

SITUATION.

Le centre se trouve sur la commune de Milton, située à 15 kilomètres au sud d'Oxford, à 75 kilomètres à l'ouest de Londres, et, respectivement 75 et 100 kilomètres des ports transmanche de Southampton et Portsmouth. Il est directement relié à la voie rapide A 34 qui assure la liaison entre les deux ports précédents, Oxford et les grandes métropoles du nord de l'Angleterre, Birmingham, Manchester... L' A 34 permet d'autre part de relier les autoroutes transversales M 4 et M 40 qui, respectivement, lient le port de Bristol et Oxford à Londres.

Le raccordement au réseau ferroviaire est assuré directement sur la ligne Londres-Bristol qui croise la ligne sud-nord Southampton-Reading-Oxford-Birmingham à 5 kilomètres à l'est du centre (gare de Didcot).

INFRASTRUCTURES ET SUPERSTRUCTURES.

Aménagé sur une ancienne base militaire, le centre de Milton compte:

.100 hectares de terrains, dont 20% environ encore disponibles pour des constructions futures;

.230.000 mètres carrés de bâtiments (entrepôts et 10% de bureaux environ) dont:

-165.000 mètres carrés d'anciens locaux réaménagés aux conditions d'exploitation civile:

.65.000 mètres carrés de nouveaux locaux.

L'ensemble des locaux et aires de stockage extérieures sont proposés, à ce jour, exclusivement à la location.

L'embranchement ferroviaire ne dessert directement qu'un seul bâtiment de 15.000 mètres carrés. D'autres voies, donnant sur un terre-plein, permettent toutefois les transbordements directs des wagons vers les camions et vice-versa.

HISTORIQUE ET DEVELOPPEMENT/ GESTIONNAIRES ET FINANCEMENT DU CENTRE.

Cette ancienne base militaire, à l'abandon, fut acquise en 1971 par la société privée anglaise English Property Corporation et un homme d'affaires, à l'initiative de ce dernier. En 1972, la totalité du capital appartient à la seule English Property Corporation.

Les financements de l'acquisition et des investissements ultérieurs ne sont pas connus. Seuls des capitaux d'origine privés semblent avoir été impliqués.

De 1971 à 1980, des travaux de réaménagement ont été effectués sur 80% des anciens bâtiments, et 45.000 mètres carrés de locaux neufs ont été construits.

Le Centre est dénommé "Milton Trading Estate"; sa gestion immobilière est confiée à la société "Lansdown Industrial Estate Ltd", filiale d'English Property Corporation, créée à cet effet.

Vers les années 1976, une entreprise de transport britannique qui réalise de l'entreposage pour compte d'autrui pour des clients nationaux et étrangers passe un accord avec le gestionnaire du Centre:

- .des locaux anciens sont mis à la disposition du Transporteur à des conditions particulières;
- .le transport, l'entreposage pour compte d'autrui, la prospection de la clientèle reste sous la maîtrise du transporteur.

Cette association de moyens est dénommée "Milton Freight Terminal", et permet aux deux intervenants respectifs, le transporteur et le gestionnaire du Centre, de faire valoir une gamme de prestations beaucoup plus large.

Le dynamisme du transporteur apporte plusieurs trafics dont un en 1978 d'importation de voitures en provenance du continent. Ce dernier succès commercial amène la perte du montage. En effet, ce trafic était traité auparavant par les dockers de Southampton. Mécontents, ces derniers ont fait en sorte de paralyser Milton Freight Terminal durant presque un an, jusqu'en 1979, en agissant à partir des ports.

Dans l'intervalle la location des locaux ne souffre pas des déboires du "Terminal de Fret".

Vers 1979/1980, une part majoritaire du capital de Lansdown Trading Estate est revendue à une société canadienne, dont l'objectif premier est de s'introduire sur un autre marché en Grande-Bretagne.

Les accords particuliers passés avec l'entreprise de transport du "Terminal de Fret" sont dénoncés. Les nouveaux gestionnaires décident de reprendre Milton Freight Terminal sous leur responsabilité et créent à cet effet "Milton International Facilities Ltd". La stratégie retenue et l'expansion par une reprise en main des prestations d'entreposage pour compte d'autrui:

- .un spécialiste du transport est recruté;
- .20.000 mètres carrés d'entrepôts neufs sont construits pour y accueillir la nouvelle structure, dont un de 15.000 mètres carrés directement embranchés Fer.

En ce qui concerne le transport de distribution, la nouvelle société ne possède que deux véhicules en propre et a recours, en fonction des besoins, à l'affrètement de transporteurs roulant ou non aux couleurs de Milton Freight Terminal.

Les prestations s'étendent à l'entreposage sous-douane (ICD ou Inland Clearance Depot) et, vers 1983, l'entrepôt est agréé pour l'importation des vins, spiritueux et bières.

Jusqu'à cette date, la croissance apparaît comme soutenue, que ce soit au niveau purement immobilier (Milton Industrial Estate Ltd) ou du Terminal de Fret (Milton International Facilities Ltd).

En 1983/1984, les deux filiales d'English Property Corporation et des intérêts canadiens sont revendus en totalité à la société privée "Metropolitan English Property Corporation".

La politique d'expansion du Terminal de Fret est alors arrêtée. Les nouveaux actionnaires semblent vouloir se désengager progressivement des activités d'entreposage pour compte d'autrui pour laisser ce rôle à d'éventuelles entreprises clientes.

Les locaux neufs du Terminal de Fret pourraient ainsi être redonnés en location, la filiale Milton International Facilities réintégrant alors progressivement d'anciens locaux.

Les causes de ce changement d'orientation ne sont pas connues exactement. Une meilleure rentabilité financière de la seule prestation immobilière par rapport aux activités d'entreposage pour compte d'autrui et leur aspect transport-distribution pourrait cependant être l'une des causes.

D'autre part, compte-tenu du caractère récent du rachat des nouveaux actionnaires, ces derniers sont probablement encore très prudents lorsqu'il s'agit d'investir dans de nouveaux bâtiments. Une certaine désaffection de la clientèle locative vis-à-vis des anciens locaux, associée à une demande, même légère, orientée sur des bâtiments modernes, pourrait constituer une autre de ces causes.

PRESTATIONS OFFERTES PAR LE GESTIONNAIRE DU CENTRE.Milton Industrial Estate:

Cette filiale gère les aspects purement immobiliers du Centre et a pour rôle de prospecter et louer les bâtiments et aires de stockage extérieures.

Elle assure en outre différents services communs à l'ensemble du Centre, et en particulier:

- .service propre de surveillance jour et nuit, contrôle à l'entrée, patrouille, prévention contre l'incendie;
- .service de maintenance et bureau d'études techniques pour les aménagements à la demande.

L'enlèvement des déchets et la couverture incendie (intervention éventuelle des pompiers) sont assurés par les services publics du district.

Milton International Facilities:

Comme nous l'avons vu précédemment, cette deuxième filiale a un rôle étroitement lié au traitement des marchandises:

- .entreposage pour compte d'autrui, en libre ou sous-douane, que ce soit à l'import ou à l'export, avec un agrément spécifique pour l'entreposage de vins, spiritueux et bières;
- .transport de distribution: deux véhicules en propre et l'affrètement offrent une flotte de 30 véhicules de 3 tonnes, 30 camions de 10 tonnes et 60 de 20 tonnes; la distribution couvre l'ensemble de la Grande-Bretagne (la moitié Sud en 48 heures, le reste du territoire britannique en 96 heures).

La société assure également des prestations d'emballage, y compris les emballages aux normes maritimes.

Les résultats de ces deux filiales ne sont pas communiqués.

ACTIVITES TRANSPORT DISTRIBUTION ET CONNEXES.

129 entreprises sont implantées dans le Centre de Milton Trading Estate (1984). Elles appartiennent à 4 secteurs d'activité:

1. Le secteur transport:

15 entreprises (12%) occupent 16.000 mètres carrés (7% des surfaces): 10 d'entre elles sont constituées par des entreprises travaillant en régime national sur la Grande-Bretagne, la plupart du temps en distribution après entreposages pour compte d'autrui; 5 autres sont transitaires/commissionnaires en douane et n'occupent que des bureaux.

2. Le secteur distribution:

Il regroupe 107 entreprises (83%) pour 210.000 mètres carrés (91% des surfaces); on y distingue trois catégories:

- .12 dépôts-vente en distribution "terminale" pour 20.000 mètres carrés environ.
- .12 entrepôts de distributeurs-grossistes en produits d'alimentation pour une surface identique de 20.000 mètres carrés.
- .83 entrepôts d'entreprises industrielles et de grossistes, distributeurs/importateurs exclusifs ou non, pour une surface de 170.000 mètres carrés.

3. Le secteur productif:

3 entreprises (2%) implantées sur environ 4.000 mètres carrés (2% des surfaces); il s'agit d'activités légères, les grosses unités de production n'étant pas (en principe) autorisées dans le Centre.

4. Le secteur des services connexes: 4 établissements (3%) utilisant peu de surfaces:

- .un bureau de douane intérieur;
- .une banque;
- .un restaurant, cafeteria-bar, avec possibilité d'organiser des réunions avec déjeuner;
- .une boutique (tabac, journaux...).

Globalement, le secteur Distribution ressort comme l'utilisateur majoritaire du Centre (83% des entreprises pour 91% des surfaces louées). D'autre part, les 10 entreprises de transport qui occupent des entrepôts travaillent également en majorité en transport de distribution, couvrant l'ensemble du territoire britannique, après entreposage pour compte d'autrui.

TRAFICS ET REPARTITION MODALE.

Le trafic routier, en nombre de véhicules, ressortait en 1984 aux moyennes annuelles suivantes (véhicules comptés une seule fois):

.Poids lourds: 170.000, soit 680 Poids lourds/jour.

.Véhicules légers: 320.000, soit 1.280 véhicules légers/jour.

Le tonnage n'est en revanche pas connu. Sur une base de 10 tonnes en moyenne par poids lourd (compté une seule fois), le transit routier atteindrait environ 1,7 MT/an. Ce chiffre est à considérer avec beaucoup de prudence.

Le trafic ferroviaire, pour la même année, a atteint 2.400 wagons, exclusivement à l'arrivée, soit un tonnage de 30.000 à 50.000 tonnes, et au maximum 3% du tonnage ayant transité dans le Centre.

Il est à noter que la grande majorité des wagons étaient destinés au "Terminal de Fret" pour lequel 60% des réceptions de marchandises furent réalisées par le mode ferroviaire en 1984.

En ce qui concerne le transport combiné, de nombreux conteneurs I.S.O. transitent à Milton. Le mode de transport utilisé est exclusivement routier.

L'ensemble des trafics n'est pas cerné précisément. Une grande part d'entre eux semble toutefois être constituée de produits importés pour redistribution sur l'ensemble du territoire britannique.

La nature des produits traités n'est pas connue. On notera toutefois du stockage de voitures (nécessité de vastes surfaces extérieures) ou de liquides, produits qui ne supportent pas des charges foncières élevées. La situation rurale du Centre lui confère probablement un attrait particulier pour des produits à faible valeur ajoutée et/ou nécessitant des surfaces de stockage importantes.

Notons également l'utilisation par British American Tobacco d'un entrepôt privé sous douane (environ 5.000 mètres carrés).

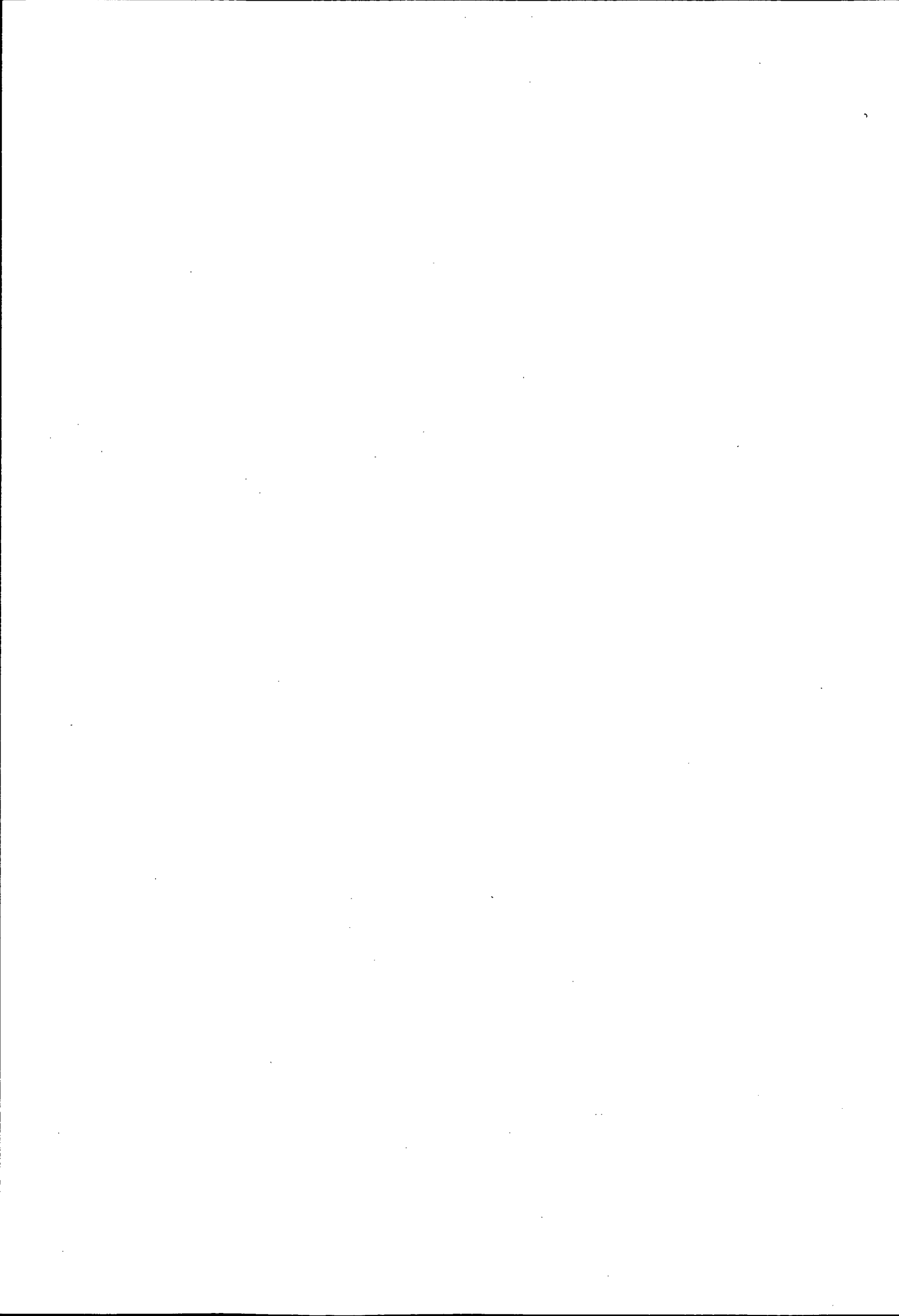
IMPACT SPECIFIQUE AU CENTRE DE MILTON.

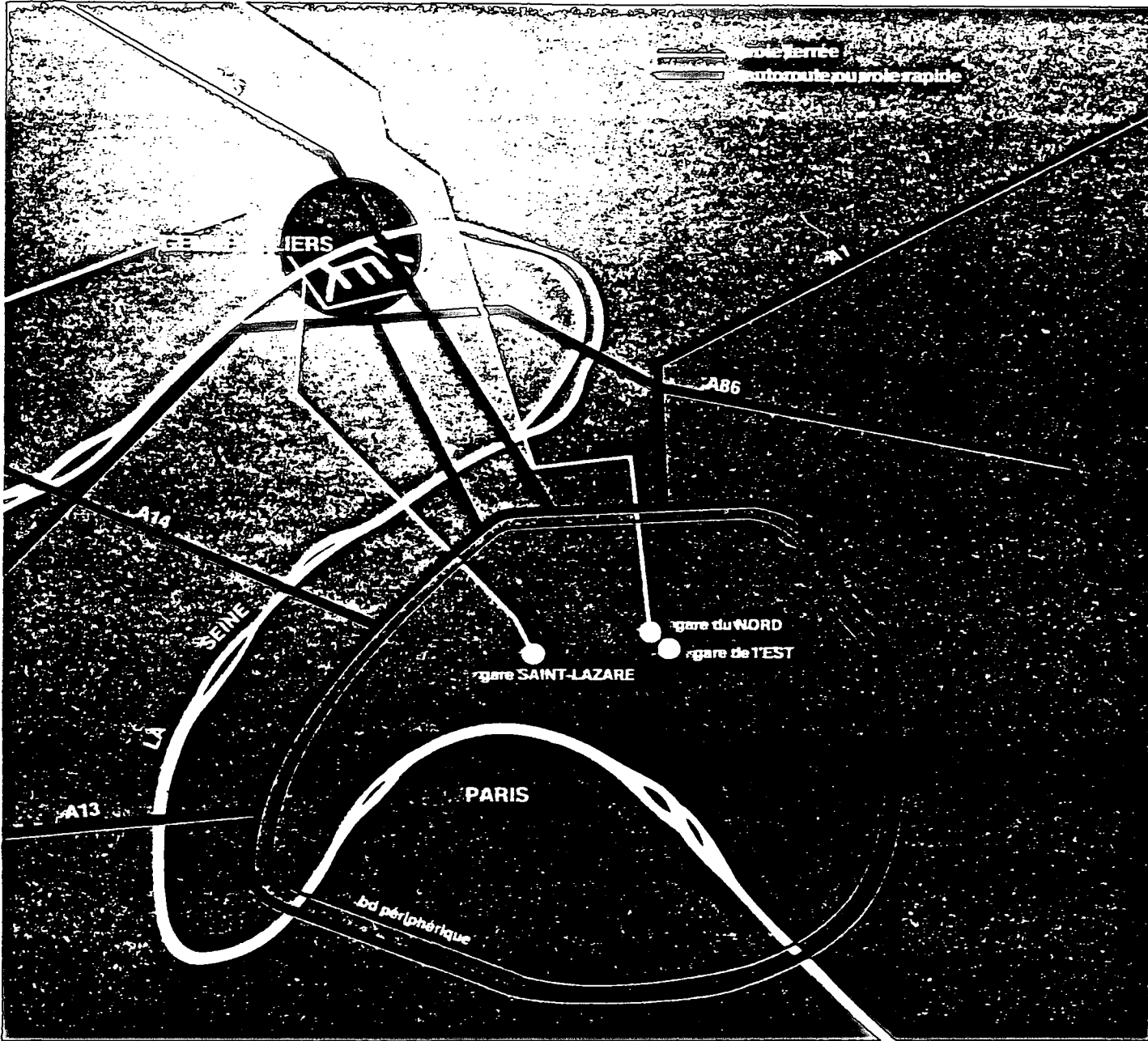
Compte-tenu de la situation rurale du Centre, les effets sur l'urbanisme sont sans objet.

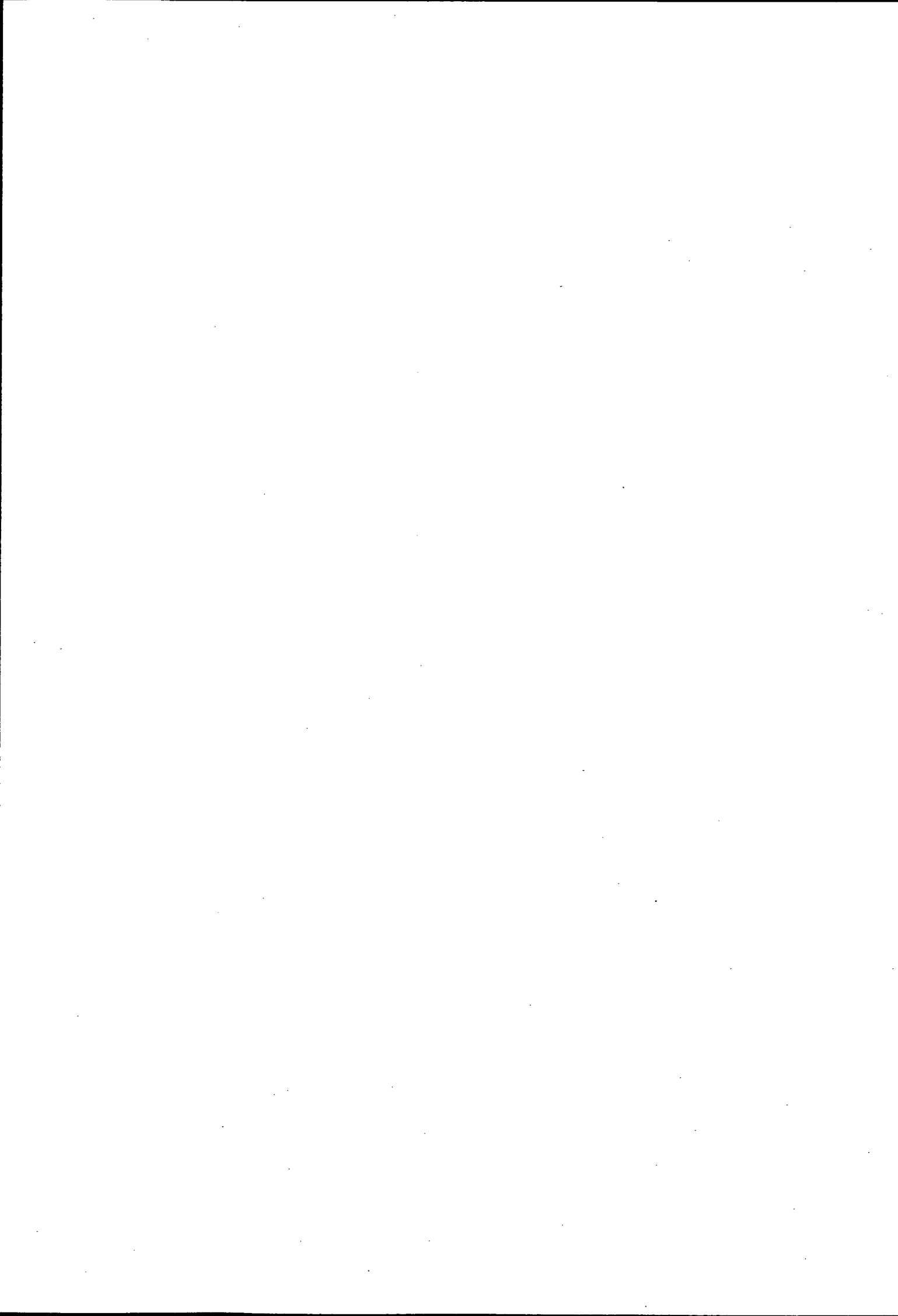
Pour les professionnels du Transport international, la possibilité de dédouaner en site intérieur plutôt qu'en site portuaire est susceptible de générer des gains de temps non négligeables, si toutefois les ports comme Southampton et Portsmouth connaissent des périodes de saturation en ce domaine.

L'effet d'arrière-port, afin d'éviter les contraintes portuaires, s'est en revanche révélé risqué compte-tenu de la réaction des dockers. Il n'en demeure pas moins que certains trafics d'importation peuvent trouver à Milton un centre intérieur de dégroupage somme toute relativement bien placé.

En ce qui concerne l'emploi, il était recensé environ 2.300 emplois permanents dans le Centre de Milton en 1983.







SITUATION.

Le centre de conteneurs Paris-Terminal se trouve dans la zone ouest du Port de Gennevilliers (géré par la Port Autonome de Paris). Il est situé à 10 kilomètres du centre de Paris (à 6 kilomètres du boulevard périphérique) au point de convergence:

- .d'une voie d'eau à grand gabarit, la Seine; l'emplacement choisi pour la construction du Port, immédiatement à l'aval de Paris s'explique par la volonté de pouvoir relier Rouen et Le Havre en évitant la traversée de la capitale (et ses nombreux ponts); le département de la Seine disposait en outre, à l'emplacement choisi de quelques 400 hectares de terrains d'un seul tenant et sans servitude;
- .de l'autoroute A15 (Paris-Pontoise);
- .de la rocade A86 (liaison avec autoroutes A1, A13, A14...).

