

maris jose testa
1963

RONCAYOLO, Marcel

STRUCTURE ET HIERARCHIE URBAINE DANS LA REGION
MARSEILLAISE

(Chap. de "Cahiers de L'Institut de Science Eco-
nomique Appliquée")

CURSO: ANALISIS REGIONAL

PROF : JEAN PAELINCK

(Sólo para distribución interna)

STRUCTURE ET HIERARCHIE URBAINE
DANS LA REGION MARSEILLAISE

Marcel Roncayolo.
Agrégé de Géographie
à l'Ecole Normale Supérieure.

Depuis la crise des années trente et la seconde guerre mondiale, l'économie marseillaise a été atteinte dans ses marchés traditionnels comme dans ses industries. La population active de Marseille employée dans l'industrie a cédé progressivement: le recul de 1946 à 1954 est de 10%; entre 1954 et 1961, malgré une conjoncture plus favorable, un léger repli paraît persister. En revanche, les activités tertiaires, transports exclus, augmentent à un rythme croissant: progrès de l'ordre de 8% entre 1946 et 1954; de 15% pour la période 1954-1961 (1).

Ainsi les activités tertiaires relaient partiellement les activités industrielles. Cette évolution n'est sans doute pas particulière à Marseille. Mais ici, elle est plus marquée et correspond à l'établissement de nouveaux rapports entre les fonctions urbaines. Elle est incontestablement liée au développement d'un rôle régional, jusqu'alors mineur et écrasé entre une industrie étroitement localisée à Marseille, souvent sans rapport avec l'arrière-pays et un commerce aux horizons coloniaux ou nationaux.

1/ L'évolution 1954-1960 ne peut être estimée que d'après le fichier des établissements industriels et commerciaux. Le Bulletin régional de Statistique de Marseille a publié récemment (4e trimestre 1961) des résultats pour 1961. Ce même bulletin a publié des cartes sur les zones d'influence urbaine (pour les Bouches du Rhône, numéro du 1er trimestre 1960.

Cette extension du rôle régional de Marseille apparaît à un double niveau:

a) Au niveau d'une métropole régionale: Marseille paraît exercer certaines activités de métropole sur un domaine encore flou, mal délimité, comme l'indiquent les hésitations de l'I.N.S.E.E. pour définir les limites de la région économique. Ce domaine s'étend essentiellement entre Rhône et frontière italienne, à travers le littoral méditerranéen et les Alpes du Sud.

b) A un niveau plus local: les nouvelles implantations industrielles de l'Etang de Berre et, plus secondairement, du bassin minier, ont modifié la structure de l'arrière-pays immédiat de Marseille. D'un foyer industriel urbain, bien localisé, on passe à une vaste zone industrielle étalée sur plus de cinquante kilomètres. Il faut donc préciser quel rôle revient, dans ce nouvel ensemble à l'agglomération même de Marseille; quel rôle incombe, également aux vieux centres urbains comme Aix, Salon, Arles, Bref, il s'agit d'un réseau urbain en formation, développé à une échelle intermédiaire entre la région et l'agglomération urbaine, au sens strict du terme. Nouvelle réalité géographique et économique qui ne correspond à aucune des définitions classiques.

Cette étude est doublement limitée, dans ses objectifs et dans sa méthode. On essaiera surtout d'éclairer, dans cette hiérarchie urbaine, le rôle de Marseille (2). A cette fin, la composition professionnelle de la population fournira le document de base. On s'en tiendra, d'ailleurs, à la composition par activités collectives, d'interprétation plus immédiate. Mais l'analyse par catégories socio-professionnelles donnerait sans doute un riche complément à ce travail préalable.

2/ Une description des villes de Provence et de Côte d'Azur (villes au-dessus de 10.000 habitants) a été publiée dans le numéro spécial de la Revue de la Chambre de Commerce de Marseille de 1961 sous le titre "Villes provençales et Cités d'Azur", par G. Imbert (333 pages).

I.- Structure de la population active de Marseille

L'étude des fonctions urbaines d'après la composition de la population ne va pas sans difficultés. Le recensement de 1954, qui sert de base, n'est par seulement trop ancien. Il comporte surtout une source d'incertitude, car il compte la population active non pas au lieu de travail, mais au lieu de résidence; il débouche ainsi plus facilement sur des analyses sociologiques qu'économiques. Toutefois, les migrations journalières en provenance ou en direction de Marseille n'atteignent pas 10% de la population active de la ville. Si le nombre absolu de travailleurs en sort légèrement sous-estimé la part relative des différentes catégories professionnelles n'en est guère modifiée. Il suffit à cet égard de comparer les résultats bruts du recensement et une estimation d'après le lieu de travail faite par l'I.N.S.E.E., à la date du 1er janvier 1955. Nous jugerons de la structure de la population marseillaise d'après trois critères, dont l'utilisation simultanée conduit à des hypothèses plus sûres.

a) En premier lieu, il convient d'apprécier la part de chaque groupe d'activités dans la population active de la ville. On tiendra compte des pourcentages bruts. Mais il est également utile de distinguer de la population exclusivement employée à répondre aux besoins locaux (consommation et services), la population fondamentale, qui travaille dans les activités spécifiques de la ville et témoigne de ses différentes fonctions. Malgré les réserves que l'on peut formuler à l'égard de cette méthode et de ces estimations proposées par Alexander-son, on dispose ainsi d'un système pratique de référence (3).

3/ Ces méthodes ont été récemment utilisées par G. Le Guen, "La structure de la population active des agglomérations françaises de plus de 20.000 habitants" (Annales de Géographie, juillet-août 1960). Nous avons gardé la grille qu'il a établie pour calculer la population active employée au seul service de la ville, soit:

Bâtiment	5,3%	Commerce	11,5%
Industries	11,3	Services	5,2
Transports	1,9	Services publics	0,2

b) Pour chaque groupe d'activités, on a calculé la part de la population employée à Marseille dans le total de la région. Les limites, évidemment arbitraires, de cette région nous sont données par l' I.N.S.E.E.

c) On a calculé de même, la place de Marseille dans le total national, pour chaque groupe.

