

MAURICE WOLKOWITSCH

LES COMPLEXES DE TRANSPORTS TERRESTRES

Le développement du transport routier de marchandises reposant sur l'utilisation de camions dont le gabarit moyen allait croissant a conduit à la création de gares routières. La qualité éminente du transport routier à son origine, l'acheminement sans rupture de charge de cargaisons fractionnées entre de multiples expéditeurs et destinataires, devenait inconcevable. Le véhicule lourd s'accommode mal de la pénétration en ville où il est à la fois gêné et une gêne pour la circulation automobile sans cesse croissante; or 70% des semi-remorques circulant en France dépassent 17 tonnes. Les marchandises doivent être rassemblées ou distribuées par des véhicules susceptibles de mieux s'adapter aux parcours urbains et correspondant aux volumes à transporter sur les parcours terminaux. Le problème des marchandises périssables a fait l'objet d'attention de longue date puisqu'il correspondait à l'approvisionnement alimentaire des citadins; les marchés d'intérêt national constituent une solution (Rungis pour Paris, Les Arnavaux pour Marseille). Nous envisageons ici le cas des marchandises non périssables pour lesquelles des opérations d'entreposage peuvent intervenir entre deux phases de transport.

Le complexe de transport terrestre correspond en effet à des activités liées à la maturité du transport routier; il doit faciliter l'exercice de toutes les professions qui sont indispensables à son essor: chauffeurs, transporteurs, transitaires, chargeurs, douaniers aussi devant l'expansion du trafic international. Les spectaculaires blocages des frontières par les chauffeurs en février 1984 illustrent l'importance prise par les formalités administratives; la nécessité d'en faciliter l'accomplissement, aussi en trafic intérieur, est un impératif; rassembler les services est déjà un progrès. En temps de crise économique, la recherche du fret est un souci que la présence de bureaux spécialisés peut aider à résoudre.

Analyser les conditions de multiplication et de genèse de la construction

de complexes routiers, esquisser une typologie d'après leurs fonctions, envisager les effets sur la vie urbaine, tels sont les objectifs que nous nous assignons.

I - LES CONDITIONS DE LA MULTIPLICATION DES COMPLEXES DE TRANSPORT TERRESTRES

1) LA CROISSANCE DU PARC DES VÉHICULES

Le transport routier a progressivement pris en un demi siècle une part dominante dans les échanges. Les législations relative à la coordination des transports adoptées plus ou moins tardivement dans l'entre deux guerres et renforcées depuis un quart de siècle par des réglementations internationales ont été rarement respectées. Contrairement aux idées reçues, ce mode de transport, particulièrement en France, s'est développé sans entraves; l'essor du parc des véhicule utilitaires est là pour nous le rappeler.

Les statistiques annuelles du Comité interprofessionnel du pétrole (Tableau I) rendent compte de cette évolution. Tous les pays connaissent dans la dernière décennie des taux de progression de leur parc remarquables, le Royaume-Uni se trouvant nettement en retrait. La France a connu une croissance inférieure à ses deux voisins continentaux, tout simplement parce que son équipement s'est réalisé beaucoup plus tôt: dès 1972, elle détenait 13,7% du parc européen de véhicules utilitaires (Union Soviétique incluse) et 22,6% du parc des pays non socialistes; dix ans plus tard, les progrès réalisés à l'étranger abaissaient ces taux à 12 et 20,5%, chiffres encore considérables. Si on compare les parcs des états voisins de même niveau de populations au parc français, on constate qu'ils ne représentent respectivement en 1982 que 71% pour le Royaume Uni, 62% pour l'Allemagne occidentale et 57% pour l'Italie du parc français. Ce dernier est donc beaucoup plus développé; cet excès de tonnage n'est-il pas une des causes du malaise permanent de la profession, qui s'accroît tout naturellement en temps de crise? Mais ceci est un autre problème.

Les véhicules utilitaires constituent une part variable du parc total des véhicules automobiles; très élevée dans les pays socialistes, elle apparaît particulièrement forte pour un pays d'économie libérale en France où le taux est plus proche de celui de la République démocratique allemande que de l'Allemagne occidentale (Tableau II).