Le Port de Gennevilliers comprend en outre 27 kilomètres de voies ferrées principales et secondaires raccordées aux réseaux Nord et Ouest de la S.N.C.F.

Le Port a très longtemps souffert d'une infrastructure routière déficiente; ce handicap est aujourd'hui comblé.

INFRASTRUCTURES ET SUPERSTRUCTURES.

Le G.I.E. Paris Terminal gère un Terminal conteneurs occupant une surface de 24 hectares et un Centre routier en cours de transfert sur une surface de 5,6 hectares. Il dispose aussi d'un entrepôt sous douane.

Le terminal conteneurs offre (y compris le nouveau bâtiment du Centre Routier, qui sera ouvert en juillet 1986):

- .26.000 mètres carrés de magasins privés de stockage desservis par voie ferrée (à la disposition des importateurs, exportateurs, armements, transitaires...), dont une cellule réfrigérée de 300 m³ destinée à la réception des denrées périssables; ces locaux sont exclusivement proposés à la location;
- .5.000 mètres carrés d'ateliers de réparation dont 1.000 utilisés par le G.I.E.;
- .8.500 mètres carrés de bureaux dont 500 utilisés par le G.I.E.;
- .60.000 mètres carrés de terres-pleins aménagés pour le stockage des conteneurs (capacité moyenne de stockage sur deux hauteurs: 3.500 T.E.U., c'est-à-dire 3.000 conteneurs maritimes équivalent vingt pieds).

Les équipements du terminal comprennent:

- .2 chariots élévateurs de 40 tonnes (Caterpillar et Kalmar LMW);
- .7 chariots élévateurs de 12 tonnes;
- .48 remorques esclaves de 12 tonnes;
- .3 tracteurs et 1 locotracteur.

Il faut mentionner également 1 portique spécialisé de 35 tonnes de force de levage (transferts entre les trois modes de transport et desserte de l'aire de stockage des conteneurs) qui a été récemment restitué au Port Autonome de Paris; le trafic enregistré par le terminal était insuffisant pour assurer sa rentabilité économique.

Le nouveau centre routier (bâtiments G1 et G2) offre 10.000 mètres carrés de parking, 10.000 mètres carrés de magasins divisés en lots de 500 mètres carrés modulables et 3.400 mètres carrés de bureaux.

La valeur actuelle du patrimoine s'élève à:

- .bâtiments assurés (hors nouveau bâtiment G2 du centre routier): 50 MF;
- .matériel: 10,8 MF.

HISTORIQUE ET DEVELOPPEMENT.

Le G.I.E. Paris Terminal, implanté sur le Port de Gennevilliers, a été constitué à parts égales entre la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris et le Port Autonome de Paris (1975).

La Chambre de Commerce avait une concession d'outillage publique sur le Port de Gennevilliers, "port de mer"; elle lui avait été confiée en 1949 afin d'accueillir le trafic des caboteurs venant principalement de la mer du Nord. Ce trafic atteignit en 1960 jusqu'à 210.000 tonnes chargées ou déchargées sur un millier de navires.

Face au développement du conteneur et à la baisse du trafic fluvial, au profit de la route, la C.C.I. créa une gare internationale routière et un centre de conteneurs. Le trafic traité par ces équipements connut un tel développement qu'il fut nécessaire d'investir sur une plus large échelle.

De son côté, le Port Autonome de Paris fut créé en 1970 à la suite du redécoupage administratif de la Région parisienne pour gérer et développer l'ensemble des 300 installations portuaires d'Ile de France, le long des 500 kilomètres de voies navigables de la région (Seine, Oise, Marne et, pour un faible parcours, Yonne et canal du Loing): 80 ports dont l'activité s'exerce sur des terrains appartenant au domaine public et 220 ports privés desservant directement des industries riveraines de la voie d'eau.

Gennevilliers est la "pièce maîtresse du Port Autonome de Paris". Les plans du Port ont été établis pendant la première guerre mondiale sous l'impulsion de l'ingénieur Bienvenue, "père" du métro parisien. Les travaux furent lancés en 1932; interrompus par la seconde guerre mondiale, ils furent repris en 1946 et les deux premiers bassins mis en service en 1948. Les six bassins prévus au projet d'origine furent tous réalisés.

Le G.I.E. devint opérationnel le premier janvier 1975. Il associe les moyens d'intervention des deux établissements tutélaires pour exercer deux types d'activité:

- .l'exploitation d'une gare routière dont les résultats sont satisfaisants;
- .l'exploitation d'un centre de conteneurs dont "la gestion est lourdement déficitaire" et dont le trafic global (en nombre de conteneurs) diminue régulièrement depuis 1980.

Le trafic conteneurs, en nombre de T.E.U. sur la décennie 1975-1985, a été le suivant (source: Paris-Terminal):

	CONTENEURS		NOMBRE TOTAL
	Pleins	Vides	
1975	6.000	25.120	31.120
1976	7.250	30.050	37.300
1977	9.250	35.000	44.250
1978	8.370	35.670	44.040
1979	6.940	36.450	43.390
1980	8.870	41.250	50.120
1981	11.800	37.700	49.500
1982	10.640	34.660	45.300
1983	8.950	32.750	41.700
1984	9.210	29.160	38.370
1985	9.610	29.350	38.960

Avec plus de 50.000 T.E.U. traités, l'année 1980 représente donc un sommet à partir duquel le trafic de Paris-Terminal a décliné pour se stabiliser, dans les années 1984-1985, aux environs de 38.000/39.000 T.E.U. annuels.

On note toutefois que la baisse est moins marquée pour les conteneurs pleins (qui seuls sont significatifs en termes de trafic de marchandises) que pour les conteneurs vides. La tendance s'est même inversée en 1984: le nombre de conteneurs pleins traités, supérieur à celui de l'année 1980, s'inscrivait en hausse par rapport à l'année 1983; la tendance s'est poursuivie en 1985. 1985 marque également un arrêt de la décroissance du nombre de conteneurs vides traités.

En 1984, l'existence d'un terminal conteneurs aux portes de Paris a incité deux compagnies fluviales, Sogestran et la Sanara, à créer un G.I.E. pour la mise en exploitation d'une ligne fluviale conteneurisée entre Paris-Gennevilliers et le Havre. L'expérience s'est soldée par un lourd échec: en six mois d'exploitation, moins d'une centaine de conteneurs avaient été transportés, dont plus de la moitié lors d'un seul acheminement pour le compte de l'armateur Delmas-Vieljeux.

Les principales raisons de cet échec tiennent à:

.La trop faible distance du parcours sur la voie d'eau: l'avantage financier n'était pas suffisamment marqué pour entraîner un report des deux autres modes vers la voie fluviale (le seuil de rentabilité du transport fluvial de conteneurs est estimée à 500 kilomètres).

.La qualité et la fréquence de la desserte ferroviaire Paris-Le Havre.

.L'offre de transport routier extrêmement importante sur cette relation;

.L'éclatement des conteneurs sur trois quais différents au Havre.

La décision de création d'une gare routière est relativement récente: le premier bâtiment, appelé "G1", est opérationnel depuis 1983. Sa construction s'explique par le souci d'offrir de nouvelles infrastructures aux sociétés de transport n'opérant pas, pour la plupart, dans le domaine fluvial (les précédentes dataient des années 1950 et avaient été conçues pour accueillir un trafic d'origine maritime et/ou fluviale). L'année 1985 a vu le lancement d'un deuxième bâtiment, le "G2"; prêt en juillet 1986, il offrira 5.000 mètres carrés de magasins et 2.000 mètres carrés de bureaux. Les options sont déjà prises sur la totalité des magasins et sur 1.500 mètres carrés de bureaux (pour la moitié, il s'agit de transferts à l'intérieur du Port, pour l'autre de clients nouveaux ou de clients ayant besoin d'étendre leurs installations actuelles sur le site).

GESTION ET FINANCEMENT DU CENTRE.

Etablissement à la fois public et commercial, Paris-Terminal a un capital social qui se répartit à égalité entre ses deux parrains: la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris et le Port Autonome de Paris. D'importants investissements ont été engagés pour développer et moderniser le centre de conteneurs.

Le total des investissements réalisés sur le site s'élève à 70 MF, dont 20 MF pour le deuxième bâtiment ("G2") du centre routier, bâtiment qui doit être ouvert en juillet 1986.

Le G.I.E. a un effectif de 25 personnes qui se répartissent comme suit:

- .Centre routier: 4 exploitants.
- .Terminal conteneurs: 3 administratifs, 13 exploitants.
- .Service entretien: 1 responsable, 2 mécaniciens, 1 électricien, 1 plombier.

L'étude des résultats financiers montre que si l'activité globale du G.I.E. est proche de l'équilibre, la rentabilité du terminal conteneurs est fortement négative. Selon les responsables de la gestion, la mauvaise rentabilité du terminal conteneurs est imputable:

- .à l'insuffisante utilisation du portique (trop faible nombre de mouvements); cette insuffisance du nombre de mouvements de conteneurs s'est traduite, comme on l'a vu, par une restitution du portique au Port Autonome de Paris (le portique reste pour l'instant inemployé);
- .à l'insuffisante maîtrise de l'ensemble des activités par le G.I.E.: les services rendus sur le centre sont assurés par différentes sociétés, dont Paris-Terminal; aucune d'entre elles ne maîtrise l'ensemble de la prestation, ni son prix global, qui apparaît plus important que celui de la concurrence.

De manière plus générale, le Centre avait été conçu pour traiter 80.000 boîtes par an. Ses équipements et son personnel d'exploitation se sont donc révélés "surdimensionnés". Outre la restitution du portique, l'importance du personnel d'exploitation a été singulièrement réduite puisque le nombre total d'employés a été divisé par trois (de 75 à 25).

Le financement des installations de Paris-Terminal a été assuré par des fonds propres (dotation en capital de 20 MF) et par le recours à l'emprunt (y compris des formules de crédit-bail pour le matériel). Aucune subvention spécifique ne lui a été accordée.

PRESTATIONS OFFERTES PAR LE GESTIONNAIRE DU CENTRE.

Les prestations fournies par le gestionnaire sont de deux types: immobilières d'une part, d'exploitation d'autre part.

L'immobilier concerne les magasins, bureaux et ateliers proposés à la location.

Les activités d'exploitation comprennent la manutention (portique, chariots élévateurs et remorques pour le positionnement), la gestion de parcs (stockage des conteneurs sur terre-pleins) et le nettoyage des conteneurs.

Les parts respectives de l'immobilier et des activités d'exploitation dans les charges et les produits du Centre de conteneurs et du Centre routier de Paris-Terminal ont été les suivantes au cours de l'année 1984:

	IMMOBILIER		EXPLOITATION	
	Charges	Produits	Charges	Produits
Centre de conteneurs	34,7%	69,3%	65,3%	30,7%
Centre routier	64,5%	66,9%	35,5%	33,1%
Ensemble Paris Terminal	38,0%	67,1%	62,0%	32,9%

Pour l'ensemble Paris terminal, l'activité immobilière représente ainsi près des deux tiers des produits pour à peine plus du tiers des charges. L'activité globale de Paris Terminal se trouvant financièrement juste équilibrée, les marges positives de l'immobilier servent à compenser les marges négatives de l'exploitation.

ACTIVITES TRANSPORT DISTRIBUTION ET CONNEXES.

Les différentes fonctions réalisées par la clientèle sur le site de Paris Terminal sont prioritairement liées au traitement des conteneurs et des marchandises qu'ils peuvent contenir: groupage/dégroupage de marchandises, transit, transports, consignment/gestion de parc, réparation/maintenance, expertise. L'activité conteneur n'est toutefois pas exclusive d'autres types de transport.

Les différentes sociétés clientes et les activités qu'elles exercent sont les suivantes:

	Groupage	Transit	Transports	Gestion parcs	Réparation	Expertise
CGM-FCS	*	*			*	
SCAC	*	*	*		*	
FAUCHER	*	*	*			
SMTS	*	*	*			
SERTI TECHNOTRANS	*	*	*			
CLAMAGERAN			*			
TRAXNER			*			
MERTZ			*			
PCS	*		*		*	*
COVOIDIS			*		*	*
CORDIER					*	*
MARTIN	*					

Les services connexes offerts sur le site portuaire, mais à l'extérieur du centre même de Paris-Terminal, comprennent:

- .un important bureau de douanes: le septième de France (lié au Système d'Ordinateur pour le Fret International, le SOFI);
- .un restaurant inter-entreprises;
- .une banque;
- .des sociétés spécialisées dans l'emballage et le calage.

TRAFICS ET REPARTITION MODALE.

Il faut rappeler en premier lieu que le Port fluvial de Paris assure près de 15% des trafics totaux de marchandises entre l'Ile de France et l'extérieur et près de 10% des trafics internes à la région. Le site de Paris-Terminal est quant à lui plus spécifiquement dévolu au transport de marchandises conteneurisées; cette activité n'est toutefois pas exclusive d'autres types de transport.

Les deux modes de transport employés actuellement pour l'acheminement des conteneurs sont le Fer et la Route. Les expéditions par voie fluviale se sont, comme on l'a vu, soldées par un échec; la même expérience, tentée sur le Rhône entre Lyon et Fos, connut le même résultat.

Pour l'activité spécifiquement conteneurs, on dispose de plusieurs données concernant le trafic de Paris-Terminal. Outre l'évolution générale de ce trafic sur la décennie 1975-1985, mentionnée dans la partie historique, on connaît la décomposition de ce trafic entre les différents modes d'acheminement, la part traitée par chacun des clients de Paris-Terminal, ainsi que le trafic réalisé dans les magasins gérés par Paris-Terminal.

Trafic par mode de transport en 1985:

	Nombre de T.E.U.	% du total	Variation 1985/1984
Route	28.710	74%	+14.3%
Fer	10.254	26%	-22.0%
Total	39.964	100%	+1.6%

On remarque une prédominance de plus en plus affirmée de la route: elle représente en 1985 près des trois quarts des acheminements contre les deux tiers en 1984 (aucun acheminement par voie d'eau n'a eu lieu en 1985).

La décomposition du trafic par client montre que les 4 premiers réalisent les trois quarts du trafic total de conteneurs. Il s'agit, par ordre d'importance décroissante, de FCS, PCS, COVOIDIS et de la SCAC.

La SCAC a décidé de quitter le site en 1986 et de transférer ses activités conteneurs sur des installations en propre à Eragny (Val d'Oise).

Trafic réalisé dans les magasins gérés par Paris-Terminal:

(Tonnes)	1984	1985	% du total 1985	Variation 1985/1984
Entrepôt public	2.766	5.419	89.3%	+96.0%
Magasin aire de dédouanement	239	96	1.6%	-60.0%
Dépôt de douane	405	533	9.1%	+37.0%
TOTAL	3.410	6.068	100.0%	78.0%

L'entrepôt public constitue l'élément moteur du trafic de conteneurs de Paris-Terminal. Il s'agit de plus d'un trafic en forte expansion.

Pour l'ensemble du Port de Gennevilliers, le nombre de déclarations douanières effectuées chaque mois s'élève à environ 20.000. Les responsables de Paris Terminal estiment que 80 à 90% de ces déclarations sont le fait d'entreprises installées sur le site. Le nombre annuel de déclarations émanant de Paris Terminal pour l'ensemble de son trafic (conteneurs et autres) serait compris entre 192.000 et 216.000 déclarations.

IMPACT SPECIFIQUE AU CENTRE DE PARIS TERMINAL.

Toutes sociétés confondues, le Centre emploie actuellement entre 600 et 700 personnes. L'observation des activités réalisées sur le site de Paris-Terminal laisse apparaître que seules les entreprises du secteur Transport sont présentes. Il s'agit principalement d'entreprises impliquées dans des trafics internationaux avec une forte composante maritime (rôle de plus en plus important du conteneur pour ce type de trafic). Paris-Terminal présente deux intérêts majeurs pour ces opérateurs: la disponibilité de locaux à proximité de Paris (centre routier), un outil adéquat pour le traitement des conteneurs (terminal conteneur intérieur).

L'aspect immobilier connaît un développement favorable; on a vu qu'un nouveau bâtiment avait été ouvert en 1985. La surface totale d'entreposage mise à disposition par le G.I.E. Paris-Terminal (52.000 mètres carrés) représente près de la moitié de celle gérée directement par le Port Autonome de Paris (107.000 mètres carrés actuellement contre 49.000 en 1970).

Ce développement de l'offre d'entrepôts livrés clés en main constitue aujourd'hui l'axe principal de la politique générale du Port Autonome de Paris. Il entre ainsi en concurrence avec les autres centres de stockage/distribution de la Région Parisienne (Garonor et Sogaris en particulier). Malgré cette concurrence, le Centre fait état d'une forte demande, qu'il explique par des possibilités de contact plus proches et plus étroits avec la clientèle (ses dimensions sont inférieures à celles de Garonor et Sogaris), ainsi que par une plus grande souplesse pour la réalisation des opérations douanières.

Il est à noter que l'offre immobilière est susceptible de susciter l'intérêt des entreprises du secteur Distribution. Cette orientation marque la reconversion progressive du Port Autonome de Paris et du G.I.E. par rapport à ses activités fluviales traditionnelles.

Le terminal conteneurs connaît en revanche quelques difficultés; son avenir est cependant loin d'être hypothéqué compte-tenu de l'importance économique de la Région parisienne et de la proximité des ports de Rouen et du Havre, ainsi que de l'augmentation du taux de conteneurisation des trafics internationaux.

A un niveau plus général, la fonction première du centre pourrait, dans les années qui viennent, être remise en cause: comme Garonor et Sogaris, Paris Terminal fait partie des quelques centres qui ont été développés en Région parisienne pour résoudre prioritairement des problèmes urbanistiques et de circulation: il s'agissait de concentrer en des lieux déterminés les opérations liées au transport et à la distribution des marchandises de manière à rationaliser ces opérations et à restreindre le trafic routier qu'aurait engendré l'existence d'une multitude de centres diffus.

Or, à la suite d'un rapport de la Cour des Comptes, le Port Autonome de Paris vient de relever fortement les redevances domaniales acquittées par le Centre (+30%); ces augmentations devraient se reproduire chaque année, jusqu'en 1992. Pour les magasins et les bureaux, ces augmentations peuvent être absorbées par le G.I.E.: le prix de location du mètre carré comporte d'autres prestations qui relativisent d'autant le relèvement des redevances domaniales. En revanche, pour le stockage des conteneurs (en plein air), ce relèvement est à peu près intégralement répercuté sur le client. Les responsables de Paris-Terminal font valoir que l'intérêt économique et financier d'une implantation sur le Centre pourrait en souffrir rapidement (le départ de la SCAC est là pour en témoigner) et qu'il pourrait en résulter un départ de la clientèle qui s'installerait en propre sur de petits sites, soit un résultat en discordance avec les motifs urbanistiques à l'origine de la création de Paris-Terminal.

SITUATION.

Situé dans la localité de Rivalta Scrivia, près de Tortona, à 20 kilomètres à l'est d'Alessandria, sa localisation se caractérise par son équidistance vis-à-vis de trois grands centres économiques: agglomérations de Milan (80 kilomètres), Turin (110 kilomètres), Gênes (70 kilomètres).

Le centre se trouve à proximité de l'intersection des autoroutes A7 (Gênes-Milan) et A21 (Turin, Alessandria, Plaisance, Brescia) qui assurent toutes les connexions avec le reste du réseau autoroutier nord-italien.

Le raccordement au réseau ferroviaire de la FS (Ferrovie dello Stato) est assuré sur la ligne Novi Ligure/ Tortona, contiguë au centre. Cette ligne assure l'interconnexion avec les lignes Gênes-Milan et Turin-Plaisance-Tortona.

INFRASTRUCTURES ET SUPERSTRUCTURES.

Terrains: 200 hectares, dont la moitié, environ, d'aménagés.

Constructions à usage d'entrepôts: environ 200.000 mètres carrés dont toutefois près de 50.000 utilisés pour abriter certains accès routiers et ferroviaires.

Aires de stockage extérieures: 130.000 mètres carrés dévolus en majorité au terminal à conteneurs.

Un faisceau de triage ferroviaire intérieur.

Un immeuble de bureaux (240 modules).

Un immeuble réservé à la restauration et à l'hôtellerie.

De nombreux équipements de manutention: outre les chariots élévateurs, sauterelles et autres systèmes à tapis roulant, un locotracteur, un pont roulant, un portique à conteneur, des grues mobiles à chargement latéral ainsi que des remorques esclaves pour les conteneurs...

En 1981, les immobilisations techniques (constructions, équipements de manutention) étaient évaluées à environ 20 milliards de Lires.

HISTORIQUE ET DEVELOPPEMENT.

L'Interporto de Rivalta Scrivia est géré par une Société Anonyme à capital entièrement privé, créée en 1963, dont le siège social se trouve à Gênes. Son exploitation commerciale a effectivement commencé en 1967.

La société fut créée à l'initiative de différentes entreprises privées impliquées dans le transport maritime, qui, devant faire face à des difficultés au port de Gênes, eurent l'idée de transférer une partie de leurs activités dans un arrière-port intérieur.

Une de leurs principales difficultés avait pour origine les mauvais rapports entretenus avec les dockers, fortement syndiqués, et dépendant d'un organisme unique des travailleurs portuaires.

Une autre difficulté est inhérente au relief très montagneux de la ville de Gênes. A flanc de montagne, la zone portuaire est très exiguë et toute extension nécessite de lourds investissements. En outre, à la différence de ports concurrents comme La Spezia et Livorno, le port de Gênes est administré par un consortium autonome dépendant directement de l'Etat italien, et qui, dans le Nord de l'Italie, administre également les ports de Venise et Trieste. Les orientations et attributions de crédits ne correspondaient et/ou ne suffisaient pas à satisfaire les besoins des opérateurs maritimes du port de Gênes.

A la même époque, FIAT, important client de ces derniers, recherchait une structure susceptible d'entreposer des véhicules et des pièces détachées destinées principalement à l'export. Par la suite, vers 1969, le potentiel de stockage de FIAT devait prendre encore plus d'importance: confrontée à une période de grèves perlées dans ses usines, FIAT transférait une partie de ses stocks d'approvisionnement et de produits finis destinés au marché italien à Rivalta Scrivia.

La localisation du centre devait permettre de répondre aux contraintes des trafics maritimes:

- .produits nécessitant des surfaces importantes de stockage et/ou dont la valeur ajoutée ne supporte pas des coûts élevés de transport et de stockage (matières premières, produits de base: bois, café... et autres matériels d'équipements intermédiaires ou produits finis: véhicules et pièces détachés FIAT, électroménager...);

- .flux de marchandises plus particulièrement destinées aux industries, impliquant une situation proche des régions les plus industrialisées.

Rivalta Scrivia, situé en plaine, constituait un bon compromis pour répondre à ces différents critères:

- .site rural minimisant la charge foncière;
- .raccordement au réseau ferroviaire italien: transport massif, et ce plus particulièrement à partir ou à destination du port de Gênes;
- .proximité de l'autoroute Gênes-Milan et de l'autoroute Turin-Plaisance-Brescia (ouverte vers 1970) deuxième axe est/ouest permettant d'éviter l'agglomération de Milan.
- .équidistance relative vis-à-vis des bassins industriels les plus importants de Turin et Milan, mais également position intermédiaire entre l'ensemble de la plaine du Pô, fortement industrialisée, et le port de Gênes.

Pour assurer l'avenir du projet, les opérateurs portuaires génois passèrent également des accords commerciaux avec des clients, importants chargeurs implantés dans les villes de Parme, Reggio Emilia, Modena... afin qu'ils préfèrent Gênes aux ports concurrents de La Spezia et Livourne. Par la suite, Rivalta Scrivia étendait également ses prestations pour les trafics transitant par ces deux derniers ports.

