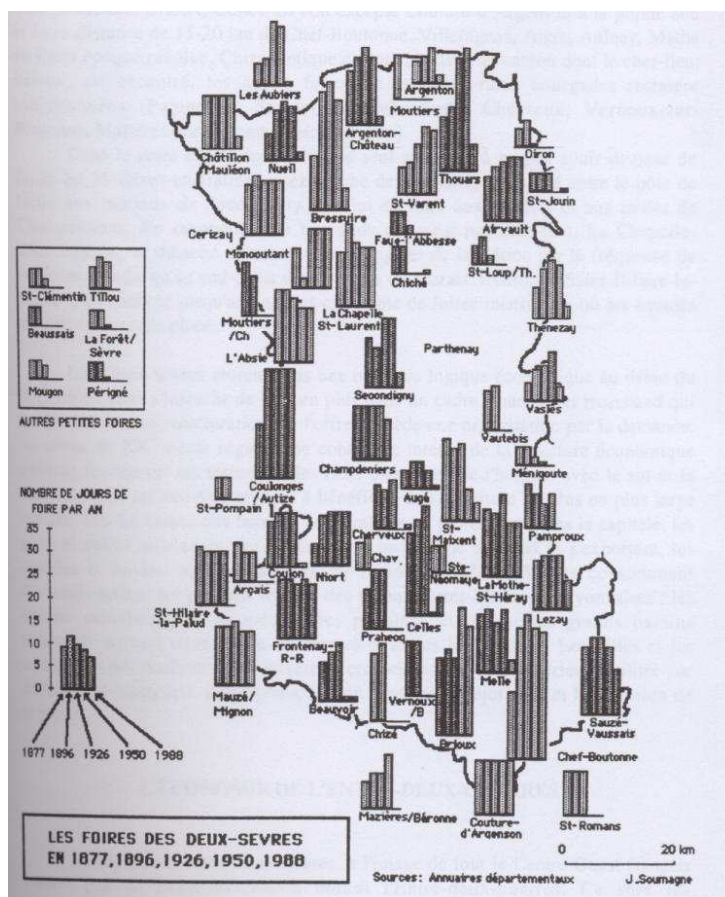
Des foires toujours puissantes

Le renouveau commercial a, lui aussi, été notable. Les établissements de commerce de gros et de détail ont globalement augmenté avec la monétarisation et l'essor des produits de consommation achetés. Les magasins ruraux et urbains se développent à la Belle Epoque. En ceci, les Deux-Sèvres se distinguent peu de l'évolution des autres régions. On n'a pas vu émerger de grandes entreprises commerciales proprement départementales et les succursales de grandes maisons parisiennes restèrent rares et uniquement niortaises. Cependant ce sont les foires et marchés qui constituent au début du siècle le mode de commerce le plus usuel avec sa polyvalence "gros, demi-gros, détail". Le commerce forain est dense est proliférant au début du siècle.

Au long du XIX^e siècle, les communes arguent de la proximité des routes puis des voies ferrées, des distances par rapport aux autres lieux de foire, des fréquences et des affluences, pour demander soit le renforcement des foires existantes, soit des créations. Les pressions furent suivies d'effet et les lieux de foire augmentèrent sensiblement et les calendriers se chargèrent d'une manière considérable. Le nombre de communes où se déroulent des foires atteint son apogée en 1896 ; le nombre de communes sièges de foires augmenta d'un tiers dans les Deux-Sèvres entre 1877 et 1896.

Si beaucoup de foires mensuelles étaient généralistes, d'autres étaient spécialisées dans un produit agricole. On note de longues traditions de foires aux mules dans plusieurs bourgs, Melle, Celles, Coulonges-sur-l'Autize, Champdeniers ; en de nombreux lieux se déroulaient des "foires d'accueil" ou "assemblées-gageries" destinées au placement des "domestiques" agricoles.

Dans un Haut Poitou globalement moins riche en foires que les Charentes, on relève de moindres densités en foires dans la Gâtine de Parthenay ; même si Secondigny, Vasles, Thénézay et surtout L'Absie -qui fut ville de foire aux bestiaux - ont conservé des foires, l'écrasement par Parthenay est remarquable.



Même si les rassemblements de cette ville étant constamment qualifiés de “marchés” à cause de leur caractère hebdomadaire, il s'agit bien de réunions foraines par le maintien d'une présentation considérable de bestiaux, spécialisation qui remonte au Moyen Age et a fait de Parthenay un pôle de transaction essentiel.

D'une manière générale, les chefs-lieux de canton jouaient un grand rôle : la plupart avaient des foires, le plus souvent mensuelles. Cette structuration quasi administrative est d'une rigueur remarquable dans le sud des Deux-Sèvres et spécialement dans le Sud-Est avec la Mothe-Saint-Héray, Sauzé-Vaussais, Melle, Chef-Boutonne, Brioux, Celles. Si l'on excepte Couture d'Argenson à la pointe sud et à une distance de 15-20 km de Chef-Boutonne, Villefagnan, Aigre, Aulnay, Matha et, à une époque révolue, Chizé, antique châellenie dans un canton dont le chef-lieu, Brioux, est excentré, les autres foires de quelques rares bourgades restaient subordonnées (Pamproux, Sainte-Néomaye, Augé, Cherveux, Vernoux-sur-Boutonne, Mazières-sur-Béronne, Saint-Romans).

Dans le reste des Deux-Sèvres, le seul chef-lieu à ne pas avoir disposé de foires est Mazières-en-Gâtine, assez proche de Parthenay et coincé entre le pôle de foires aux bestiaux de Secondigny et celui de foire aux boudets et aux mules de Champdeniers. En revanche, une bourgade qui n'est pas chef-lieu, La Chapelle-Saint-Laurent, se détache au contact du Bocage et de la Gâtine par la fréquence de ses foires, tandis qu'au sud-ouest deux bourgs du Marais, Coulon et Saint-Hilaire-la-Palud, ont bénéficié jusqu'aux années cinquante de foires mensuelles où les équidés tenaient une grande place.

