Document généré le 12 oct. 2024 02:12

L'Actualité économique

La croissance de l'agglomération marseillaise

Paul Carrère

Volume 44, numéro 4, janvier–mars 1969

URI : https://id.erudit.org/iderudit/1002895ar
DOI : https://doi.org/10.7202/1002895ar

Aller au sommaire du numéro

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0001-771X (imprimé)
1710-3991 (numérique)

Découvrir la revue

Citer cette note

Carrère, P. (1969). La croissance de l'agglomération marseillaise. *L'Actualité économique*, *44*(4), 728–745. https://doi.org/10.7202/1002895ar

Tous droits réservés © HEC Montréal, 1969

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

https://www.erudit.org/fr/

Notes

La croissance de l'agglomération marseillaise

1 — Entre 1954 et 1968, la population de l'agglomération marseillaise s'est accrue de 34 p.c., ce qui correspond à un rythme annuel moyen de 2.1 p.c. Élevé pour les villes françaises, ce taux de croissance est modeste par rapport à de nombreuses villes canadiennes ou américaines. En décrivant les modalités de cette évolution, on sera amené à quelques réflexions sur le développement des villes, et sur les liaisons entre les problèmes de l'économie spatiale et ceux de l'urbanisme. Dans ce domaine où des décisions quasi irréparables sont prises chaque jour, on aimerait que soit entrepris un effort de recherche à la mesure de l'importance du sujet. On peut craindre que, malgré tout ce qui est dit ou écrit à ce sujet, la conscience du fait urbain n'ait pas encore pénétré tous les milieux. Pourtant, de la « valeur humaine des villes » dépend peut-être l'avenir d'une certaine civilisation. En tout cas, des villes mal adaptées augmenteront les coûts sociaux dans des proportions qui sont de nature à annuler les gains de productivité dans les entreprises et donc à faire finalement régresser le niveau de vie.

2 — De 720,000 habitants en 1954, l'agglomération de Marseille est passée à près d'un million en 1968 (cf. tableau 1). Dans la structure actuelle, la commune même de Marseille représente 92 p.c. de la population totale de l'agglomération, les 10 autres communes n'en abritant que 8 p.c. Cette représentation est exceptionnelle pour les agglomérations françaises, où la part de la commune principale est généralement beaucoup plus faible.

Comme le montre le graphique 1, la croissance démographique n'a pas été régulière, mais a connu une accélération entre 1961 et 1963, du fait du retour des Français d'Algérie. Bien entendu, il

n'est pas possible de mesurer annuellement la population de l'agglomération, mais un bon indicateur de son évolution est fourni par l'indice moyen des naissances et des décès. Sur le graphique 1, cet

Tableau 1

Variations de population

Années	Commune de Marseille	Autres communes	Total de l'agglomération de Marseille (définition 1968)
Population :			
1954	665,740	54,808	720,548
1962	778,071	60,999	839,070
1968	889,029	75,383	964,412
Indices :			
1954	100	100	100
1962	116.9	111.3	116.4
1968	133.5	137.5	133.8
Variation 1954-1962			
Balance naturelle	+ 29,525	+ 1,804	+ 31,329
Balance migratoire	+ 82,806	+ 4,387	+ 87,193
Total	+112,331	+ 6,191	+118,522
Balance naturelle /population 1954	4.4 p.c.	3.3 p.c.	4.3 p.c.
Balance migratoire/population 1954	12.4 "	8.0 "	12.1 "
Total/population 1954	16.9 "	11.3 "	16.4 "
Variation 1962-1968			
Balance naturelle	+ 28,376	+ 857	+ 29,233
Balance migratoire	+ 82,582	+ 13,527	+ 96,109
Total	+110,958	+ 14,384	+125,342
Balance naturelle /population 1962	3.6 p.c.	1.4 p.c.	3.5 p.c.
Balance migratoire/population 1962	10.6 "	22.2 "	11.4 "
Total/population 1962	14.3 "	23.6 "	14.9 "
Taux annuel de variation :			
de 1954 à 1962	2.0 p.c.	1.3 p.c.	1.9 p.c.
de 1962 à 1968	2.3 "	3.6 "	2.3 "

indice, base 100 en 1954, est reporté chaque année en même temps que l'indice de population pour 1962 et 1968, base 100 en 1954 également, d'après les recensements généraux. Il semble bien que, de 1954 à 1961, le taux annuel de croissance n'ait été que de 1.6 p.c. environ, et que le taux depuis 1963 soit encore plus faible. Ainsi, la progression démographique observée apparemment entre 1954 et 1962 doit être décomposée en 3 phases : 1954-1961, 1961-1963 et 1963-1968. Cette décomposition est très importante si l'on veut explorer l'avenir à partir de la prolongation des tendances actuelles : une utilisation « naïve » des résultats bruts des recensements conduirait en fait à des résultats très improbables.

Le tableau 1 fait apparaître l'importance des mouvements migratoires dans la croissance de la ville : un quart seulement de l'expansion démographique est dû à l'excédent des naissances sur les décès. Ce résultat est encore plus marqué pour les communes autres que Marseille, et pour la période la plus récente : dans ces communes, entre 1962 et 1968, les excédents migratoires sont responsables de 94 p.c. de la croissance totale ! On voit ainsi apparaître l'extension de Marseille en dehors de ses limites communales, phénomène récent mais probablement appelé à s'amplifier.

3 — L'agglomération s'étend aujourd'hui dans un petit bassin méditerranéen, à peine prolongé à l'est par la vallée de l'Huveaune, et communiquant avec le nord par un véritable col, vers Aix-en-Provence, Paris, et l'aéroport de Marignane (cf. carte 1 [1]). Un relief difficile, qui dépassait jusqu'à une époque récente les moyens de la technique, bloquait littéralement la ville, encore que les espaces disponibles pour la construction soient encore étendus mais il ne suffit pas de penser logements : c'est sans doute par la structure et l'évolution des fonctions économiques que se comprend le mieux l'organisation spatiale de Marseille.

Aujourd'hui, plus de la moitié des emplois sont rassemblés dans le centre de la ville (secteurs 1.1, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4 de la carte 1). Un quart environ des emplois sont situés dans les quartiers « portuaires », au nord (secteurs 3.1, 3.2, 4.1, 4.2). Le quart restant est largement dispersé, avec une dominante le long de la vallée de l'Huveaune, vers l'est (secteur 4.7 et communes d'Aubagne et la Penne-sur-Huveaune).