L'originalité de ce centre réside dans le fait qu'il fut créé principalement sous l'impulsion d'entreprises du secteur Transport, toutes plus ou moins impliquées dans les trafics maritimes du port de Gênes. Parmi les plus importants d'entre eux, le groupe génois COSTA (armateur, transitaire...) joua un grand rôle, ainsi que certains autres utilisateurs comme un important négociant en bois exotiques.

Cet aspect se retrouve au niveau du mode d'exploitation retenu. La plupart des entreprises (armateurs, transitaires, négociants...) recourant à la sous-traitance d'établissements portuaires (entrepôts, entreprises de manutention, dockers...), le centre devait répondre à ces besoins. Pour traiter équitablement les intervenants portuaires, une structure d'exploitation unique fut créée. Rivalta Scrivia devenait un port privé intérieur administré et exploité par une entreprise privée unique, "contrôlée" elle-même par ses clients directs, les opérateurs portuaires de Gênes.

La vocation de Rivalta Scrivia devenait celle d'un terminal des transports maritimes en transit dans les ports ligures:

- .stockage des marchandises importées destinées à la distribution en Italie ou à la réexportation;
- .concentration des marchandises au préalable d'une exportation maritime;
- .terminal à conteneurs maritimes, aussi bien en service maritime que terrestre.

De par l'implication des trafics maritimes dans les transports terrestres, cette vocation s'étendait naturellement aux trafics nationaux et internationaux purement terrestres (Fiat, Saviem, Philips/Ignis).

Le succès du centre semble toutefois avoir été mitigé. De 1967 à 1978, il aurait enregistré des pertes dues en grande partie aux frais financiers consécutifs aux emprunts sur le marché financier privé. A partir de 1979, leur proportion par rapport au chiffre d'affaires diminuait de manière significative: 14,3% en 1979, 10,7% en 1980, 8,2% en 1981, et des bénéfices étaient dégagés: 88 millions de Lires en 1979, 445 en 1980, 180 en 1981... Les résultats des dernières années "ne sont pas connus". Sur la même période, l'accroissement du C.A. laisse cependant apparaître un renversement de l'activité à partir de 1980, qu'il faut rapprocher des taux d'inflation italiens de l'époque:

- .1976: 3.442 millions de Lires;
- .1977: 4.082 millions de Lires (+19%);
- .1978: 5.326 millions de Lires (+30%);
- .1979: 6.687 millions de Lires (+26%);
- .1980: 7.687 millions de Lires (+15%);
- .1981: 8.481 millions de Lires (+10%);

(Source: article d'une revue technique italienne)

L'ensemble des causes de ce renversement "n'est pas connu". Un affaiblissement des trafics du port de Gênes peut en être la ou une cause. Cependant, alors qu'aucune nouvelle entreprise importante n'était comptée auprès des nouveaux clients, Rivalta Scrivia perd durant cette période la majeure partie des gros clients qui permirent son lancement:

- .le groupe COSTA, armateur confronté aux tendances du marché mondial du transport maritime, abandonne progressivement ses cargos pour se reconvertir dans les croisières et autres activités;
- .FIAT quitte progressivement le centre après une réorganisation de sa logistique (stocks minima et rotations accélérées des produits finis et intermédiaires);
- .l'important négociant en bois exotique quitte le centre;

...

En ce qui concerne l'accroissement des activités du terminal à conteneurs, il permet de réutiliser les aires de stockage extérieures, mais non de remplir les entrepôts, qui, au demeurant, ne furent jamais complètement pleins. Le terminal de Rivalta Scrivia a en effet pour activité principale celle d'un gestionnaire de parcs de conteneurs vides: collecte, stockage, réparation, réexpédition vers les chargeurs; la situation rurale du centre est probablement la raison pour laquelle les activités de groupage export (voire dégroupage import) y sont apparemment absentes.

Les actions commerciales engagées en direction des trafics nationaux et internationaux purement terrestres sont alors amplifiées, en les assortissant de "nouvelles" prestations. Elles sont couronnées de quelques succès indéniables:

- .assemblage d'appareils électro-ménagers à l'export;
- .étiquetage aux normes italiennes de spiritueux à l'import;

...

Toutefois, ces quelques succès n'ont pu combler les pertes précédentes que d'une manière partielle.

De nouveaux espoirs sont fondés depuis ces dernières années sur un renouveau du port de Gênes. Des modifications sont intervenues dans l'administration du port de Gênes, afin de revitaliser son activité:

- .un nouveau responsable a été nommé;
- .le consortium autonome (Etat italien) reste toujours majoritaire, mais s'est ouvert aux opérateurs portuaires du secteur privé.

La construction du nouveau port de Gênes va être progressivement réalisée (160 milliards de Lires); dans le vieux port, un nouveau quai, le "Genova Terminal Operators", sera géré directement par les armateurs.

De ces nouveaux projets, Rivalta Scrivia escompte une croissance des trafics maritimes. Compte-tenu des délais nécessaires pour réaliser le nouveau port, le centre pourrait alors se révéler une nouvelle fois très utile dans son rôle d'arrière-port intérieur vis-à-vis des trafics de "general cargo" comme pour ceux de conteneurs. Des études sont en cours pour réaliser des navettes ferroviaires entre le port et le centre.

A plus long terme, à l'achèvement des travaux du nouveau port, le port de Gênes et Rivalta Scrivia ne deviendront-ils pas concurrents? Leur complémentarité ne semble devoir persister que dans le cadre d'une très forte croissance des trafics maritimes génois.

GESTIONNAIRE ET FINANCEMENT DU CENTRE.

Le capital de la Société s'élevait à 4,5 milliards de Lires au début de l'années 1975. Les actionnaires, au nombre de 200 environ, appartenaient à de multiples secteurs de l'économie italienne: établissements bancaires et maisons d'assurances, sociétés autoroutières, compagnies d'armements, agents maritimes, transitaires, firmes industrielles et commerciales.

La part du capital détenue à cette date par les opérateurs portuaires n'est pas connue. Il semble toutefois qu'elle ait été relativement importante (proche ou supérieure des 50%). La F.S. (Ferrovie dello Stato), le port de Gênes ainsi que FIAT n'étaient et ne sont pas actionnaires.

Outre l'apport en capital (était-il au niveau précédent en 1967?), le financement de Rivalta Scrivia a été principalement assuré par emprunts sur le marché financier privé. Aucune subvention ou aide financière ne semble avoir été attribuée.

Le capital a ensuite augmenté pour atteindre 10 milliards de Lires vers les années 1983/1984. Dans l'intervalle, le nombre des actionnaires aurait diminué fortement, et aucun nouvel actionnaire ne serait apparu, à l'exception de TECHNINT-FINECO, important groupe privé, implanté en Argentine et travaillant dans plusieurs secteurs: produits électro-mécaniques, construction ferroviaire, ingénierie... mais en revanche non impliqué dans le secteur du transport maritime.

La nouvelle répartition du capital s'établit approximativement de la manière suivante:

- .opérateurs portuaires de Gênes: 9%;
- .autres (cités précédemment) et TECHNINT-FINECO: 91% (TECHNINT-FINECO détiendrait plus de 50% du capital).

Les modalités exactes d'augmentation du capital ne sont "pas connues". Aucun apport en numéraire n'aurait été réalisé et les bénéfices auraient été systématiquement réincorporés. Compte-tenu des pertes (?) antérieures à 1979 et du niveau des bénéfices à partir de cette année, l'explication suscite des interrogations. Une ou plusieurs augmentations de capital (abandon de créances des actionnaires du secteur financier, apport partiel en numéraire du groupe TECHNINT FINECO) pourraient être une explication complémentaire.

En tout état de cause, bien qu'à l'origine de sa création, le secteur des opérateurs portuaires du port de Gênes semble s'être progressivement désengagé du centre. La raison en est-elle conjoncturelle (baisse des trafics maritimes) ou structurelle (recours traditionnel à la sous-traitance et nouveaux développements du port de Gênes)? Probablement les deux à la fois.

Les capitaux d'origine publique, toujours absents à ce jour, pourraient toutefois s'introduire dans le capital de Rivalta Scrivia. En 1985 le premier Plan Transport du ministère italien des Transports entre en application. Ses orientations comprennent le développement de centres de stockage et de distribution auxquels sont incités à participer les organismes publics (régions, provinces...) et la F.S. qui, tout en restant Etablissement Public, voit sa structure juridique modifiée: obligation de rendre compte des résultats, création d'une nouvelle entité pour développer le secteur marchandises... C'est ainsi que des échanges de terrains ont eu lieu dans des villes comme Trente, Bergame, Lecco... entre la F.S. et les communes: vieux triages en centre ville en échange de terrains plus à même de répondre aux critères actuels des transports.

En ce qui concerne Rivalta Scrivia, une société, Rivalta Scrivia 2, a été récemment créée. Le capital, 20 millions de Lires, est détenu par la ville de Tortona et devrait augmenter dans le futur par l'apport de la région du Piémont, de la Province d'Allessandria... Rivalta Scrivia a dans le passé essayé d'intéresser la F.S. au développement du centre mais sans succès. De nouvelles approches sont réalisées dans le cadre du Plan Transport et des études pour l'exploitation de navettes ferroviaires entre le port de Gênes et le centre.

Ces différentes considérations laissent à penser que des capitaux publics pourraient à court ou moyen terme prendre une participation plus ou moins importante dans Rivalta Scrivia, avec pour conséquence possible, un désengagement des actionnaires du secteur privé.

PRESTATIONS OFFERTES PAR LE GESTIONNAIRE DU CENTRE.

Cinq grandes catégories de prestations sont offertes par la société Rivalta Scrivia:

1. Entreposage pour compte d'autrui: cette activité exploite la totalité des entrepôts du centre; les marchandises peuvent être stockées en libre ou sous-douane, à l'import comme à l'export; la gestion des stocks y est informatisée.
2. Terminal à conteneurs: activité de gestionnaire de parcs de conteneurs maritimes appartenant à des armateurs et loueurs: stockage, réparation, collecte-réexpédition de conteneurs essentiellement vides; ces activités sont également informatisées: gestion de l'entrepôt et des acheminements terrestres.
3. Activités Transport: Rivalta Scrivia n'exploite aucun transport propre. Elle agit en qualité de commissionnaire de transport (régime national et international) pour le compte de ses clients qui peuvent toutefois conserver la maîtrise de leurs transports (Rivalta Scrivia n'exercerait pas l'activité de commissionnaire en douane).
4. Prestations immobilières: seuls les bureaux d'un immeuble indépendant, situé à l'entrée du centre, sont proposés à la location. Le taux d'occupation de ces locaux serait très faible.
5. Services connexes: compte-tenu du concept du centre, ces services visent avant tout l'accueil des chauffeurs: hôtel (40 chambres), restaurant, bar, tabac. Ils seraient également sous-exploités (fréquentation relativement faible).

La décomposition du chiffre d'affaires par rapport à ces activités "n'est pas connue". Il apparaît toutefois qu'il provient principalement des activités d'exploitation et non des prestations immobilières. Ces activités d'exploitation sont toutes gérées par le personnel propre du centre (environ 150 personnes pour les opérations de manutention en 1975). Dans certains cas particuliers, et à la demande du client, du personnel propre à ce dernier peut être autorisé à superviser les opérations.

ACTIVITES TRANSPORT DISTRIBUTION ET CONNEXES.

Les opérations physiques sur les marchandises étant toutes réalisées par la société Rivalta Scrivia, aucune entreprise de transport ou de distribution n'est présente. Seuls les bureaux proposés à la location peuvent les accueillir pour des exploitations de type administratif.

Sont ainsi présents:

- .quelques transitaires (commissionnaires en douane et/ou de transport);
- .la F.S. qui exerce également son activité de commissionnaire en douane;
- .a priori, aucun service industriel ou de distribution.

Les services connexes sont représentés par deux organismes:

- .la Douane: bureau de Douane intérieur dépendant de la Douane de Gênes;
- .un établissement bancaire (CARIPLO) permettant d'effectuer toutes les opérations bancaires relatives aux mouvements de marchandises et, en ce qui concerne Rivalta Scrivia, le warrantage et le financement des cautions en douane.

TRAFICS ET REPARTITION MODALE.

Les trafics routiers et ferroviaires, ainsi que le tonnage moyen entreposé et le nombre de conteneurs traités annuellement ne sont pas connus.

Les échanges rail/route apparaissent comme très importants par rapport à l'ensemble des trafics. Des échanges rail/rail sont probablement réalisés, mais dans une moindre mesure.

Les conteneurs maritimes transitant dans le centre étant essentiellement vides, peut-on réellement évoquer le transport combiné? Tout au moins peut-on rapprocher le terminal à conteneurs d'un prestataire de services en transport combiné. La part routière de ces transports pourrait être importante compte-tenu de l'éparpillement des points de collecte et de livraison.

Comme on l'a vu au début de cette analyse, les marchandises traitées sont des produits à faible valeur ajoutée (matières premières, produits de base et intermédiaires...) ou des produits finis nécessitant des surfaces importantes de stockage (électro-ménager, liquides alimentaires, véhicules dans le passé...) qui, dans leur ensemble, font partie du marché traditionnel des transports ferroviaires.

IMPACT SPECIFIQUE AU CENTRE.

Créé à l'initiative du secteur privé pour pallier certaines déficiences du secteur public au niveau portuaire, le centre de Rivalta Scrivia a probablement permis de soutenir dans le passé l'activité des opérateurs portuaires et par là même celle du port de Gênes.

Les modifications intervenues dans les transports maritimes ont amoindri cette complémentarité. Les possibilités de diversification dans les trafics purement terrestres s'étant à priori révélées insuffisantes, le développement de Rivalta Scrivia est de nouveau orienté sur les trafics maritimes dont un nouvel essor est attendu dans le cadre du nouveau port de Gênes.

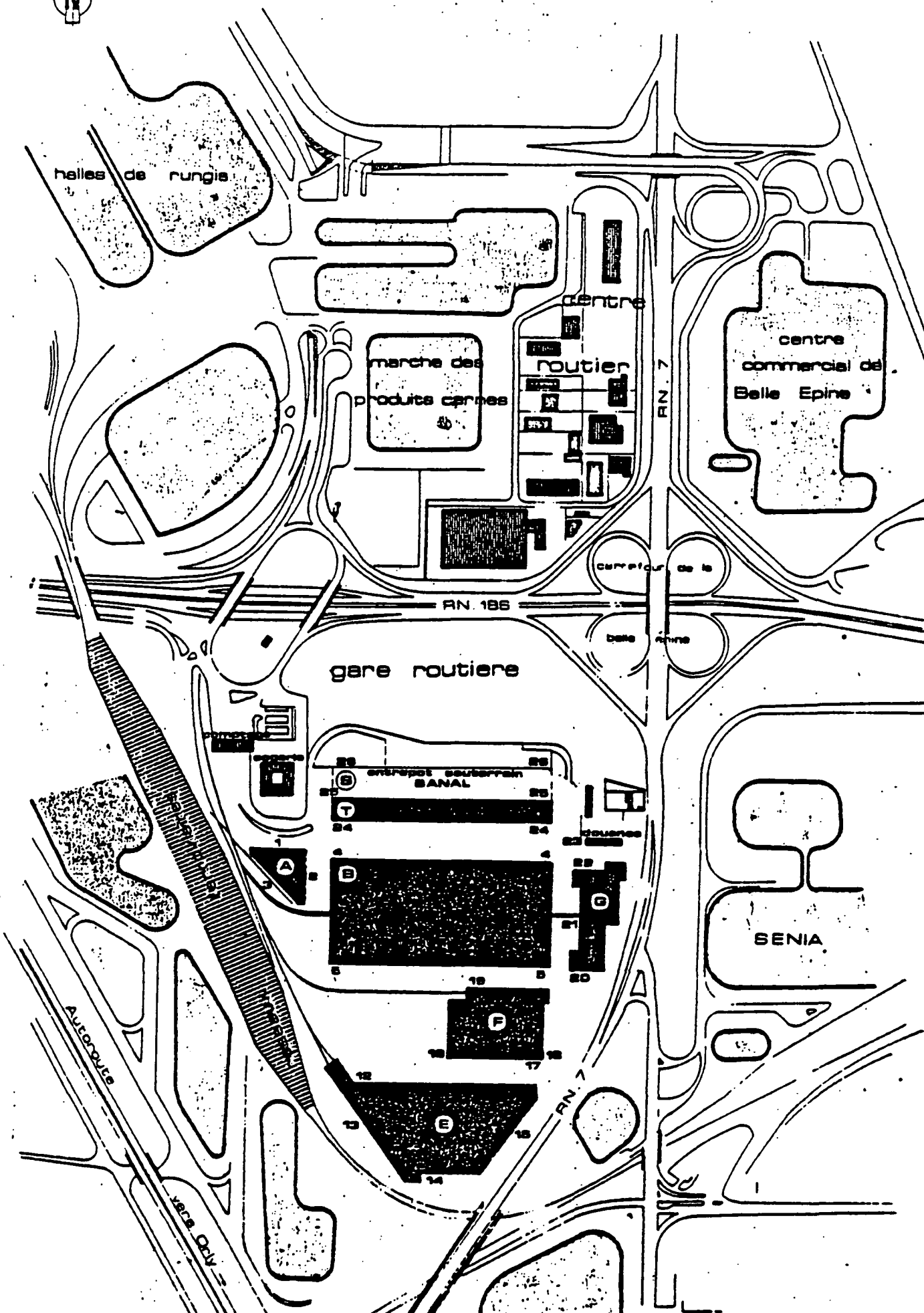
L'évolution actuelle peut apparaître comme paradoxale: alors que l'organisme public portuaire fait entrer volontairement le secteur privé pour dynamiser le port, le secteur privé se désengage progressivement de Rivalta Scrivia, outil qu'il s'était créé pour, ostensiblement, le remettre aux pouvoirs publics.

L'acheminement des trafics restant sous la maîtrise du secteur privé, la complémentarité de Rivalta Scrivia pourrait à l'avenir avoir à soutenir la concurrence.



GR 4 22 1

echelle 1:5000



halles de rungis

marche des produits cernes

centre routier

centre commercial de Belle Epine

RN 186

gare routiere

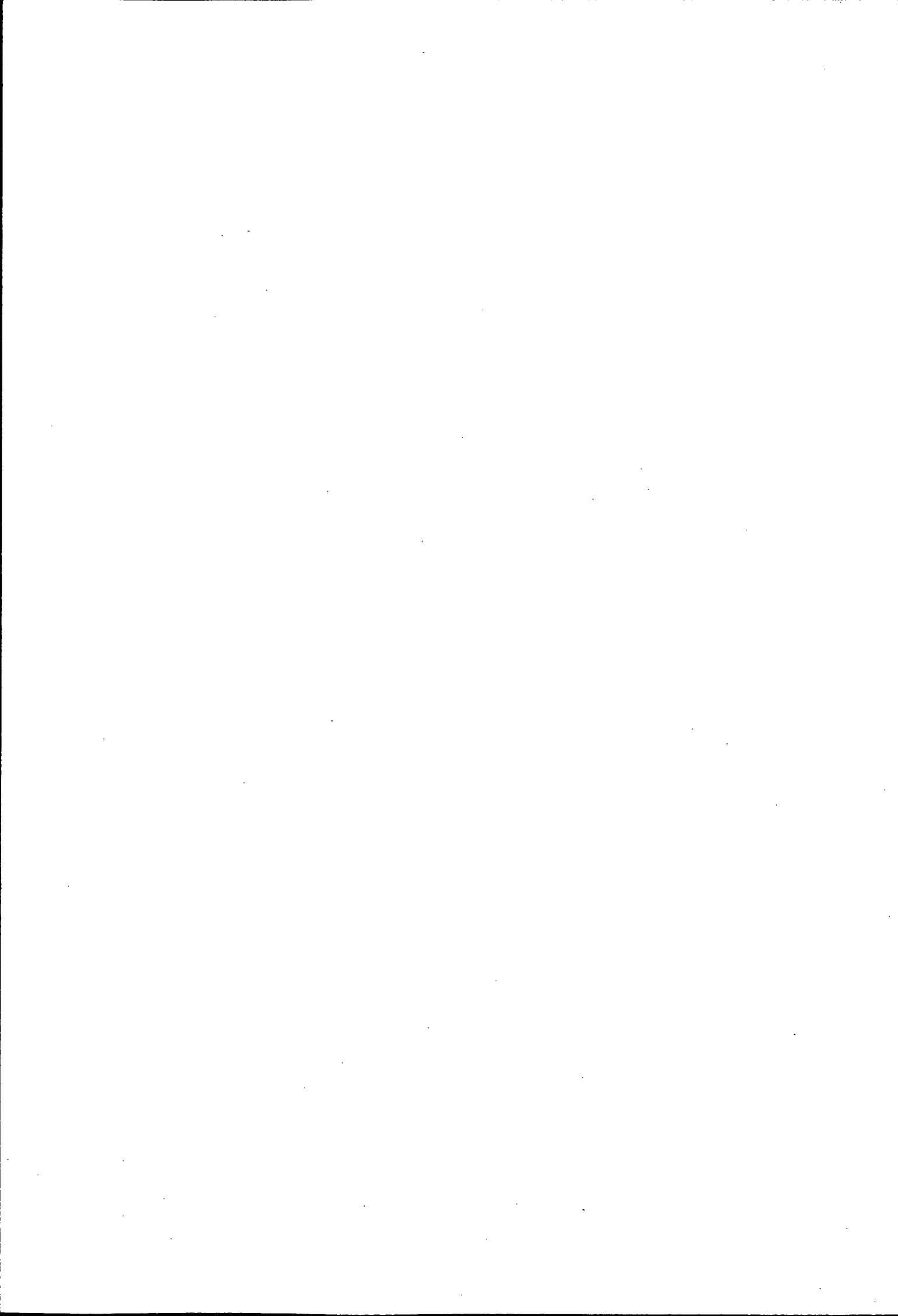
entrepot souterrain SANAL

SENIA

Autoroute

Voies Only

RN 7



Gare Routière de Rungis

RN.186

Echangeur

de
Belle-Epine

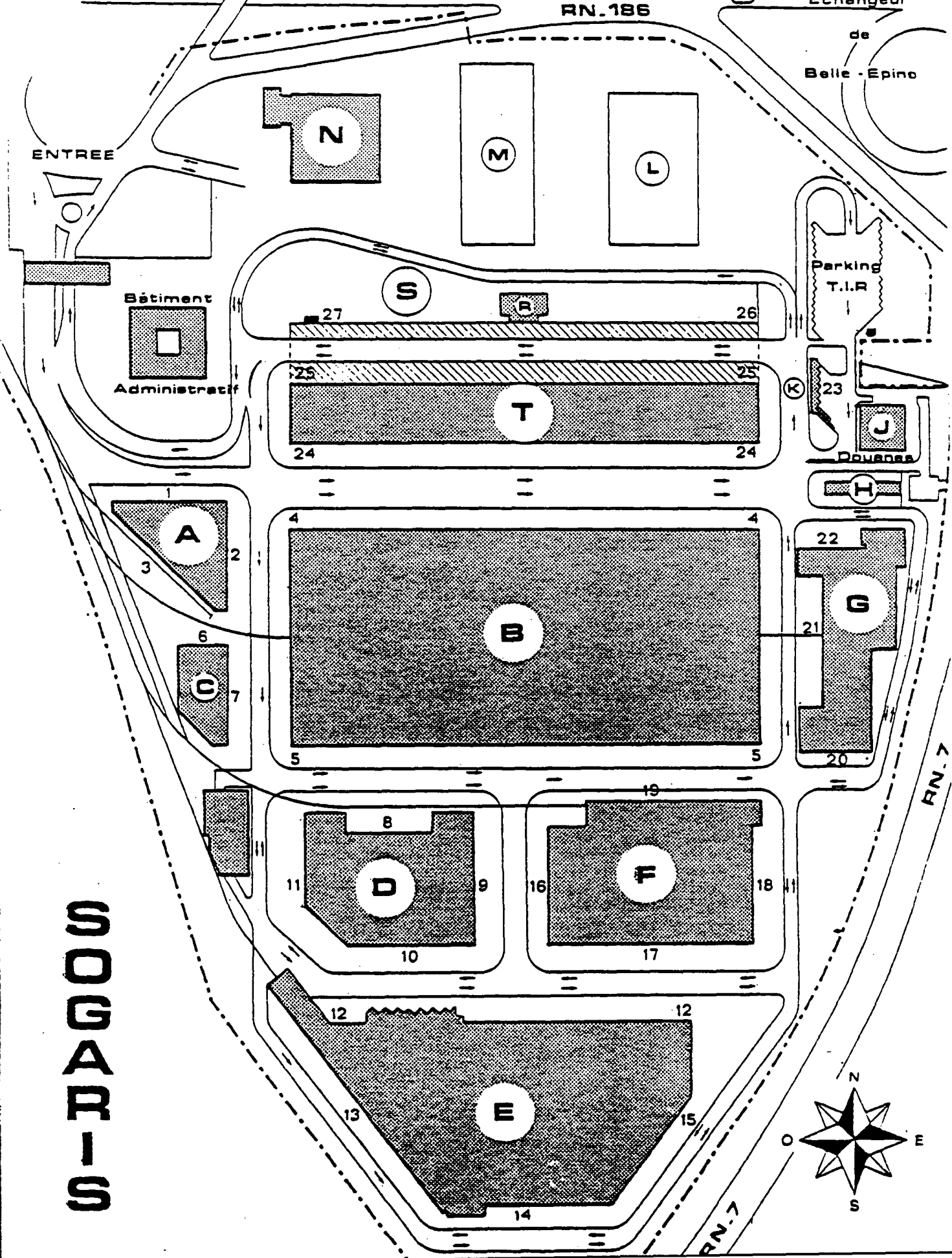
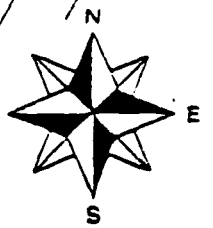
ENTREE