Les Deux-Sèvres entrent dans une nouvelle logique économique au début du XX^e siècle, elles s'insèrent de plus en plus dans un cadre financier et marchand qui les dépasse. A une structuration par l'offre succède une organisation par la demande. Au début du XX^e siècle régnait une cohérence interne de la structure économique qui était fondée sur les terroirs et les liens classiques de l'homme avec le sol et le sous-sol. Mais les activités tendent à bénéficier de l'ouverture de plus en plus large des marchés. Le beurre des laiteries coopératives ou privées part vers la capitale, les gants et autres articles en peau fournissent un marché national et s'exportent, les céréales et bovins se vendent hors du Poitou. Les Deux-Sèvres consomment désormais surtout les produits textiles des manufactures lilloises ou lyonnaises ; les articles métallurgiques et mécaniques parisiens et des autres grands bassins industriels arrivent dans toutes les fermes et toutes les maisons. Les villes et les bourgs sont des maillons d'une ouverture croissante au monde extérieur facilitée par de meilleurs transports, une alphabétisation désormais majoritaire et la diffusion de la presse.

L'ÉCONOMIE DE L'ENTRE-DEUX-GUERRES

Le département des Deux-Sèvres, à l'image de tout le Centre Ouest français connu peu de bouleversements durant l'Entre-deux-guerres. Ce sont les conséquences socio-démographiques des conflits et l'ombre de leur approche qui entraînent des changements significatifs : l'affaiblissement humain, matériel et financier, les crises de ravitaillement, suscitant l'abandon de projets prometteurs. Sinon, les Deux-Sèvres poursuivirent le grand mouvement de modernisation engagé durant la période précédente avec des moyens amoindris et sous la pression d'une démographie préoccupante.

La médiocrité démographique succède au cataclysme

La période qui va de la Première à la Seconde guerre mondiale est marquée dans les Deux-Sèvres par une accentuation du déclin démographique.

La saignée de la Grande Guerre se manifeste par un recul de 8 % de la population deux-sévrienne entre les recensements de 1911 et de 1921, baisse très amplifiée par rapport à celles que connaissait le département depuis les années 1890 ; de 337 627 habitants en 1911 le département tomba à 310 060 en 1921. Ensuite, le département stagna durant les années vingt et trente, ne comptant que 308 841 habitants en 1936. Cette médiocre situation était due, comme précédemment, à l'accumulation de facteurs négatifs : baisse de l'excédent naturel, vieillissement structurel, ampleur des départs du département.

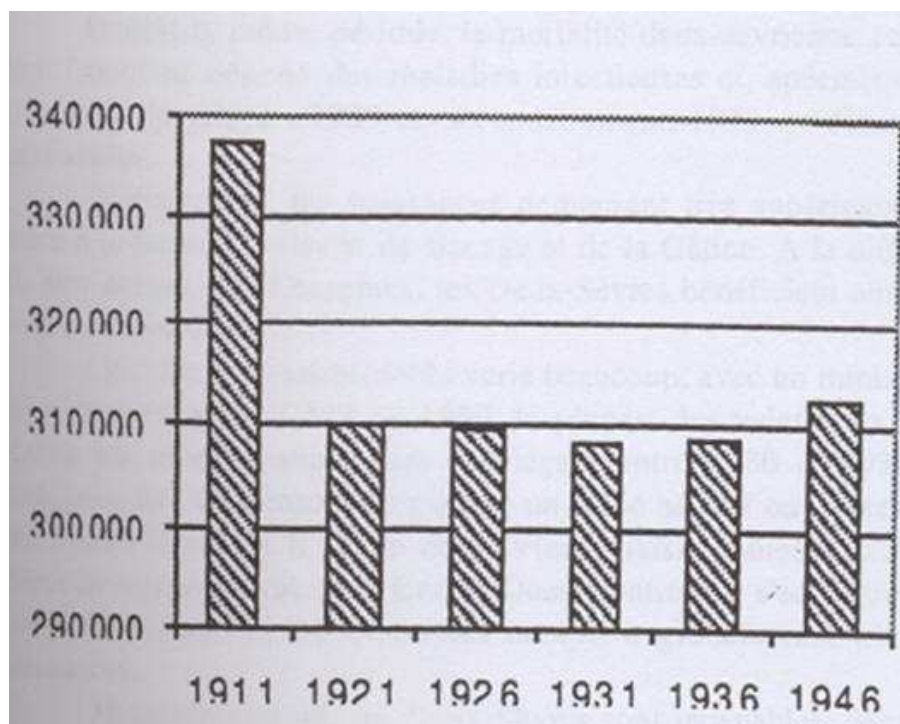


Fig.- Evolution de la population des Deux-Sèvres de 1911 à 1946 (recensements)

La Grande Guerre se marque, comme dans toute la France par une mortalité spécifique. Aux décès dans les unités combattantes viennent s'ajouter une dégradation générale des conditions sanitaires et, plus largement, de vie qui se traduit par une surmortalité civile particulièrement marquée à la fin du conflit par les effets de la "grippe espagnole". Dans le même temps, la séparation des couples, une part importante des hommes étant au front, la raréfaction des nouveaux mariages entraînent une forte baisse des naissances.

Les Deux-Sèvres connaissent aussi ce phénomène de "classes creuses" correspondant au déficit de natalité des années 1914 à 1919. L'avenir démographique est alors hypothéqué.

Si, au lendemain du conflit, un certain sursaut se remarque, avec des unions différées qui se concrétisent et des naissances qui suivent le retour des mobilisés, le redressement ne fut que de courte durée, le nombre annuel de naissances retrouvant dès les années vingt le niveau d'avant 1914, soit moins de 6 000. Il se maintint entre 5 700 et 5 900 jusqu'en 1934 puis amorça un déclin très marqué, descendant en dessous de 5 300 en 1938. Cet effondrement de la natalité, au-delà d'une tendance de fond à l'infécondité, est surtout la conséquence indirecte de la Grande Guerre. Les "classes creuses" arrivent à l'âge du mariage au milieu des années trente ; mécaniquement, une génération peu nombreuse donne naissance à un effectif réduit. Sans doute la crise socio-économique des années trente et les tensions internationales de 1937-39 ont-elles entraîné quelque décalage dans les mariages et les naissances.

Durant la même période, la mortalité deux-sévrienne connaît des variations dont l'ampleur dépend des maladies infectieuses et, spécialement, des épidémies hivernales de grippe ; 1929 et, secondairement, 1935, se distinguent ainsi par une surmortalité.

Globalement, les naissances demeurent très supérieures au décès, surtout grâce à la fécondité élevée du Bocage et de la Gâtine. A la différence de la Vienne et, plus encore, des Charentes, les Deux-Sèvres bénéficient ainsi d'un solde naturel largement positif.