1. Les cartes et les graphiques se trouvent en appendice.

Tout est parti de l'hyper-centre actuel (secteur 1.1), qui concentrait l'activité portuaire, le commerce, l'administration, l'habitat, et même l'industrie avec les moulins à vent situés sur les buttes. Puis, quand le port se développe vers le nord, il entraîne dans sa direction les entrepôts et la plupart des usines, qui s'adaptent tant bien que mal à un relief véritablement montagneux. En arrière des usines, ou au milieu d'elles, les quartiers ouvriers, aux petites maisons basses, encadrent la route qui va, en direction du nord, vers Avignon, Lyon et Paris. En même temps, les services publics, et à leur suite les bureaux privés, orientaient leur développement en direction du sud, se séparant, malgré les efforts de l'urbanisme vers 1840, des zones portuaires et industrielles. Tout cela n'allait pas cependant sans hésitations : témoins, par exemple, une gare sud, destinée à un trafic marchandise inexistant, et, vers le nord, une cathédrale qui domine plus de bateaux que de paroissiens.

Ainsi, et depuis longtemps, le visage de Marseille se façonne autour du port, qui entraîne usines et entrepôts, et autour de sa fonction de direction, représentée par ses services administratifs, publics et privés. L'habitat s'oriente au nord ou au sud, selon l'activité des habitants : au sud, plus de cadres et de commerçants, au nord, plus d'ouvriers, vers l'est, une structure sociale intermédiaire où dominent employés et cadres moyens. Tout cela très tourné vers les quartiers centraux, qui cumulent la plus forte densité de population, d'emplois et de commerce.

4 — Le tableau 2 précise la localisation actuelle de la population et son évolution : seuls les secteurs 1 et 2 dépassent 100 habitants à l'hectare. À partir des secteurs 4, les densités sont à peine urbaines : elles montrent les possibilités de croissance de la ville dans ses limites d'aujourd'hui. Il apparaît ainsi, après élimination des zones au relief trop difficile, que l'agglomération actuelle pourrait facilement contenir plus de 2 millions d'habitants : encore faudra-t-il que les trames de circulation et les localisations d'emploi soient adaptées à cette nouvelle charge. Le problème de la ville est fondamentalement un problème d'organisation, bien plus qu'une question de disponibilité d'espaces.

Sur la carte 2 apparaît la zone préférentielle de la croissance récente. Alors que l'hyper-centre (secteur 1.1) diminuait de 42 habitants à l'hectare, la densification se faisait essentiellement dans une

Tableau 2

Caractéristiques démographiques de l'agglomération de Marseille

Secteurs de Marseille et communes de l'agglomération	Population 1968	Superficie (hectares)	Densité 1968 en habitants par hectare	Variation de la densité de population de 1954 à 1968 (en hab./hectare)	Indice de population 1968/1962
Secteur 1.1	118,562	386.1	307.1	−42.3	91.8
Secteurs 2.1	126,297	633.5	199.4	17.0	98.7
2.2	73,279	472.5	155.1	5.4	103.1
2.3	53,486	462.7	115.6	28.0	103.4
2.4	53,957	679.1	79.4	10.0	108.3
Secteurs 3.1	49,873	861.4	57.9	15.4	98.9
3.2	43,072	449.3	95.9	60.9	147.5
3.3	39,867	625.7	63.7	21.9	111.9
3.4	22,034	646.5	34.1	20.1	193.3
3.5	31,101	784.1	39.7	21.0	147.0
3.6	37,580	632.5	59.4	41.5	134.9
3.7	43,703	1,733.1	25.2	8.9	124.0
Secteurs 4.1	34,461	1,723.7	20.0	4.0	111.0
4.2	53,835	1,381.2	39.0	18.8	153.3
4.3	13,459	1,105.2	12.2	3.9	147.4
4.4	33,480	2,093.8	16.0	10.2	267.8
4.5	3,734	129.1	28.9	20.3	261.1
Plan-de-Cuques	5,183	852.0	6.1	0.5	104.7
Allauch	10,013	5,029.0	2.0	0.3	117.4
4.6	13,048	635.9	20.5	9.4	121.1
4.7	27,959	3,128.7	8.9	1.4	110.2
4.8	4,618	4,014.0	1.1	0.7	206.8
4.9	11,624	1,440.4	8.1	4.3	118.0
Les Pennes Mirabeau	10,146	3,366.0	3.0	0.9	133.2
Septèmes-les-Vallons	5,844	1,784.0	3.3	0.9	127.0
La Penne-sur-Huveaune	4,489	356.0	12.6	3.8	120.2
Aubagne	27,938	5,518.0	5.1	1.9	131.7
Auriol	3,000	4,464.0	0.7	0.1	109.4
Cabriés	2,109	3,655.0	0.6	0.2	130.7
Gémenos	2,807	3,275.0	0.9	0.2	108.1
Roquevaire	3,854	2,383.0	1.6	0.3	113.1
Total agglomération	964,412	54,700.5	17.6	4.4	114.9
dont :					
ville de Marseille	889,029	24,018.5	37.0	9.3	114.3

couronne péri-urbaine : les secteurs 2.3, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, et 4.5, dont l'occupation augmentait de plus de 20 habitants par hectare (le maximum étant observé pour le secteur 3.2 qui recevait 60 habitants par hectare). Les quartiers plus lointains progressent au contraire plus lentement, ce qui est sans doute une conséquence du système de voies de communication, encore mal adapté à des migrations quotidiennes de grande ampleur. À cet égard, les autoroutes de dégagement du nord et de l'est n'ont encore eu qu'un faible effet de structuration. Cependant, les cartes 3 et 4 montrent les différences importantes de la localisation des croissances pour les périodes 1954-1962 et 1962-1968. De 1954 à 1962, les accroissements relatifs les plus importants restent relativement proches du centre de la ville, et intéressent surtout les secteurs 3. De 1962 à 1968 (carte 3), les augmentations relatives les plus marquées s'éloignent vers les secteurs 4, et même vers les communes limitrophes : Aubagne, Allauch, Septèmes, les Pennes-Mirabeau, et Cabriès : effet de saturation, sans doute, mais aussi influence récente des autoroutes, qui devrait être encore plus marquée dans un proche avenir.

5 — Mais le problème se pose de la croissance future de la ville, de son rythme et de son ampleur. Pour l'aborder, il faut essayer de réfléchir aux fonctions de Marseille, et à leurs chances de développement.