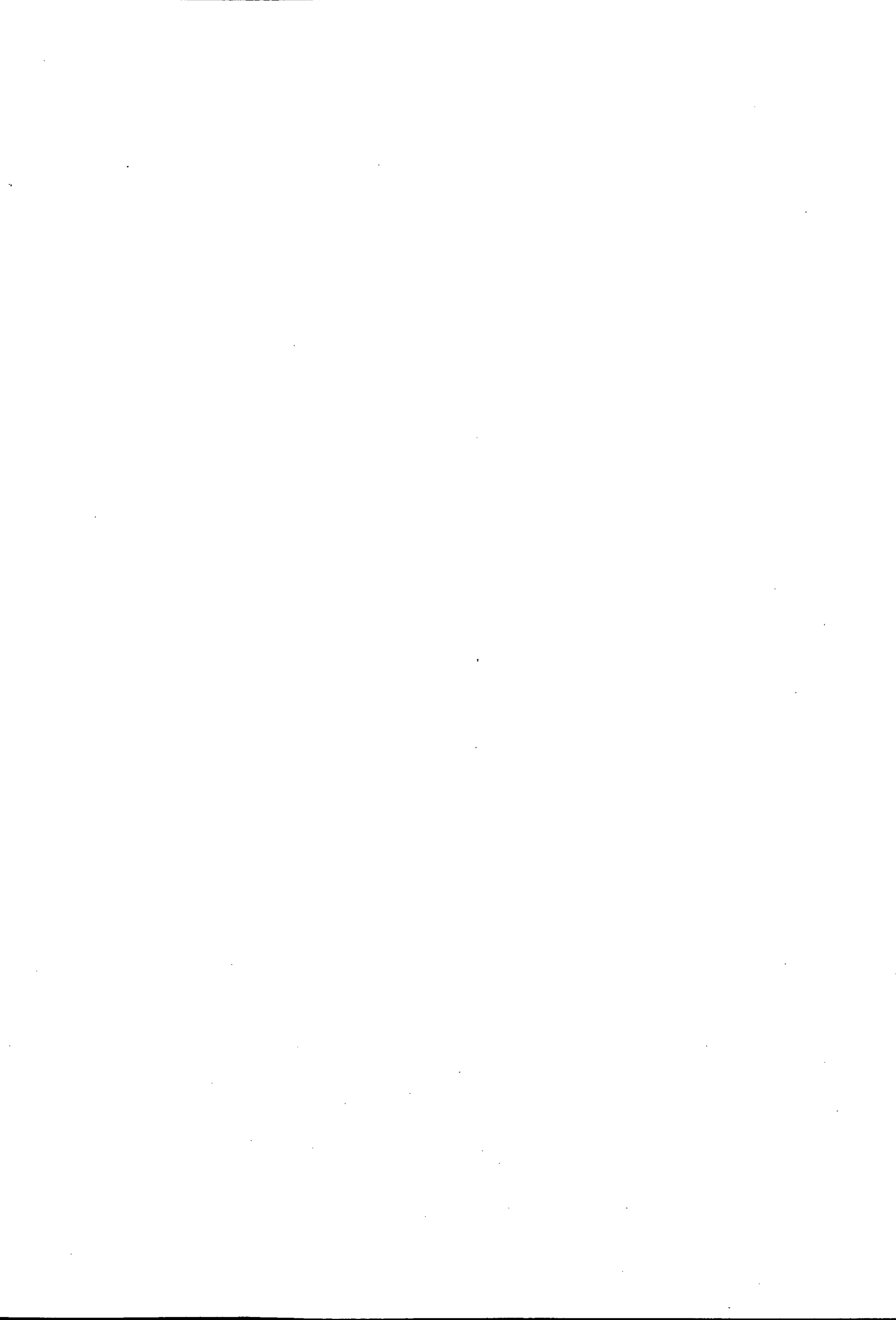
Bâtiment
Administratif

Parking
T.I.R

Douanes

S
-
D
A
G
O
S





SITUATION.

A sept kilomètres des portes sud de Paris, à un kilomètre de l'aéroport d'Orly, directement relié à la RN186/ A86 assurant les liaisons entre les autoroutes A6, A10, A4 et prochainement A3, A1, sur la commune de Rungis.

Sogaris s'inscrit dans un ensemble plus vaste où se trouve principalement le M.I.N. de Rungis, et à proximité plusieurs Z.I. dont la zone de fret aéroportuaire d'Orly.

INFRASTRUCTURES ET SUPERSTRUCTURES.

59 hectares de terrains dont:

- .39 ha: centre transport-stockage-distribution proprement dit et ses superstructures;
- .20 ha: terrains extérieurs et contigus au centre, sans superstructure propre, loués en l'état de terrains viabilisés;

4,5 kilomètres de voies routières et 4 hectares de superficie affectée à l'accostage des véhicules, traités en chaussée lourde;

3,5 kilomètres de voies ferroviaires intérieures; le centre est attenant au faisceau de triage S.N.C.F. de Rungis;

165.000 mètres carrés de constructions, dont 16.000 mètres carrés de bureaux et 1.000 mètres carrés de locaux de services annexes, ce qui représente 2.715 mètres linéaires de quais routiers et 1.400 mètres linéaires de quais ferroviaires; 80% des surfaces d'entreposage et de transit sont embranchées Fer, 14.000 mètres carrés d'entrepôts ont été équipés pour le froid positif par les locataires;

1 locotracteur et 1 pont roulant de 15 T pour les équipements les plus lourds.

Le coût actuel de ces équipements, internes au centre de transport-stockage-distribution, est estimé à 350 MF environ hors terrains.

HISTORIQUE ET DEVELOPPEMENT.

Les raisons historiques de la création de Sogaris sont très similaires à celles de Garonor:

.1960: croissance de la circulation dans Paris;

.1962: établissement du Schéma Directeur d'Aménagement de la Région Parisienne et idée de créer des centres de transit de marchandises à l'extérieur de Paris.

En 1956 se crée la Société d'Etudes de Gares Routières (SEGAR), en 1960 la Société de la Gare Routière de Rungis (SOGARIS). De 1960 à 1967 Sogaris n'existe que sous la forme d'études et de plans.

Les terrains sont réservés, loués et concédés pour une période de 60 ans par le département de la Seine qui en est le propriétaire. Par la suite, le concédant devient le "Syndicat Interdépartemental créé pour la gestion des terrains de l'ex-département de la Seine concédés à la Sogaris", regroupant les départements de la Seine, des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val de Marne. La concession expire le 31 octobre 2020, date à laquelle l'ensemble des infrastructures et superstructures seront remises, sans indemnité, en bon état de conservation et d'entretien au concédant, le Syndicat Interdépartemental.

L'historique de Sogaris suit également celui du M.I.N. de Rungis. En effet, la prise de décision et les premières études relatives au M.I.N. datent de 1962; en 1965 est créée la société SEMMARIS (Société d'Economie Mixte d'Aménagement et de Gestion du Marché d'Intérêt National de Rungis); en 1969, le M.I.N. est ouvert à l'exception des produits carnés destinés à être regroupés à la Villette; la décision de les recentrer à Rungis est prise en 1971 et devient effective en 1973; les terrains du M.I.N. sont la propriété de l'Etat et sont concédés pour une période de 50 ans.

De ces deux historiques parallèles est née une répartition des entreprises selon leur domaine d'activités: les produits périssables commercialisables au niveau du négoce sont destinés au M.I.N., tandis que SOGARIS se voit plus particulièrement orientée vers les produits manufacturés.

1967 (avril) voit le démarrage physique de Sogaris:

- .un quai de transbordements véhicules gros porteurs/ petits porteurs, exploité en propre par Sogaris, 12.500 mètres carrés; à la différence de Garonor, Sogaris investit dans un parc de véhicules petits porteurs;
- .un entrepôt libre où Sogaris assure la gestion des stocks pour les clients chargeurs et transitaires, 25.000 mètres carrés;
- .un entrepôt de 45.000 mètres carrés loué aux entreprises de transport en régime national et/ou international où Sogaris exploite un magasin et entrepôt sous douane;
- .un bâtiment indépendant de bureaux, 5.000 mètres carrés;
- .l'implantation de la Douane, recette principale.

Les tendances alors enregistrées par les trois activités principales de Sogaris sont très similaires à celles de Garonor:

- .succès de la location aux entreprises appartenant ou non au secteur Transport;
- .succès de l'entreposage pour compte d'autrui en libre et sous-douane;
- .déficits de plus en plus importants des activités de transbordements et par là même de la gestion du parc de véhicules petits porteurs (non application de la réglementation relative à la circulation des gros porteurs dans Paris, difficultés de s'insérer dans l'organisation physique et commerciale des entreprises de transport).

1969 (février): Sogaris arrête l'exploitation des transbordements et loue les 12.500 mètres carrés de quais de transit aux entreprises de transport; les activités de commissionnaire de transport et en douane sont conservées; en revanche celles de transport en parc propre sont progressivement arrêtées. Bien que Sogaris conserve une activité de transport, ainsi que l'entreposage pour compte d'autrui en libre et/ou sous-douane, son orientation devient dès lors beaucoup plus immobilière.

Jusqu'à ce jour Sogaris a conservé la même orientation et s'est développée régulièrement. Deux nouveaux bâtiments, environ 13.000 mètres carrés, ont été mis à disposition en 1984 et 1985. Trois hectares de réserve foncière peuvent encore recevoir un bâtiment de 10 à 12.000 mètres carrés.

GESTIONNAIRE ET FINANCEMENT DU CENTRE.

A l'origine, le gestionnaire de Sogaris est une société à capitaux entièrement privés détenus par différents actionnaires: pétroliers, compagnies d'assurance, banques, entreprises de construction...ainsi que, pour de faibles parts, les Magasins Généraux de Paris et Garonor (4%).

En 1970, Semmaris entre dans le capital pour une part importante. Le capital s'élève alors à 25 MF.

La société connaît toutefois des difficultés (exploitation des transbordements, principalement) conduisant à une réduction importante du capital.

Par la suite, un nouvel apport financier devient indispensable à la pérennité de l'entreprise. Compte tenu du caractère concédé de l'opération, le Syndicat Interdépartemental entre à son tour dans le capital de Sogaris en 1975, en le portant à 14.25 MF. Sogaris devient alors Société d'Economie Mixte.

La part de SEMMARIS, 32,6% (dans laquelle se retrouve le département de la Seine pour 16,5%, le département du Val de Marne pour 6,9%, l'Etat pour 51%, la Caisse des Dépôts et Consignations pour 5,5%...) a été récemment reprise par la S.A.G.I. (S.A. de Gestion Immobilière: département de la Seine 40%, I.C.P.59%...) et I.C.P. (Immobilière et Construction de Paris: Société Foncière Normandie Lorraine 49,75%, Abeille Paix IGARD 10%, Société Financière d'Investissement et de Gestion 5,3%, PAPP Paris 4%). La nouvelle répartition s'établit comme suit:

.Seine:	40,6%
.S.A.G.I.:	25,6%;
.Hauts de Seine:	11,8%;
.I.C.P.:	7,0%;
.Seine Saint-denis:	6,9%;
.Val de Marne:	5,7%;
.Garonor:	1,4%;
.divers:	1,0%.

Les collectivités locales, 65% du capital, et plus particulièrement le département de la Seine, 40,6%, sont ainsi devenues, depuis 1975, les principaux actionnaires d'une société d'initiative privée, toutefois suscitée par les pouvoirs publics.

En 1984, le chiffre d'affaires net est de l'ordre de 65 MF, avec un bénéfice inférieur à 100.000 F (rappelons que le statut de concession de l'opération entraîne d'importantes dotations aux provisions et amortissements, l'ensemble des infrastructures et superstructures devant être remises, sans indemnité, en bon état de conservation et d'entretien au Syndicat Interdépartemental, à l'expiration de la concession, le 31 octobre 2020).

En dehors des apports en capitaux, le financement de Sogaris a été assuré par des emprunts sur le marché financier et pour certains bâtiments par des crédits-baux.

Aucune subvention n'a été attribuée dans le cadre de ce programme. En outre, certains équipements, deux ponts routiers sur la RN 186, ont alourdi les besoins de financement et par là même les frais financiers.

En ce qui concerne la desserte ferroviaire interne, elle a été financée entièrement par Sogaris; en revanche, la contiguïté du triage S.N.C.F. de Rungis a permis de réduire les frais d'embranchement particulier, la voie mère S.N.C.F. étant "inexistante".

La création du triage S.N.C.F. de Rungis date de la même période. Il a été financé par la S.N.C.F. sur des terrains donnés par l'Etat, et qui par conséquent se trouvaient en dehors de son patrimoine foncier. Cette situation, assez rare, mérite d'être relevée.

L'effort de financement de la S.N.C.F. semble avoir été motivé principalement par le M.I.N. de Rungis dont elle attendait des trafics ferroviaires importants. A l'origine, le nom de "Marché-Gare" avait été envisagé pour le M.I.N. Ces trafics, à la lecture des chiffres ci-dessous (1984), ne semblent pas avoir répondu aux prévisions initiales:

.fruits et légumes:	27% du tonnage par le mode ferroviaire;
.fleurs:	8% du tonnage par le mode ferroviaire;
.poissons:	6% du tonnage par le mode ferroviaire;
.viandes:	0% du tonnage par le mode ferroviaire.

Le trafic global de ce triage reste toutefois très satisfaisant. En 1984, un peu plus de 1 million de tonnes y ont transité:

.MLN.:	380.000 T presque exclusivement à l'arrivée;
.Novatrans:	280.000 T équilibrées (140.000 tonnes à l'arrivée et au départ);
.Z.I du SENIA:	200.000 T, 170.000 T à l'arrivée et 30.000 T au départ;
.Sogaris:	140.000 T, 15.000 T à l'arrivée, 125.000 T au départ, dont 116.500 tonnes avec une seule entreprise, les N.M.P.P.

PRESTATIONS OFFERTES PAR LE GESTIONNAIRE DU CENTRE.

Quatre grands types de prestations sont proposés par Sogaris:

La location:

Avec les charges locatives, elle représente 67% du C.A. et constitue le poste qui dégage le plus de rentabilité; l'ensemble des bâtiments de Sogaris (quais de transit, entrepôts, bureaux) sont loués, ainsi que les terrains extérieurs du Centre Routier où les superstructures ont en revanche été financées par les entreprises implantées.

L'entreposage pour compte d'autrui:

Il concerne les magasins et entrepôts libres et sous-douane, gérés par le personnel de Sogaris, auxquels sont associées des activités de manutention lourde (pont roulant de 15 T) et de desserte ferroviaire interne (locotracteur en propre); ces prestations représentent 16% du C.A.; le seul poste de la manutention ferroviaire demeure déficitaire.

Les activités Transport:

Elles portent essentiellement sur la commission de transport (régime national et international), la commission en douane, et représentent globalement 14% du C.A.

Les prestations de services connexes:

Exploitées en propre ou sous la responsabilité de Sogaris, elles regroupent : maintenance et entretien, aménagements des locaux, évacuation des déchets, gardiennage, sécurité incendie, secours aux blessés, nettoyage des locaux inter-entreprises, snack...; certaines de ces prestations sont reprises par les charges locatives; celles exécutées à la demande des entreprises représentent environ 3% du C.A.

ACTIVITES TRANSPORT-DISTRIBUTION ET CONNEXES.

La répartition des activités par rapport aux entreprises et aux surfaces utilisées, figurant sur le tableau en page suivante, laisse ressortir la spécialisation de Sogaris dans les activités Transport-Distribution, 97% des surfaces construites étant utilisées pour l'acheminement des marchandises; par ailleurs, l'entreposage pour compte d'autrui géré par Sogaris est utilisé par les transporteurs internationaux pour environn 10%, les distributeurs et surtout clients propres pour 90%, donnant une répartition sur la base de 97% de:

- .55% en DISTRIBUTION pour 48% d'entreprises Transport-Distribution;
- .45% en TRANSPORT pour 52% d'entreprises Transport-Distribution.

Transport:

Dans le domaine du Transport, les Nationaux, (messagers-groupeurs en majorité), sont fortement représentés par rapport aux Internationaux. Ces derniers occupent toutefois 36% des "surfaces-transport" pour seulement 8 entreprises sur 53, soit 15% en nombre. L'entreposage pour compte d'autrui est également plus significatif chez les internationaux sans omettre l'exploitation propre de Sogaris dont l'activité Transport s'exerce en national et international.

Le magasinage sous douane peut être assuré par les transitaires ou Sogaris; en revanche, l'entreposage sous douane reste sous la responsabilité de Sogaris dont les magasins et entrepôts sous douane offrent 3.000 mètres carrés. Sogaris est équipée du SOFL

Distribution:

Dans le domaine de la Distribution, deux distributeurs aval (N.M.P.P. et Samada) et un dépôt industriel (Gervais-Danone) se caractérisent par l'importance de leurs surfaces. Les autres dépôts, négoce-industrie-distributeurs utilisent des surfaces moyennes (800 mètres carrés).

Services connexes:

Le secteur des services connexes, outre ceux proposés par Sogaris et la Douane, se rencontre sur les terrains extérieurs de Sogaris où leur installation a été suscitée dès l'origine. Le restaurant routier, le parking PL et une station-service ont été absorbés par le M.I.N. de Rungis lors du transfert des produits carnés de la Villette, avec 9 hectares de terrains. Parmi les entreprises restées en dehors du M.I.N. se trouvent une autre station-service, la location, l'entretien et la réparation des PL, VL, chariots élévateurs, divers fournisseurs en pneumatiques, batteries... Ces terrains accueillent également un dépôt d'Euromarché (non embranché Fer).

SOGARIS

UTILISATEURS	Mètres carrés		Pourcentage		Observations		
GESTIONNAIRE		20 000		12,1%	(Ces 16.500 m2 sont utilisés pour 10% par des entreprises de secteur Transport international et pour 90% par des entreprises du secteur Distribution et les clients propres)		
.Gestion et services propres	3 500		2,1%				
.Magasinage et entreposage libre et sous-douane	16 500		10,0%				
SERVICES CONNEXES (Douane, exclusivement)		2 000		1,2%			
ENTREPRISES DE TRANSPORT-DISTRIBUTION		143 000		86,7%	Les chiffres en gras renvoient aux surfaces utilisées par les entreprises des secteurs Transport et Distribution: 96,7% des surfaces globales		
.Secteur Distribution	73 000		44,2%				
.Secteur Transport	70 000		42,4%				
TOTAL DES SURFACES CONSTRUITES EXPLOITABLES		165 000		100,0%			
////////////////////////////////////							
DETAIL DES ENTREPRISES DE TRANSPORT-DISTRIBUTION	SURFACES OCCUPEES			ENTREPRISES			
	(location à bail)						
	En m2	Total	En %	Nombre	Total	En %	% du total
SECTEUR DISTRIBUTION		73 000	100,0%		49	100,0%	48,0%
.Dépôts centraux industriels, négociants et grossistes	41 000		56,2%	47		95,9%	46,1%
.Dépôts de distributeurs aval	32 000		43,8%	2		4,1%	2,0%
SECTEUR TRANSPORT		70 000	100,0%		53	100,0%	52,0%
.Transport national (messagers, groupeurs, affrêteurs, transport à la demande, transporteurs-stockeurs...)	45 000		64,3%	45		84,9%	44,1%
.Transport international (transitaires, commissionnaires de transport et/ou en douane, entrepositaires...)	25 000		35,7%	8		15,1%	7,8%
ENSEMBLE ENTREPRISES DE TRANSPORT-DISTRIBUTION		143 000			102		100,0%

112

garonor - ter

TRAFICS ET REPARTITION MODALE.

Le trafic routier: en 1984, il a été compté 700.000 PL, (entrées + sorties), soit pour 250 jours ouvrables, 2.800PL (entrées + sorties) par jour; il n'est pas possible de déterminer à la source le tonnage impliqué dans ces trafics; une approche rudimentaire peut être faite à partir d'un chargement moyen de 10 tonnes par PL, conduisant à un transit annuel de 3,5 MT, chiffre devant être considéré avec beaucoup de prudence.

Le trafic ferroviaire est en revanche mieux cerné, 9.900 wagons ont transité en 1984 par Sogaris pour un tonnage d'environ 140.000 T:

.au départ, 125.000 T, soit 89% du trafic, dont les seules N.M.P.P. génèrent 1116.500 T, soit 83%; le trafic restant, 6%, est principalement dû à un trafic de conteneurs I.S.O. après groupage export réalisé par le transporteur Transcap;
.à l'arrivée, 15.000 T, soit 11% du trafic, principalement Samada (wagons-fourgons), puis les transporteurs internationaux à l'import (wagons-fourgons et surtout conteneurs I.S.O. chargés ou vides), et de manière beaucoup plus aléatoire certains négociants et industriels.

Plus de 90% du trafic ferroviaire est donc le fait de distributeurs aval. Le tonnage significatif restant est généré par les transporteurs internationaux, wagons-fourgons et conteneurs I.S.O. (vides et chargés) à l'import, conteneurs en groupage à l'export.

Sur l'ensemble des trafics supposés de Sogaris, les échanges Rail-Route représentent donc approximativement 4% sur la base de 3,5 MT (voire 5 à 6% au cas où ce dernier chiffre serait trop optimiste). Les échanges Rail/Rail sont inexistantes.

Le transport combiné: son importance pour les techniques NOVATRANS et C.N.C est inconnue, bien que ces deux types de caisses-mobiles ainsi que les remorques Kangourou soient utilisées par certaines des entreprises présentes. Sogaris n'en demeure pas moins remarquablement bien située vis-à-vis de la technique Novatrans, puisque contiguë, au chantier de Rungis (sur le triage S.N.C.F.) et à 6 km de celui de Pompadour.

Le bureau de douane, recette principale de première classe, dont dépend le bureau annexe du M.L.N. de Rungis a traité 325.000 déclarations en 1984, (environ deux tiers à l'import et un tiers à l'export). La part des déclarations relevant du M.L.N. de Rungis n'est pas connue.

Le fret aérien, aux exceptions marginales près, n'est pas traité à partir de Sogaris, mais exclusivement sur les zones aéroportuaires d'Orly et de Roissy.