De cette confrontation statistique, trois faits principaux se dégagent:

a) Le secteur des transports est d'une importance exceptionnelle il correspond, pour près de la moitié de ses effectifs, aux transports maritimes qui rendent compte, à leur tour, du développement d'autres branches. Or la fonction portuaire de Marseille n'est pas essentiellement orientée vers la région environnante: il s'agit, d'une part, d'un trafic dépendant des industries marseillaises, dont il faudrait déterminer ensuite si le débouché est national ou régional. C'est, d'autre part, un trafic d'ampleur nationale avec les marchés d'outre-mer. Le rôle régional de Marseille apparaît surtout et seulement pour une part dans les activités routières.

b) Le secteur industriel, en revanche, ne se détache dans aucun de nos modes d'appréciation. Il emploie environ le quart de la population active de la ville, que l'on tienne compte de toutes les activités ou seulement des activités spécifiques. Dans le total national, la place industrielle de Marseille est à peine au niveau de son importance démographique. Enfin, dans une région qui n'est pas fortement industrialisée, elle reste très moyenne. Ce fléchissement de la fonction industrielle apparaît plus nettement encore si l'on utilisait des références historiques.

c) Marseille s'impose donc comme une ville où les activités tertiaires tiennent une place sinon prépondérante, du moins majeure. Celles-ci emploient environ 48% des actifs, selon nos modes d'estimation.

1) Composition de la population active de Marseille par activités collectives:

a) Population active totale:		b) Population active fondamentale : (% dans la population active totale)	
Agriculture, pêche, forêts	1,5 %	Bâtiment	2 %
Bâtiment	7,4	Industries	15,3
Industries	26,6	Transports	12,4
Transports	14,3	Commerce, banque	10
Commerce, banque	21,5	Services	7,7
Services personnels	12,9	Services publics	9
Services publics	14,1		
	tertiaire : 48,5%		soit : 27,1 %
			soit : 22
			soit tertiaire : 47,2

2) Part de Marseille dans la population active de la Région :

		Quelques activités tertiaires :	
Population	21 %	Commerce de gros alimentaire	26 %
Population active	25,7	Commerce de gros non alimentaire	46
Industrie de transformation	33	Banque et Assurances	40
Transports	54,5	Administrations publiques	33
Commerce et banque	30		
Services	30		
Services publics	29		

3) Part de Marseille dans la population active nationale:

		part de l'agglomération de Lyon		Quelques activités tertiaires:	
Population active	1,45 %	1,66 %		Commerce de gros alimentaire	2,1 %
Industrie de transf.	1,47	2,8		Commerce de gros non alimentaire	3
Bâtiment	1,5	1,4		Banque et assurance	1,9
Transports	5,2	2,2		Administrations publiques	2,1
Commerce et banque	2,2	2,2			
Services	2,1	2,4			
Services publics	2,3	1,8			

Dans cet ensemble tertiaire, les services privés ou publics occupent plus de personnes que le commerce et la banque. Ce dernier groupe ne représente que 37 ou 44 % du secteur tertiaire (4). L'importance des activités de ce type ne tient donc pas seulement à l'accumulation de professions commerciales liées au rôle portuaire de Marseille ou même à une certaine structure de "ville méditerranéenne". Si l'on calcule la part de ces activités dans le total national, c'est au contraire, un relatif équilibre entre les diverses branches du tertiaire qui apparaît. Cet équilibre invite, évidemment, à avancer certaines hypothèses. Il s'accorde sans doute avec la multiplicité des formes de consommation et de services qui accompagnent toute grande agglomération. Il paraît également aller de pair avec le développement d'un rôle de "métropole" régionale, dont l'influence n'est pas limitée à tel ou tel secteur. À ce point de vue, le schéma marseillais ne s'écarte pas fondamentalement de celui de l'agglomération lyonnaise.

II.- Activités tertiaires et rôle régional de Marseille

Les statistiques de population données dans le cadre du département, des grandes agglomérations ou des grandes villes autorisent une analyse plus fine des diverses branches du secteur tertiaire. Une comparaison entre Marseille et les principales villes de la région. Nice, Toulon, Avignon, d'une part, entre Marseille et une grande place régionale comme Lyon, d'autre part, permet d'étayer les hypothèses et d'en susciter de nouvelles.

Cette comparaison est illustrée par une série de graphiques. La structure urbaine de la région de Marseille est en outre évoquée par deux autres graphiques, où les points correspondant aux villes principales sont situés en fonction de l'importance brute du secteur tertiaire

4 / 37%, si l'on ne tient compte que de la population fondamentale.

et de la part qui lui revient dans la population active de chaque ville (5).

De cette documentation déjà riche, qui supposerait de plus longs commentaires, nous retiendrons simplement quelques directions de recherches :

a) Rôle commercial de Marseille

La concentration du commerce de gros à Marseille est moins poussée pour les produits agricoles que pour les autres produits. Ceci confirme, s'il en était besoin que Marseille ne contrôle pas le transport et la vente des riches productions agricoles de sa région, qu'il s'agisse du Comtat, plus récemment de la Camargue, et à plus forte raison, du littoral méditerranéen. En revanche, le négoce des produits agricoles reste, par rapport au total national, plus important qu'à Lyon. Il faut voir en cela l'effet d'un commerce maritime qui est encore axé, à l'importation sur des produits alimentaires. Mais ce commerce ne s'inscrit pas dans une perspective régionale.

Ce rôle régional est plus sensible dans le commerce de gros des autres produits: c'est en ce domaine que Marseille atteint le taux le plus élevé de concentration par rapport à sa région et à l'échelon national, elle occupe une place non négligeable. On peut toutefois remarquer que la part de Lyon dans le total national est ici nettement plus forte et que dans sa région, Marseille paraît limitée par les positions solides de Nice, d'Avignon et Toulon, qui ne sont pas uniquement des relais de la "capitale" provinciale. Ainsi, en ce qui concerne ce grand négoce, Marseille n'a développé qu'imparfaitement et tardivement ses activités de métropole. Une fraction importante de ce commerce n'est d'ailleurs pas liée au développement de firmes marseillai-

5 / Ce type de graphique de centralité a été utilisé par M. Rochefort dans sa thèse sur "L'Organisation urbaine de l'Alsace", (Srasbourg, 1960, 384 pages).