Marseille est d'abord un port : cela est évident historiquement, mais cela reste vrai aujourd'hui, et les industries locales ne s'expliquent généralement que par la fonction portuaire génératrice des industries d'importation (industries chimiques, industries alimentaires) et des industries maritimes (construction et réparation navales). Du vieux-port, dont la vie a duré plus de 2,000 ans, les quais se sont étendus vers le nord, pendant une centaine d'années, puis ont franchi les collines pour quitter l'agglomération, occuper la sortie de l'Étang de Berre. Aujourd'hui, les travaux du Golfe de Fos, à 60 km à l'ouest de Marseille, conduisent à la création d'une zone industrialo-portuaire qui disposera de plus de 6,000 h. de terrains et pourra recevoir des pétroliers et des minéraliers de 300,000 tonnes.

Ainsi, son extension même pousse Marseille hors de ses frontières, tout au moins en ce qui concerne ses fonctions portuaires.

Le tableau 3 présente l'évolution du port de Marseille, mesurée par un indice dans lequel chaque marchandise a été pondérée par

l'importance des revenus locaux directs qu'elle entraîne (frais de chargement, de déchargement ou de transit, taxes diverses). Ainsi, cet indice mesure approximativement l'évolution de la valeur ajoutée du trafic, malgré les changements de sa structure. Cet indice n'a augmenté que de 51 p.c. entre 1954 et 1968, ce qui correspond à un taux annuel de 3 p.c. par an, relativement faible si on le compare à l'évolution de l'activité industrielle régionale. En tenant compte des effets de productivité, on comprend que l'emploi dans les transports ait baissé de 8 p.c. entre 1954 et 1968, malgré le

Tableau 3

Indices pondérés du port de Marseille

(Pondérations proportionnelles aux revenus locaux provoqués par les mouvements)

Années	Indice général	Entrées		Sorties	Passagers	Indice général sauf hydrocarbures à l'entrée
		Hydrocarbures bruts	Autres			
1954	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
1955	100.8	104.4	107.1	94.8	117.2	100.6
1956	114.1	114.0	126.8	104.7	106.0	114.2
1957	106.8	115.3	116.7	98.6	112.2	106.4
1958	116.0	122.5	122.8	110.6	104.2	115.7
1959	121.0	122.2	122.4	120.2	106.0	121.0
1960	129.3	129.8	133.3	126.0	114.4	129.2
1961	126.9	147.1	130.4	120.3	110.4	125.9
1962	127.1	164.1	145.8	104.6	133.7	125.2
1963	135.7	253.4	151.3	107.4	115.4	129.8
1964	140.9	369.9	147.1	104.7	103.2	129.3
1965	147.4	453.5	142.5	108.1	81.2	131.7
1966	156.8	523.1	149.1	114.1	80.2	138.8
1967	155.4	509.3	146.8	114.8	75.3	137.9
1968 (estimation)	151.5	475.8	140.5	117.1	67.4	135.4
Taux annuel de variation 1954-1968	+3.0 p.c.	+12.0 p.c.	+2.5 p.c.	+1.1 p.c.	−2.8 p.c.	+2.2 p.c.

développement des transports routiers. Le tableau 3 montre également qu'une grande partie de l'accroissement est due aux importations d'hydrocarbures bruts, alors que le trafic de l'ensemble des autres marchandises ne progressait que de 35 p.c. Les sorties du port ne connaissaient qu'une croissance de 17 p.c. pendant la même période, et le trafic des passagers diminuait de 33 p.c., du fait de la concurrence de l'avion et de la rupture des liens politiques avec l'Algérie (cf. également graphiques 2 et 3).

6 — L'évolution des fonctions économiques de Marseille apparaît nettement au tableau 4 : on y voit d'abord que l'emploi n'a augmenté que de 19 p.c. entre 1954 et 1968, alors que la population totale s'élevait de 34 p.c. D'où une baisse du taux d'activité,

Tableau 4

Agglomération de Marseille, évolution de l'emploi

Activités économiques	Nombres absolus			Indices (1954 = 100)	
	1954	1962	1968	1962	1968
Pêche, agriculture et industries extractives	8,308	6,463	5,924	77.8	71.3
Bâtiment et travaux publics	22,073	32,767	35,961	148.4	162.9
Industries des métaux et électriques	23,623	28,375	28,275	120.1	119.7
Industries chimiques	5,158	6,304	5,655	122.2	109.6
Industries alimentaires	19,664	18,569	16,903	94.4	86.0
Habillement	8,293	6,901	6,442	83.2	77.7
Autres industries	20,127	19,414	18,975	96.5	94.3
Total industries de transformation	76,865	79,563	76,252	103.5	99.2
Transports	40,489	38,409	37,100	94.9	91.6
Commerces	40,378	46,538	57,256	115.3	141.8
Hôtellerie et débits de boissons	8,223	8,209	8,058	99.8	98.0
Services domestiques	11,608	9,585	7,727	82.6	66.6
Autres services privés	37,330	43,126	54,273	115.5	145.4
Services publics	31,853	41,411	48,991	130.0	153.8
Défense nationale	8,732	7,442	8,058	85.2	92.3
Total commerces et services (sauf armée)	129,392	148,869	176,305	115.0	136.3
TOTAL GÉNÉRAL	285,859	313,513	339,600	109.7	118.8

qui traduit d'abord une modification de la structure d'âge (plus de jeunes et plus de vieux), un allongement de la scolarité, mais aussi des difficultés réelles pour trouver du travail, un chômage important, un des plus importants de France : dans l'ensemble, une certaine divergence entre les tendances sociologiques qui attirent la population dans cette zone, et les tendances économiques insuffisamment orientées vers l'expansion. Les grandes industries marseillaises sont des industries basées sur les matières premières importées, et le développement du port vers le nord-ouest les éloigne peu à peu de la ville. De plus, ces industries relèvent généralement d'entreprises nationales, qui n'ont implanté ici que leurs processus de fabrication, en conservant dans la grande région parisienne leur structure de direction, d'organisation ou de recherche.

Les industries de consommation restent rares et faibles, car Marseille est éloigné des grandes masses démographiques du nord de la France et de l'Europe, et l'accroissement des coûts de transport constitue pour elle un handicap définitif. Pour toutes ces raisons, l'emploi dans les industries de transformation, après une légère hausse entre 1954 et 1962 (+ 3.5 p.c.) s'est orienté vers la baisse entre 1962 et 1968, et probablement de façon irrémédiable.

L'accroissement observé dans le bâtiment et les travaux publics correspond à l'expansion démographique, et au retard pris dans l'équipement urbain : il ne pourra continuer que si les autres secteurs assurent la base du développement.