Ce solde naissances-décès varie beaucoup, avec un minimum de 168 en 1929 et un maximum de 1 327 en 1930, la plupart des valeurs se situant entre 650 et 1 000, les niveaux supérieurs se plaçant entre 1930 et 1934, pour les raisons indiquées. Les Charentes enregistrent un solde négatif ou faiblement positif pendant les années trente, et le solde de la Vienne laisse moins d'excédent que celui des Deux-Sèvres. Au total, si le Centre Ouest continue à s'accroître naturellement dans sa partie poitevine, les Charentes comptent globalement plus de décès que de naissances.

Malheureusement, les Deux-Sèvres sont incapables, dans le contexte socio-économique de l'Entre-deux-guerres, de retenir leurs habitants et l'excédent naturel, encore substantiel, est absorbé et au-delà par l'exode départemental puisque la population générale connaît toujours un tassement dans les années vingt et trente. L'exode est d'abord rural ; le réservoir campagnard qui représente toujours plus de 80 % de la population en 1936, baisse considérablement : les

ruraux étaient 285 700 en 1911 et seulement 258 800 en 1921 : la saignée a davantage affecté en proportion les villages que les villes, les cités des Deux-Sèvres stagnant.

A cette chute de 27 000 de l'effectif des ruraux succède après 1918 une baisse plus lente, mais qui cependant porte encore sur 9 000 personnes entre 1921 et 1936.

Dans le même temps, les villes des Deux-Sèvres progressent quelque peu : elles totalisent 51 000 habitants en 1921 mais 59 000 en 1936. Ces modestes progrès affectent avant tout Niort qui gagne près de 4 300 habitants, atteignant 27 830 habitants en 1936. Saint-Maixent-l'École voit sa démographie fluctuer en fonction des à-coups de la politique militaire. Parthenay qui avait perdu 1 000 habitants entre 1911 et 1921 du fait de la guerre remonte mais sans retrouver tout à fait son niveau du premier Avant-guerre (6 582 habitants en 1921 ; 7 367 en 1936). Les progrès de Thouars, que son rôle de plaque tournante et d'atelier ferroviaires avait empêché de décliner entre 1911 et 1921, s'accroît encore sensiblement, devenant la deuxième ville du département avec plus de 10 000 habitants en 1936. L'évolution de Bressuire est plus médiocre : 5 274 en 1911, 5 174 en 1921, 5 324 en 1936. Au sud, Melle ne gagne que peu d'habitants (1921 : 2 444 ; 1936 : 2 810), les progrès de son industrie chimique étant compensés par la suppression de sa fonction de sous-préfecture lors de la restructuration opérée par l'Etat en 1926.

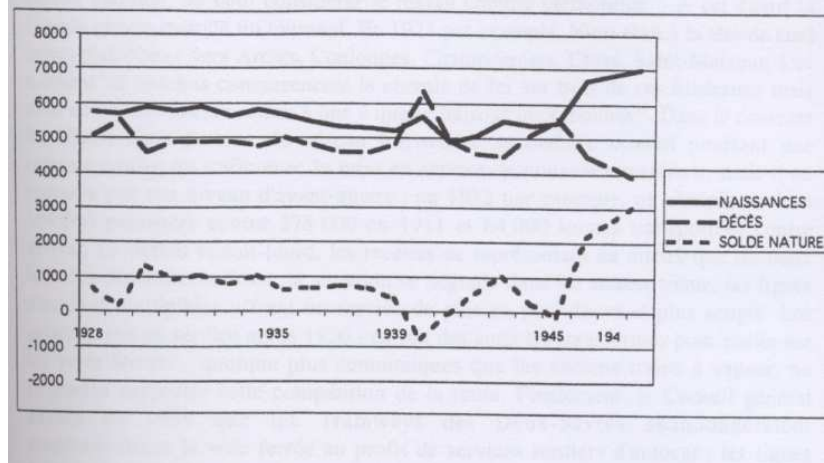
Le réseau urbain départemental conserve à la veille du second conflit une taille modeste et une structure élémentaire. Dominé par Niort, il présente un nombre très réduit de cités : seules cinq petits centres peuvent être qualifiés de villes tant par leur physionomie que par leur niveau démographique et leur composition socio-économique ; en dehors de cette maigre cohorte, les autres chefs-lieux (Cerizay, Mauléon, Celles, Mauzé, etc.) restent à l'état de bourgs ruraux.

Avec ce maillage urbain limité, les Deux-Sèvres ne purent ni fixer leurs ruraux ni attirer beaucoup de nouveaux habitants de l'extérieur. Cependant, le paradoxe fut que le marché de main-d'œuvre connut des inadaptations en quantité et en qualité de main-d'œuvre et des carences dans le Sud deux-sévrien, le plus dépeuplé, le plus vieilli et celui où les enfants de familles paysannes ayant quelque instruction quittaient le plus facilement la terre au profit de la capitale.

Certes, pendant la Grande Guerre, le manque de main-d'œuvre a été ressenti tant dans les fermes de tout le département ainsi que dans les usines ; dans les Deux-Sèvres, comme dans les autres départements ruraux, l'engagement encore plus massif des femmes dans des tâches souvent harassantes, l'allongement systématique des journées des hommes trop âgés ou trop jeunes pour être mobilisés, permirent à la production de ne pas trop décliner. Le recours aux prisonniers allemands pendant et après la guerre permit aussi de pallier des carences. On compte bien quelques immigrants dans les années vingt et trente mais en faible nombre. Dans le sud du département, aux campagnes déjà bien dégarnies, des exploitations se retrouvèrent sans main-d'œuvre et parfois sans chef aux lendemains du premier conflit ; on vit alors arriver des migrants de Pologne qui s'engagèrent souvent comme ouvriers agricoles, mais aussi des Vendéens qui reprirent des fermes comme d'ailleurs dans la Vienne et les Charentes, amorce d'un mouvement qui fut plus significatif après 1945. En fait, les étrangers restent rarissimes dans les Deux-Sèvres : en 1931 le recensement ne dénombre que 251 Polonais, 30 Italiens et quelques Espagnols.

Naturellement, la Seconde guerre mondiale eut un effet démographique très négatif. Si les naissances fléchissent un peu en 1939 elles se redressent en 1940 avec l'arrivée au mariage de la génération un peu plus nombreuse née en 1919-1921, l'entrée en Deux-Sèvres de réfugiés des Ardennes, l'impact de mesures natalistes et la démobilisation qui touche dès l'été les soldats non prisonniers ; puis c'est de nouveau l'affaiblissement avant que les nouvelles actions natalistes du régime de Vichy stabilisent aux environs de 5 400-5 500 le chiffre annuel de naissance, contre 4 900 et 5 100 en 1941 et 1942. La mortalité militaire est surtout sensible pour les chiffres de l'année 1940 : 6 378 décès contre 4 858 en 1939 et 4 500 à 5 000 pour les années suivantes avant que la courbe s'infléchisse de nouveau vers le haut en 1944-45 avec la reprise de l'engagement officiel du pays dans les hostilités.

suivantes avant que la courbe s'infléchisse de nouveau vers le haut en 1944-45 avec la reprise de l'engagement officiel du pays dans les hostilités.