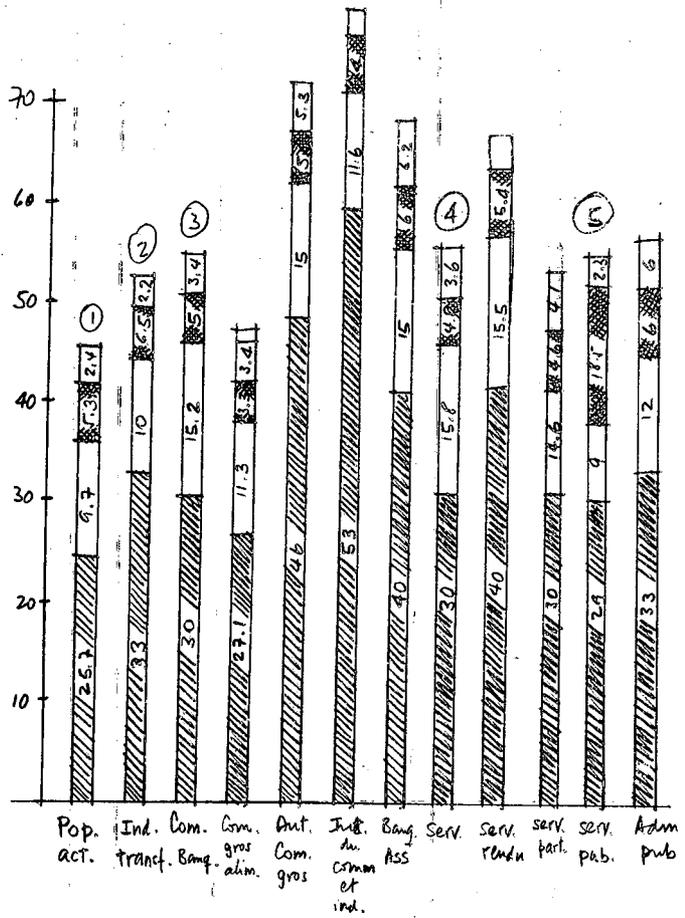
ses, mais à l'installation à Marseille de succursales, d'agences ou de dépôts, qui rayonnent sur la région mais dépendent d'entreprises qui lui sont extérieures.

b) Rôle bancaire

Ce rôle est loin d'être négligeable et il est a priori curieux que, statistiquement, les activités de Marseille en ce secteur soient peu différentes de celles de Lyon, dont le poids dans l'histoire de la finance française est autrement plus lourd. Mais l'écart peut être considérable entre la puissance financière réelle est les emplois directement créés pour en assurer la gestion. L'importance relative de la banque à Marseille tient d'ailleurs, en premier lieu, à sa vocation maritime. Marseille a financé des entreprises coloniales, fixé les agences des banques d'Outre-Mer, retenu les succursales des organismes nationaux. Cela n'implique pas d'emblée un rôle régional. Pourtant, les principales banques françaises ont organisé leur réseau autour du centre marseillais. Quant à la Société Marseillaise de Crédit, intimement liée aux affaires coloniales ou industrielles, elle s'est créé entre les deux guerres mondiales un réseau régional, dont Marseille est évidemment l'animatrice et souvent la bénéficiaire.

c) Marseille et les services publics

Si la concentration régionale est, ici, moins accusée, la part de Marseille dans le total national reste assez forte et dépasse même celle de Lyon. Or, malgré la diversité de la rubrique "service publics" il s'agit essentiellement d'activités d'intérêt régional. Cette évolution se dessine surtout en deux directions. En premier lieu, accroissement de la fonction administrative. Le développement des fonctions de l'Etat dans l'économie et l'organisation sociales aboutit, certes, à une concentration autour de Paris, mais aussi plus modestement, autour des grands centres régionaux, Marseille, siège, d'une "igamie" et



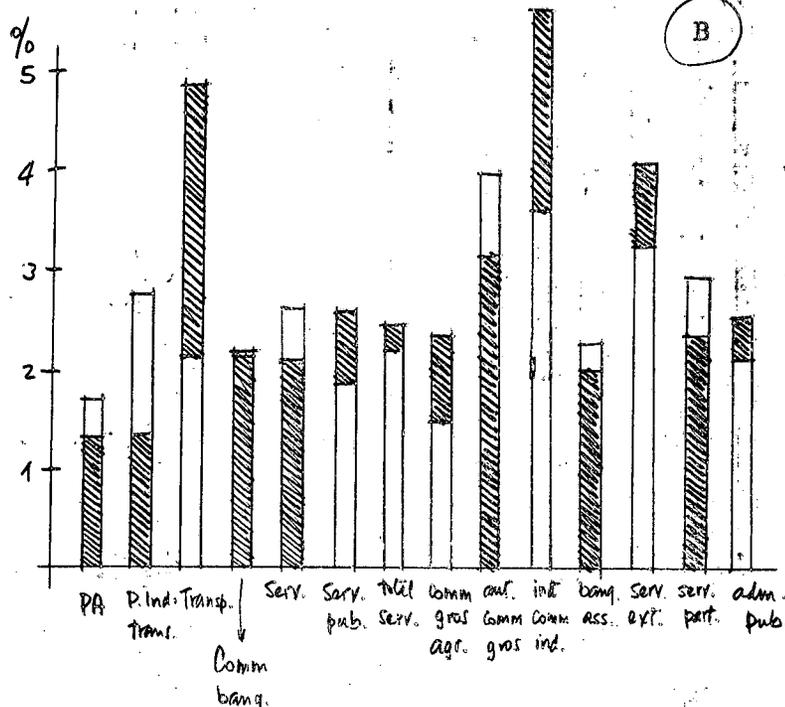
Place de villes importantes et de Marseille dans l'économie régionale.