Restent les commerces et les services : l'emploi s'y est régulièrement accru entre 1954 et 1968, et plus rapidement que la population. Ce phénomène s'explique par des considérations de deux sortes. D'abord, une grande partie des emplois de ces secteurs sont directement « induits » par la population, avec des taux d'induction qui augmentent dans le temps, parce que la consommation des ménages augmente plus vite que la productivité de ces secteurs : autrement dit, un emploi de base constant en volume peut supporter une masse de population urbaine de plus en plus grande.

Ensuite, la croissance économique des régions qui entourent Marseille a entraîné dans cette ville un développement des fonctions « tertiaires » : Marseille devient peu à peu une métropole régionale qui doit répondre aux besoins d'habitants et d'industries extérieurs à la ville. Il s'agit là d'un fait relativement nouveau pour cette cité,

et d'une très grande importance. Il explique sans doute la croissance élevée des services publics, qui ne serait pas justifiée par la seule expansion de l'agglomération.

7 — Liées à une activité de subsistance, les grandes migrations humaines ont d'abord suivi les troupeaux sauvages et les ressources naturelles. L'agriculture et l'élevage ont fixé l'homme dans les plaines et près des pâturages, en même temps que la recherche de la sécurité le ramenait périodiquement vers les reliefs qui le protégeaient. L'industrie a entraîné les populations autour des ressources d'énergie et de matières premières. Pourtant, la ville demeure un facteur permanent de la civilisation, car elle a toujours constitué le pôle de la vie sociale, politique et culturelle, elle répond à un besoin fondamental de l'homme : celui de l'organisation, c'est-à-dire de la transformation des masses démographiques en organisme complexe et vivant. La ville est à base de la vie de « relations » : commerce, hiérarchie, échanges de toutes natures, et plus particulièrement échanges d'informations.

Voici que maintenant, avec l'élévation du niveau de vie, avec la modification des techniques, la production des biens matériels occupe un nombre de personnes de plus en plus réduit (au moins en valeur relative), alors que la production de biens « intellectuels » (éducation, culture, recherche, information, organisation) s'accroit à un rythme élevé. Ainsi, les contraintes passées de localisation de l'habitat s'estompent peu à peu, pour laisser la place à un ensemble de nouvelles conditions dont on peut commencer à entrevoir vaguement la nature et la puissance. Dans quelle mesure la ville répond-elle à ces nouveaux besoins ? Il est difficile de répondre à cette question, car les techniques de relations évoluent rapidement, et elles conditionnent finalement les types de répartition de l'habitat que l'on peut imaginer. On doit aussi tenir compte de la place future qu'occuperont certains facteurs aujourd'hui presque négligés : le silence et l'esthétique, par exemple.

Sans doute est-il dangereux de rêver à l'habitat des hommes après l'an 2000, alors que l'habitat actuel est si loin de répondre correctement aux besoins élémentaires immédiats. Pourtant, il est peut-être encore plus dangereux de se laisser dominer par des contraintes qui sont déjà dépassées et dont la force n'est qu'inertie.

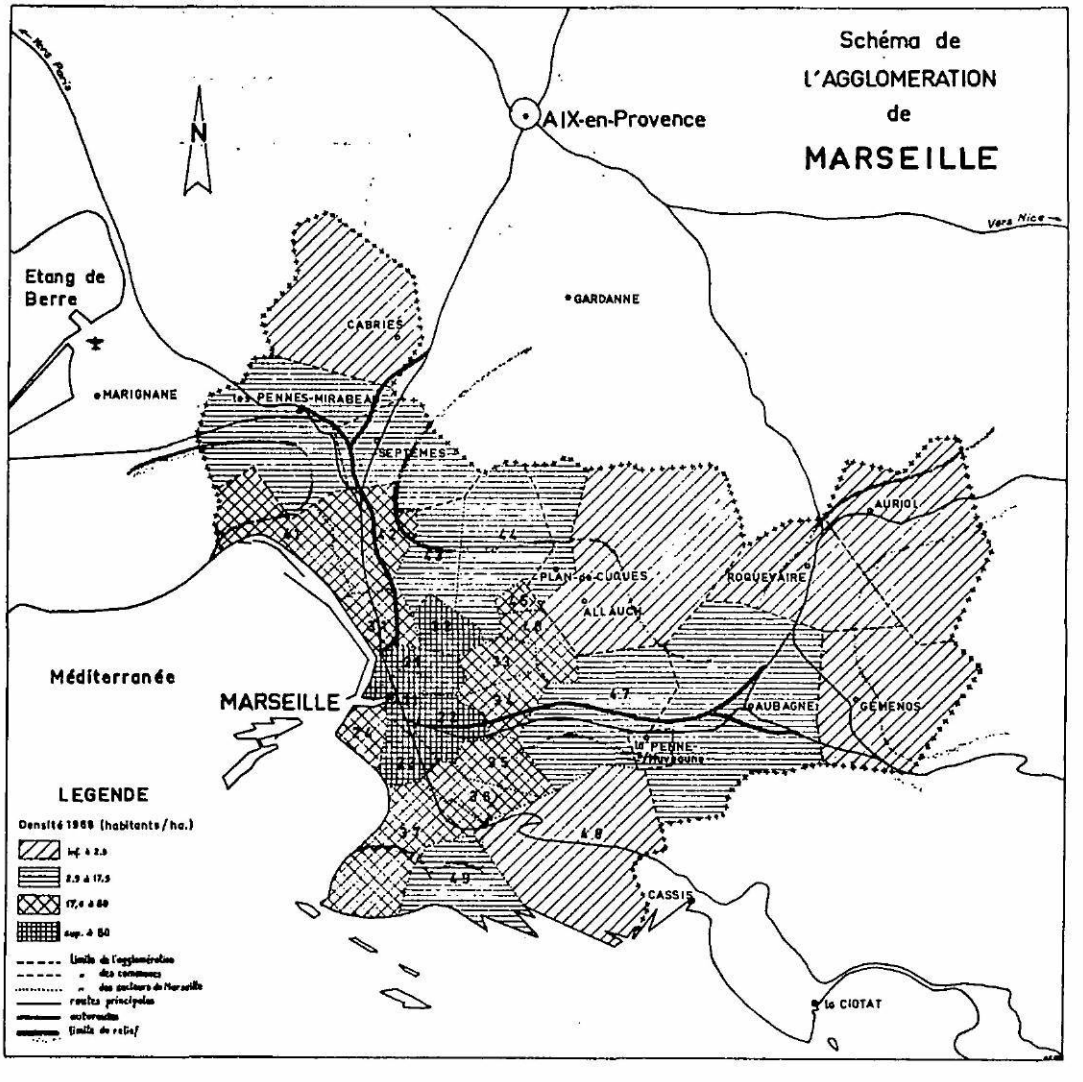
8 — Demain, l'expansion de Marseille dépendra avant tout de ses capacités à développer son rôle de métropole régionale. La tendance sociologique, cela a déjà été dit, est favorable à la croissance d'une grande ville méditerranéenne, pour laquelle se cumulent naturellement les effets de l'attraction urbaine et de l'attraction climatique. Encore faudra-t-il que la structure et l'équipement de la cité puissent répondre à l'exigence de ses nouvelles fonctions. Un accès facile, des relations rapides, une organisation culturelle et technique de niveau élevé, une administration puissante (et donc relativement indépendante de la capitale nationale) sont les conditions indispensables et absolues de la progression de l'agglomération marseillaise.