L'ensemble de ces données explique la nécessité de faire face à de nouveaux besoins qui contraignent à réaliser des équipements. Le volume du trafic assuré par route s'est accru au point que même si les villes hésitent, au dernier

TABLEAU I: EVOLUTION DU PARC VÉHICULES UTILITAIRES

	Nombre en milliers			Taux de croissance %		
	1972	1978	1982	1978/72	1982/78	1982/72
France	2.155	2.443	2.625	13.4	7.3	21.8
République fédérale d'Allemagne	1.283	1.413	1.646	10.1	16	28.2
Italie	1.008	1.284	1.511	27.3	17	49.9
Royaume-Uni	1.773	1.912	1.800	7.8	1.6	6
Suisse	139	154	199	11.2	29.2	43.1
Pays-Bas	346	371	386	7.2	4	11.5
Espagne	800	1.158	1.440	44.7	24.3	80
Pologne	274	524	725	91	38.3	164
Tchécoslovaquie	209	290	375	39	29.3	79.4

TABLEAU II: PART DES VÉHICULES UTILITAIRES DANS LE PARC TOTAL DE VÉHICULES AUTOMOBILES EN 1982 (%)

France	11.7	Pays-Bas	7.7
République démocratique allemande	12.9	Suisse	6.9
Royaume-Uni	10.7	Espagne	15.3
Italie	7.5	Tchécoslovaquie	16
République fédérale allemande	6.5	Pologne	22

moment, à adopter des mesures d'interdiction de la circulation des camions gros porteurs, telle Paris qui y a renoncé, beaucoup de cités établissent des réglementations restrictives dans l'espace ou dans le temps. D'ailleurs, les difficultés mêmes de la circulation, la nature de la voirie constituent des dissuasions efficaces à la pénétration des camions lourds au coeur de l'espace urbain sauf impératif de desserte; les entreprises routières n'ont pas intérêt à immobiliser des véhicules dans des conditions irrationnelles d'utilisation.

2) DU DÉPÔT À LA GARE ROUTIÈRE

Les grandes entreprises routières ont été progressivement conduites à créer des dépôts pour les colis, à disposer de quais de manutention. Elles

s'installaient à l'entrée des villes en fonction de leur itinéraire privilégié. Ces multiples installations, parfois vétustes, souvent inadaptées à leurs fonctions étaient donc dispersées; elles n'offraient pas des capacités de stationnement suffisantes et les débordements sur une voirie déjà encombrée devenaient inévitables; elles ont souvent été incluses dans l'urbanisation ultérieure; leur accès était d'autant plus difficile que ces dépôts avaient les pays où celle-ci est tardive, comme c'est le cas de la France. Certaines entreprises s'en remettaient à des correspondants locaux qui offraient des installations présentant toutes les faiblesses que nous venons de décrire.

On conçoit que l'idée de réaliser des gares routières ou mieux des complexes plurimodaux de transports terrestres ait cheminé dans les esprits. Les chargeurs devaient y découvrir l'avantage du regroupement de multiples services routiers et l'éventuelle possibilité d'un choix avec les services ferroviaires. Les transporteurs devaient y trouver toutes les facilités pour l'exercice de leur profession.

Créer de nouvelles infrastructures en milieu urbain ou mieux suburbain ne va pas sans question. Si ces complexes ont des exigences d'espace modestes (3 à 250 hectares) comparées à celles que demande un aéroport, il reste cependant à découvrir les surfaces disponibles. Ces dernières doivent répondre à des impératifs précis de localisation. Près des grandes métropoles le raccordement direct au réseau autoroutier est souhaitable garantissant ainsi l'allègement de la circulation dans la voirie urbaine; cette situation idéale n'est pas toujours possible; un palliatif peut être trouvé dans la proximité d'un échangeur qui constitue un impératif minimum, même pour les complexes desservant des villes moyennes. La liaison avec le réseau ferré est souhaitable pour favoriser toutes les formes du transport combiné; certains la voudraient même avec le réseau de navigation intérieure, cet objectif est plus rarement atteint. Au sein de l'agglomération, le site doit être choisi en fonction des principaux flux d'arrivée ou de départ et de la localisation des principaux ensembles industriels. Toutes les contraintes de sites doivent tendre à limiter la circulation des gros porteurs à travers les zones résidentielles et les centres.