(% par rapport à la population totale employée dans chaque branche)

-  Marseille
-  Nice
-  Toulon
-  Avignon

des principales directions régionales de services publics, bénéficie de cet apport d'activités et l'équilibre entre ses fonctions en sort sans nul doute modifié. De même, l'importance accordée à l'équipement universitaire et intellectuel, par exemple l'essor de la faculté des sciences et des écoles techniques, joue à l'avantage de Marseille et en accroît le rôle régional, même si la création d'un centre universitaire à Nice doit en limiter l'extension géographique. Ainsi Marseille qui avait dû longtemps partager avec Aix une fonction administrative et intellectuelle encore réduite dans ses effectifs humains, gagne une influence régionale nouvelle par le fait de ce double accroissement, fonctions de l'Etat et Université. Même si la décentralisation et l'équipement en ces domaines restent souvent insuffisants, même si l'adaptation aux besoins régionaux est loin d'être satisfaisante, il y a

Poles de Marseille et de Lyon
composés



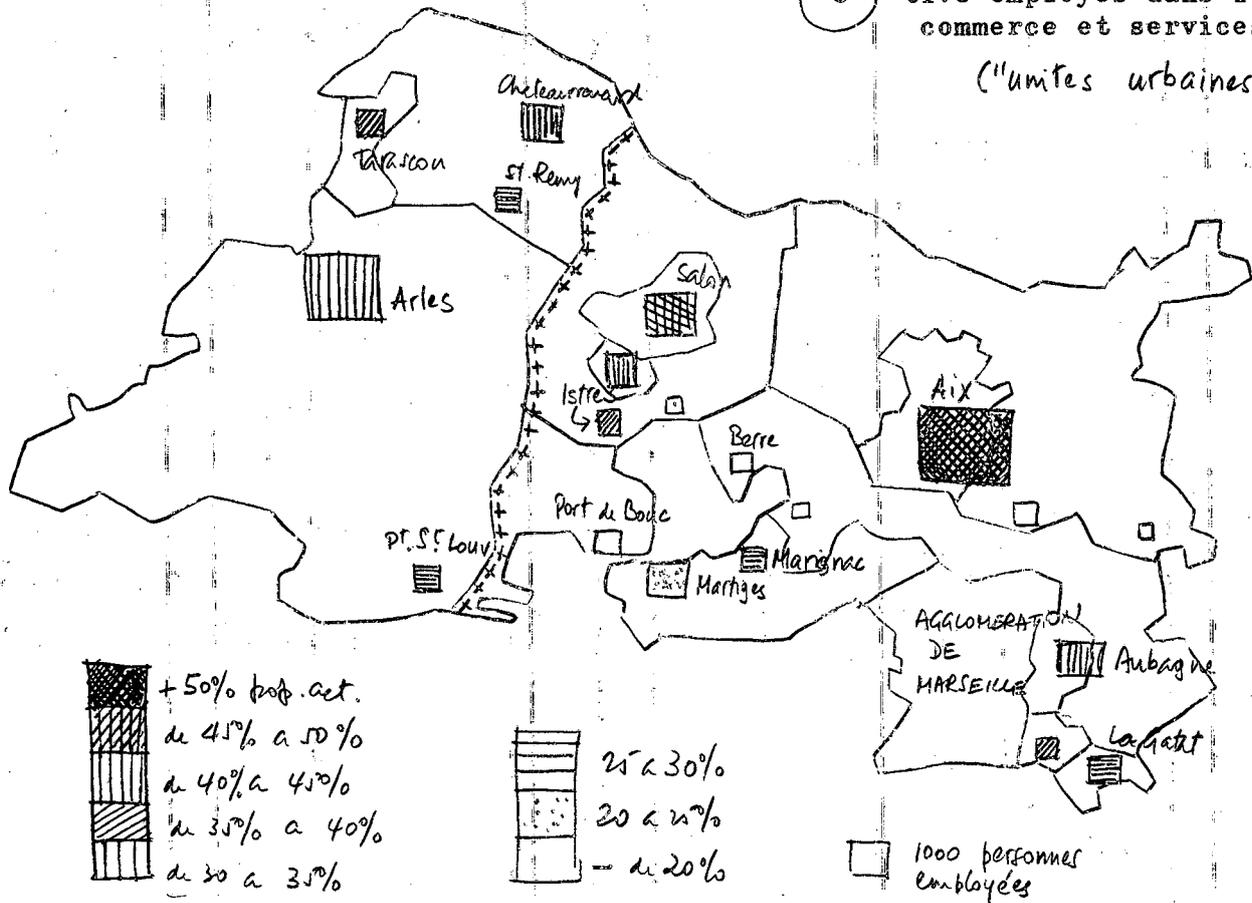
(% respectifs par rapport à la population totale employée en France par chaque branche)

 Marseille
 Lyon

là une nouvelle direction du développement marseillais qui lie plus étroitement la ville à son arrière-pays.

Pourtant, au total, il serait imprudent d'ignorer les limites de Marseille, en tant que métropole régionale. Ces limites tiennent à l'histoire même de la ville: les intérêts marseillais n'ont participé que tardivement à cette organisation régionale. Celle-ci est moins l'effet d'une lente construction, d'une lente maturation que d'un effort récent pour donner une structure au Sud-Est de la France. Aussi, si l'on ne doit pas négliger le rôle de certaines firmes ou de certains milieux marseillais, signe d'une conversion tardive mais efficace à la notion de région, il faut bien reconnaître que cette construction est, en grande partie, l'oeuvre des administrations pu

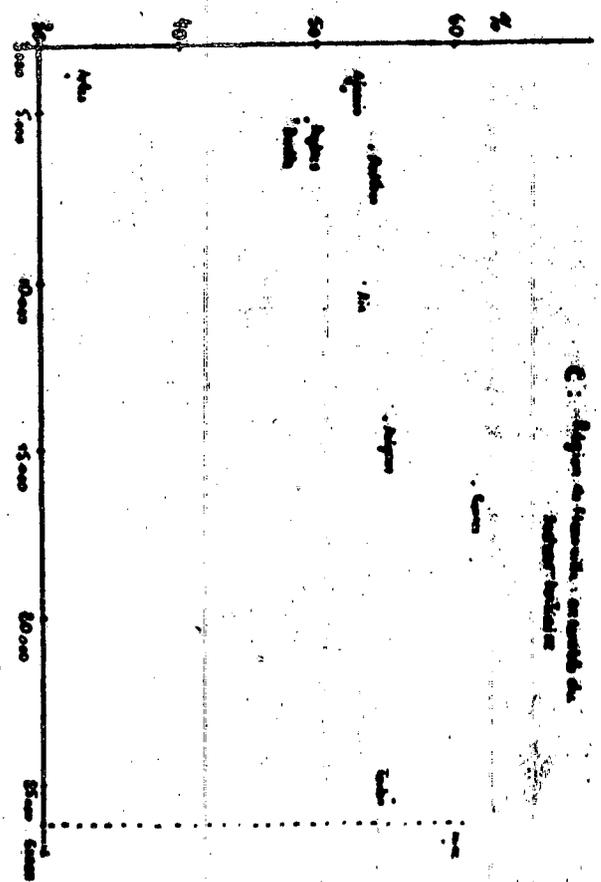
C
Carte de la population active employés dans les commerce et services ("unités urbaines")