La démographie naturelle des Deux-Sèvres de 1928 à 1948
(Source statistique INSEE ; graphique J.S.)

La mortalité civile apparaît relativement basse pendant les années d'occupation, des tendances contradictoires l'influçant : d'un côté un faible impact des hostilités dans un département peu urbanisé, des conditions de ravitaillement plutôt supérieures grâce à la ruralité, un alcoolisme en recul, d'un autre côté une dégradation de l'appareil sanitaire, et des carences pour certains aliments, surtout sensibles à partir de 1943. De nouveau, en 1945, le bilan naturel deux-sévrien est négatif, quoique moins qu'en 1940, avant que ne se produise le phénomène démographique extraordinaire à l'échelle du XX^e siècle du *baby boom* dans les années 1946-1950.

La poursuite du désenclavement

L'économie deux-sévrienne a souffert au long du XX^e siècle de conditions insuffisantes dans le domaine des voies de communication. Pendant la Première guerre mondiale, aucune amélioration ne put être apportée. Côté ferroviaire, les chantiers entamés comme celui de la ligne de tramway départemental de Saint-Maixent à Saint-Laurs furent arrêtés ; la voie était tracée, et les gares construites entre Saint-Maixent et Champdeniers mais l'armée réquisitionna en 1915 les rails et les traverses qui n'étaient pas encore posés et le chantier resta à l'abandon¹⁸.

Après 1919, la réalisation ne put se concrétiser, l'argent manquant et la concurrence routière apparaissant insurmontable aux autorités départementales et au niveau national, on peut considérer le réseau comme pléthorique¹⁹. A cet égard la Grande guerre marqua un tournant. En 1923 par exemple, Niort était à la tête de cinq lignes d'autobus : vers Arçais, Coulonges, Champdeniers, Chizé, Saint-Maixent ; à ce moment les autobus concurrençaient le chemin de fer sur trois de ces itinéraires mais avec un service encore réduit à une à quatre liaisons quotidiennes²⁰. Dans le contexte de l'Entre-deux-guerres, le réseau ferroviaire secondaire connut pourtant une certaine reprise du trafic avec la mise en service de nouveaux matériels, mais il ne retrouva pas son niveau d'avant-guerre ; en 1932 par exemple, on compta environ 164 000 passagers contre 278 000 en 1911 et 64 000 tonnes transportées contre 80 000.

Le déficit restait lourd, les recettes ne représentant au mieux que les deux tiers des dépenses ; surtout, la situation se dégrada dans les années trente, les lignes d'autobus multipliées offrant un service de plus en plus dense et plus souple. Les autorails mis en service après 1920 - en fait des autocars transformés pour rouler sur les voies ferrées - quoique plus économiques que les anciens trains à vapeur, ne pouvaient supporter cette compétition de la route. Finalement, le Conseil général décida en 1939 que les Tramways des Deux-Sèvres abandonneraient progressivement la voie ferrée au profit de services routiers d'autocar ; les lignes Saint-Laurs - Parthenay - Bressuire - Montreuil-Bellay et Parthenay - Saint-Maixent - Lezay connurent cette substitution dès 1939. Pendant la guerre, le transport ferroviaire ne concerna plus que la ligne Lezay - Melle.

Du côté des voies principales, les liaisons majeures demeurèrent celle de l'axe Poitiers - Niort - La Rochelle et de Saumur - Thouars - Parthenay - Niort - Saintes. Le premier souffrait toujours, dans l'Entre-deux-guerres, de sa voie unique entre Saint-Maixent-l'École et Poitiers ; le doublement fut commencé pendant la Seconde guerre à cause des besoins de l'organisation Todt pour fortifier le littoral et pour desservir la base sous-marine de La Pallice, mais il resta

¹⁸ P. MARSAULT, 1981, Les tramways départementaux des Deux-Sèvres, *Chemins de fer régionaux et urbains*, n° 163, pp. 13.

¹⁹ SNCF, 197. - *Géographie économique et ferroviaire des pays de la CEE et de la Suisse*. Fascicule 6 : la France, 334 p., pp. 94-95

²⁰ BÉGUIN M., 1923. - *Niort et le Pays Niortais*. Impr. St-Denis, Niort, 144 p. Cf. pp. 66-67.

inachevé. Quant à l'axe nord-sud, des chemins de fer de l'Etat, qui supportait difficilement la compétition avec la ligne par Tours et Poitiers dans la desserte Paris - Bordeaux, il fut déclassé peu après la nationalisation des chemins de fer en 1937 ; les "express"²¹ ne pouvaient rivaliser au sein de la compagnie unifiée avec les convois d'une ligne désormais électrifiée jusqu'à Bordeaux (1938), l'une des plus modernes de France. Les Deux-Sèvres cessèrent d'être traversées par la circulation interrégionale et seuls des autorails et des convois de marchandises animèrent désormais cette partie du réseaux ; finalement, une des deux voies de la ligne fut démontée sous l'Occupation.

Dans les années vingt, le réseau routier s'améliora lentement ; les routes tant nationales que départementales (chemins de grande communication et chemins d'intérêt commun) demeurèrent viabilisés par empierrement et, dans les meilleurs cas, avec cylindrage au rouleau compresseur. Ce n'est que durant les années trente que l'asphaltage commença à être pratiqué sur des tronçons de route nationale. Dans l'ensemble, le maillage routier deux-sévrien apparaissait dense à la veille du second conflit mondial mais encore peu apte à des vitesses automobiles élevées.

Les transformations du monde agricole

Une modernisation progressive.

L'Entre-deux-guerres fut marqué par une poursuite du mouvement de spécialisation de l'agriculture. La valorisation des produits par l'industrie agroalimentaire accompagna et impulsa cette tendance. La mécanisation se poursuivit tandis que la motorisation demeura embryonnaire dans le département : *"les premiers tracteurs font leur arrivée (...) vers 1927-1930 dans quelques grandes exploitations mais la motorisation démarre après 1948-1950"*²². Un fait est révélateur : la quasi-stabilité du cheptel chevalin : 39 000 animaux lors de l'Enquête agricole de 1929, 37 500 en 1938, tandis que l'on ne comptait encore que quelques centaines de tracteurs, la plupart à essence et de faible puissance. 5 % des exploitations au plus en disposaient. Toutes les exploitations moyennes utilisent le cheval de trait et de moins en moins les attelages de bœufs.