L'implantation d'un complexe de transport terrestre n'est pas regardée sans appréhension; l'opinion publique est d'une extrême sensibilité aux inconvénients provenant des divers modes de transport. Les riverains d'un complexe et des voies y conduisant ont des inquiétudes légitimes: établissant le projet de Vitrolles l'Anjoly, on constate que le port de Marseille génère seul plus de 1.000 mouvements quotidiens de gros porteurs auxquels s'ajoutent tous ceux qui concourent à la desserte urbaine; Garonor à Aulnay sous Bois reçoit chaque jour 15.000 véhicules dont 1/3 de gros porteurs. Nous avons entendu le Maire de Roissy en France affirmer que sa commune souffrait plus du trafic

routier que de la présence de l'aéroport. Les avantages financiers pour les budgets municipaux, les créations d'emplois escomptées, une meilleure circulation dans des voies libérées ne font pas oublier les nuisances prévisibles.

Des villes de plus en plus nombreuses sont amenées à se pourvoir d'un tel équipement devant la progression des transports routiers de marchandises. Il est nécessaire de trouver des investisseurs et de convaincre les utilisateurs potentiels de leur intérêt à fréquenter les services mis à leur disposition.

II - LA GÉNÈSE DE LA CONSTRUCTION DES COMPLEXES DE TRANSPORTS TERRESTRES

1) LES ACTEURS

A l'étranger, il est fréquent de trouver des sociétés privées à l'origine de la construction de tels complexes; ce cas se rencontre à Barcelone, à Sao-Paulo, à Valencia (Vénézuéla); cette situation est en France une exception qui se vérifie à Garonor. L'initiative vient soit des Chambres de Commerce, soit des pouvoirs publics à diverses échelles, soit de la combinaison de leurs actions. Chacun poursuit ses propres objectifs. L'intervention des Chambres de Commerce est dans la logique de leurs compétences traditionnelles: ne sont-elles pas déjà gestionnaires de nombreux ports et aéroports, les complexes s'apparentent bien à ces types d'équipement; elles se trouvent aussi dans la ligne de défense des intérêts de leurs membres dont elles ont mission de faciliter l'exercice de la vie professionnelle: les chargeurs, industriels et négociants, les transporteurs, les transitaires... Les Chambres de Commerce et d'Industrie ont eu l'initiative à Bordeaux comme en Moselle, à Lille comme à Bayonne ou Narbonne et aussi à Ouagadougou, première ville africaine à disposer d'une gare routière.

Les pouvoirs publics interviennent comme des acteurs de l'aménagement de l'espace urbain; ils ont aussi le souci de l'organisation de la circulation; les collectivités locales s'appuyant sur l'Administration sont à l'origine de nombreux projets. Les perspectives ouvertes par la progression du réseau autoroutier conduisent les Syndicats intercommunaux à Bourg en Bresse comme à Langres à vouloir se doter d'un complexe; les Maires veulent concevoir l'organisation de la circulation des poids lourds en fonction de la future position des échangeurs; ce sont les sociétés d'équipement, émanation des municipalités, qui se lancent dans des études d'avant projet à Mantes la Jolie et à Argenteuil en fonction du développement de zones industrielles. La Municipalité de Lyon envisage elle aussi la création d'un complexe qui s'impose indiscutablement au

niveau d'une telle agglomération; c'est aussi la municipalité que nous trouvons à l'origine des projets à Novare.

Le cas d'Abidjan où le gouvernement central lui-même a décidé une étude paraît une exception. A Bristol, c'est l'Autorité portuaire qui s'est dotée d'un complexe routier.

Les collaborations sont fréquentes; c'est la Communauté urbaine de Bordeaux qui a commercialisé le lotissement industriel où la Chambre de Commerce a implanté sa gare routière. Le projet marseillais repose sur l'action combinée de la Chambre de commerce, de la Direction départementale de l'Equipeement et de l'Etablissement public d'Aménagement de la région de l'Etang de Berre; à Nice collaborent les Directions régionale et départementale de l'Equipeement et la Municipalité.