La nature des produits transitant par Sogaris n'est pas connue. Cependant, les produits en vrac, pondéreux et autres produits de faible valeur ajoutée, y sont absents, l'ensemble des trafics étant constitué de produits finis manufacturés ou autres, ainsi que de certains produits intermédiaires.

IMPACT SPECIFIQUE AU CENTRE DE SOGARIS.

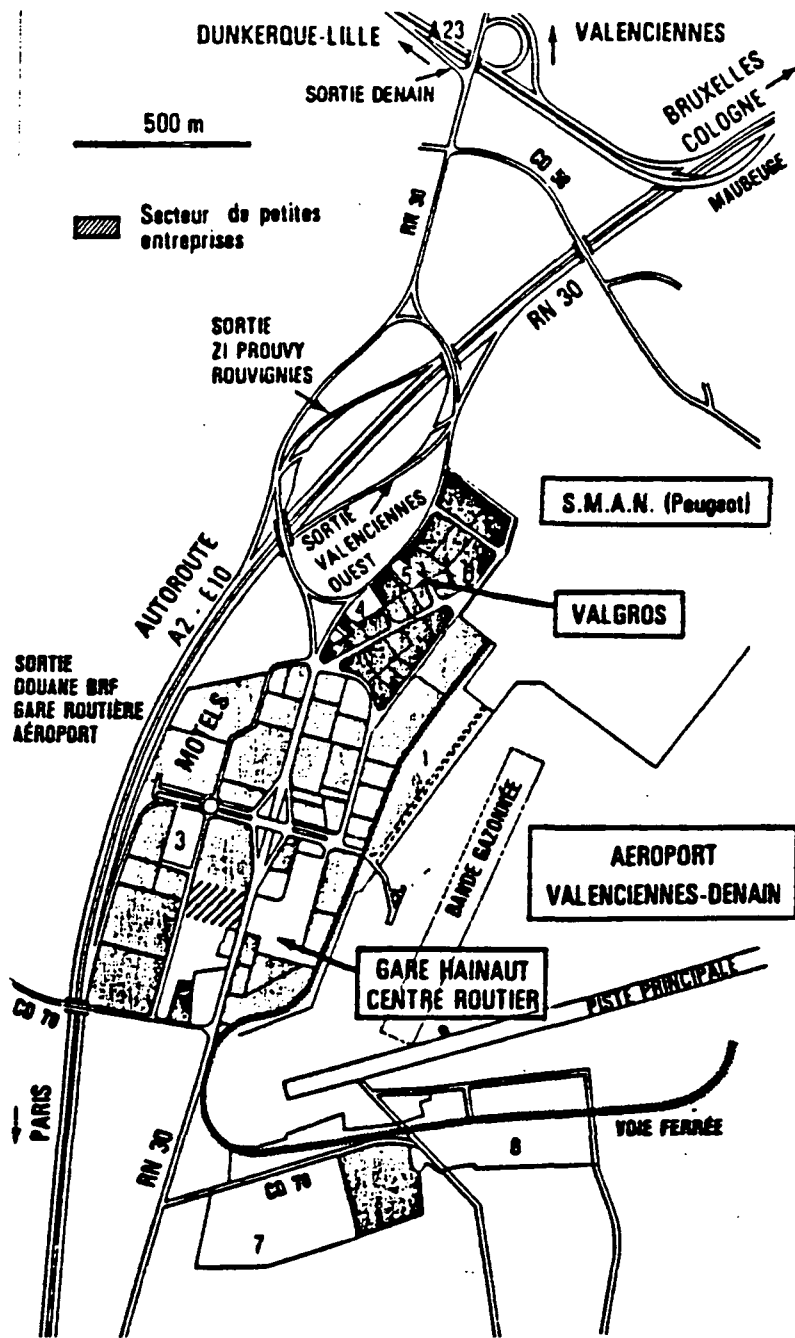
De manière générale, Sogaris a répondu aux nouveaux besoins immobiliers des entreprises des secteurs Transport et Distribution:

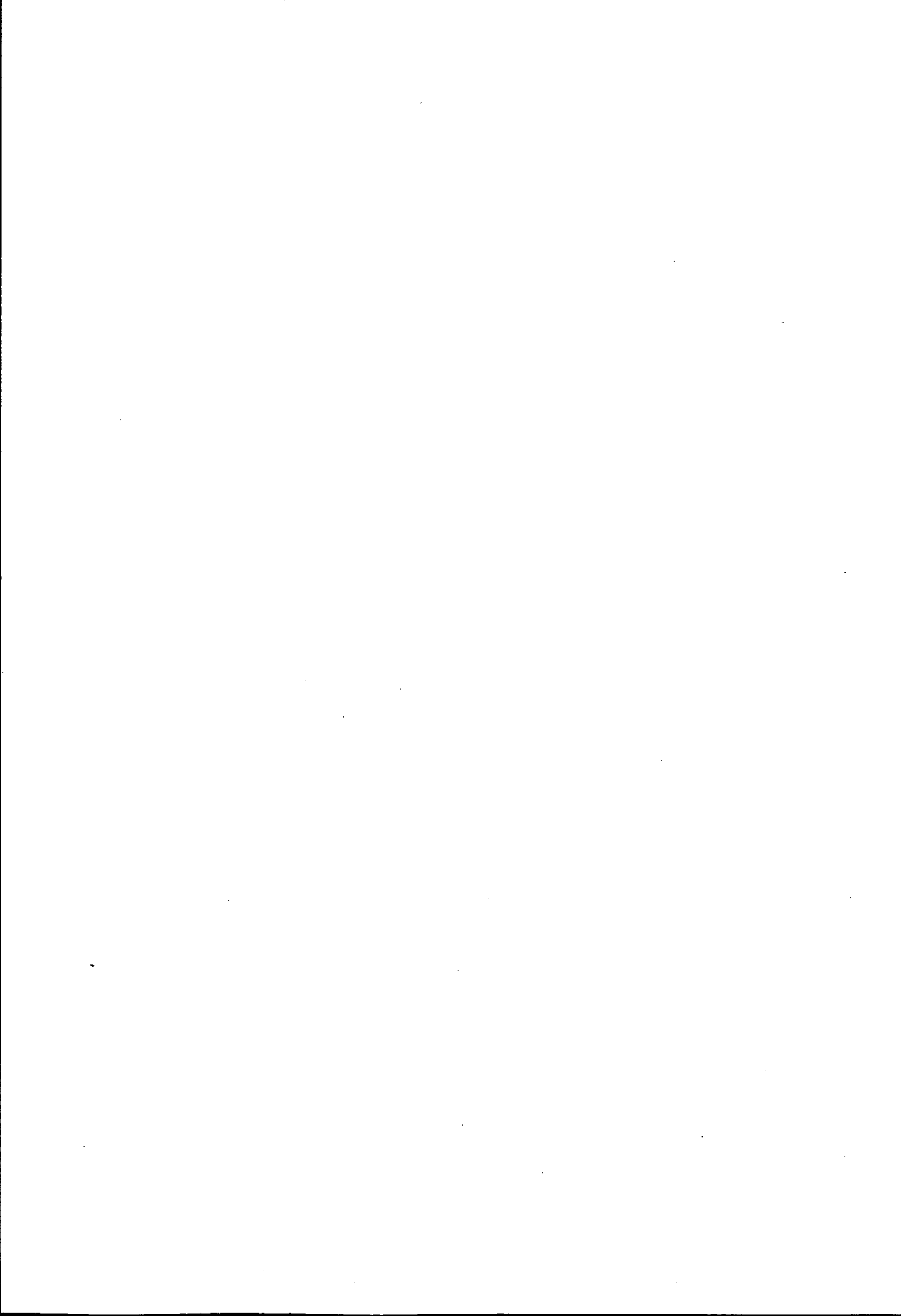
.le transport national, 45 entreprises, en compte 12 d'origine parisienne et 33 d'origine provinciale dont certaines d'entre elles étaient déjà implantées en Région Parisienne avant l'ouverture de Sogaris; la majorité de ces entreprises sont des messagers-groupeurs;

.le transport international est représenté par 8 entreprises: deux d'origine parisienne, dont une implantée sur toute la France (Transcap); deux d'origine étrangère (R.F.A. et Espagne); la région Rhône-Alpes et l'Alsace constituant l'origine des dernières;

.le secteur distribution se caractérise par des dépôts centraux de l'industrie, des négociants-distributeurs, les dépôts des seconds pouvant être seulement régionaux; 3 distributeurs aval sont présents, N.M.P.P. et Samada à l'intérieur de Sogaris, Euromarché en locaux propres sur les terrains extérieurs (non embranchés Fer); Samada agit en tant que société de transport propre des magasins Monoprix; on notera que 55% des surfaces construites sont utilisées par le secteur Distribution.

En termes d'emplois, mis à part le personnel propre à la société Sogaris, 89 personnes, les effectifs des différentes entreprises clientes sont inconnus.





SITUATION.

Au Sud de Valenciennes, à 5 kilomètres du centre-ville et 17 kilomètres de la frontière belge, le Complexe International Routier (C.I.R.) est directement relié à l'autoroute A2 et à la RN 30 assurant entre autres la liaison avec l'autoroute A23, vers Lille-Dunkerque. La Zone Industrielle numéro 2 de Valenciennes, dont le complexe fait partie, est située sur les communes de Prouvy, Rouvignies et Trith-Saint-Léger. La Z.I. est raccordée au réseau S.N.C.F. en gare de Prouvy; l'aéroport de Valenciennes-Denain lui est contigu.

INFRASTRUCTURES ET SUPERSTRUCTURES.

La Z.I. offre 220 hectares dont environ 190 sont aménagés (occupés ou seulement vendus). Quatre sous-ensembles s'y distinguent:

1. Transport: Complexe International Routier - Gare Hainaut: environ 15 hectares.
2. Distribution: Centre de Gros - Valgros: 35 hectares.
3. Zone Motel (Novotel, Ibis): 6 hectares.
4. Zone d'activités diverses et de production englobant les surfaces restantes.

Le complexe routier est constitué de:

- .12.000 mètres carrés d'entrepôts et quais de transit embranchés Fer dont 4.000 mètres carrés locatifs et 8.000 mètres carrés privés.
- .3.000 mètres carrés de bureaux: 1.000 mètres carrés privés (Douane) et 2.000 proposés en location.
- .3,5 hectares de parking poids lourds, 250 places.
- .5.000 mètres carrés d'aires de stockage extérieures, dont un parc à bestiaux.
- .Un centre d'accueil Routier et une station-service, propriétés de la C.C.I.

HISTORIQUE ET DEVELOPPEMENT.

La Z.I. n°2 de Valenciennes ainsi que le Complexe International Routier et le Centre de Gros ont été créés à l'initiative de la C.C.I. de Valenciennes. Hormis les objectifs traditionnels motivant la création d'une Z.I., le développement économique de la circonscription, plusieurs facteurs ont motivé la réalisation plus spécifique des centres de Transport et de Distribution:

- .la construction de l'autoroute A2 qui transformait radicalement la desserte de Valenciennes, et qui, compte-tenu de l'axe Paris-Belgique-R.F.A., modifiait les trafics de poids lourds (et de véhicules légers) en transit international;
- .la croissance des trafics de poids lourds qui rendait la circulation de plus en plus difficile à l'intérieur de Valenciennes;
- .nombre d'entreprises des secteurs Transport/Distribution, implantées en centre ville, travaillaient dans de mauvaises conditions: locaux vétustes, très faibles possibilités d'extension ou de relocalisation;
- .la Douane, confrontée aux mêmes problèmes, outre celui des modifications attendues avec l'ouverture de l'autoroute, souhaitait se relocaliser.

Tout concourrait à regrouper le bureau de douane et ces entreprises sur un nouveau site qui soit bien desservi (A2-A23-RN 30, embranchable au réseau ferroviaire) et susceptible de répondre aux besoins ultérieurs d'extensions. En outre, l'implantation de la Douane sur la Z.I. n°2 de Valenciennes lui permettrait de regrouper le C.R.D. de Valenciennes et "intérieurement" le nouveau bureau frontière résultant de l'ouverture de l'autoroute A2:

1970: création de la Z.I. n°2 de Valenciennes.

1971: début des travaux, Gare Hainaut et Centre de Gros.

1972: mise en service du Centre de Dédouanement.

1973: (à partir de) développement progressif des bureaux, quais de transit et entrepôts; implantation du Centre d'Accueil Routier, B.R.F., station-service, centre d'essai des Mines...

Deux formules de commercialisation sont offertes sur l'emprise du C.I.R.

- .la location des bureaux et/ou entrepôts, quais de transit;
- .la vente de parcelles de terrains viabilisés.

Le Centre de Gros, ainsi que le reste de la Z.I. n°2 de Valenciennes ne sont commercialisés que sous la forme de terrains viabilisés.

Ces deux centres se sont développés avec succès. A ce jour, les terrains du complexe routier sont tous occupés, et il ne reste plus que 3 à 4 hectares de disponibles (sur 35) pour le Centre de Gros; la Z.I., dont une vingtaine d'hectares sont encore disponibles, absorbe les nouvelles demandes, tout secteur confondu: Transport, Distribution, ou autre.

D'autre part, les locaux devenus disponibles trouvent preneurs dans un délai tout à fait satisfaisant (inférieur à 6 mois), ce qui traduit la continuité du succès de la Z.I. malgré la moins forte demande spécifique à la période actuelle.

Seul le transfert des activités liées à l'importation des animaux vivants s'est soldé par un échec, malgré la réalisation d'un parc à bestiaux, jamais utilisé. Cet équipement spécifique fut réalisé en concertation avec les services phytosanitaires et vétérinaires; compte-tenu de ce qu'aucun centre frontalier le long de la frontière nord ne présentait les conditions requises, ils avaient envisagé de supprimer les dérogations dont bénéficiaient les centres non équipés, pour concentrer les trafics d'importation d'animaux vivants sur Valenciennes. Cette réorganisation administrative ne fut, par la suite, jamais mise en oeuvre.

GESTIONNAIRE ET FINANCEMENT DU CENTRE.

La Z.I. numéro 2 de Valenciennes ainsi que le Centre de Gros ne présentent pas de particularité: achats, viabilisation, et ventes de parcelles de terrains aux acquéreurs. Notons toutefois que certaines communes et la C.C.I. ont racheté la section de l'A2 de Valenciennes, initialement prévue à péage; ce rachat a indéniablement élargi les possibilités d'accès de la Z.I., élément d'autant plus sensible pour le secteur Distribution.

Le Complexe International Routier, en revanche, a nécessité un engagement financier plus important de la part de la C.C.I., l'option locative s'étant avérée nécessaire pour assurer son développement: les parcs de stationnement, 2.000 mètres carrés de bureaux, 4.000 mètres carrés d'entrepôts, l'hôtel-restaurant, et une station service sont la propriété de la C.C.I.

La Douane, 1.000 mètres carrés de bureaux, le services des Mines, 5.000 mètres carrés de terrains, et la Compagnie des Entrepôts de Valenciennes, 8.000 mètres carrés d'entrepôts, sont propriétaires, ce qui correspond à environ 4 hectares de terrains sur les 15 hectares du C.I.R.

Les investissements engagés par la C.C.I. se sont élevés à environ 20 MF pour le C.I.R. Trois subventions ont été accordées pour son financement: 400.000 F (A.N.C.R.), 600.000 F (ministère des Transports), 500.000 F (ville de Valenciennes), soit au total 1,5 MF; la C.C.I. a apporté, pour sa part, 800.000 F. Le reste du financement a été assuré par emprunts sur le marché financier.

La voie mère de desserte ferroviaire a été totalement prise en charge par la CCI, 2,5 MF. Des négociations ont lieu pour que la S.N.C.F. la reprenne à sa charge.

Globalement, le résultat d'exploitation du seul C.I.R. est régulièrement déficitaire (de l'ordre de 800.000 F en 1984), déficit principalement dû aux frais financiers.

PRESTATIONS OFFERTES PAR LE GESTIONNAIRE DU COMPLEXE.

Les prestations de la C.C.I., gestionnaire du Complexe, sont de deux ordres:

Prestations à caractère immobilier:

Location de bureaux (2.000 mètres carrés) et entrepôts-quais de transit (4.000 mètres carrés aux entreprises des secteurs Transport-Distribution.

Prestations de services connexes:

En qualité de maître d'ouvrage, l'organisation d'un ensemble de services connexes utilisables par l'ensemble des entreprises de la Z.I., et plus particulièrement certains d'entre eux dont elle possède les locaux:

.Le Centre d'Accueil Routier, 36 lits, 300 couverts, bar, snack, self-service, accueil et sanitaires, gérés par la SOGECER;

.Une station-service mise en concession, dont le litrage a chuté depuis la modification intervenue en 1981 sur les quantités maximales de gas oil autorisées pour les poids lourds franchissant la frontière à l'import (250 litres au lieu de 50 litres);

.Le Bureau Régional de Fret: celui-ci, dont le siège se trouve à Lille-Lesquin pour la circonscription numéro 1 Nord-Picardie, ne souhaitait pas s'implanter à Valenciennes; un "compromis" fut trouvé: mise à disposition gratuite des locaux et répartition des charges de fonctionnement (y compris le personnel) à hauteur de 60% pour la C.C.I et 40% pour le B.R.F.

Compte-tenu des nombreux intervenants privés de la place de Valenciennes, la C.C.I. n'a pas jugé utile d'exploiter des entrepôts généraux. Notons également, dans le cadre de la Z.I., l'existence de trois usines relais, qui, passé un délai de 23 mois, doivent être rachetées par les entreprises (de production essentiellement).

ACTIVITES TRANSPORT-DISTRIBUTION ET CONNEXES.

Complexe International Routier de Valenciennes:

3.000 mètres carrés de bureaux dont:

- .1.000 mètres carrés propriété de la Douane;
- .2.000 mètres carrés propriété de la C.C.I., loués à une trentaine d'entreprises, principalement transitaires, commissionnaires en douane et/ou de transport en régime international ainsi que quelques affréteurs en national; environ 80 mètres carrés sont occupés par le B.R.F. et les services phytosanitaires et vétérinaires aux frontières.

12.000 mètres d'entrepôts/quais de transit, dont:

- .8.000 mètres carrés propriété de la Compagnie des Entrepôts de Valenciennes (adhérent de Stockeurop-Distribution);
- .4.000 mètres carrés propriété de la CCI, proposés à la location et occupés, pour un quart par deux entreprises du secteur Distribution (Clark France: chariots élévateurs; un grossiste en équipements de cuisine), pour trois quarts par 5 entreprises du secteur Transport (2 P.M.E. locales de transport à la demande, 200 mètres chacune, 1 entreprise de transport à la demande de la région lyonnaise, 400 mètres carrés, 2 transitaires locaux: T.M.F. pour 1.400 mètres carrés et Diffusex pour 800, filiale d'affrètement et de transport international de l'entreprise de messagerie "La Flèche du Nord").

Globalement, le Complexe compte une quarantaine d'entreprises dont 2 seulement appartiennent au secteur Distribution (1.000 mètres carrés d'entrepôts). Le secteur Transport est quant à lui fortement caractérisé par son activité internationale (agences en douane principalement).

L'entreposage pour compte d'autrui est essentiellement le fait de la Compagnie des Entrepôts de Valenciennes (distribution et entreposage industriel amont/aval), et, dans une moindre mesure, T.M.F. (plus orientée sur les trafics internationaux).

Diffusex, qui intervient dans le domaine de la messagerie internationale (Belgique-R.F.A.) gère également une petite surface pour le compte d'une association de certains transitaires de la place, Transval, lorsque ceux-ci, pour des raisons particulières, doivent décharger les marchandises transportées (visite de la Douane principalement...).

En ce qui concerne les services connexes, la C.C.I. de Valenciennes s'est efforcée depuis l'origine de la Z.I. de promouvoir un éventail de prestations le plus large possible afin que les entreprises du secteur Transport, mais également celles des autres secteurs d'activité présents sur la Z.I. puissent trouver une réponse à leurs besoins d'exploitation de tous les jours. Directement ou indirectement promus par la C.C.I., la majorité de ces services se situent sur ou à proximité du C.I.R.: Douane (équipée de SOFI), B.R.F., services phytosanitaires et vétérinaires, parking poids lourds de 250 places, le Centre d'Accueil Routier, un café-restaurant, deux stations service, un atelier de première réparation et de lavage poids lourds/véhicules légers, un centre de formation aux métiers du transport, le centre d'essai des véhicules du service des Mines,...., boutiques, bureau de change, transports en commun.

Le Centre de Gros:

Commercialisé exclusivement à la vente, il est occupé par une quarantaine d'entreprises du secteur Distribution, dépôts-ventes de grossistes régionaux, distributeurs, concessionnaires, dépôts régionaux industriels... dans les domaines des produits manufacturés d'équipements, de consommation, y compris le secteur alimentaire (produits frais et surgelés); une entreprise de messagerie (59 Express) y est également implantée.

Le reste de la Z.I. accueille les entreprises de tous les secteurs, dont deux autres transporteurs, et une quinzaine d'entreprises du secteur productif dont la plus importante, la S.M.A.N. (Peugeot) occupe à elle seule plus de 90 hectares, soit plus de 40% de l'ensemble de la Z.I. et près de 50% des surfaces aménagées. La S.M.A.N. emploie en outre 1.500 personnes.

Globalement, la Z.I. compte un peu plus de 100 entreprises réparties de la manière suivante:

Secteurs	Etablissements % (nombre)		Surfaces % (hectares)		Emplois %	
Transport	35/40	35%	15/20	10%	300	9%
Distribution	35/40	35%	30/35	20%	650	19%
Production	10/15	12%	100/110	60%	2.200	65%
Services connexes et zone motel	15/20	18%	15/20	10%	250	7%
TOTAL	95/115	100%	160/185	100%	3.400	100%

TRAFICS ET REPARTITION MODALE.

Le trafic routier est inconnu en tonnage comme, globalement, en nombre de véhicules, que ce soit pour l'ensemble de la Z.I. n°2 de Valenciennes, le Centre de Gros ou le C.I.R.

La C.C.I. de Valenciennes réalise cependant un suivi statistique permanent des indicateurs disponibles quant aux activités du C.I.R. Il faut souligner à ce sujet que la C.C.I. de Valenciennes apparaît comme le seul gestionnaire de centre ayant mis au point un suivi statistique mois par mois de tels indicateurs. Les résultats fournis constituent donc des éléments précieux pour observer les réactions de certains trafics routiers par rapport à un complexe routier et plus particulièrement vis-à-vis de la Douane, du Centre d'Accueil Routier et du B.R.F.

Ces résultats figurent en annexe sous forme de quatre représentations graphiques.

Le trafic ferroviaire est considéré comme "inexistant". De 2 wagons par jour en moyenne lors des premières années d'existence du complexe, ce trafic est actuellement réduit à sa plus simple expression, et exclusivement à l'arrivée: 2, voire 4 wagons de temps en temps pour la Compagnie des Entrepôts de Valenciennes, 1 à 3 wagons par semaine pour l'un des deux grossistes embranchés Fer (matériels de chauffage et électroménager). Aucune entreprise ne génère du trafic ferroviaire. Lors de l'implantation de la S.M.A.N., celle-ci avait exigé que l'embranchement particulier de la Z.I. soit construit jusqu'aux limites de ses terrains; ce qui fut fait aux frais de l'aménageur, la C.C.I. A ce jour, la S.M.A.N. n'a toujours pas utilisé cette possibilité.

Le transport combiné n'est pas connu:

- .pour les techniques Novatrans et C.N.C., compte-tenu du très faible nombre d'entreprises de transport national présentes sur la Z.I., de la proximité de la Région parisienne et de l'éloignement des chantiers les plus proches, Lille Saint-Sauveur et Saint-Quentin, tout laisse à penser qu'il est négligeable; la C.N.C. travaille toutefois avec des chargeurs du Valenciennois à partir des chantiers précédents; certains sont peut-être implantés sur la Z.I;
- .les trafics de conteneurs maritimes semblent concerner de très faibles volumes; en tout état de cause, les marchandises ainsi transportées ne subissent que des interventions de dédouanement sans rupture de charge.