Il faudra aussi que l'ensemble de la région méditerranéenne, dont Marseille ne peut être qu'un des pôles, et sans doute le plus important, connaisse une expansion organisée, qui sauvegarde les valeurs intellectuelles et esthétiques. Pour vivre l'homme a besoin de beaucoup plus que de biens matériels. Les bords de la Méditerranée peuvent lui apporter une beauté et un équilibre qui devraient, dans l'avenir, constituer les plus grandes richesses. L'évolution future de Marseille dépend finalement de la façon dont cette ville répondra à cette profonde vocation, en acceptant le prix des importantes modifications qu'elle exige, en réalisant les structures nécessaires au développement des cinq secteurs de la nouvelle civilisation : l'éducation, la culture, la recherche, l'information et l'organisation.

Paul CARRÈRE,
directeur de l'I.N.S.E.E. (Marseille).

APPENDICE

Carte nº 1



Carte nº 2

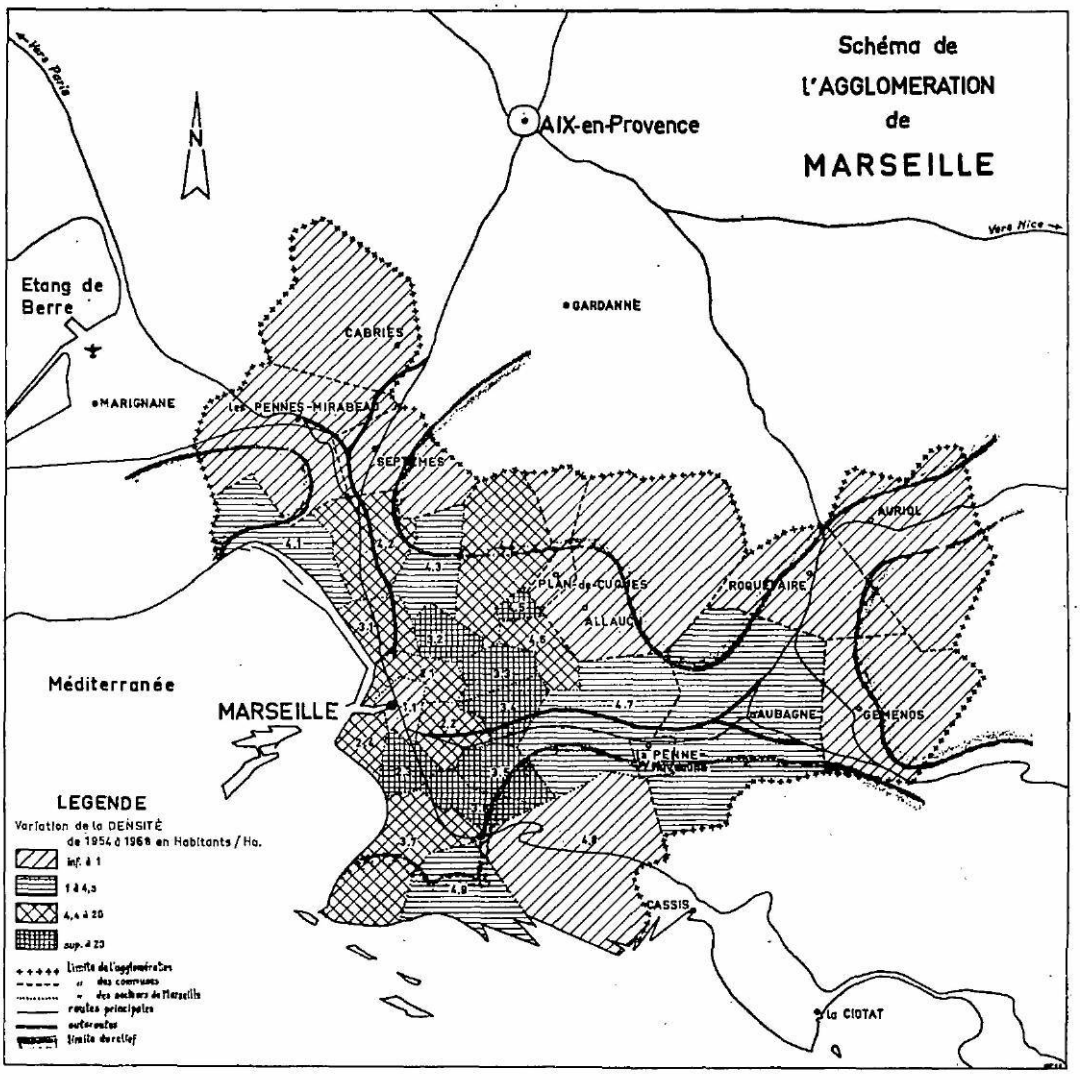


Schéma de
l'AGGLOMERATION
de
MARSEILLE
Vers Paris
Vers Nice
N
AIX-en-Provence
GARDANNE
Etang de Berre
CABRIES
MARIGNANE
Les PENNES-MIRABEAU
SEPTEMES
AURIOL
PLAN de CUQUES
ROQUEFAIRE
ALLAUCH
Méditerranée
MARSEILLE
AUBAGNE
GEMENOS
La PENNE
CASSIS
La CIOTAT
LEGENDE
Variation de la DENSITÉ
de 1954 à 1968 en Habitants / Ha.
inf. à 1
1 à 4,3
4,4 à 20
sup. à 20
Limite de l'agglomération
" des communes
" des secteurs de Marseille
routes principales
autoroutes
limite du relief