2) LES MONTAGES FINANCIERS ET LA GESTION

Ainsi les complexes de transport terrestre paraissent comme le fruit de volontés différentes; il y correspond aussi des montages financiers spécifiques mais certains principes dominent.

Les professionnels interviennent généralement par l'intermédiaire de l'Association Nationale Professionnelle pour les Centres Routiers (A.N.C.R.) constituée en 1968 par la réunion du Comité National Routier, du Centre National des Bureaux de Fret et du Conseil National des Commissionnaires de transport. L'Association reçoit des fonds professionnels en prélevant une contribution pour chaque feuille de route vendue par le Comité National Routier et une contribution sur les opérations pratiquées par les transporteurs et commissionnaires de transport au sein des bureaux de fret; l'Association peut en outre bénéficier de subventions ministérielles. Les Chambres de Commerce pour une large part et les collectivités locales sont les autres parties prenantes.

Les financements pour réaliser les services d'accueil aux routiers sont généralement assurés par les Chambres de Commerce ou les collectivités locales pour les parcs de stationnement, aux 2/3 par les Chambres de Commerce et pour 1/3 par les professionnels ou les subventions de l'Etat pour les terrains destinés à l'établissement des hôtels, restaurants, stations-service, bureaux. Pour les activités liées au transport, entreposage, distribution, bureaux, stockage, éventuellement traitement des conteneurs, les Chambres de Commerce interviennent encore pour une grande part, aidées à divers degrés par des professionnels et des collectivités locales.

Le complexe de transport terrestre étant réalisé, deux conceptions différentes peuvent apparaître dans la gestion. Des bâtiments ou même des terrains

pour construire sont vendus à des entreprises désirant disposer d'entrepôts; cette solution a prévalu à Lille comme à Valenciennes. Des entrepôts conçus d'avance sont loués à court, moyen ou long terme. La première solution exige plus d'espaces pour pouvoir satisfaire la demande, elle a l'inconvénient de figer des situations acquises. La seconde solution est beaucoup plus souple, elle permet une utilisation plus efficace des surfaces disponibles par renouvellement des locataires; elle exige au départ des investisseurs disposant de capitaux très importants; c'est le mode de gestion pratiqué à Garonor et retenu, semble-t-il, pour Vitrolles l'Anjoly.

On peut faire deux constatations: parmi les acquéreurs à Lille se trouvent des promoteurs faisant de la location d'entrepôts. Tout autour de Garonor où ne se pratique que la location sont nées des zones d'activité où des entreprises ont voulu être propriétaires de leurs entrepôts. Autrement dit les deux modes de gestion correspondent à des besoins différents et sont nécessaires à la bonne marche d'un complexe routier; aussi beaucoup de maîtres d'oeuvre associent un secteur locatif et un secteur où les lots sont vendus combinant les avantages de chacun des modes de gestion; telles ont été les politiques de la Communauté urbaine à Bordeaux et de la Chambre de commerce à Narbonne, conception qui prévaut dans le projet de Bayonne.

Bien entendu ces complexes ne sauraient être équivalents lorsqu'ils ont à desservir des agglomérations multimillionnaires, des villes moyennes ou lorsqu'ils sont prévus à des noeuds autoroutiers ou en position frontalière; leurs fonctions les différencient, elles sont aussi susceptibles d'évolution.

III - ESQUISSE D'UNE TYPOLOGIE DES COMPLEXES DE TRANSPORT TERRESTRE

1) UNE ACTION: GARONOR

Nous aurions souhaité dresser, au moins pour l'Europe, une carte des complexes en activité, en cours de réalisation ou en projet. Cette ambition s'est avérée difficile faute d'une documentation suffisante. Nos sources ont donc été le fruit d'expériences personnelles au hasard de voyages (Tokyo, Mulhouse...) mais surtout l'information reçue de G. BLOCH, Directeur de Garonor, au cours d'une visite d'une matinée qu'il a bien voulu nous consacrer; c'est alors une chaîne européenne de centres de transit et de stockage aux caractéristiques identiques qui nous a été révélée et une activité de bureaux d'études au niveau mondial (Le Caire, réseau iranien de complexes, Séoul...) favorable à "l'exportation" d'une technologie française.