L'usage des engrais et des amendements permit des améliorations quantitatives. Dans l'ensemble, le monde agricole, mieux formé et plus ouvert au monde moderne, s'engagea, dans la mesure de moyens financiers souvent réduits, dans la voie de la modernité ; la création à Niort en 1920 du Crédit Agricole offrit des perspectives prometteuses pour les périodes suivantes.

La diffusion des nouveautés prit le canal de l'enseignement agricole, des comices et des foires, dont la foire-exposition de Niort qui date de 1923, de l'action de la Chambre d'Agriculture (1927). Dans le sud du département ainsi que dans le Thouarsais et dans une partie de la Gâtine, ce sont les unions et groupements coopératifs qui permirent souvent aux petits cultivateurs de participer au mouvement du siècle.

Sur le plan des structures, la baisse du nombre des exploitations qui caractérisait déjà le département à la Belle Epoque se prolonge. En 1929 on ne recense que 36 606 exploitations contre 55 000 à la fin du XIX^e siècle et à la Libération, en 1944, 30 879 seulement. La baisse a principalement affecté le Sud : Plaines de Niort et de La Mothe-Lezay, Plateau mellois, Marais poitevin tandis que les effectifs varient encore peu en Gâtine et dans le Bocage ; la démographie rurale plus dynamique y crée toujours une pression sur le marché agricole qui facilite les reprises d'exploitations. Paradoxalement, les "riches terres du Sud" où la part de la propriété paysanne est la plus forte et le culte du progrès enraciné de longue date sont le lieu où l'exode rural fait le plus de ravages ; la faiblesse démographique, le souci de sortir de sa condition en scolarisant plus longtemps ses enfants valorisent le délaissement du travail de la terre au profit des "métiers citadins". Il est vrai que la prise de conscience du décalage des niveaux de vie entre villes et campagnes y est plus aiguë qu'ailleurs vue l'ouverture traditionnellement plus grande.

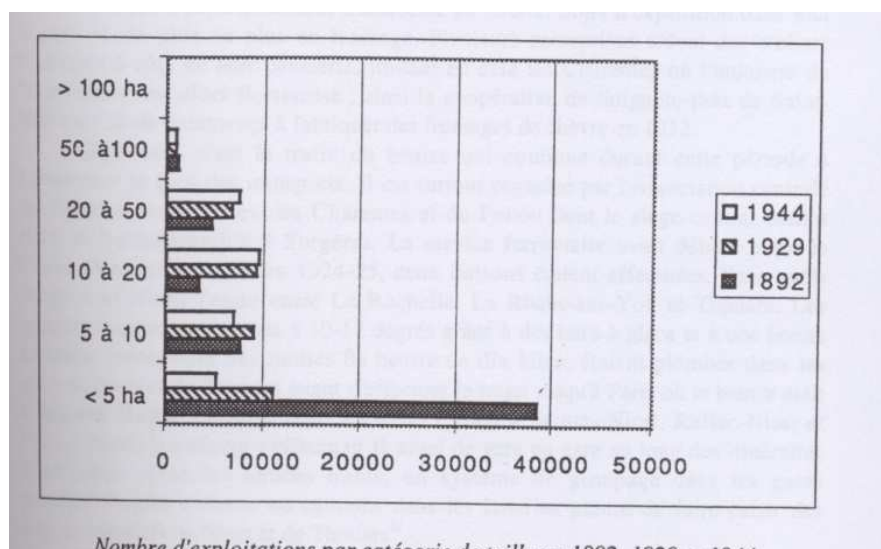
Pour l'ensemble du département, le métayage reste marginal (5 %) tandis que le fermage progresse (38 %) aux dépens d'un faire-valoir direct cependant majoritaire (58 % des exploitations sont en "f.-v.-d." dominant). En Gâtine et Bocage, les deux tiers des exploitations sont en faire-valoir indirect contre un tiers en faire-valoir direct ; dans la Plaine de Niort et de La Mothe-Lezay, les proportions sont inversées. Souvent, cependant, les personnes âgées qui cessent d'exploiter louent les terres qu'elles possèdent contribuant ainsi au rééquilibrage général au profit du fermage.

En dépit de l'évolution globale des exploitations vers l'allègement, les petites structures dominent encore largement. Si les plus petites "fermes" ont vu leur effectif fondre (en partie d'ailleurs à cause de l'affinage de l'outil

²¹ La liaison Niort-Paris par cette ligne des chemins de fer de l'Etat demandait plus de sept heures.

²² BERNARD G., 1978.- *Les transformations de l'agriculture aux XIX^e et au XX^e siècles dans le sud des Deux-Sèvres*, Thèse de Doctorat de 3^e cycle, 400 p., p. 306.

statistique), les petites structures de cinq à dix hectares s'effritent au profit des exploitations "moyennes" (pour l'époque) de dix à vingt et de vingt à cinquante hectares. Le nombre des plus grandes progresse faiblement.



Nombre d'exploitations par catégorie de taille en 1892, 1929 et 1944

Source : Enquêtes agricoles

Les transformations culturelles sont modérées dans les années vingt et trente. Il s'agit, après une phase de reconstitution au lendemain de la Grande guerre, d'une reprise des tendances antérieures.

L'élevage reste la grande affaire des Deux-Sèvres et connaît encore des progrès entre les deux guerres : le troupeau bovin s'élevait à 340 000 en 1929 contre 313 000 en 1892, le troupeau caprin à 60 000 têtes contre 55 000. A la veille de la Seconde guerre mondiale, il s'agit pour moitié d'animaux de race parthenaise, pour un quart de normand, pour le dernier quart de Maine-Anjou ; les races à haut rendement - Charolaise et Frisonne Pie Noire - ne seront vraiment développées qu'avec les années cinquante. Les porcins s'accroissent, spécialement grâce à la valorisation des sous-produits des beurreries. En revanche, le troupeau ovin diminue d'importance, de même que le cheptel asin et mulassier qui est victime des nouveaux modes de locomotion. Le développement de l'élevage laitier se traduit dans les années vingt et trente par une augmentation des quantités de lait livrées aux usines : laiteries, beurreries et fromageries.