La contiguïté de l'aéroport n'a engendré à ce jour aucun transport de fret aérien significatif ou régulier.

La Douane: le bureau de douane du C.I.R. assure deux fonctions, celle de C.R.D. (Centre Régional de Dédouanement) et celle de bureau frontière intérieur. L'ouverture de ce nouveau bureau, coïncidant avec l'ouverture de la nouvelle liaison autoroutière (A2) avec le Benelux, la R.F.A. et l'Europe du Nord, a eu pour conséquence de rapatrier sur Valenciennes le transit de nombreux trafics internationaux, dont certains d'entre eux voient leurs opérations en douane réalisées au C.I.R. Comme le montre les représentations graphiques en annexe ce trafic a pratiquement toujours été croissant alors que pendant la même période il enregistrait une orientation inverse à Maubeuge, lieu de transit le plus fréquenté avant l'ouverture de l'A2. En 1984, près de 500 camions étaient dédouanés par jour (approximativement deux tiers à l'import et un tiers à l'export), chiffre qui semble devoir être dépassé pour l'année 1985.

Le nombre des déclarations traitées annuellement est également en croissance. Pour les déclarations hors procédures simplifiées, on obtient les chiffres suivants (C.R.D. et trafics de destination et provenance extérieures à la région de Valenciennes):

Année	Import	%	Export	%	Total	
1982	113.900	62%	69.000	38%	182.900	
1983	129.200	63%	76.000	37%	205.200	dont 10% (estimation) entrant
1984	133.800	62%	81.000	38%	214.800	dans le cadre du C.R.D.
1985	146.000	64%	82.800	36%	228.800	

Pour les déclarations relevant de la procédure simplifiée, on a (C.R.D. exclusivement, entreprises n'appartenant pas au secteur Transport et tout mode confondu):

1985	28.000	57%	21.000	43%	49.000
------	--------	-----	--------	-----	--------

Source: Douane de Valenciennes (résultats 1985 extrapolés à partir des 10 premiers mois).

La part relativement faible des déclarations pour des produits destinés ou en provenance de la circonscription de Valenciennes (C.R.D.) traduit l'importance de l'activité induite par le Complexe sur des marchandises qui pourraient être dédouanées ou mises en douane sur les lieux de destination ou de provenance, ou dans tout autre bureau de douane intermédiaire.

Cette importance est confirmée par la croissance continue du bureau en dépit de la régression enregistrée par le C.R.D. (importante en 1983-1984, plus faible en 1984-1985); cette régression s'explique principalement par la situation de la sidérurgie et le regroupement des activités en douane et des trafics internationaux de la S.N.C.F. en gare d'Aulnoye-Aymeries.

Les marchandises dédouanées en Gare Hainaut ne sont pas connues exactement (produits manufacturés et intermédiaires); les vracs et pondéreux en sont en revanche absents. La messagerie internationale semble paradoxalement représenter un volume relativement faible des déclarations: Lille et la Région parisienne apparaissent en ce domaine comme plus attractives. D'autre part, ces trafics routiers internationaux apparaissent être générés en majorité par des échanges avec la C.E.E.

Les recettes du bureau approcheront 3 MdsF en 1985. Toutefois, compte-tenu du CRD qui englobe en outre un dépôt pétrolier, ce chiffre n'est pas représentatif de l'activité du C.I.R.

La C.C.I. de Valenciennes reste cependant prudente sur les perspectives à terme de ces activités en douane: l'éventuelle simplification, voire disparition des procédures douanières dans le cadre de la C.E.E. (majorité des échanges), serait préjudiciable aux activités des commissionnaires en douane présents sur le Complexe, ce qui ne manquerait pas d'avoir des répercussions sur les structures d'accueil mises en place.

B.R.F.: l'antenne de Valenciennes, qui réalise de l'ordre de 18.000 appairages normaux (et régularisés) par an, pour un peu plus de 200.000 tonnes de marchandises, est perçue comme "viable" par les différents observateurs et utilisateurs. Rappelons que 60% des coûts d'exploitation sont à la charge de la C.C.I.

L'examen du seul mois de mai 1985 fait apparaître la répartition suivante entre les appairages réalisés par le B.R.F. et ceux qu'il enregistre (règle des 60/40):

Circonscription numéro 1 NORD-PICARDIE	APPAIRAGES		APPAIRAGES	TONNAGE
	Réalisés	Enregistrés	totaux	traité
Lesquin + Agences	65%	35%	100%	100%
Lesquin	60%	40%	54,5%	47%
Dunkerque	57%	43%	20%	27%
Valenciennes	82%	18%	15%	16,5%
Maubeuge	88%	12%	10,5%	9,5%

Au mois de mai 1985, 94% du fret proposé par l'agence de Valenciennes (20.000 tonnes) a été évacué. L'offre des véhicules se répartit pour 75% en véhicules extérieurs et 25% en véhicules locaux. Pour les deux catégories de véhicules, la part non rechargée atteint environ 30%. La nature des marchandises transportées est inconnue.

IMPACT SPECIFIQUE: GARE HAINAUT - CENTRE DE GROS, Z.I. N°2.

L'impact primordial de la Z.I. numéro 2 de Valenciennes aura été de répondre aux besoins en équipements, infrastructures plus particulièrement, des entreprises de tous les secteurs d'activités, et par là même de les fixer dans la circonscription.

Elaborée avec l'ouverture de l'A2, elle a également permis de rationaliser l'utilisation des infrastructures de dessertes dans leur ensemble. A l'intérieur de la ville de Valenciennes, les conditions de circulations sont redevenues normales.

Dans le secteur du transport, les entreprises de messagerie-groupage en régime national ne se sont pas transférées sur le Centre, à l'exception de 59 Express (entreprise locale affiliée au réseau national France-Express). Une seule entreprise, locale, représente la messagerie internationale, Diffusex. En revanche, la majorité des entreprises de commission en douane et des entreprises de transport international de Valenciennes s'y sont implantées (location); le transfert de la Douane et le nouvel équipement que constituait le SOFI ont été bien évidemment des arguments de poids. Ces transferts ont été accompagnés par la venue de transitaires extérieurs à Valenciennes (régions lilloise et de Maubeuge principalement) une entreprise de Forbach (trafics avec la RFA empruntant la nouvelle liaison autoroutière). La création du Centre a-t-elle favorisé la pénétration des entreprises extérieures sur le marché local de la commission en douane? Les entreprises de Valenciennes n'ont pas manqué de s'implanter en région lilloise, parisienne,... Quant à Maubeuge, il ne s'agissait que d'un juste retour des choses.

Ces dernières observations amènent une autre question: le marché de la commission en douane est-il uniquement local? Naturellement non, et ce plus particulièrement en zone frontière. L'un des résultats les plus évidents du C.I.R. est d'avoir fixé à Valenciennes un volume important d'activités en douane qui, comme nous l'avons vu précédemment, pourraient être réalisées en tout autre lieu, puisque relevant de trafics en majorité extérieurs à la circonscription.

Certaines entreprises locales de commission de transport en régime national se sont également établies sur le Centre. Autre argument de poids: le B.R.F. Un seul transporteur-stockeur-distributeur est présent: la Compagnie des Entrepôts de Valenciennes, adhérente de Stockeurop-Distribution.

Notons toutefois la venue de deux entreprises extérieures (Lyon-Saint-Etienne) dans le domaine de la location de poids lourds et le transport de gaz en citernes, créneaux apparemment non exploités auparavant.

Dans le secteur de la Distribution, une part importante des entreprises locales se sont transférées sur le Centre où elles ont pu s'équiper en fonction de leur croissance. Les quelques entreprises extérieures à Valenciennes qui se sont implantées sur la Z.I. numéro 2 semblent avoir seulement occupé des créneaux demeurés libres.

Même constatation dans le secteur productif, mais avec une majorité d'entreprises extérieures à la région, ce qui en ce domaine constitue un aspect tout à fait positif de l'impact de la Z.I. numéro 2. Notons que le secteur productif y emploie 2.200 personnes, soit 65% des emplois offerts tout secteur confondu. Il s'agit d'autre part d'emplois le plus souvent nouveaux et non de transferts.

Enfin, la concentration, sur un même site, des transits routiers (poids lourds et véhicules légers) d'une part, de nombreuses entreprises de différents secteurs d'autre part, a permis, en termes de potentiel de marché, l'exploitation de certaines entreprises prestataires de services: restauration, hôtellerie, stations services, entretien réparation... En ce qui concerne les prestations plus directement liées aux trafics poids lourds, notons que la C.C.I. a dû encore une fois s'impliquer plus fortement dans les investissements et la gestion.

Pour les années à venir, la C.C.I. de Valenciennes s'interroge cependant sur la pérennité du Complexe International Routier dont la majorité des activités concerne les opérations en douane sur des trafics internationaux avec la C.E.E. Quel est l'avenir de ces activités?

L'objectif prioritaire de l'actuelle Commission Européenne vise l'achèvement, d'ici 1992, d'un véritable Marché Intérieur en supprimant toutes les frontières, physiques, techniques et fiscales. Compte-tenu de l'ampleur des intérêts en jeu, 1992 peut apparaître pour beaucoup comme une gageure.

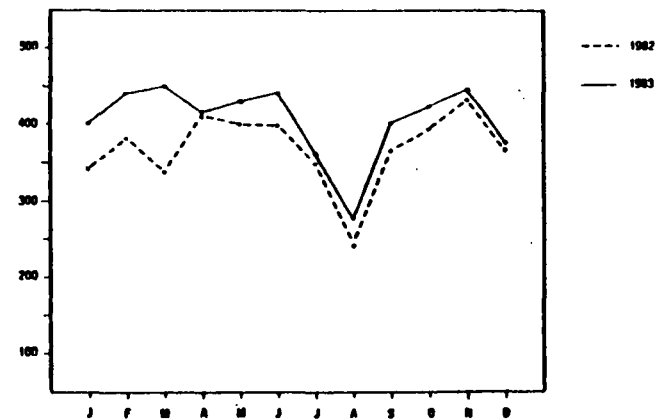
Toutefois, une évolution est en cours, et, que ce soit pour 1992 ou ultérieurement, la C.C.I. de Valenciennes en tient compte dans ses investissements: la reconversion "immobilière" du Complexe est envisagée.

ÉTAT DES TRAFICS DOUANIERS (COMPLEXE INTERNATIONAL ROUTIER)

Nombre moyen de véhicules dédouanés par jour

Mois	1980	1981	1982	1983
Janvier	475	399	342	397
Février	483	347	381	441
Mars	483	430	339	451
Avril	478	395	410	415
Mai	345	428	398	431
Juin	427	428	358	443
Juillet	412	347	348	359
Août	278	284	241	275
Septembre	392	387	395	402
Octobre	478	384	392	420
Novembre	478	387	432	444
Décembre	473	345	385	374

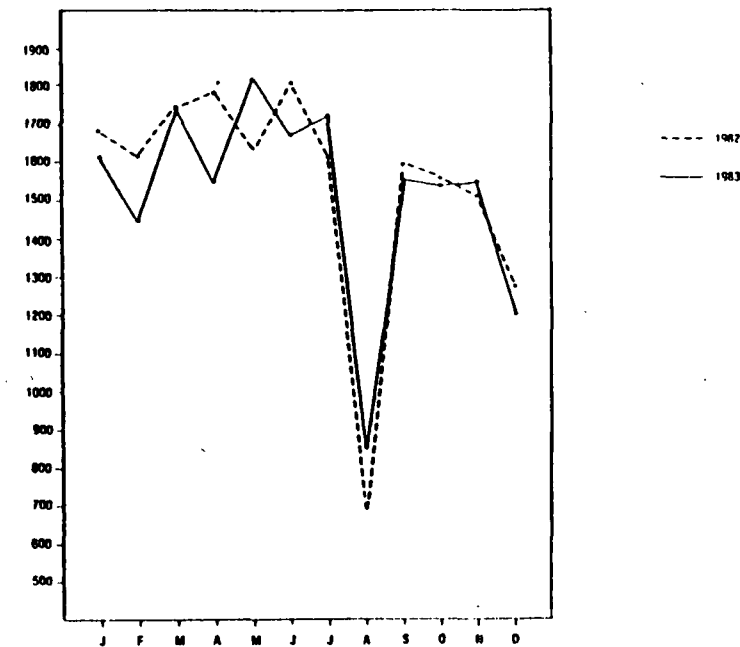
Nombre moyen de véhicules dédouanés par jour

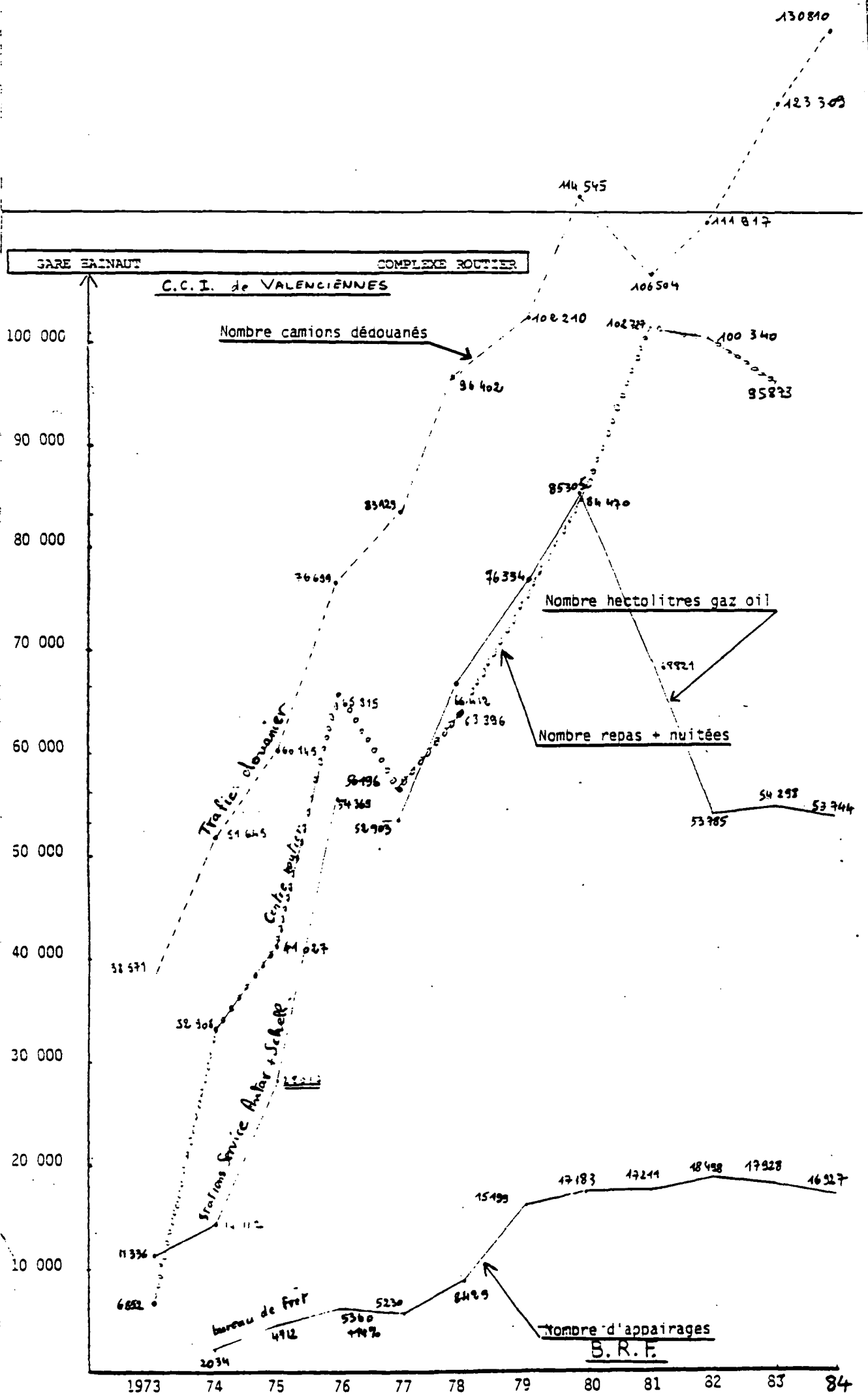


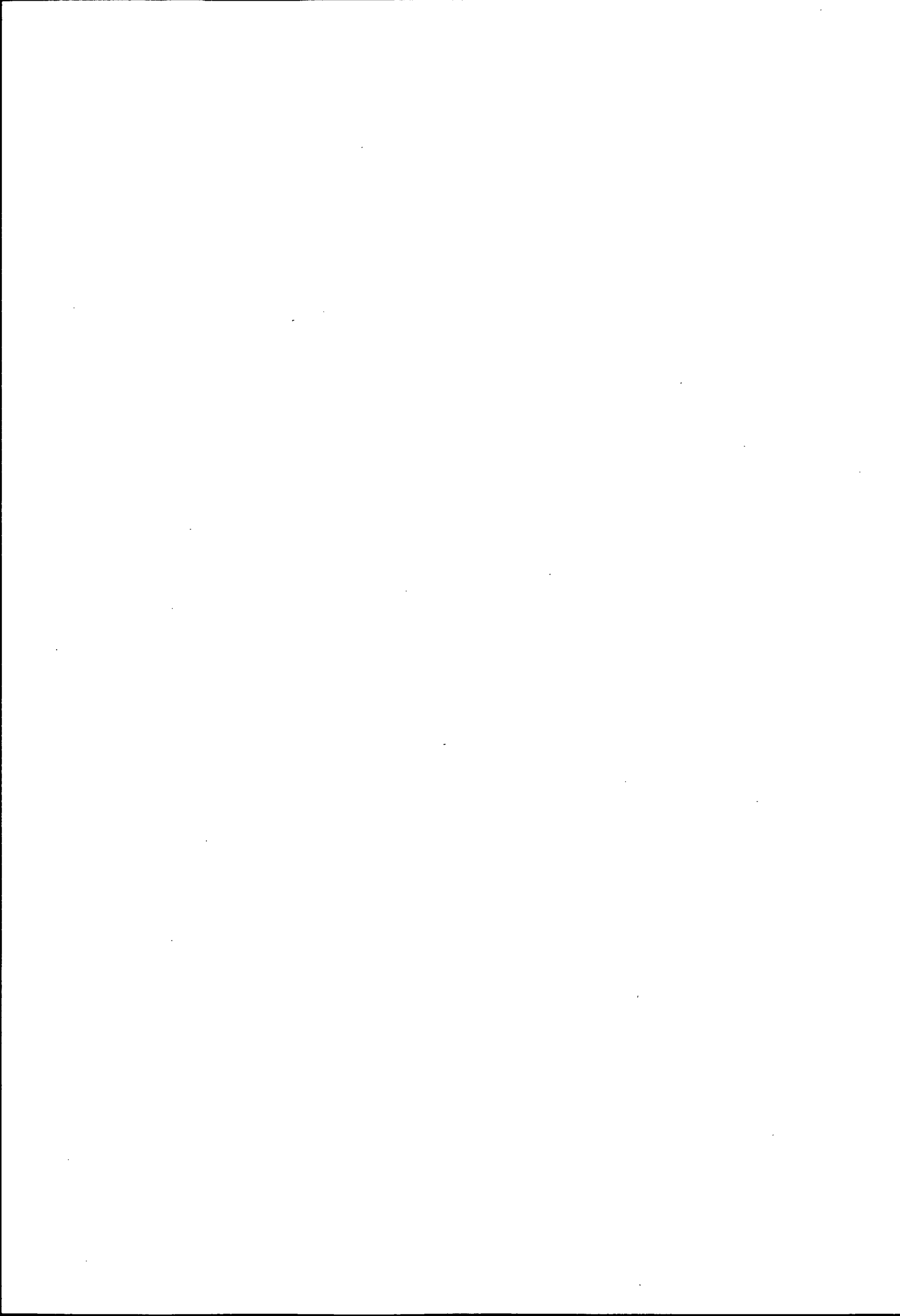
BUREAU DE FRET (COMPLEXE INTERNATIONAL ROUTIER) ÉTAT DES APPAIRAGES PAR MOIS*

Mois	1980	1981	1982	1983
Janvier	1 781	1 368	1 681	1 813
Février	1 635	1 379	1 615	1 445
Mars	1 709	1 341	1 742	1 730
Avril	1 628	1 266	1 781	1 540
Mai	1 449	1 433	1 834	1 813
Juin	1 785	1 498	1 809	1 687
Juillet	1 584	1 861	1 811	1 724
Août	609	880	691	856
Septembre	1 288	1 579	1 595	1 551
Octobre	1 334	1 652	1 557	1 535
Novembre	1 189	1 545	1 510	1 545
Décembre	1 237	1 611	1 272	1 193

* Un appairage est un accord entre un chargeur et un transporteur pour charger un véhicule







La définition d'indicateurs d'activité et l'évaluation des effets économiques des plates-formes à caractère public se heurtent à plusieurs problèmes:

1. Les gestionnaires responsables de centres entretiennent avec les entreprises présentes des rapports commerciaux de fournisseurs à clients. Dans la plupart des cas, ils s'estiment tenus par une obligation de discrétion pour ce qui concerne les activités de leurs clients et se refusent en conséquence à adopter une attitude trop inquisitrice dans l'appréciation et la mesure de leurs activités.
2. Chaque centre possède des caractéristiques, une histoire et un environnement spécifiques. Les activités des gestionnaires se révèlent de plus hétérogènes: certains sont engagés dans le transport ou la distribution (de façon plus ou moins importante), d'autres se limitent à une simple gestion d'équipements. Il en résulte une grande disparité au niveau des indicateurs de gestion utilisés par les uns et par les autres.
3. Enfin, les documents mis au point, tant par les gestionnaires que par les utilisateurs de centres, sont essentiellement des documents à vocation commerciale, et non à usage statistique: les chiffres fournis "embellissent" la plupart du temps la réalité. Ce problème se trouve accentué par la plus ou moins grande discrétion des utilisateurs quant à leurs activités réelles.

A un niveau plus général, le recueil des données économiques et financières publiques (comptes sociaux en particulier) est invalidé par le fait que, dans la majorité des cas, l'implantation sur un centre ne constitue qu'un établissement secondaire, qui n'est identifiable ni financièrement, ni fiscalement.

Une tentative d'étude à partir de la Taxe Professionnelle a été menée: le nombre des investigations s'est révélé rédhibitoire. Le montant global de cette taxe a toutefois pu être précisé pour Garonor.

La recherche de données a cependant conduit à un certain nombre de résultats: ils concernent pour chaque centre l'identité du gestionnaire et les prestations assurées, le mode de financement, le patrimoine, la nature des entreprises présentes et leur importance relative, les trafics et le nombre d'emplois enregistrés.

Ces résultats, présentés sous forme de tableaux, seront analysés en distinguant:

1. Les caractéristiques des gestionnaires de centres et des prestations offertes.
2. Les caractéristiques des utilisateurs et les activités qu'ils exercent.
3. L'impact économique des centres sur leur environnement et sur les entreprises des deux secteurs sera ensuite pris en considération.

La faiblesse de l'échantillon retenu, douze centres (dont trois étrangers), oblige à préciser qu'en aucun cas une valeur statistique générale ne pourra être accordée aux données diverses, dont il sera fait état au cours de l'analyse.

Il faut signaler d'autre part que les tableaux présentés ne sont pas tous complets: telle ou telle donnée peut manquer pour tel ou tel centre. Dans leur ensemble, les indicateurs d'activité recueillis constituent toutefois un outil d'analyse synthétique.

Au nombre de deux, les tableaux réalisés servent de support aux analyses menées dans ce chapitre. Ils se trouvent à la fin de chacune des deux premières parties.

1. LES CENTRES ET LEUR GESTION.

L'analyse qui suit s'attachera plus particulièrement à la structure de gestion des centres et aux prestations offertes. Elle prend en considération les aspects patrimoniaux et financiers. Les données historiques sont en revanche à rechercher dans les monographies.