Garonor regroupe une société de gestion (Garonor gestion) commercialisant et gérant les entrepôts, une société chargée de réaliser des complexes d'entrepôt et de distribution (Garonor société anonyme) et propriétaires des installations d'Aulnay sous Bois et du Bourget, une société agissant comme un véritable bureau d'études dont l'objectif est d'étudier et de construire des complexes d'entrepôts "clefs en main" (Garonor ingénierie, filiale à 99,5% de la précédente). La force de Garonor ingénierie est de profiter de l'expérience de la construction puis de l'exploitation quotidienne du complexe d'Aulnay sous Bois. Cette société a établi une association avec un bureau spécialisé dans les études de logistique (SOGELERG) permettant de passer des études de cas isolés à celles de réseaux d'installations au niveau d'un pays (SOGELERG GARONOR INGENIERIE où chaque entreprise détient 50% des parts). Cette dernière association a créé sa propre filiale dont elle a 50% du capital en Angleterre (Garonor services), le reste appartenant à Terraport: de favoriser la pénétration de la chaîne dans les pays anglophones, Leeds et le but est Bristol étant les premières réalisations. Enfin SOGELERG GARONOR INGENIERIE, afin d'étendre son aire d'influence, a établi des relations privilégiées avec Transystem, bureau d'études italien, lui-même de rayonnement mondial.

La terminologie française de gare routière n'est pas universellement retenue; on lui substitue souvent les termes de centres de transit de marchandises ou encore de terminal de charges; la formule de centres ou complexe terrestres de marchandises mérite d'être retenue puisqu'elle laisse place aux nombreuses plateformes plurimodales. Quelle que soit l'appellation, force est de constater que sous de mêmes vocables, on désigne des organismes aux fonctions qui peuvent différer; il semble possible d'esquisser une typologie.

2) UN ESSAI DE CLASSIFICATION

- a) A la base, *le centre routier* est destiné à répondre aux besoins immédiats des chauffeurs; il offre une restauration et une hôtellerie adaptées à leurs besoins et à leurs horaires, des places de stationnement pour leur véhicule, une station service pour leur en permettre l'entretien. Le centre est localisé de préférence en périphérie urbaine et en fonction de l'accès au réseau routier. Le centre peut se trouver au sein ou à proximité d'une zone industrielle qui évolue sous son influence vers les activités d'entrepôt et de transport. Ces gares routières se satisfont généralement Chalon-sur-Saône, Clermont-Ferrand, Petit-Quevilly (Rouen) correspondent à ce schéma. Il en est de même pour le centre en voie d'achèvement à Nar-

bonne comme pour le projet de la Société d'Equipement de la ville d'Argenteuil, au stade de la définition d'une zone d'aménagement concerté. Le centre routier de Lille-Lesquin à l'origine avec ses 48 hectares relevait d'un même modèle.

- b) *Les gares routières ou complexe de transports terrestres* sont des organismes offrant une gamme de services beaucoup plus étendue. Certes les facilités matérielles réservées aux chauffeurs sont particulièrement bien assurées mais le fait caractéristique réside dans les commodités offertes aux transporteurs, aux transitaires et aux chargeurs.

La réglementation européenne des Transports Internationaux Règlement (T.I.R.), unique au monde, autorise le dédouanement dans des postes à l'intérieur des Etats en vue d'y assurer les contrôles et d'accélérer les passages aux frontières; aussi les gares routières sont dotées d'espaces réservés, d'importants effectifs douaniers (150 à Garonor, 40 à Bordeaux) sans parler des postes à contingents plus restreints. Le poste de Garonor a traité en 1983 pour de 25 MF de marchandises et enregistré une recette de 2.9 MF, au 3ème rang derrière Roissy et Le Havre. Le nombre annuel des déclarations en douane pour l'ensemble des gares routières parisiennes dépassent 1.5 M (Garonor 438.000), il est de 320.000 à la gare SNCF de La Chapelle et de 140.000 au port de Gennevilliers. Le rôle international des complexes de transports terrestres est clairement démontré.