Carte nº 3

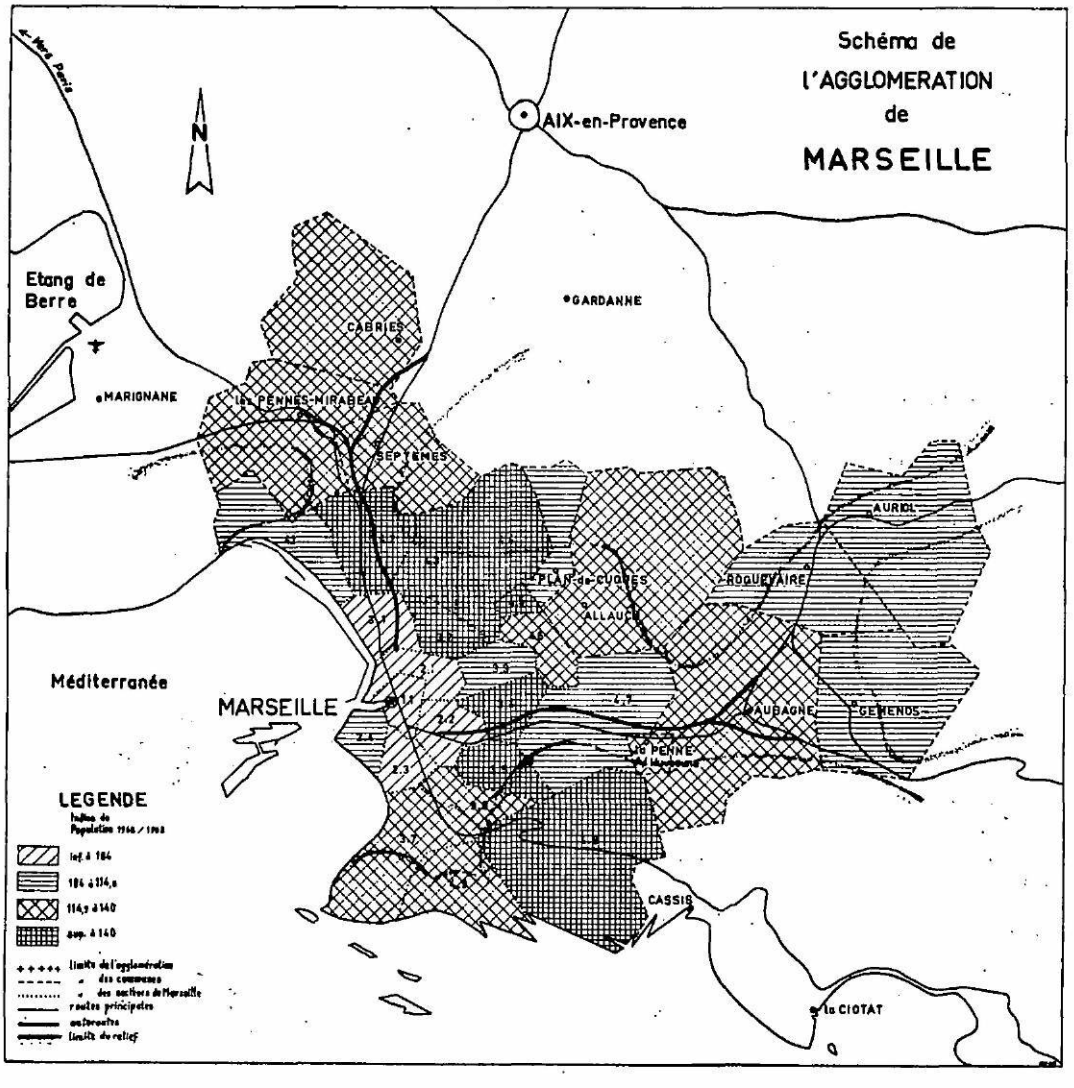


Schéma de
l'AGGLOMERATION
de
MARSEILLE
AIX-en-Provence
N
Etang de
Berre
GARDANNE
CABRIES
MARIGNANE
les PENNES-MIRABEAU
SEPTEMES
AURIOL
PLAN-de-CUQUES
ROQUEVAIRE
ALLAUCH
Méditerranée
MARSEILLE
AUBAGNE
GEMENOS
la PENNE
CASSIS
la CIOTAT
LEGENDE