La grande vague de création de coopératives laitières se tarit avec la Grande Guerre : les dernières implantations eurent lieu en 1919 à La Chapelle-Thireuil et en 1923 à Vouhé (La Viette) deux usines préexistantes qui revêtent la forme coopérative. En fait c'est la moitié sud du département qui confirme sa vocation laitière, tandis que la Gâtine et plus encore le Bocage sont orientés en dominante vers l'élevage pour la viande ; la collecte laitière s'améliora cependant en Gâtine tant au profit des coopératives que des usines privées. Les progrès de la collecte s'accompagnent de ceux de la transformation ; en effet, à part pour les usages locaux, le lait est principalement transformé en beurre, objet d'expédition dans tout le pays et, de plus en plus en fromage. Plusieurs entreprises créent des ateliers fromagers à côté de leur beurrerie, imitant en cela les Charentes où l'industrie du "camembert" est alors florissante ; ainsi la coopérative de Soignon, près de Saint-Maixent-l'École commença à fabriquer des fromages de chèvre en 1932.

Cependant, c'est le trafic du beurre qui continue durant cette période à occasionner le gros des transports. Il est surtout organisé par l'Association centrale des laiteries coopératives des Charentes et du Poitou dont le siège central était à Niort et l'administration à Surgères. Le service ferroviaire avait débuté entre le Centre Ouest et Paris. Vers 1924-25, deux liaisons étaient effectuées, l'une entre Surgères et Niort, l'autre entre La Rochelle, La Roche-sur-Yon et Thouars. Les quatorze wagons, maintenus à 10-12 degrés grâce à des bacs à glace et à une bonne isolation, contenaient des mottes de beurre de dix kilos, étaient plombés dans les gares de Niort et de Thouars avant d'effectuer le trajet jusqu'à Paris où le beurre était vendu aux Halles²³.

²³ REVERSEAU G., 1925.- Les industries laitières dans les Charentes. *Annales de Géographie*, pp. 210-218, 1 fig.

Elargie dans les années vingt à Saintes-Niort, Ruffec-Niort et Poitiers-Niort, la collecte s'effectuait là aussi de gare en gare au long des itinéraires ferroviaires. Avec les années trente, un système de groupage dans les gares principales après collecte en camions dans les laiteries permit de faire partir des wagons complets de Niort et de Thouars²⁴.

Dans les autres sphères de l'activité agricole, les changements demeurent modestes. Si l'essentiel de l'alimentation animale provient toujours, vers 1929, des prairies naturelles, les fourrages artificiels continuent à augmenter en proportion ; elles représentent au cœur du plateau Mellois, par exemple, le quart de la surface agricole utilisée²⁵.

La vigne ne s'est guère reconstituée après la crise du phylloxéra, en particulier au sud ; elle ne représente plus que 5 900 hectares en 1939, en majorité dans le Thouarsais.

Les cultures céréalières progressent grâce à une hausse des rendements qui bénéficient d'apports d'engrais moins négligeables (28,5 kg à l'hectare en 1938-39 contre 18,7 en 1929-30 pour l'ensemble agricole deux-sévrien) quoique encore très éloignés des pratiques du Bassin parisien. Le méteil recule au profit du froment, orge et avoine se maintenant.

Au total, l'agriculture deux-sévrienne qui a dû supporter le choc démographique, social et économique de la Grande Guerre s'est bien redressée mais son mouvement de modernisation ne s'effectue qu'à un rythme modéré, surtout en comparaison de la Révolution agricole postérieure à 1950.

Les progrès de l'industrie

Les activités productives sortirent relativement affaiblies du premier conflit mondial : les efforts de productivité accomplis dans le cadre de l'économie de guerre avaient entraîné une usure du matériel de production, et les travailleurs qualifiés étaient devenus rares à l'issue d'années meurtrières.

Dans les Deux-Sèvres, les moyens énergétiques demeuraient limités. La production des mines de Faymoreau et de Saint-Laurs souffrit de l'épuisement d'une partie du gisement qui conduisit à la fermeture en 1916 de deux sièges d'exploitation situés sur la commune de Saint-Laurs ; si un nouveau puits fut creusé après 1925 et un autre durant la Seconde guerre mondiale, la production resta modeste, en partie valorisée dans une centrale thermoélectrique édifiée après 1918 à Faymoreau²⁶.

La question de l'approvisionnement énergétique se posa avec acuité pendant la Grande Guerre induisant des difficultés pour l'industrie niortaise. La Chambre de Commerce obtint des charbonnages de Faymoreau un contrat de fourniture de charbon à forge pour plusieurs industriels²⁷.

D'une manière générale, les progrès de l'électricité provinrent de l'essor des équipements atoire qui attei dans le sud-est de la Vienne - les trois barrages de l'Isle-Jourdain des Forces Motrices de la Vienne et dans le Massif central. Dans ces conditions, des structures de distribution adéquates durent être développées. La ligne à 65 000 volts (plus tard portée à 110 000 v.) L'Isle-Jourdain – Rochefort - La Rochelle, achevée en 1920, permit une desserte du Sud Deux-Sèvres à partir d'un poste transformateur situé à Granzay-Gript. Niort reçut cette électricité à partir de 1923, Saint-Maixent en 1924²⁸, puis ce fut le tour de Thouars et de Bressuire. La liaison entre les centrales hydroélectriques de l'intérieur et les centrales qui brûlaient du charbon à Faymoreau, La Rochelle et Tonnay-Charentes assura la sécurité de la desserte.

Ainsi naquirent dans les années vingt et trente, grâce à la législation adoptée au début du siècle qui autorisait les syndicats de commune à vocation unique, des syndicats intercommunaux d'électrification, à l'instar de beaucoup de départements ruraux, de manière à répartir jusque dans les villages et les écarts la nouvelle énergie qui arrivait sous haute tension. Celle-ci, au-delà des avantages de confort pour l'éclairage, portait en germe des possibilités d'industrialisation diffuse *a priori* intéressantes pour un département que la rareté de la houille avait tenu à l'écart de la première révolution industrielle.

²⁴ Association centrale des laiteries coopératives des Charentes et du Poitou, 1988.- Centenaire de la Coopération Laitière Charentes-Poitou. 1888-1988. Imprimerie Thuloux à Aigrefeuille.

²⁵ BERNARD G., 1973, *op. cit.*, p. 184

²⁶ MONToux D., 1993, *op.cit.*, cf. pp. 126 et 139.