Les professionnels trouvent là un centre de vie offrant tous les services tertiaires indispensables à l'exercice de leurs métiers: banques, assurances, gardiennage, bureau régional de fret, tous moyens de communications modernes y compris la poste, sociétés de nettoyage, travail temporaire... Toutes les possibilités existent d'entreposage et stockage en magasins libres ou sous douane (créant de véritables zones franches) pour des périodes allant de quelques jours à plusieurs mois. Une grande entreprise de produits pharmaceutiques permettant dans des délais très courts de recevoir des produits très divers et de constituer des lots en direction des officines dispersées dans toute la France.

Ces complexes à vocation plurimodale sont généralement raccordés au réseau ferré: le trafic quotidien moyen est de 24 wagons à Garonor, 45 à Sogaris, deux liaisons quotidiennes sont assurées au départ d'Ennery (Moselle) vers un triage SNCF; le site retenu à Bordeaux a permis la liaison avec la ligne du Verdon, celui choisi à Vitrolles (Marseille) permettra le raccord avec la ligne de Paris. La liaison avec la voie d'eau est rare; Ennery peut à nouveau être cité, le port d'Hauconcourt tout proche assurant le contact avec le réseau européen à grand gabarit. Ces complexes comprennent souvent des chantiers pour le traitement des conteneurs, comme à Leeds.

On ne s'étonne plus que les gares routières, étroitement associées au réseau autoroutier, soient de sérieuses consommatrices d'espace, Rivalta-Scivia au carrefour des autoroutes Gênes-Milan et Turin-Plaisance occupent 300 hectares; Garonor directement reliée aux autoroutes A1 et B3 se satisfait de 72 hectares, Sogaris à la convergence des autoroutes A6 et A10 de 59 hectares, ces deux installations respectivement au Nord et au Sud de Paris; la gare de Bordeaux-Bruges le long de la rocade qui unit le Pont d'Aquitaine (A10) aux autoroutes A61 et A63 occupe 35 ha sur les 100 disponibles. Les projets de gares routières se multiplient: les travaux commencent à Novare et aussi à Vitrolles où plus de 60 hectares sont concernés. Les études sont en cours sur le site de La Chiorella au Sud de Milan: sur 250 hectares, on doit regrouper les diverses gares de messageries routières de l'agglomération, établir un centre de traitement de conteneurs, une aire pour les transports combinés assurés par la CEMAT (équivalent italien de NOVOTRANS), construire de vastes entrepôts, des magasins pour les opérations de distribution, créer un centre de vie et une zone artisanale; ce projet grandiose est à la dimension de la puissante agglomération milanaise.

- c) *Les gares routières internationales* sont spécialisés dans les transports internationaux réglementés, elles sont prioritairement, parfois exclusivement des centres de dédouanement et d'entreposage sous douane. Elles offrent des services plus limités que les gares routières ou complexes de transports terrestres que nous venons de décrire, elles assurent cependant aux chauffeurs les services qu'ils trouvent dans les centres routiers. Ces gares internationales peuvent être proches des frontières: Aoste occupe 12 hectares, la douane y dispose de 700 m² qu'elle n'occupe qu'à moitié, 480 véhicules peuvent stationner, les chauffeurs disposant d'un restaurant et d'une station service; on peut espérer que les incidents de février 1984 accéléreront le projet d'extension portant sur 24 hectares. Les gares du Bourget sur 3 hectares employant 40 douaniers, de Pantin sur 8 hectares, de Mulhouse sur un site permettant d'atteindre rapidement l'autoroute Hambourg-Francfort-Bâle, le projet conçu à Bayonne dans la perspective de l'entrée de l'Espagne dans le Marché commun relèvent de cette catégorie.