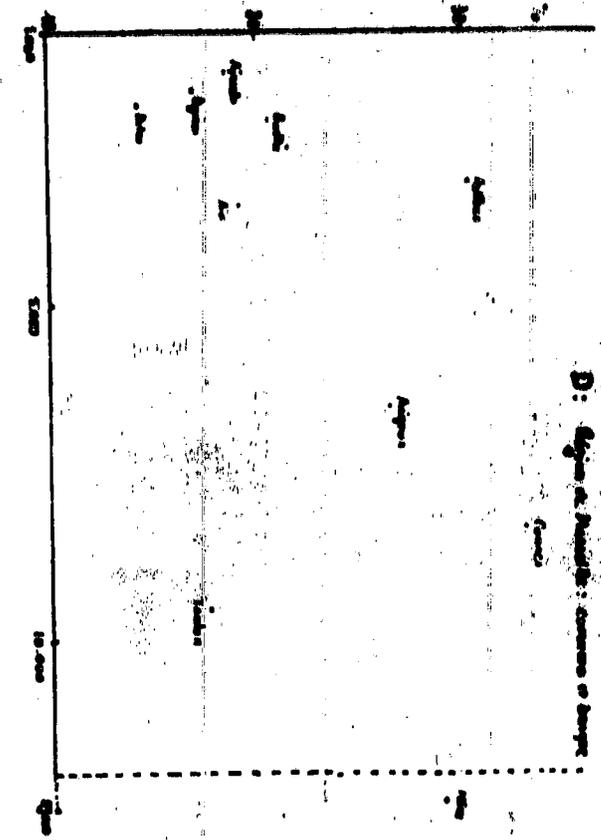
bliques ou des grandes entreprises extra-régionales. Des limites nouvelles apparaissent donc: Marseille est rarement à cette échelle un centre de décision; elle vit dans un cadre régional un peu artificiel, qu'elle anime inégalement. Dans cette perspective, Marseille peut fixer en partie la gestion des affaires, l'organisation de services. Mais elle n'est pas un relais obligatoire entre les initiatives parisiennes ou internationales et les activités fixées dans sa région. L'essor très rapide de la Côte d'Azur lui échappe pour beaucoup-et l'autonomie niçoise paraît se confirmer dans les toutes dernières années. Sur son arrière-pays immédiat, Marseille n'exerce même pas un contrôle total.



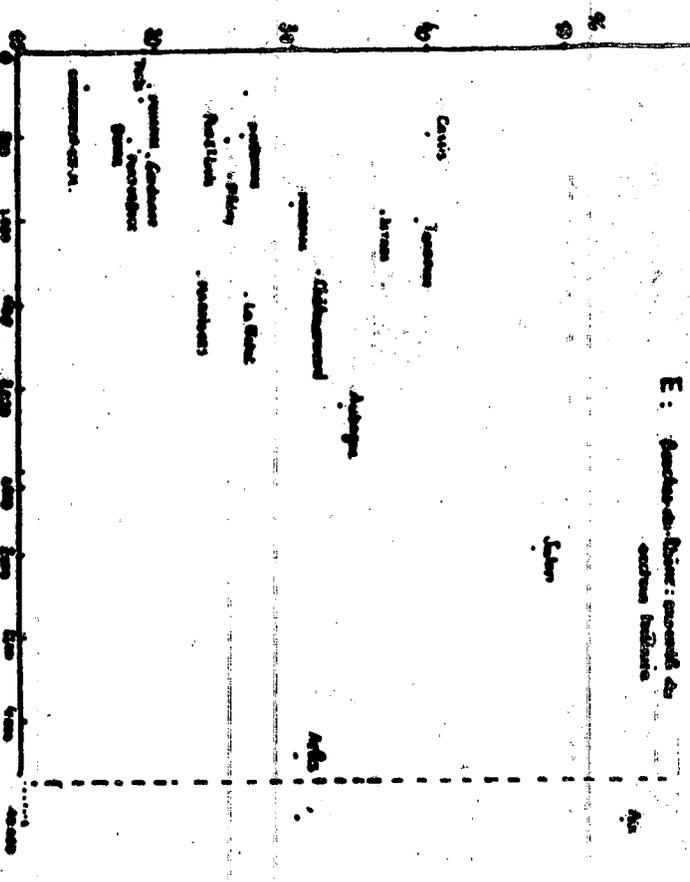
C: Algérie et Tunisie: secteur des hydrocarbures