²⁷ TEXIER A., 1984, *op. cit.*, p. 74

²⁸ GUYONNET J., 1978.- *Histoire de Saint-Maixent*. Poitiers, Brissaud, 207 p. Cf. pp. 172-173

Durant la Première guerre mondiale, de nombreuses entreprises industrielles concoururent directement à l'effort de guerre. Il s'agit, d'une part, des industries métallurgiques et mécaniques, dont les ateliers d'automobiles Barré qui fabriquèrent des camions pour l'armée. Les industries textiles et celles de cuirs et peaux, d'autre part, furent également mises à contribution pour toutes sortes d'équipements des hommes et des chevaux. Naturellement, la mobilisation suscite de nombreux problèmes de main-d'œuvre et d'encadrement, mal palliés par le recours au travail féminin et aux prisonniers. Emile Naslin signale aussi l'arrêt pur et simple de la production dans des entreprises dont le patron ou les ingénieurs étaient mobilisés²⁹.

Des industries "traditionnelles" au sort variable

Parmi les vieilles industries, c'est le travail des peaux qui apparaît le plus concentrée et le plus renommé. La peausserie niortaise connaît des variations sensibles dans ses effectifs et sa production au gré des marchés publics et privés. Durant les années vingt et le début des années trente, elle représente 15 à 23 % de la production française de gants, mais le déclin face aux concurrences françaises et étrangères est notable après 1935-36. Le nombre d'entreprises chute de 33 en 1928 à 7 en 1939. La crise est plus mal ressentie que dans les autres grands centres gantiers français : Grenoble et Millau. En tête se placent la firme Boinot (944 travailleurs en usine en 1940 et 250 ouvrières à domicile), premier employeur de Niort, et la Maison Monnier³⁰.

Dans le Bocage du Bressuirais dominant toujours les industries textile, de la confection et de la chaussure, dont beaucoup bénéficient des initiatives si ce n'est des capitaux choletais ; quelques autres pôles conservent des fabriques dans ces branches. Se détachent les filatures et tissages de laines à Azay-sur-Thouet, le travail de la flanelle à Chatillon-sur-Sèvre, celui du coton à La Mothe-Saint-Héray. Les ateliers de confection animent de nombreux bourgs du Bocage (Bressuire, Courlay, La Forêt-sur-Sèvre, etc.) tandis que les principales fabriques de chaussures sont à Parthenay et à Niort.

La prospérité de Thouars, y compris sur le plan démographique, dépend étroitement des ateliers d'entretien du matériel ferroviaire ; à leur apogée, à la fin des années vingt, ils emploient près d'un millier de personnes, avant de connaître, avec la constitution de la SNCF en 1937 et l'essor du Paris - Bordeaux via Poitiers, un certain repli.

De nouveaux développements industriels

Les cités deux-sévriennes connurent entre 1918 et 1939 des implantations d'usines qui leur donnèrent une allure plus manufacturière : furent ainsi créées, souvent par des initiatives locales ou régionales, des industries mécaniques et métallurgiques, par exemple les Ateliers de la Chaînette à Parthenay en 1919, des usines de meubles, des ateliers de chimie. Les "décentralisations industrielles" se limitèrent, pendant le second Avant-guerre, à des déconcentrations stratégiques. Thouars reçut ainsi en 1939 l'atelier Charles Ruzs qui fabriquait des pièces aéronautiques.

La naissance d'une industrie moderne du bois correspond à la création des établissements Rougier en 1923 par l'ingénieur Alexandre Rougier et un marchand de bois niortais. Cette Société de sciage et déroulage des bois de la Sèvre eut d'abord pour vocation de fournir les beurreries et fromageries en emballages réalisés en fines lamelles de peuplier du Marais poitevin. En 1928, la société construit l'usine de Niort et, dès les années trente, l'industriel A. Rougier lança la fabrication du contreplaqué Ainsi, elle fournit désormais un large marché en produits pour le bâtiment. Cette "mutation originale" (J. Pinard) fondée sur l'importation de bois tropicaux permit une amplification d'une grande aventure industrielle³¹. Rougier est ainsi devenu avant la Seconde guerre mondiale un grand employeur avec 400 personnes, pour partie à Niort (250 en 1938).

Des activités vivifiant des branches déjà présentes

Trois branches ont vu s'affirmer des vocations industrielles puissantes avec transformation d'activités préexistantes : la chimie, la carrosserie, l'industrie cimentière.

La diversification affecta le fleuron de la chimie en Deux-Sèvres : Melle. C'est dans le cadre de l'économie de guerre que la distillerie de Melle connut, entre 1914 et 1918, un gros essor. Différentes substances, dont des marrons d'Inde collectés localement, furent utilisés pour fabriquer de l'alcool, tandis que la fabrication d'acétone fut lancée. Après la Grande Guerre est réalisée la synthèse de l'alcool butylique à partir de l'alcool éthylique (1924) puis la chimie

²⁹ NASLIN E., 1916-1918, *op. cit.*

³⁰ COMBES J. [Don], 1987.- *Histoire de Niort*. Niort, Projet Editions, 511 p., cf. pp. 401-404.

³¹ PINARD J., 1972, *op. cit.*, pp. 300-304d

des solvants et vernis est développée ainsi que des activités de recherche³². Les Usines de Melle deviennent enfin une société anonyme en 1937.

C'est à Niort qu'apparurent par ailleurs deux petites usines chimiques. L'une fut liée à l'agroalimentaire avec la fabrication à Niort-Saint-Florent par *La Plastose* d'objets en matières plastiques à partir de la "caséine à présure" du lait. L'autre fut un atelier de traitement d'huiles industrielles (La Christoléine à Niort).

Avec Heuliez, on a affaire au passage de l'artisanat à l'industrie. C'est dans les années vingt que débute l'aventure industrielle. Le forgeron de Cerizay Louis Heuliez développe en 1922 "*un procédé de bandages en caoutchouc des roues qui rencontre un grand succès*" puis développe à partir de 1926 la carrosserie sur des châssis d'automobiles ; en 1930 démarre la fabrication d'autocars. Dès avant la Seconde guerre mondiale, c'est toute une gamme de véhicules automobiles à caractère utilitaire qui est proposée par l'entreprise, camions, camionnettes, autocars bénéficiant désormais d'une armature métallique³³. Avec quelques dizaines de compagnons, le petit industriel produit dans ses ateliers des véhicules commercialisés dans tout le goalimentaire.