1.1. L'OUVERTURE DES CENTRES.

Il s'agit dans la totalité des cas d'ouvertures relativement récentes, puisque Garonor, Sogaris et Rivalta Scrivia sont les trois centres les plus anciens: leur ouverture remonte, pour tous les trois, à l'année 1967. Sept centres ont été ouverts dans les années soixante-dix et deux dans les années quatre-vingt: Eurofret Strasbourg en 1980 et Garolor en 1981.

Cette relative jeunesse des centres illustre la remarque mise en avant dans l'avant-propos: pour chaque centre, l'établissement d'un lien étroit avec un mode de transport donné. Le développement des plates-formes à caractère public liées au mode routier a donc été concomitant à l'important développement des transports routiers, publics et privés, rendu possible par l'amélioration continue de la fiabilité des véhicules et du réseau routier (routes et autoroutes).

La croissance économique de ces dernières décennies, l'augmentation de la consommation des ménages, l'accélération des échanges..., sont à l'origine de l'essor du transport routier et des structures logistiques mises en oeuvre.

1.2. LES GESTIONNAIRES.

On remarque, pour le territoire français, la très faible présence de partenaires privés dans la mise en place et la gestion des plates-formes à caractère public: un seul gestionnaire entièrement privé, Garonor, et deux gestionnaires "mixtes", Garolor et Sogaris. Les autres gestionnaires sont tous d'origine publique.

Il faut noter que le centre de Sogaris a évolué d'une structure originellement privée vers une structure de Société d'Économie Mixte (plus de 75% du capital détenu par des organismes publics): Sogaris a en effet été créé par une société entièrement privée; toutefois, elle ne possédait pas les terrains sur lequel le centre est installé; ils étaient concédés par les détenteurs publics actuels du capital.

Deux conséquences peuvent en être retirées:

.Une prédominance de l'intérêt public; les raisons de cet intérêt ont été précisées dans le chapitre premier.

.Une absence d'intérêt de la part d'acteurs privés (investisseurs immobiliers ou transporteurs-distributeurs). La rentabilité aléatoire de ce type d'opération explique naturellement cette absence d'intérêt.

La partie historique de la monographie consacrée à Garonor montre par ailleurs que si ce centre a bénéficié, de par sa situation, de conditions favorables, il n'a pas été épargné dans le passé par les difficultés financières.

1.3. LES PRESTATIONS ASSUREES PAR LES GESTIONNAIRES DE CENTRE.

Elles diffèrent naturellement d'un centre à l'autre. Sur le plan immobilier, la location est cependant partout présente, même si, à Lille-Lesquin, elle est seulement proposée par des investisseurs immobiliers n'ayant pas directement participé à la création du centre.

La vente de parcelles de terrains est plus rare: quatre centres la proposent dont trois centres à gestion public (Bordeaux-Fret, Lille-lesquin, Valenciennes) et un à gestion mixte (Garolor, depuis fin 1985). Le secteur privé est donc le plus souvent représenté par les investisseurs immobiliers; ils interviennent alors sur le marché immobilier locatif.

La participation des gestionnaires à l'activité de transport proprement dite se révèle faible, voire inexistante. Dans certains cas (Garonor et Sogaris, plus particulièrement), elle fut entreprise dans les années qui ont suivi la mise en place du centre, puis progressivement abandonnée du fait de son manque d'intérêt tant financier que commercial.

On note en revanche une implication beaucoup plus prononcée dans des structures d'entrepôt public (libre ou sous-douane) s'apparentant à une offre immobilière à laquelle s'ajoute une prestation d'entrepôt.

Les investissements relatifs à la desserte ferroviaire interne des centres sont de moins en moins souvent pris en charge par les gestionnaires de centres: on constate de réelles difficultés à rentabiliser une telle prestation (achat et entretien d'un locotracteur, personnel adéquat...) compte-tenu de la relative faiblesse des trafics ferroviaires. Ainsi, à Garonor et Sogaris, cette activité est structurellement déficitaire.

En conséquence, les centres les plus récents ont recours à la S.N.C.F. pour assurer la livraison et l'enlèvement des wagons.

Néanmoins, le financement des infrastructures ferroviaires (rails, aiguillages, faisceaux de triage interne, participation à la voie-mère) reste à la charge du gestionnaire du centre. Ces équipements, indispensables à toute plate-forme à caractère public qui veut offrir des possibilités de transport et d'échanges bi-modaux, pèsent lourdement sur le montant des investissements à réaliser, et ce plus particulièrement lors de la création d'un centre. L'existence de ces infrastructures et l'obligation de financement qui en découle expliquent certainement, pour tout ou partie, le faible intérêt des investisseurs immobiliers traditionnels.

En dehors des installations privées: Euroterminal et Soptrans au Boulou, le G.I.E. C.G.M./Delmas Vieljeux et S.T.A.C. Balguerie à Bordeaux-Fret, peu de centres disposent de structures ad hoc pour l'exploitation d'un "Port sec".

Pour la réalisation de cette dernière activité, Embraport Zürich s'appuie sur des prestataires locaux qui participent au financement et à la gestion de l'outil mis en place (structure mixte).

Eurofret Strasbourg bénéficie pour sa part de la proximité immédiate du terminal conteneurs du Port Autonome de Strasbourg, qui est le seul, sur le territoire national, à avoir participé avec succès à la mise en oeuvre de lignes fluviales régulières d'acheminement de conteneurs.

La même expérience sur la Seine (Paris-Terminal) s'est soldée par un échec. Le chantier existant n'utilise plus que les modes Fer et Route. Cependant, les difficultés rencontrées dans l'exploitation du terminal semblent inciter les gestionnaires de Paris-Terminal à privilégier désormais les activités immobilières (67% du C.A.).

L'observation du C.A. global des gestionnaires de centre, lorsqu'il est "connu", amène à une double constatation:

.Une grande disparité dans son montant, puisqu'il varie entre 3,5 (Garolor) et 100 millions de Francs (Garonor).

.Pour les centres sur le territoire français, une prépondérance de l'activité immobilière dans le total du C.A.

La part importante des revenus immobiliers dans le C.A. met en valeur l'existence d'une optique et d'un métier différents de la part des gestionnaires par rapport à leurs clients utilisateurs. Les premiers sont avant tout des fournisseurs d'équipements (entrepôts, quais de transit et bureaux) et, occasionnellement, des prestataires de services intermédiaires (entreposage à caractère public, manutention...). Les seconds sont des transporteurs et des distributeurs qui peuvent avoir recours, dans le cadre de leurs activités, à l'offre d'équipements proposée par les plates-formes.

Notons que, de ce fait, les flux de marchandises restent sous la maîtrise exclusive des clients utilisateurs.

1.4. LES MODES DE FINANCEMENT.

Quatre modes de financement ont été distingués: capitaux publics, capitaux privés, emprunts, subventions. On constate que:

.En France, à l'exception de Garonor, les capitaux publics sont toujours présents.

.Le recours aux emprunts est systématique; ils sont effectués sur le marché privé ou auprès des organismes financiers assurant un rôle spécifique auprès des collectivités locales (C.A.E.C.L. et Caisse des Dépôts).

.Aucune des trois plates-formes parisiennes à caractère public (Garonor, Paris-Terminal et Sogaris), bien qu'elles se soient insérées dans une politique précise d'urbanisme, n'ont bénéficié de subventions de la part des pouvoirs publics.

Les subventions directes, absentes des centres privés (Garonor, Sogaris à l'origine), n'ont jamais représenté des enveloppes importantes pour les centres publics. On note toutefois les aides et subventions significatives de la C.E.C.A. pour Garolor et particulièrement du F.E.D.E.R. pour Bordeaux-Fret, tous deux organismes européens.

A l'exception de Bordeaux-Fret, où la S.N.C.F. a financé la voie-mère, la participation du Groupe ferroviaire au financement des plates-formes étudiées est inexistante. Le développement conjoint du nouveau Port du Verdon et du terminal conteneurs C.G.M./Delmas Vieljeux expliquent l'engagement de la S.N.C.F. dans l'opération de Bordeaux-Fret: par le biais des navettes mises en place entre le nouveau Port et la structure de Port sec, elle disposait d'un trafic assuré.

Le mode d'acquisition ou d'occupation des terrains tient un rôle important dans les perspectives de rentabilité des centres:

.L'achat: formule adoptée dans la majorité des cas, il représente une charge initiale importante dans la mesure où les plates-formes sont généralement proches des agglomérations. De plus, la création d'un centre nécessite de constituer des réserves foncières pour les développements ultérieurs, mobilisant d'autant les capacités financières disponibles.

.La propriété: elle se distingue de l'achat dans le sens où elle pré-existe au projet de création d'un centre (Le Boulou, Garonor). Elle facilite le montage financier de départ ainsi que l'accès au marché bancaire pour les emprunts.

.Concession et location: ces deux formules se traduisent toutes deux par le paiement d'une redevance annuelle, généralement faible voire nulle, compte-tenu des liens généralement étroits entre concédant/bailleur et concessionnaire/locataire; elles présentent ainsi les avantages d'une absence d'investissements fonciers initiaux et d'une déduction comptable au titre des charges d'exploitation.

1.5. LE PATRIMOINE.

L'échelonnement des travaux réalisés et l'existence de plus-values sur les terrains rendent difficiles l'appréciation du patrimoine (Francs courants/Francs constants). Les évaluations qui sont données se fondent sur les coûts actuels des travaux de V.R.D. et de construction.

GESTIONNAIRES DES CENTRES	Autoport du Boulou	Bordeaux Fret	Embraport Zürich	Eurofret Strasbourg	Garolor	Garonor	Lille Lesquin	Milton Oxford	Paris Terminal	Rivalla Scrivia	Sogaris	Valendernes C.I.R.
DATE D'OUVERTURE:	1976	1977/1979	1973	1980	1981	1967	1972	1971	1975	1967	1967	1970/1972
GESTIONNAIRE(S):												
Identité juridique Public/Privé	Dpt. Com. CCI Public	CCI CUB Public	SA Mixte	P.A.S. Public	SA+CCI Mixte	SA Privé	CCI Public	SA Privé	P.A.P. + CCI Public	SA Privé	S.E. Mixte Mixte	CCI Public
PRESTATIONS DU GESTIONNAIRE:												
Location	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Oui	Oui	Bureaux	Oui	Oui
Vente de parcelles	Non	Oui	Non	Non	Depuis 1985	Non	Oui	Non	Non	Non	Non	Oui
Entrepôt sous douane	Oui	Oui	Oui	(hors centre)	Prévu	Oui	Non	Oui	Oui	Activité	Oui	(Privé)
Entrepôt libre (hors douane)	Oui	Oui	Oui	(hors centre)	Oui	Oui	Non	Oui	Oui	Principale	Oui	(Privé)
Activités de transport	Non	Non	Auxiliaire	Non	Non	Non	Non	Oui	Non	Auxiliaire	Auxiliaire	Non
Desserte ferroviaire interne	Sans Objet (privé)	SNCF	Oui	Oui	SNCF	Oui	SNCF	British Rail	Oui	Oui	Oui	SNCF
Terminal conteneurs		(2 privés)	Mixte	(hors centre)	Non	Non	Non	Non	Oui	Oui	Non	Non
C.A. total	19 MF	Non connu	Non connu	Non connu	3,5 MF	100 MF	Sans Objet	Non connu	25 MF	Non connu	65 MF	Non connu
dont Immobilier localif	Non connu	Important	Non connu	Non connu	99%	81%	Sans Objet	Important	67%	Faible	67%	Important
MODES DE FINANCEMENT												
Capitaux publics	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Oui	Non	Oui	Non	Oui	Oui
Capitaux privés	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	(Oui)	Oui	Non	Oui	Oui	Achat
Emprunts	Oui	Oui	Non connu	Oui	Oui	Oui	Oui	Non connu	Oui	Oui	Oui	Oui
Subventions et autres aides	Oui	Oui	Non connu	Oui	Prêt CECA	Non	Non connu	Non connu	Non	Non connu	Non	Oui
Participation des Stés ferroviaires	Non	Vole m're	Non connu	Non connue	Non	Non	Non connu	Non connu	Non	Non connu	Non	Non
Financement des terrains	(communaux)	Achat	Achat	Concession	Achat	Propriété	Achat	Achat	Location	Achat	Concession	Achat
PATRIMOINE												
Valeur 1985 hors terrain	15,6 MF	Non connu	Non connu	Non connu	Non connu	750 MF	Sans objet	Non connu	81 MF	20 kML (81)	350 MF	Non connu
Terrains réservés (en ha)	65	60/120	30	110	100	75	240	100	27	200	39	15
Terrains aménagés (en ha)	35	35	30	42	12/15	58	195	80	24	100	36	15
Constructions (en m2)	?	35.000	Non connu	72.000	25.500	306.000	Non connu	230.000	52.000	200.000	165.000	7.000
		(+27.000 privés)										(+8.000 privés)

2. LES CENTRES ET LEURS UTILISATEURS.

L'observation des données disponibles sur les activités de Transport et de Distribution présentes dans les centres témoigne d'une grande disparité d'un centre à l'autre. La mise en place d'une typologie se révèle hasardeuse: les activités réalisées dans un centre donné sont étroitement liées à son environnement économique et à son histoire:

.Garonor, Sogaris, Lille-Lesquin ont appuyé leur développement sur la forte croissance économique des années soixante...soixante-dix; il en va de même, quoique dans une moindre mesure, pour la Zone Industrielle N°2 de Valenciennes, dont le Complexe International Routier a bénéficié de l'ouverture de l'autoroute A2;

.Bordeaux-Fret a été l'une des conséquences de la politique de redéploiement du Port Autonome de Bordeaux sur le Port du Verdon pour les trafics de conteneurs;

.Eurofret Strasbourg et Paris-Terminal s'inscrivent dans le cadre de la politique de diversification des activités des ports fluviaux;

.L'Autoport du Boulou bénéficie jusqu'en 1986 de sa position frontière avec un pays n'appartenant pas à la C.E.E., ainsi que des conséquences de l'écartement différent des voies ferroviaires du réseau espagnol;

.Garolor fait partie d'une volonté de développement du Pôle Industriel Nord Métropole Lorraine.

La nature des intervenants présents sur les centres dépend donc de facteurs historiques, économiques et de l'évolution des politiques générales mises en oeuvre par les entreprises elles-mêmes, que ce soit dans le domaine du transport ou dans celui de la distribution.

Les tendances adoptées à travers ces politiques générales diffèrent selon le secteur considéré: les implantations d'établissements (principaux ou secondaires) suivent deux logiques différentes:

.Secteur Transport: développement de réseaux au niveau national et/ou international (forte présence d'entreprises de messagerie-groupage dans les centres en périphérie de grandes agglomérations).

.Secteur Distribution: minimisation des stocks (recherche du stock zéro) se traduisant par un désengagement partiel ou total des dépôts régionaux gérés en propre au profit d'un renforcement d'un (voire deux) entrepôt central; toutefois, le désengagement des dépôts régionaux est souvent compensé:

- soit par une délégation de responsabilité commerciale à des intermédiaires régionaux, extérieurs à l'entreprise mais appartenant au secteur de la distribution (grossistes à couverture locale, voire régionale, concessionnaires, exclusifs ou non..., répartiteurs pharmaceutiques);
- soit par un recours à la sous-traitance d'entreprises du secteur transport (transporteurs-stockeurs-distributeurs, voire entrepositaires purs).

L'examen des monographies sur les différents centres montre ainsi que:

- .les groupeurs et messagers nationaux sont fortement représentés dans les centres de grande consommation (Garonor, Sogaris, et, dans une moindre mesure, Bordeaux, Strasbourg, Lille); ils sont en revanche absents, ou peu représentés, dans les centres qui ne bénéficient que d'une position frontalière et/ ou d'un centre économique de moindre ampleur (Le Boulou, Garolor, Valenciennes);
- .l'ensemble des centres est toutefois utilisé par une proportion importante de commissionnaires agréés en douane, proportion plus forte pour les sites frontaliers; il faut toutefois noter que pour les positions "purement" frontalières, les implantations se caractérisent essentiellement par des bureaux (activité d'agence en douane, Le Boulou, Garolor, Valenciennes), tandis que sur des centres proches de grandes agglomérations, certaines implantations comportent des entrepôts exploités par des entreprises de transports internationaux agréées ou non en douane;
- .les transporteurs-stockeurs-distributeurs et entrepositaires s'établissent de préférence près des marchés de grande consommation et/ou de production; la présence de ces établissements, compte-tenu des surfaces en jeu, est beaucoup moins affirmée sur les sites étudiés (prise en compte du marché immobilier);
- .pour le secteur distribution, les dépôts "centraux" se rencontrent à Sogaris et Garonor, mais aussi à Strasbourg (dépôts d'importation);
- .les dépôts régionaux gérés en propre par des distributeurs à couverture nationale se rencontrent dans des centres régionaux proches de grandes agglomérations (Bordeaux, Lille), mais aussi dans les centres de la région parisienne: il s'agit de distributeurs et/ou producteurs dont l'établissement principal est en province;
- .les structures régionales "intermédiaires" (grossistes...), pour leur part, sont présentes dans toutes les zones de consommation importantes, mais pas nécessairement sur les sites étudiés (prise en compte du marché immobilier et de la politique d'affectation des investissements de cette catégorie d'entreprises).

On remarque ainsi que les données propres au marché immobilier local (y compris l'incidence de la charge foncière) ont une influence déterminante sur les décisions des entreprises en matière d'implantation dans un bassin économique donné.

Il faut noter en outre:

- .lorsqu'une entreprise se développe sur son site d'origine, elle privilégie en général l'achat;
- .au contraire, lorsqu'il s'agit de la "pénétration" d'un marché extérieur, on constate un recours beaucoup plus fréquent à l'immobilier locatif.

2.1. UTILISATION DES SURFACES NOMBRE D'ETABLISSEMENTS PAR SECTEUR.

Les proportions relevées, lors des études monographiques, pour les proportions relatives de surfaces occupées et de nombre d'établissements implantés entre les secteurs du Transport et de la Distribution ont un caractère parcellaire, dans la mesure où les données prises en compte ne concernent que les centres eux-mêmes et non l'ensemble des établissements de ces deux secteurs dans le bassin économique considéré (exemple de la zone industrielle N° 2 de Valenciennes).

On constate une nouvelle fois les limites statistiques de l'analyse des centres étudiés: il ne peut en aucun cas leur être accordée une valeur de loi générale, mais seulement une valeur indicative.

Sous ces limites, on remarque pour les centres étudiés:

- .une prépondérance du secteur transport pour le nombre d'établissements;
- .une prépondérance relative du secteur distribution pour l'utilisation des surfaces.

Cette constatation s'explique de plusieurs façons:

.Les transporteurs présents sur ces centres sont avant tout des messagers-groupeurs qui n'ont besoin, pour l'exercice de leurs activités, que de relativement faibles surfaces; en sus des bureaux, ils utilisent des surfaces dévolues au transit des marchandises; les activités considérées peuvent donc supporter un coût au mètre carré plus élevé (coût des rotations terminales par rapport à la proximité des centres urbains);

.à l'inverse, les transporteurs-stockeurs-distributeurs, et en particulier des sociétés offrant des services évolués en ce domaine (Satem, C.E.G.F., Dubois, Stockeurop Distribution, F.D.S., Logidis de Mory...), y sont très peu présents du fait de la rotation beaucoup plus lente des marchandises (entreposage) sur les surfaces occupées; cet entreposage porte de plus sur des marchandises à valeur ajoutée généralement plus faible que celles empruntant les circuits de la messagerie, voire du groupage;

.les distributeurs, qui sont par nature des "consommateurs" de surfaces d'entreposage, donc de surfaces plus importantes, ne retiennent des centres proches de marché de consommation, comme lieux d'implantation de leurs activités, que lorsque les marchandises traitées peuvent "supporter" le coût immobilier lié à la proximité des centres urbains, c'est-à-dire lorsqu'il s'agit de marchandises à valeur ajoutée élevée; les intermédiaires de la distribution (grossistes...) à couverture régionale sont le plus souvent intéressés par de tels centres lorsque l'option achat y est proposée (et ce plus particulièrement en Province);

.on note ainsi l'absence, sur ces centres, d'entrepôts de distributeurs situés en aval, comme ceux de la "grande distribution" (sociétés à succursales multiples): d'une part les produits concernés sont de valeur ajoutée moyenne, voire faible; d'autre part les surfaces requises sont généralement très importantes; il en résulte des localisations relativement éloignées des centres urbains, compte-tenu en particulier des niveaux de la charge foncière; la seule exception constatée, Samada, société de transport pour compte propre des magasins Monoprix, n'en constitue pas véritablement une, dans la mesure où son activité s'assimile à celle des messagers-groupeurs (très peu d'entreposage).

2.2. LES SERVICES CONNEXES.

Un certain nombre de services connexes types ont été recensés dans chaque centre: Douane, Bureau Régional de Fret (B.R.F.), Poste, Banque, Restaurant, Hotel, Station Service/ Réparation... Les deux premiers, qui sont étroitement liés à certaines activités du secteur transport, font l'objet d'une attention particulière; il s'agit d'une part des opérations pour lesquelles intervient la Douane, et d'autre part du rôle tenu par le B.R.F.

De manière générale, trois centres offrent l'intégralité des services connexes mentionnés dans la liste (Zürich, Garonor et Valenciennes) et deux services sont présents sur l'ensemble des centres: Douane et Restauration.

La Douane:

Les monographies montrent que les gestionnaires se sont systématiquement préoccupés d'implanter un bureau de douane sur leur centre. Dans certains cas, le déplacement de la Douane a joué un rôle moteur dans la conception, la réalisation et le développement des centres (Le Boulou, Bordeaux-Fret, Garonor, l'ensemble Sogaris-M.I.N. de Rungis, Lille-Lesquin, Valenciennes). Ces déplacements étaient motivés par des considérations de politique d'urbanisme (transfert d'un bureau centre-ville vers la périphérie) ou par la nécessité d'élargir les structures douanières face à l'accroissement des trafics internationaux et des opérations qui en découlent.

La Douane, qui représente un élément indissociable de l'activité des commissionnaires agréés en douane, constitue un facteur attractif indiscutable pour cette catégorie d'intervenants du secteur transport.

Leurs installations se traduisent:

- .soit, uniquement par des bureaux (activité d'agence en douane) lorsque le centre se situe sur un site frontière non intégré à une zone importante de consommation/production (Le Boulou et Valenciennes);
- .soit, lorsque l'on est en présence d'une zone économique importante, qu'elle soit frontière ou non, par les mêmes structures administratives de bureaux pouvant être associés à des entrepôts.

Sous les mêmes critères de marché que précédemment, on constate que les gestionnaires de centre ont mis en place des structures de magasinage et/ou d'entreposage sous douane qui sont autant de facilités pour l'activité des commissionnaires agréés en douane.

Il faut rappeler à ce sujet les résultats d'une étude réalisée sur le fichier des Douanes par le ministère des Transports ("Les Transports routiers de Marchandises effectués sur le Territoire français par des Véhicules étrangers, Résultats 1981"); ils montrent que la répartition sur le territoire français des activités de dédouanement à l'import est la suivante:

- .pour 75% des cas, dans la région de destination;
- .pour 24% des cas, en région frontière;
- .pour 1% des cas, en région ni frontière, ni de destination.

Cette répartition met en évidence l'importance d'un site frontière pour les activités d'agence en douane: bureaux des commissionnaires agréés en douane. Ainsi, les centres du Boulou et de Valenciennes sont le lieu d'activités importantes qui pourraient être réalisées dans tout autre site: traitement de la part des 24% de dédouanements à l'import. Par ailleurs, pour les opérations de mise en douane à l'export, cette distribution géographique, au dire des entreprises concernées, se situerait à un niveau identique, voire légèrement supérieur.

Jusqu'à ce jour, que ce soit en site frontière ou non, les centres ont donc profité de ces activités en douane.