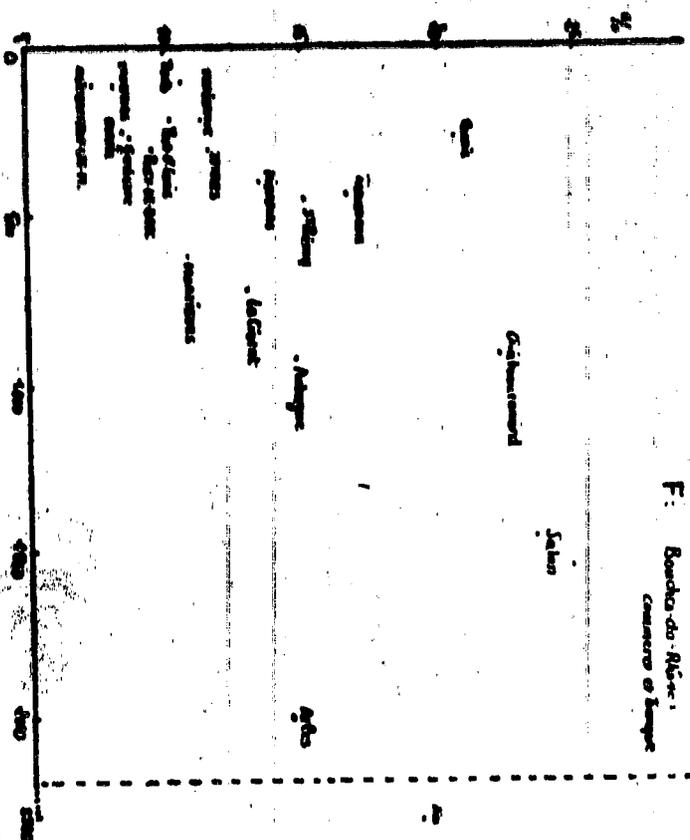
D: Algérie et Tunisie: secteur agricole



E: Arabie saoudite: secteur pétrolier

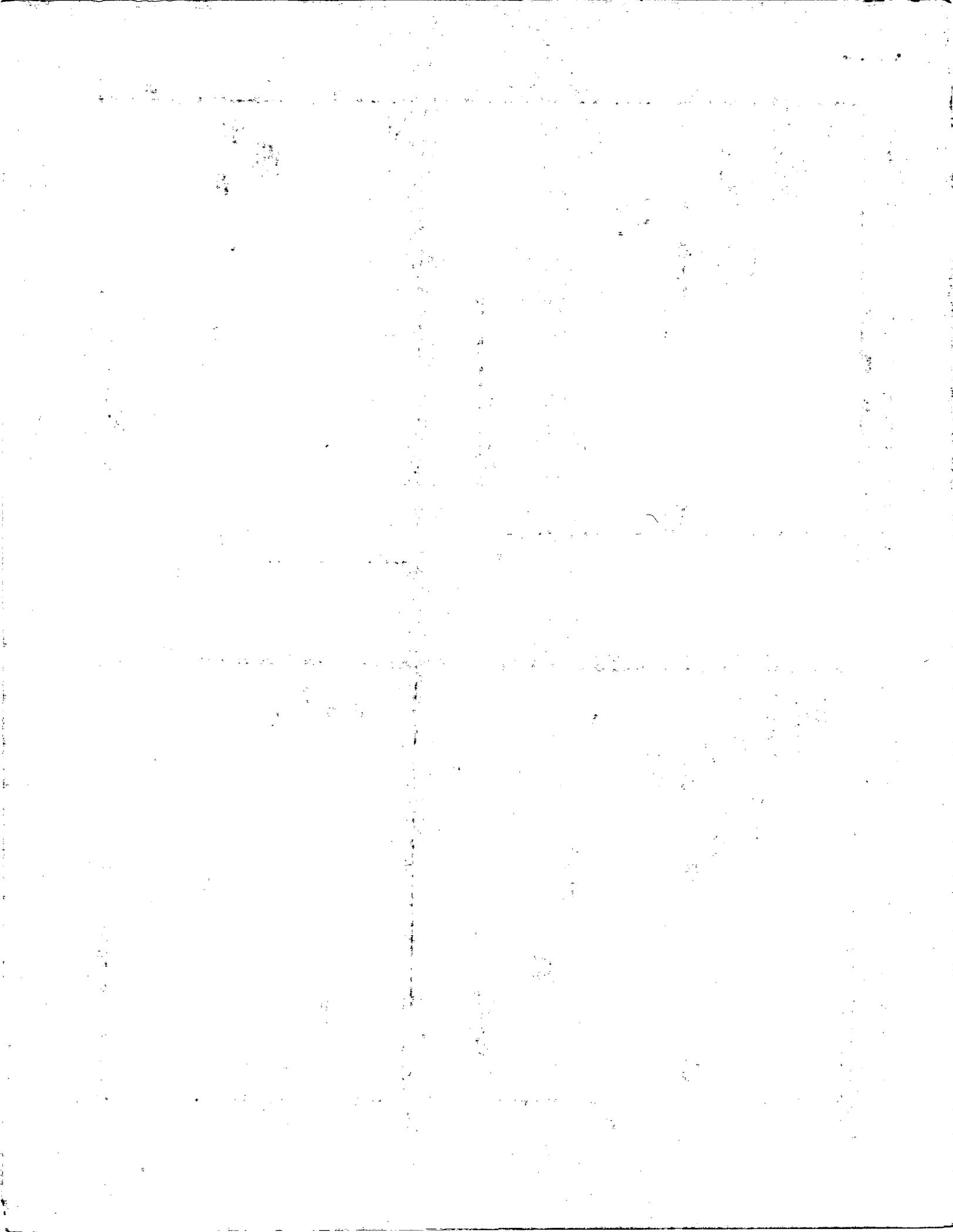


F: Arabie saoudite: secteur agricole



En abscisse: population active employée dans le secteur considéré, en valeur absolue.

En ordonnée: % de cette population par rapport à la population active totale de la r.é.g.



III. Structure urbaine du département des Bouches-du-Rhône

L'influence de Marseille est évidemment moins discutable sur sa région immédiate, qui coïncide à peu près avec le département des Bouches-du-Rhône. Ici, la concentration des activités tertiaires au bénéfice de Marseille est plus accentuée et un déséquilibre important apparaît entre secteur secondaire et secteur tertiaire, confirmant le déplacement de la grande industrie hors de l'agglomération même de Marseille (6).

Pourtant, le réseau urbain des Bouches-du-Rhône n'est pas homogène. Deux générations de villes, toutes deux en expansion à l'heure actuelle, en constituent les mailles: en premier lieu, les vieux centres urbains, comme Aix, Salon et Arles, profondément liés au milieu rural environnant et qui jouent encore, à côté de Marseille, le rôle de centres secondaires. Entre Marseille et les villes situées à l'écart de celle-ci, le bassin minier et les nouvelles usines de la région de Berre. C'est ainsi la zone qui était la plus frêle dans son organisation urbaine qui bénéficie actuellement du développement industriel et démographique le plus rapide. Ici, le réseau urbain est en formation.

a) Le réseau du Nord et de l'Ouest des Bouches-du-Rhône

C'est, en premier lieu, un réseau bien hiérarchisé autour de trois centres, d'inégale importance, mais qui desservent des zones rurales d'ampleur voisine. Au-dessous de ces trois villes, auxquelles il faudrait joindre Avignon, qui anime directement le Nord-Ouest du département, on ne trouve que des unités urbaines secondaires, peuplées pour une large part d'agriculteurs, et dont se détachent

6 / Place de Marseille dans les activités du département:

Population	66 %	Services publics	75,4 %
Industrie	65	Commerces de gros	
Commerce, banque	74	non alimentaires	82
Services	74	Banque, assurances	83

seulement, en ce qui concerne le secteur tertiaire, Tarascon et Château-Renard.