Carte n° 4

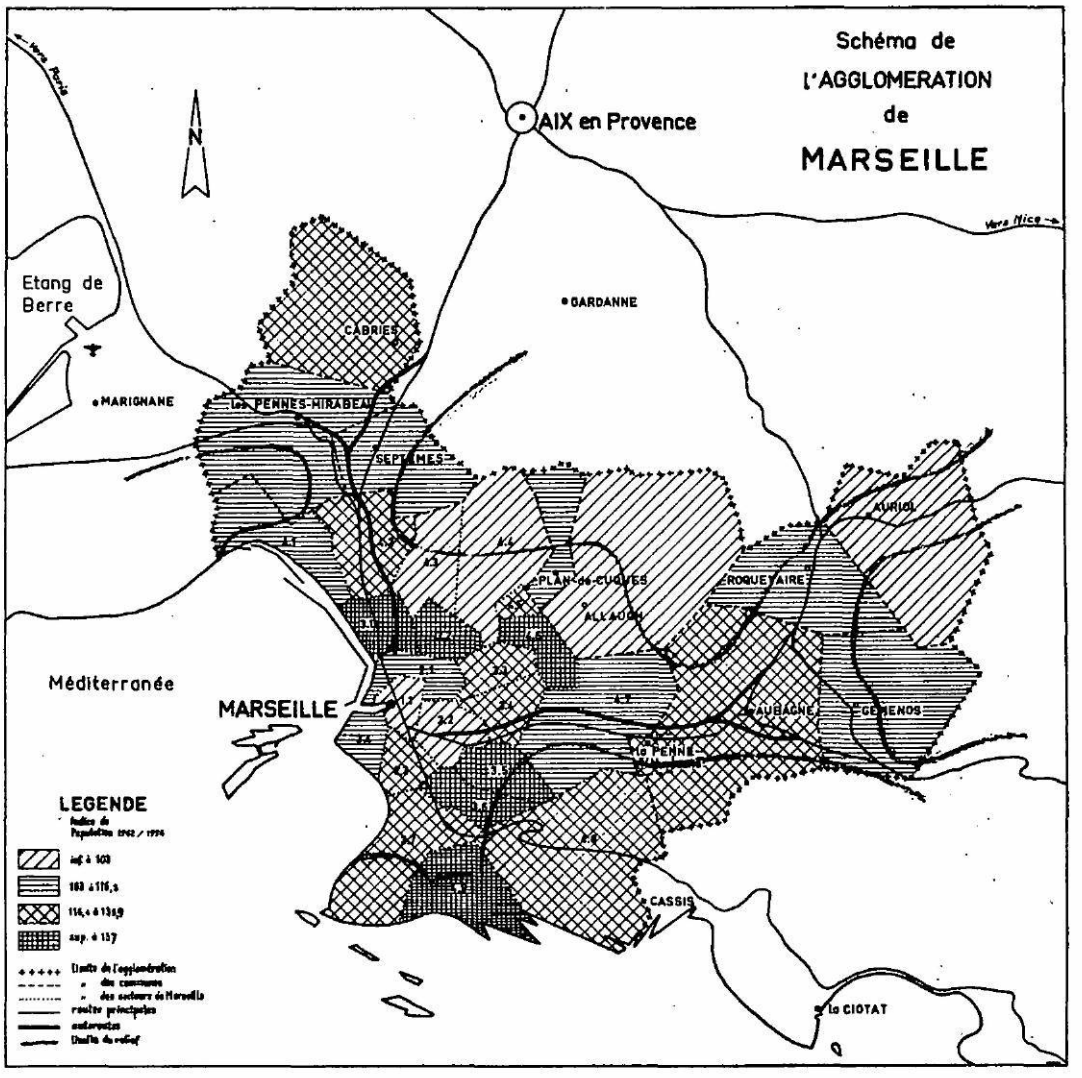
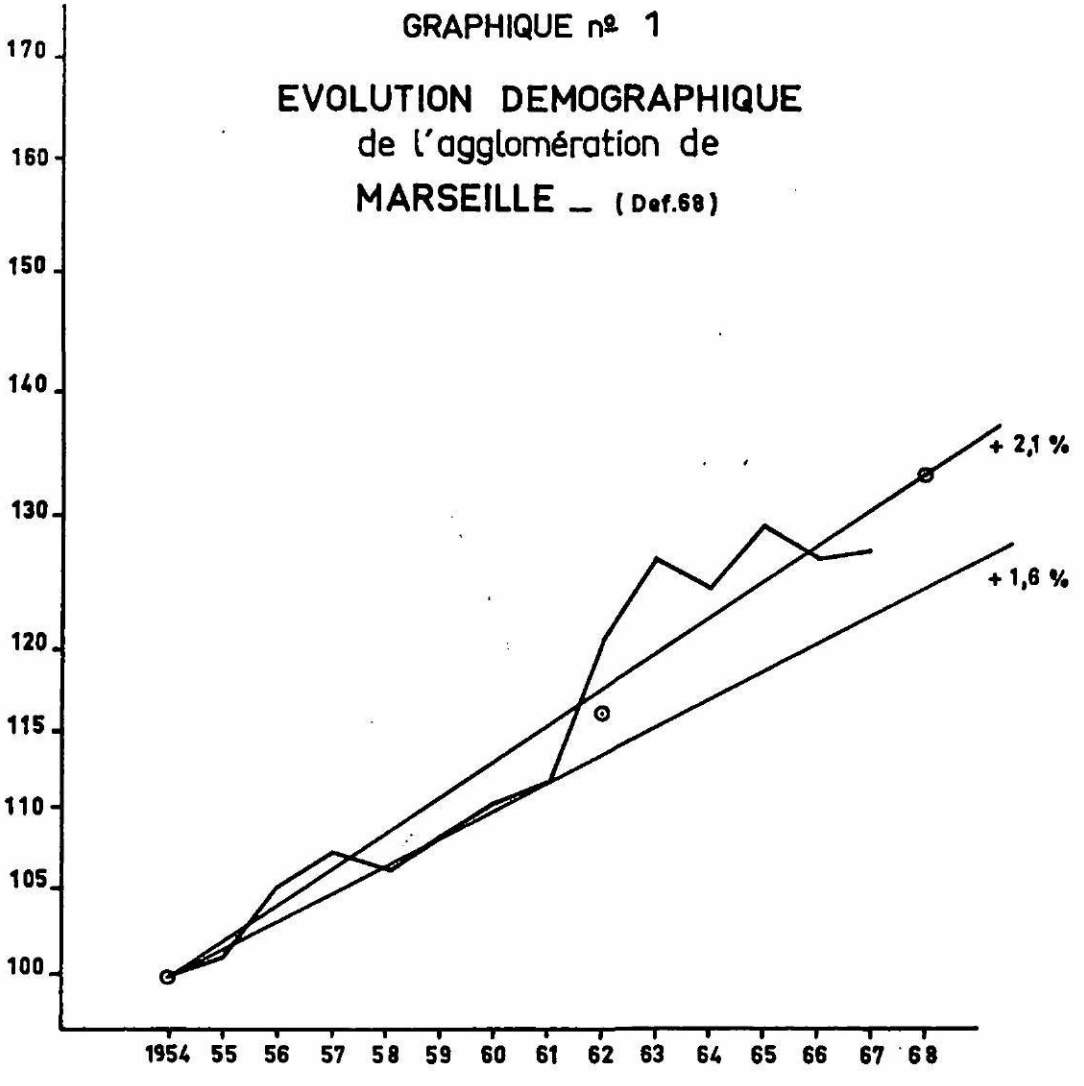