A une échelle plus limitée, on voit un réparateur de machines agricoles de Mauzé, Prudent Guérin, étendre dans les années vingt ses activités à "*l'entretien des machines qu'utilisaient les nombreuses laiteries installées dans le Marais*"³⁴. Là aussi, était en germe l'amplification industrielle qui survint après la Seconde guerre mondiale.

Parfois, les changements d'échelle proviennent de l'extérieur. Il en est ainsi pour des industries des matériaux de construction. Elles connaissent dans l'Entre-deux-guerres un essor en fonction des emplacements des gisements à proximité des lignes ferroviaires. C'est ainsi que le Paris - Bordeaux de la Compagnie Etat fixa dans cette période des activités non négligeables, la plus remarquable étant l'usine d'Airvault.

La création de la cimenterie d'Airvault représenta un pas décisif dans la modernisation des industries de matériaux de construction. Jusqu'à l'Entre-deux-guerres, il existait surtout des fours à chaux disséminés et de taille modeste. A Airvault, en bordure de carrières de calcaire marneux et près du chemin de fer Thouars-Parthenay, existait une usine de chaux exploitée par la Société Nouvelle des Matériaux du Poitou, qui fut rachetée par le grand groupe des Ciments Français ; le premier four de cimenterie fut édifié avant la Seconde guerre mondiale avec une production d'environ 50 000 tonnes. Idéalement placée, la cimenterie put recevoir aisément le charbon nécessaire à la chauffe et expédier les sacs de ciment. L'établissement d'Airvault prit une plus grande ampleur encore avec les années cinquante et soixante.

L'essor mesuré du secteur tertiaire

Ce que l'on appelle aujourd'hui secteur tertiaire n'était encore que de peu d'importance à la veille du second conflit mondial. Il ne représentait au recensement de 1936 qu'environ 30 000 personnes contre près de 100 000 agriculteurs et ouvriers agricoles et 27 000 actifs dans l'industrie. Parmi ces 30 000 personnes, la moitié étaient occupées dans le commerce et les services privés, 6 400 au service de l'Etat (fonctionnaires civils et militaires), 3 700 dans les transports, et environ autant comme domestiques³⁵.

Très minoritaire, le secteur tertiaire était néanmoins en augmentation progressive, en particulier dans les transports grâce au rôle de carrefour joué par Niort et par Thouars et à l'essor général des échanges. Le commerce d'échelle nationale concernait toujours au premier chef les produits de l'agriculture et de l'élevage, le département assurant sa fonction de fournisseur privilégié de la capitale en bétail et en produits laitiers transformés.

Le commerce des bestiaux avait pour pivot Parthenay qui, à la veille de la Seconde guerre, était le deuxième marché de France pour les bovins et le premier du département, loin devant Bressuire et Niort. En 1939, 1 369 wagons de bestiaux partaient vers Paris³⁶. Cependant, on pouvait déplorer que les expéditions s'effectuent "sur pied", sans valorisation industrielle dans le lieu de départ, mais il en allait ainsi dans toute la France, les halles et abattoirs de La Villette accueillant ainsi d'immenses troupeaux. En dehors de Parthenay, le marché aux porcs de Saint-Maixent était d'importance régionale tandis que celui aux mules et mulets de Melle déclinait.

³² PINARD J., 1972, *op. cit.*, p. 394.

³³ PINARD J., 1972, *op. cit.*, p. 291.

³⁴ CHAUMET M., in COMBES et LUC [Don]1980, *Les Deux-Sèvres aujourd'hui*. Bordessoules, Saint-Jean-d'Angély, 384 p., cf. p. 126

³⁵ Cité dans COMBES J. et LUC M., 197. - *Les Pays des Deux-Sèvres* activités de recherche vin. Cf. p. 352.

³⁶ COLLE J.-R., 1946.- *En Gâtine*. Niort, Ed. du Vieux Marais, 136 p. Cf. p. 129.

Pour le commerce de détail, les mutations sont modestes durant l'Entre-deux-guerres. L'essor du mouvement de coopératives de consommateurs reprend après 1918 mais demeure modéré par rapport à l'«âge d'or» de la fin du XIX^e siècle. Quelques boulangeries coopératives se créent ainsi que des épiceries rurales et urbaines. Une partie de ces dernières se fédèrent dans l'Union des Coopératives des Charentes et Deux-Sèvres, née en 1919 et qui devint Coopérative Régionale des Charentes et Deux-Sèvres l'année suivante ; en 1930, elle voit adhérer la principale coopérative de Niort, l'Avenir des Deux-Sèvres qui disposait de 21 magasins. Le processus d'unification aboutit à former une «Coop» régionalement puissante³⁷.

En dehors du secteur coopératif, on vit des sociétés succursalistes d'épicerie se développer, assez petitement dans les Deux-Sèvres, telle l'Etoile de l'Ouest dont le siège était à Thouars. Les plus grands magasins urbains connaissent parfois une modernisation. C'est ainsi que le commerce de nouveautés Paris-Niort, rue Victor-Hugo à Niort, adopta en 1938 l'enseigne Niorta et la forme d'un «magasin populaire» puis, en 1941, l'enseigne Prisunic dont le succès était allé croissant dans toutes les villes françaises au cours des années trente.

Du côté des services privés, le grand événement de la période est la fondation de la Mutuelle Assurance Automobile des Instituteurs de France - à Fontenay-le-Comte - le 17 mai 1934 ; elle anticipait, en des terres propices au mutualisme et à la coopération, sur la constitution du grand pôle d'assurances niortais.

La Grande Guerre a surpris les Deux-Sèvres alors qu'elles amorçaient un déclin démographique mais que la modernisation économique s'accélérait. Le conflit provoqua une hémorragie dont le département eut, comme d'autres, du mal à se remettre. La reconstruction de l'appareil productif, la consolidation des activités traditionnelles se réalisèrent dans un contexte humain et financier difficile qui ralentit les changements et freina l'innovation. En dépit de ce contexte délicat, à la veille de la Seconde guerre mondiale, le département offrait une physionomie mitigée : l'enseignement professionnel touchait de plus en plus de jeunes, de nouvelles entreprises naissaient, des mutations agricoles s'opéraient, les modes de transport se redistribuaient ; malheureusement, l'emploi se tassait dans un contexte de crise économique internationale et l'émigration ne pouvait que se poursuivre.

³⁷ SOUMAGNE J., 1996.- *Géographie du commerce de détail dans le Centre Ouest de la France*. Auteur Éditeur, Poitiers, 718 p. Cf. chapitre 2e