Des trois villes principales, Aix se détache nettement par son importance démographique (55 000 habitants en 1954), l'ampleur de son secteur tertiaire (60% de la population active totale), l'importance des services privés et publics (près des deux-tiers du tertiaire). C'est que le rôle d'Aix est ambigu: c'est en premier lieu une centre commercial à l'échelle de l'agglomération aixoise et de la région rurale qui l'entoure, soit au total près de 80 000 habitants. Centre secondaire, en partie dépendant du grand négoce marseillais. Mais Aix partage également avec Marseille des fonctions de métropole régionale et, dans ce cas, de rayonnement très large (cour d'appel, université, région aérienne). C'est à partir de ces institutions qu'une fonction intellectuelle, attachée par ailleurs au tourisme, a pris un nouvel essor dans les dernières années, se répercutant évidemment sur les activités commerciales. Ainsi cette ville échappe largement, en ce domaine, aux déterminations locales et même à une intervention prononcée de Marseille.

Arles et Salon ont une influence "régionale" du même ordre (7). Toutes deux desservent une région rurale, avec activités industrielles, de l'ordre de 50 000 habitants. Mais elles se distinguent à la fois par la structure de leur population, par l'origine de leur expansion actuelle par leurs liens avec Marseille. La population de Salon (8) vit essentiellement du commerce et des services, si l'on exclut les agriculteurs qui y résident. Ce rôle commercial est dou-

7/ La zone d'influence directe de Salon comprendrait plus de 40 000 habitants, dont 33% des actifs seraient employés dans l'agriculture: celle d'Arles 50.000 habitants, dont 31% des actifs dans l'agriculture.

8/ Composition de la population active (agriculteurs non compris)

	Aix	Salon	Arles
Bâtiment	11,1	10,3	16,7
Industries	22,1	26,9	27,3
Transports	5,3	4,8	13,3
Commerce	21,4	28	20,3
Services	20,4	12,6	11,9
Services administr.	18,5	15,8	9,8
Tertiaire	60,3	56,4	42

ble: centre d'animation et de commercialisation pour les produits agricoles locaux; relais de Marseille pour un commerce de gros, qui a connu ses heures de prospérité. Il faut ajouter l'installation de l'Ecole de l'Air, dont les cadres comptent évidemment dans le secteur tertiaire et qui soutient, à son tour, le développement du commerce. En revanche les activités industrielles sont en 1954 en recul.

Arles(8), au contraire, s'industrialise assez rapidement depuis la seconde guerre mondiale; si elle n'a pas les traditions commerciales de Salon, elle trouve de multiples activités dans le traitement et le commerce du riz de Camargue. Contrairement à Salon, elle échappe partiellement à l'influence directe de Marseille et ses maisons de commerce sont plutôt en liaison avec Avignon et Nîmes. C'est ainsi que le Bas-Rhône constitue encore un ensemble relativement autonome par rapport à Marseille.

b) Le réseau urbain dans la zone industrielle marseillaise.

Ce réseau urbain est déjà mieux constitué à l'Est de Marseille où Aubagne et la Ciotat tiennent depuis longtemps le rôle de satellites industriels et commerciaux de Marseille et desservent les campagnes de l'Est du département. Vers l'Ouest, au contraire, cette structure urbaine est en mouvement et il peut être dangereux d'en juger d'après le recensement de 1954, contemporain des transformations les plus rapides de l'infrastructure et de l'industrie, trop précoce pour illustrer la mise en place d'un équipement tertiaire.

Cette zone s'oppose au Nord et à l'Ouest du département. Tout d'abord par la composition de sa population active; moins de 10% de celle-ci est occupée par l'agriculture, plus de 60% par l'industrie et les transports. En second lieu, par l'absence de hiérarchie entre les unités urbaines qui constituent cet ensemble. Une seule ville dépasse, en 1954, 15 000 habitants; en revanche, cinq villes entre

5 000 et 10 000 habitants groupent la moitié de la population totale de cette zone. On aboutit ainsi à une certaine dispersion géographique des fonctions urbaines, chacune des villes, étant par sa taille même, limitée dans le développement de son secteur tertiaire. De même, les villages-dortoirs se multiplient, modifiant totalement la nature des rapports villes-campagnes, au niveau local.

Les statistiques fournies par l'I.N.S.E.E. ne permettent pas d'analyser aussi précisément que pour les grandes villes, la composition du secteur tertiaire de ces unités urbaines. Quelques erreurs sont possibles, si l'on néglige le personnel employé par des activités de commerce ou de service, qui dépendent étroitement à Miramas, de la gare de triage, à Marignane, de l'aéroport, à Istres, de la base aérienne.

Dans cet ensemble relativement homogène, quelques nuances apparaissent pourtant:

1) Les centres les plus anciens et les plus écartés de Marseille, comme Istres ou Miramas, disposent, semble-t-il, d'un équipement tertiaire plus satisfaisant, tout en étant englobés dans l'aire d'influence de Salon.

2) Un autre groupe, plus homogène, comprend les principaux centres industriels, Port-de-Bouc, Berre (et Gardanne, pour le bassin minier), dont se détache légèrement Marignane, unité moins importante mais mieux équipée, semble-t-il. Si nous confrontons ces résultats avec l'enquête de l'I.N.S.E.E. sur les zones d'influence urbaine, nous constatons que cette série correspond à des centres commerciaux locaux bénéficiant d'une certaine autonomie et pouvant desservir, le cas échéant, quelques villages voisins.