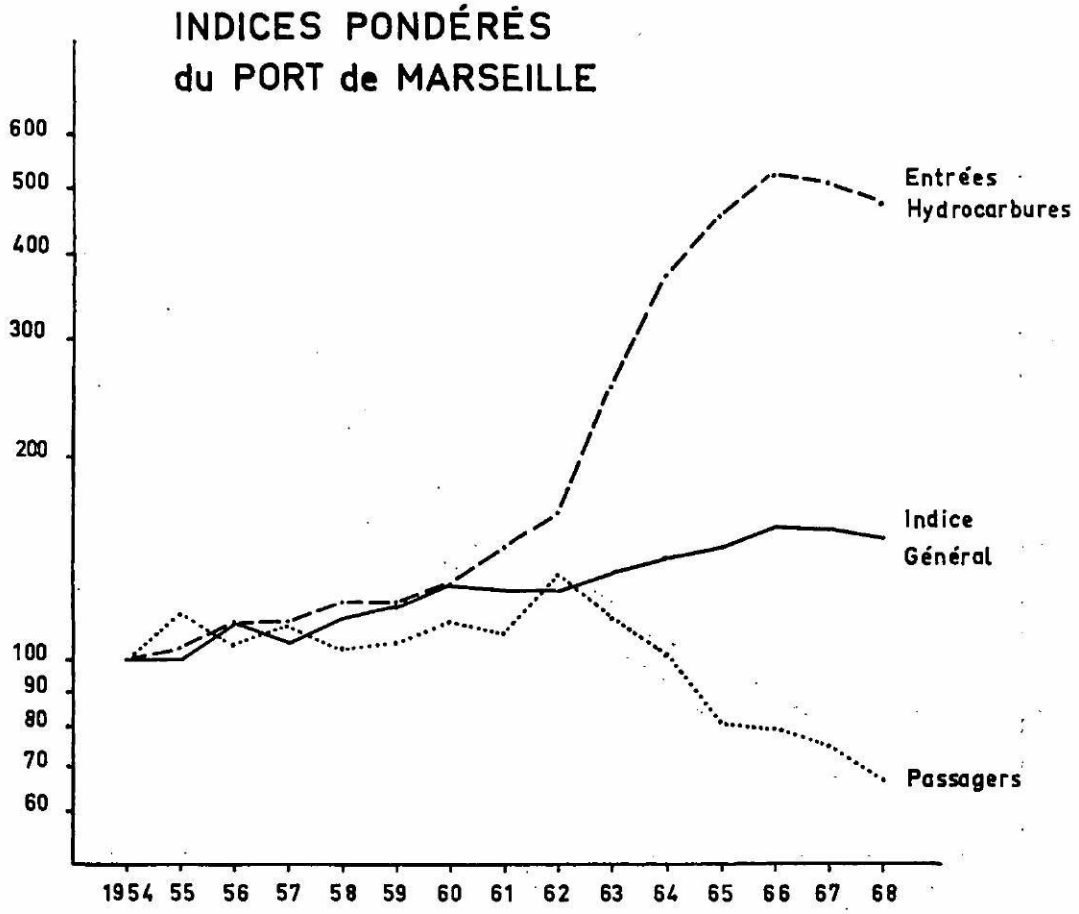
Schéma de
L'AGGLOMERATION
de
MARSEILLE
AIX en Provence
Vers Paris
Vers Nice
N
Etang de
Berre
GARDANNE
CABRIES
MARIGNANE
Les PENNES-MIRABEAU
SEPTEMES
AURIOL
PLAN-de-CUQUES
ROQUEFAIRE
ALLAUCH
Méditerranée
MARSEILLE
AUBAGNE
GEMENOS
La PENNE
CASSIS
la CIOTAT
LEGENDE

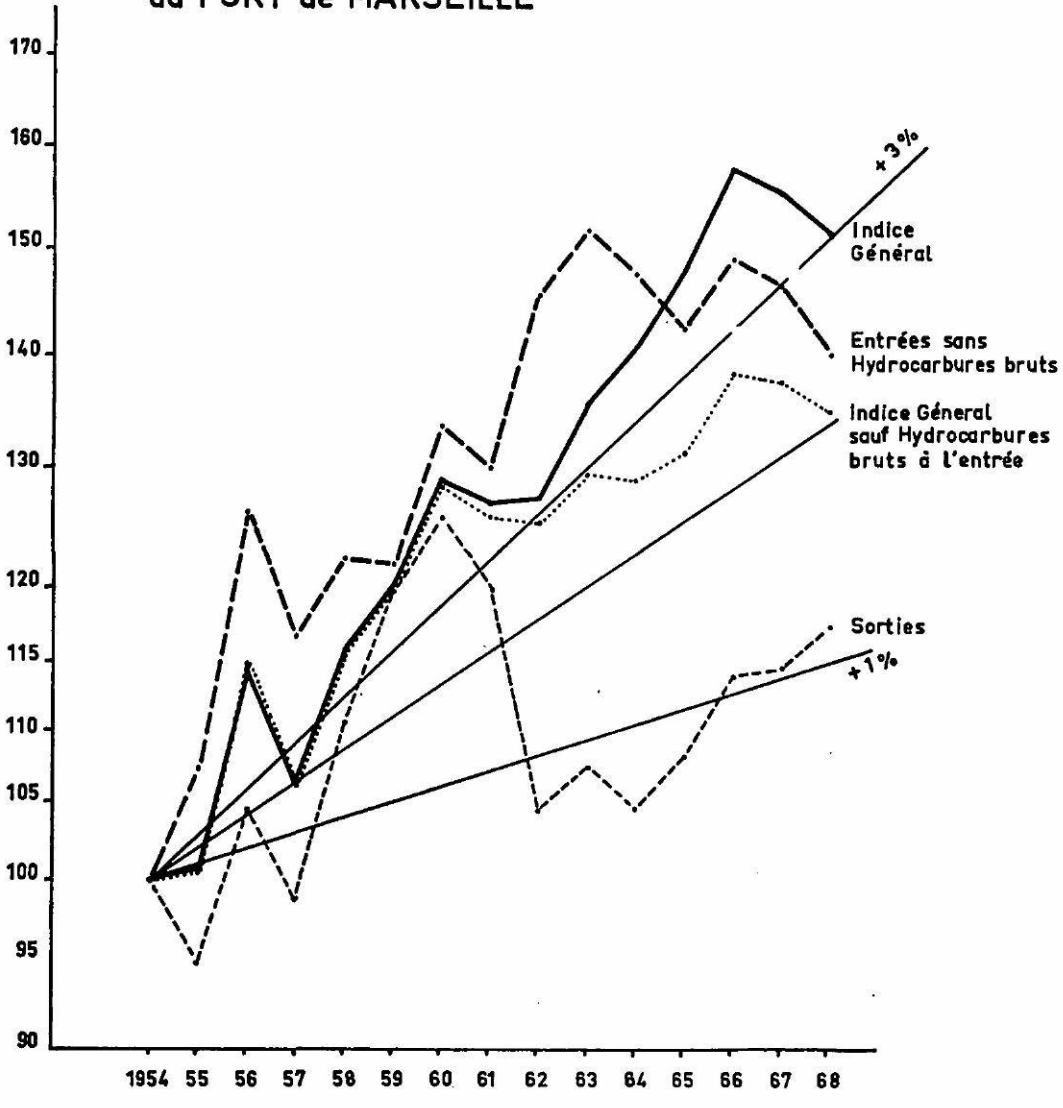


—— Indice moyen _ Naissances et Décès _ Base 100 en 1954.

⊙ Indice Population _ Base 100 en 1954.

GRAPHIQUE nº 2



GRAPHIQUE nº 3

INDICES PONDÉRÉS
du PORT de MARSEILLE