En revanche, pour l'avenir, la volonté politique affirmée et l'adoption des premières mesures pour la mise en place d'un marché intérieur européen (marché intérieur de la C.E.E.) doivent être prises en considération lorsque l'on examine l'évolution prévisible de l'activité des centres et plus particulièrement l'évolution des activités issues des opérations administratives en douane. Sur ce point, il faut noter les interrogations actuelles des responsables des centres du Boulou (chute des trafics consécutive à l'entrée de l'Espagne dans la C.E.E. et à la simplification des procédures douanières qui en est résultée) et de Valenciennes (reconversion envisagée d'une partie des locaux actuels). Ces aspects préoccupent également les organismes professionnels, puisque, selon la F.F.C.A.T., l'activité des ses membres est fondée à 70% environ sur les échanges intra-C.E.E., proportion que l'on retrouve plus proche de 90% dans les centres étudiés.

En ce qui concerne l'affectation de certains bureaux de douane pour l'importation des denrées animales et d'origine animale, il faut rappeler que leur nombre est limité par décision administrative (J.O. 1982). Des dérogations sont toutefois possibles...

Les Bureaux Régionaux de Fret:

On a relevé la présence de B.R.F. sur (ou à proximité immédiate de) quatre centres: Eurofret Strasbourg, Garonor, Lesquin et Valenciennes. Rappelons que les commissionnaires de transport ont l'obligation de remettre au B.R.F. de leur région 60% du fret qu'ils détiennent. Celui-ci les répartit selon des règles strictes aux transporteurs à la recherche de fret.

La présence d'un B.R.F., ou d'une annexe, constitue de ce fait un attrait pour les entreprises de transport en régime national, et plus particulièrement celles qui ont une activité importante de commissionnaire. De même, elle induit une fréquentation du centre par les chauffeurs routiers, qui sont autant de clients supplémentaires pour l'exploitation des Centres Routiers et autres restaurants routiers.

Comme pour la Douane, il est permis de s'interroger sur le devenir des B.R.F., et par conséquent de leur intérêt pour les centres, tant leur structure apparaît actuellement comme dépassée (obligation de parcours "inutiles" et concurrence potentielle de systèmes informatisés) et tant la T.R.O. (Tarification Routière Obligatoire), l'un de leurs fondements, semble de plus en plus menacée.

2.3. LES TRAFICS.

Nés du transport routier, les centres étudiés ont un trafic essentiellement routier. Aucun centre n'a toutefois réalisé une réelle mesure de ce type de trafic; seules des estimations sont disponibles.

Le trafic Fer, en revanche, est mieux connu; il est sans commune mesure avec le trafic routier, exception faite des centres abritant un terminal conteneurs (Paris-Terminal; Bordeaux-Bruges) ou des centres privés de transport combiné (installation de deux opérateurs de transport combiné sur un terrain jouxtant le centre du Boulou).

Les trafics ayant recours aux techniques intermodales (conteneurs I.S.O., caisses mobiles et/ou remorques des techniques Novatrans et C.N.C.) ne sont pas connus. Les éventuelles ruptures de mode au cours de l'acheminement de ces trafics sont réalisés sur des centres multi-techniques spécialisés (chantiers Novatrans et C.N.C.) et non pas sur les centres étudiés, compte-tenu de la dissociation des points d'appui (possibilités foncières) des réseaux routiers et ferroviaires (exception faite du chantier Novatrans de Sogaris-M.I.N. de Rungis pour certaines destinations). En conséquence, il est difficile d'apprécier la répartition de ces trafics, sur les parcours principaux, entre les modes routier et ferroviaire. L'observation de l'activité des centres montre que, par ce biais, certains centres engendrent un trafic ferroviaire non négligeable: Garonor et Sogaris en particulier, en relation avec leur situation géographique (poids économique de la Région parisienne). Pour les conteneurs I.S.O. plus spécifiquement, il apparaît que la part de la route dans le total des trafics reste, de loin, majoritaire.

Le trafic fluvial, quant à lui, est absent des centres étudiés. Rappelons toutefois que seul le Port Autonome de Strasbourg est parvenu à mettre en place une ligne fluviale de conteneurs, dont peuvent bénéficier les sociétés implantées à Eurofret.

Le nombre de déclarations en douane, lorsqu'il est connu, est fréquemment élevé: de 200.000 à 300.000 pour la moitié des centres.

Il faut signaler enfin l'inexistence de flux de marchandises entre les plates-formes à caractère public sous la maîtrise directe (voire indirecte) des gestionnaires: les relations commerciales qui s'établissent entre les gestionnaires concernent essentiellement le domaine immobilier.

2.4. LES EMPLOIS.

En termes d'emplois (entreprises présentes tout secteur confondu et gestionnaire), les chiffres recueillis varient de 165 (Garolor) à 4.000 (Garonor), soit pour ce dernier centre un niveau relativement important (73 emplois par hectare aménagé). Il s'agit pour la plupart d'estimations, aucun recensement précis et régulier n'étant effectué.

Globalement, le transport apparaît comme employant plus de personnes que la distribution à surface construite égale. La distinction entre les deux secteurs n'a pu être faite que pour Garonor à partir d'un recensement précis de 1976: pour 100 mètres carrés de surfaces exploitées (pondérés entrepôts et bureaux), le transport emploie 2 personnes et la distribution 1 personne.

UTILISATEURS DES CENTRES	Autoport du Boulou	Bordeaux Fret	Embraport Zürich	Eurofret Strasbourg	Garolor	Garonor	Lille Lesquin	Milton Oxford	Paris Terminal	Rivalla Scrivia	Sogaris	Valenciennes C.I.R.
UTILISATION SURFACES/SECTEUR		(gest. + priv.)										
Transport	Majoritaire	72%	Non connu	28%	72%	55.5%	Non connu	7%	100%	Non connu	43%	86%
Distribution	/	0%	Non connu	72%	18%	37%	Non connu	91%	/	Non connu	54%	7%
Production	/	/	Non connu	/	/	/	/	2%	/	Non connu	/	/
Services connexes/Divers	Faible	19%	Non connu	/	2%	4.5%	Non connu	Faible	/	Non connu	3%	7%
NOMBRE ETABLISSEMENTS/SECTEUR												
Nombre d'établissements total	36	60	Non connu	19	18	220	151	129	12	Non connu	103	40
Transport	27	78%	Oui	10	9	66%	21%	12%	12	Non connu	51%	85%
Distribution	/	12%	Oui	5	2	16%	74%	83%	/	0	48%	5%
Production	/	/	(SAV)	/	/	/	/	2%	/	0	/	/
Services connexes/Divers	9	10%	Oui	4	7	18%	5%	3%	/	4	1%	Non complés
DETAIL DES SERVICES CONNEXES												
Douane	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Hors centre	Oui	Oui	Oui
Bureau Régional de Fret	Non	Non	(Assimilé)	Oui	Non	Oui	Oui	Sans objet	Non	Sans objet	Non	Oui
Etablissement ferroviaire	Non	CNC (bureau)	CFF-SBB	Non	Non	SNCF	Non	Non	Non	F.S.	Non	Non
Poste	Non	Non	Oui	Non	Oui	Oui	Non	Non	Non	Non	Non	Non
Banque	(Change)	Non	Oui	Non	Non	Oui	Oui	Oui	Hors centre	Oui	Change	(Change)
Restaurant	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Hors centre	Oui	Oui	Oui
Hôtel	Non	Non	Oui	Oui	Non	Oui	Oui	Non	Non	Oui	Non	Oui
Station Service/Réparation	Oui	Conteneurs	Oui	Oui	Non	Oui	Oui	Non	Non	Non	Hors centre	Oui
Autres établissements	Oui	Oui	Oui	Non	Coursier	Oui	Oui	Boutique	Hors centre	Non	Hors centre	Oui
TRAFICS	(Transit)											
Roule (en tonnes)	2 MT	Non connu	420.000	Non connu	Non connu	6 MT	Non connu	1,7 MT	Non connu	Non connu	3,5 MT	Non connu
Fer (en tonnes)	Sans objet	320.000	140.000	15.000	26.000	30.000	Non connu	40.000	Non connu	Non connu	140.000	Marginal
Rail-Roule (%)	Sans objet	Non connu	25%	Non connu	Non connu	0,50%	Non connu	2,50%	Non connu	Non connu	4%	Marginal
Vole d'eau	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Hors centre	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Inutilisée	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Déclarations en douane/an	262.542	200.000	194.000	Non connu	20.000	300.000	Non connu	Non connu	215.000	Non connu	325.000 (*)	230.000
Trafic conteneurs/Roule (en tonnes)	Non connu	Non connu	Non connu	Non connu	Faible	Non connu	Non connu	Non connu	28.000 TEU	Important	Non connu	Non connu
Trafic conteneurs/Fer (en tonnes)	Sans objet	295.000	Non connu	Non connu	Nul	12.000	Non connu	Non connu	10.000 TEU	Important	8.500	Nul
EMPLOIS	450	1.200	600	Non connu	165	4.000	3.000	3.000	600/700	Non connu	*ycMIN Rungis Non connu	500

3. L'IMPACT ECONOMIQUE DES CENTRES SUR LEUR ENVIRONNEMENT.

Compte-tenu des limites énoncées en introduction de ce chapitre, l'impact économique des centres sur leur environnement a pu être perçu sans toutefois donner lieu à une évaluation chiffrée; elle ne pourrait être réalisée que dans le cas où l'on disposerait de données complètes et homogènes pour l'ensemble des plates-formes étudiées, tant du côté des gestionnaires et clients que de celui des organismes publics (communes, départements, régions, services administratifs de l'équipement et de l'économie).

L'analyse de l'impact sera effectuée à un triple niveau: local, régional et national. On examinera ensuite l'impact plus spécifique sur les entreprises des secteurs du Transport et de la Distribution.

3.1. L'IMPACT DES CENTRES AU NIVEAU LOCAL.

Au niveau local, on distingue quatre effets de la création d'une plate-forme à caractère public sur son environnement:

1. La fixation et l'attraction d'entreprises: l'amélioration des structures d'accueil pour les entreprises (élargissement de l'offre d'équipement) joue au profit des sites considérés.
2. La création d'emplois, réelle et/ou par transferts d'autres localités: il est quasiment impossible d'estimer le nombre d'emplois correspondant à une véritable création. L'amélioration de la productivité des divers agents d'une entreprise, consécutive à l'amélioration et à l'élargissement de l'offre d'équipement, peut même se traduire, à activité égale, par une diminution du nombre d'emplois. Du fait des transferts, la commune d'implantation reste cependant toujours bénéficiaire: le Marché International Saint-Charles (MISC) à Perpignan est ainsi devenu le premier centre économique et le premier employeur des Pyrénées Orientales avec environ 2.500 emplois.
3. Les recettes fiscales: la fixation d'entreprises nouvelles sur un site entraîne pour la commune d'accueil une augmentation de ses recettes fiscales (Taxe Professionnelle en particulier).
4. Les nuisances sur le site d'implantation: l'activité de transport comportant des nuisances de différents types pour l'environnement (niveau sonore, gaz d'échappement...), il importe de tenir compte de ces paramètres négatifs et de leurs conséquences lors du choix du site d'implantation.

3.2. L'IMPACT DES CENTRES AU NIVEAU REGIONAL.

Les effets positifs mis en avant au niveau local le restent au niveau régional. Il faut toutefois remarquer que pour les emplois il s'agit davantage de transferts intra-régionaux que de créations.

En ce qui concerne les nuisances, le bilan se révèle la plupart du temps positif au niveau régional: comme on l'a vu dans la première partie, l'intégration des centres dans des plans de circulation peut permettre une rationalisation des dépenses publiques d'infrastructures routières et apporter des réponses aux problèmes de circulation urbaine.

En outre, le voisinage sur un même centre d'entreprises de distribution et de transport, permet, dans le cas où des relations commerciales s'établissent entre elles, de réduire les parcours de collecte/distribution et de les concentrer sur un site donné. Cet intérêt est augmenté lorsque le centre s'insère dans un environnement de Z.I. (Bordeaux, Eurofret, Garonor, Lesquin, Sogaris).

Pour ce qui est des entreprises implantées sur les centres, elles se distinguent de par leur origine:

.Entreprises locales et/ou régionales, soit la clientèle a priori visée; pour ces entreprises, il faut cependant tenir compte des investissements déjà réalisés sur des sites voisins (éventuellement site diffus) qui ne les incitent pas à répondre à une offre nouvelle.

.Entreprises extra-régionales: au contraire des précédentes, elles ne possèdent pas nécessairement d'équipements dans la région concernée. Les avantages offerts par les centres (équipements modernes, qualité de la desserte, flexibilité de l'offre immobilière que ce soit à l'achat ou à la location, possibilités d'extension sur place) sont autant d'atouts pour une "implantation test", qui, dans un premier temps, adoptera plus facilement l'option locative.

En conséquence, le développement d'une plate-forme est souvent ressentie négativement par les acteurs locaux qui la perçoivent comme un "cheval de Troie". Seules des modifications importantes de l'environnement (ouverture d'autoroutes, nouveau port maritime..., transfert ou création d'un Bureau de Douane, du B.R.F., d'une structure publique d'entrepôt sous douane...) sont à même de justifier le transfert des entreprises, et donc d'établir un consensus local autour d'une création. Dans certains cas, rares, des indemnités peuvent être attribuées aux entreprises pour compenser les frais de transfert (M.L.N. de Rungis).

3.3. L'IMPACT DES CENTRES AU NIVEAU NATIONAL.

Les plates-formes d'entreprises et les plates-formes à caractère public ont toutes deux pour vocation de massifier les flux de manière à améliorer la rentabilisation de l'outil de transport et à permettre un abaissement des coûts d'acheminement, soit globalement une augmentation de la productivité des entreprises des secteurs du transport et de la distribution.

Toutefois, l'organisation du transport et de la distribution est maîtrisée par les gestionnaires des entreprises des secteurs respectifs et non par les gestionnaires des plates-formes à caractère public: en conséquence, si interaction il y a entre ces dernières, elle est le fait des entreprises clientes qui choisissent en fonction de leurs propres critères leurs sites d'implantation. Les sites choisis peuvent coïncider, ou non, avec l'offre de plates-formes à caractère public.

L'inter-activité, qui se réalise nécessairement entre des plates-formes d'entreprises, ne se retrouve donc pas forcément entre les plates-formes à caractère public; tout au plus, celles-ci peuvent-elles la susciter.

Comme on l'a déjà mentionné, le recours au mode ferroviaire est faible. Cette faiblesse s'explique principalement par:

.La nature des entreprises du secteur transport présentes sur les plates-formes à caractère public: elles sont essentiellement d'origine routière.

.La nature de l'activité de ces entreprises: elles sont intéressées par une localisation proche des grands centres de consommation et de production. En conséquence, les centres se doivent de respecter cette contrainte et supportent en général une charge foncière élevée. La hauteur de la charge foncière exclut le traitement de produits à faible valeur ajoutée, qui sont des produits de prédilection pour une massification de type ferroviaire ou fluvial.

.Enfin, la S.N.C.F. en est absente: elle a développé ses propres plates-formes de concentration sur son propre réseau (voir chapitre premier).

Lorsqu'il est présent, le trafic ferroviaire est surtout utilisé pour des trafics d'importation en wagons-fourgons ou pour des trafics de conteneurs L.S.O. d'origine maritime.

Il faut toutefois signaler que de nombreuses entreprises de transport ont recours aux techniques Novatrans et C.N.C.: une "navette routière" s'établit alors entre la plate-forme d'entreprise et les chantiers Novatrans et C.N.C. les plus proches.

3.4. L'IMPACT SUR LES ENTREPRISES TRANSPORT ET DISTRIBUTION.

Cette partie traite plus particulièrement de l'intérêt du concept de centre pour les secteurs d'activité visés (entreprises de transport et de distribution). Cet intérêt est double:

- .facilités d'investissement et de développement;
- .profit d'éventuelles synergies résultant de la concentration sur un même lieu de partenaires ayant des activités complémentaires.

Le premier concerne la mise à disposition d'équipements. Outre ses avantages techniques (modernité, qualité des dessertes...), elle se signale par l'existence d'une offre immobilière locative, rencontrée sur l'ensemble des centres étudiés (Lille-Lesquin ne constitue pas réellement une exception, des investisseurs immobiliers différents du créateur-gestionnaire étant intervenus pour construire des bâtiments locatifs).

Financièrement, une telle offre permet de préserver les capacités d'investissement des entreprises, et donc de limiter les besoins en capitaux lors d'une nouvelle implantation. Les capitaux restent ainsi disponibles pour le financement de l'exploitation et ne se trouvent pas gelés par des nécessités immobilières. De ce fait, les centres dégagent les transporteurs et les distributeurs des préoccupations purement immobilières pour leur permettre de s'investir exclusivement dans leur domaine d'activité, et ainsi faciliter l'amélioration de leur productivité.

L'offre locative s'accompagne de plus d'une plus grande flexibilité dans la disponibilité des surfaces, ce qui constitue un avantage indiscutable pour les entreprises des deux secteurs visés. Leurs activités sont en effet le plus souvent soumises à des aléas saisonniers. Les gestionnaires ont en conséquence mis au point des formules permettant aux locataires de s'engager contractuellement sur des périodes de temps variables.

Cette souplesse peut compenser le surcoût consécutif à la spécificité des équipements des centres de stockage et de distribution par rapport aux équipements standards d'une Z.I., et plus encore par rapport à une installation en site diffus.

Les entreprises extérieures sont généralement mieux à même de tirer parti de ces facilités: contrairement aux entreprises locales, elles n'ont pas à tenir compte d'équipements déjà existants, dont elles seraient propriétaires. De plus, en cas d'insuccès commercial, elles peuvent plus facilement se désengager financièrement.

Le deuxième intérêt des centres de stockage et de distribution peut résulter du voisinage sur un même site d'entreprises ou de secteurs complémentaires. Difficile à mettre en évidence dans la mesure où les accords commerciaux qui peuvent se nouer restent la plupart du temps confidentiels, il apparaît que deux types de liens commerciaux peuvent s'établir:

.entre transporteurs d'une part: mise en commun de moyens (chariots élévateurs, surfaces d'entreposage ou de quai de transit...), affrètement réciproque, recours à des opérateurs complémentaires (commissionnaires agréés en douane/transporteurs non agréés pour des trafics internationaux)...;

.entre transporteurs et distributeurs d'autre part: les premiers étant prestataires de services transport pour les seconds (rapport transporteurs/chargeurs), la proximité et ses avantages peuvent naturellement susciter des accords commerciaux.

Il faut toutefois souligner que l'établissement de telles relations commerciales n'est pas systématique.

Le fort développement des échanges commerciaux, de la consommation (entreprises et particuliers) ainsi que l'apparition de nombreux nouveaux produits finis à valeur ajoutée croissante sont à l'origine de l'important essor du mode de transport routier.

Techniquement, il a été rendu possible par la meilleure fiabilité des véhicules et le développement concomittant du réseau routier (routes et autoroutes), également confronté au fort accroissement du trafic des véhicules légers.

L'apparition des centres de Stockage et de Distribution, ou "plates-formes à caractère public" d'origine routière, véritables "ports" du mode routier, est la conséquence naturelle du développement économique de ces dernières décennies.

Leur concept est donc beaucoup plus récent que ceux des gares ferroviaires de marchandises et des ports fluviaux ou maritimes. En revanche, et pour des raisons identiques, il est contemporain, voire antérieur à l'apparition des zones aéroportuaires de fret.

Centres intermédiaires entre la production et la consommation, ils accueillent plus particulièrement les entreprises des secteurs du Transport et de la Distribution (industries, négoce, grossistes, distributeurs...) qui y réalisent tout ou partie de trois opérations principales:

- .groupage/dégroupage;
- .entreposage, compte d'autrui ou compte propre, en libre et/ou sous douane;
- .opérations à caractère administratif: affrètement et douane principalement.

L'émergence des conteneurs maritimes L.S.O. est à l'origine d'une activité plus spécifique intégrant tout ou partie des trois opérations précédentes, et visant aussi bien les marchandises que les conteneurs eux-mêmes: terminal à conteneurs et gestion de parcs.

Ces ruptures de charge et/ou "administratives" n'étant pas systématiquement nécessaire pour l'exécution d'un transport, toute marchandise transportée n'a pas obligatoirement à transiter par un centre de stockage et de distribution.

A l'instar des "ports" des modes maritime, fluvial et aérien (les plates-formes ferroviaires sont les seules à être développées par un intervenant du transport, la S.N.C.F.), les "ports" du mode routier aurait pu être uniquement créés et gérés par des organismes publics.

Les premières réalisations, Sogaris et Garonor, furent en réalité le fait de Sociétés à capitaux privés; l'incitation des pouvoirs publics fut sans contrepartie financière. Leurs tentatives pour s'insérer directement dans l'activité des transports de desserte urbaine se sont soldées par un échec. En revanche, elles ont eu un impact bénéfique sur l'urbanisme en Région parisienne: réorientation en particulier d'une partie importante des trafics de gros porteurs vers la périphérie.

Les réalisations suivantes, pour la plupart en Province, furent créées et gérées par des organismes à caractère public sans intervention directe dans les activités de transport (seule l'offre d'entrepôts banalisés, libre ou sous-douane, est généralement proposée).

Cette évolution laisse ressortir deux aspects essentiels:

L'intérêt des centres de Stockage et de Distribution étant double, acte commercial purement immobilier et investissement pour l'avenir de la part des organismes publics (urbanisme, aménagements et équipements, fixation d'entreprises et de l'emploi...), le secteur public est de plus en plus présent dans leur financement et leur gestion.

L'état et l'évolution du marché immobilier du site concerné détermine les conditions et opportunités de réalisation de telles structures: si le fort potentiel du marché de la Région parisienne a permis à Garonor de conserver sa structure privée, des capitaux publics sont toutefois intervenus pour faire de Sogaris une Société d'Economie Mixte.

En Province, les centres existants s'inscrivent ainsi pour la plupart dans le cadre de "Zones Industrielles", et, dans certains cas, la différence de concept, faible, ne s'explique que par la seule présence de la Douane, et parfois du B.R.F.

L'importance de ces deux organismes comme facteurs d'attraction des entreprises sera probablement modifiée dans les années à venir: rôle futur des B.R.F.? et mise en place d'un marché intérieur européen...

En ce qui concerne l'appellation de "plates-formes multimodales" souvent employée pour désigner les centres de stockage et de distribution, elle fait pratiquement toujours référence à la présence du mode ferroviaire; seuls les ports fluviaux associent trois modes de transport. Hors ces derniers, il serait donc plus exact de parler de plates-formes bi-modales.

Ce qualificatif ne signifie pas pour autant que les deux modes sont systématiquement utilisés. L'examen de l'activité des centres d'origine routière montre que les ruptures de charge réalisées sont essentiellement des ruptures Route/Route. La proportion des ruptures Rail/Route est faible, voire marginale, et concerne des trafics de conteneurs I.S.O. (d'origine maritime) et de wagons fourgons (à l'arrivée principalement).

D'autre part, les ruptures Rail/Route des techniques combinées terrestres (Novatrans/C.N.C.), techniques auxquelles ont recours de nombreux opérateurs des centres, ont lieu sur les chantiers multi-techniques appropriés; à ce jour, ils sont tous situés sur les plates-formes du réseau ferroviaire.

La dissociation des points d'appui (possibilités foncières) des réseaux routiers et ferroviaires, ainsi que les plus fortes contraintes techniques de ce dernier ont pour conséquence d'inscrire les ruptures de charge et/ou de mode Rail/Route dans la logique du réseau ferroviaire.

Pour ce qui est des entreprises auxquelles s'adressent les Centres de Stockage et de Distribution, outre les améliorations d'exploitation proposées (modernité, qualité de desserte...), l'offre immobilière locative apparaît comme la plus prometteuse en termes de stratégie d'entreprises: elle permet de les dégager des préoccupations purement immobilières, qui restent extérieures à leur vocation.

*

* *