3) La ville de Martigues crée la seule exception. Encore faut-il souligner que sa position sur le graphique indique simplement que le secteur tertiaire est en rapport avec l'importance de sa po-

pulation. Toutefois, Martigues apparaît plus nettement comme un relais de Marseille: c'est un centre commercial, étendant son influence aux communes voisines, c'est un centre bancaire, un centre médical. Enfin, plus récemment un lycée a été ouvert et des activités culturelles développées, grâce à l'action des ingénieurs de la Naph-tachimie, en particulier. Le recensement de 1954 ne peut donc rendre compte de cet effort récent. Il restera sans doute limité, car Martigues est mal placée pour contrôler et desservir l'ensemble de la région de Berre.

Ainsi, malgré la naissance de ce relais, la zone de l'Etang de Berre, est encore largement dépendante de Marseille, et secondairement, d'Aix. Il reste donc à préciser quel rôle revient exactement à la grande ville.

Marseille n'exerce pas un rôle déterminant dans la direction des grandes entreprises: l'industrialisation de l'Etang de Berre est liée à l'installation des grandes firmes du Pétrole, de la Chimie, de l'Aéronautique, qui reçoivent directement leur impulsion de sièges sociaux extérieurs à la région. Sur le plan de la simple gestion, Marseille ne tient encore qu'une place médiocre. Cela ne signifie pas que les intérêts marseillais, souvent représentés dans les conseils d'administration de ces entreprises, soient tenus à l'écart.

En revanche, Marseille assure la direction et le contrôle de l'infrastructure, en particulier des ports et aéroport, dont la gestion revient à la Chambre de Commerce de Marseille. En ce sens, la zone de Berre est étroitement dépendante de Marseille et s'inscrit depuis un certain temps dans les perspectives des milieux d'affaires marseillais. C'est un des liens organiques les plus sûrs du développement régional, mais qui en limite géographiquement les effets puisque le Bas-Rhône échappe par exemple à la Chambre de Commerce de Marseille.

Marseille finance, en outre, par ses organismes de crédit, une partie des activités industrielles; non les principales, qui relèvent de l'échelon national, mais les activités auxiliaires (métallurgie, chaudronnerie, bâtiment, manutention). Encore cette place de Marseille n'est-elle ni exclusive, ni parfois prépondérante.

Marseille, enfin, exerce la direction commerciales de cet ensemble: les commerces de gros marseillais contrôlent la distribution des produits.

Mais, en outre, Marseille et Aix apparaissent comme des centres de consommation, de participation aux biens culturels pour la zone de l'Etang de Berre. Une partie des services qui correspondent à cette fonction ne demandent pourtant pas à être concentrés à l'échelon régional. Mais en revanche, ils ne peuvent être dispersés dans les multiples unités urbaines de l'Etang de Berre, Marseille apparaît ainsi à la fois comme la "metropole" de cette zone industrielle, avec toutes les réserves que ce titre comporte et, plus simplement, comme la "ville", par rapport à des milieux insuffisamment urbanisés.

La notion de sous-équipement en commerces et services est donc une notion très confuse. On peut l'établir par rapport à l'équipement minimum, mais que signifie cet équipement minimum dans une société de consommation, où la participation aux biens les plus variés constitue l'un des objectifs essentiels? Malgré la multiplication des déplacements, l'habitant de Martigues est avantagé par rapport à l'habitant de Berre, parce qu'il disposera sur place d'un équipement commercial plus dense d'un lycée, d'un effort culturel. Celui de Marseille ou d'Aix restera fondamentalement un privilégié, si l'on exclut évidemment les banlieues les plus écartées, parce qu'il pourra directement bénéficier de l'équipement "régional". Cette hiérarchie, qui existe aussi à l'intérieur de la grande agglomération urbaine, entre quartiers et banlieues, prend un caractère dramatique dès que l'on envisage la démocratisation de l'enseignement ou de la culture.

Le signe de cette hiérarchie, nous le trouvons dans l'attitude des cadres des usines de Berre ou de Marignane, qui cherchent surtout à s'installer à Aix ou Marseille. Un clivage sociologique tend donc à s'établir, qui, à son tour, par le jeu de niveaux de vie différents, renforcera l'équipement tertiaire de la grande ville et freinera celui de la zone industrielle.

Il est évident que l'on ne peut disperser à l'extrême certains services, que le développement de la province suppose le groupement des efforts autour de capitales régionales. Il supposerait, aussi, qu'au niveau local, l'excès de dispersion des centres urbains soit corrigé. Mais, de toute manière, on ne peut négliger les conséquences sociologiques d'une organisation régionale déterminée.

*
* *

La fonction économique est le critère que l'on retient le plus souvent pour analyser un réseau urbain; la hiérarchie que l'on établit entre les villes est essentiellement économique. Mais n'existe-t-il pas, aussi, une hiérarchie des niveaux de vie, une hiérarchie des niveaux de participation aux divers biens, où curieusement l'organisation de l'espace géographique jouerait un rôle décisif? Cette région marseillaise, à son échelon le plus réduit, celui de la zone industrielle qui dépend directement de Marseille, nous montre, à côté d'une hiérarchie des responsabilités, qui sort souvent du cadre régional, une hiérarchie des consommations. Une analyse plus poussée du secteur tertiaire marseillais et de ses progrès récents demanderait que l'on tienne compte des deux aspects de la réalité et qu'une étude sociologique prolonge l'étude des fonctions.

Marseille, d'autre part, n'assure qu'imparfaitement et progressivement des fonctions de métropole régionale. Son rayonnement subit des fluctuations multiples. Bref, nous assistons sans doute à la naissance d'une région. De même, le développement du réseau ur-

bain, dans la zone industrielle directe de Marseille est très récent. Une partie de nos conclusions est donc à revoir en fonction du recensement de 1962. Mais la rapidité de cette évolution doit surtout conduire à substituer à une étude statique, souvent peu éclairante, une étude génétique. Les réalités, elles-mêmes, sont nouvelles. La réalité géographique et économique, ce n'est pas encore la région au sens plein du terme; ce n'est plus l'agglomération proprement dite de Marseille. Elle se situe entre ces deux termes, avec cette zone industrielle et urbaine qui ne recouvre pas la totalité du département des Bouches-du-Rhône. Il faudrait donc discuter à nouveau la terminologie qui concerne l'organisation de l'espace.