Cette classification traduit imparfaitement les nuances qui se manifestent entre les installations; les objectifs initiaux sont souvent passés au second rang derrière les fonctions aujourd'hui dominantes. Le cas parisien est caractéristique. Garonor en 1963 et Sogaris en 1967 nées avec l'idée d'intervenir directement dans la distribution ont renoncé à cet objectif devant l'opposition des transporteurs refusant de voir une société s'interposer entre eux et leur clientèle et après l'abandon des mesures d'interdiction de circulation des poids

lourds. Garonor et Sogaris sont devenues des sociétés complexes où la gestion et location d'entrepôts sont les fonctions maîtresses. Le centre routier du Bourget ouvert en 1955, et à l'époque un des plus importants d'Europe, est devenu une gare routière internationale spécialisée; Valenciennes voit cette fonction se renforcer. Le centre routier de Lille Lesquin avec ses 48 hectares et ses prestations limitées à l'origine (1972) devient un ensemble couvrant plus de 300 hectares sur lesquels des entrepôts et un centre de commerce de gros ont prospéré.

La gare routière apparaît comme un nouvel équipement; tout comme l'aéroport elle est susceptible d'exercer une influence sur le milieu environnant, mais contrairement à lui, elle ne conditionne pas l'utilisation d'un nouveau moyen de transport, la circulation automobile existait avant. Le problème est de percevoir les mutations dans l'utilisation de l'espace urbain liées à l'implantation de la gare et non pas de considérer qu'il s'agit d'un nouveau facteur de dynamisme pour l'économie urbaine.

IV - LES EFFETS DE LA CONSTRUCTION DES GARES ROUTIÈRES

Une première constatation s'impose: le caractère récent des gares routières qui ne peut que limiter l'ampleur des effets constatés. Si on exclut les gares parisiennes et Rivalta-Scrivia, toutes les autres réalisations sont postérieures à 1970 (Aoste 1971, Valenciennes 1972, Clermont Ferrand 1973, Bordeaux 1979, Chalon sur Saône 1981, Narbonne 1983...), beaucoup sont en cours de finition quand cela n'est pas encore au stade des projets. Les sites sont donc choisis à un moment où la croissance spatiale des villes est déjà avancée et dans certains cas se ralentit. La position recherchée aux limites de l'agglomération en fonction du tracé des autoroutes permet de trouver les espaces nécessaires. La constructions des entrepôts se fait dans des bâtiments de hauteur raisonnable (souvent 7 mètres) permettant une manutention aisée. Il faut le cas de villes où l'espace est étroitement compté comme Tokyo pour nécessiter une gare routière d'une dizaine d'étages où circulent des véhicule utilitaires de toutes sortes.

Les effets sur le stationnement et la circulation ne peuvent qu'être bénéfiques: les "gros porteurs" convergents hors la ville vers un point où le réseau d'autoroutes permet un accès très proche. C'est la condition pour minimiser les nuisances imposées à l'environnement immédiat. Le reste de la voirie en est libéré. Ceci dit, le citoyen en a une faible conscience parce que la croissance constante de la circulation automobile a tôt fait de rendre la trafic aussi difficile. Rares sont les cas où comme à Lille, les autorités ont enregistré une

amélioration sensible après l'ouverture de la gare de Lesquin. Il est vraisemblable que sans les gares, la circulation serait encore plus ralentie, notamment par le stationnement des camions. Le projet marseillais est, à l'ouverture de la gare de Vitrolles, de créer une promenade le long du port à la place du stationnement anarchique de camions qui n'ont d'ailleurs pas d'autres solutions actuellement; cette réalisation serait tout à fait positive pour l'urbanisme phocéen.

Les activités se sont toujours développées au sein ou à proximité des gares routières; les gares n'ont-elles eu un rôle plus important en donnant un nouveau dynamisme à l'économie urbaine? Vain débat sur le pouvoir structurant réel des infrastructures de transport dans lequel nous n'entrerons pas. Constatons les faits. A Lille deux zones industrielles se sont développées sur 187 ha à proximité du complexe; on en trouve quatre sur 167 hectare près de Garonor, sans parler de celle de Paris II avec 250 hectares en cours d'achèvement. 280 sociétés sont installées à Garonor, une containe à Lille, une soixantaine à Bordeaux, les autres offrent des résultats moins spectaculaires. A Garonor, d'après le nombre de m² de bâtiments occupés, on peut estimer la place tenue par les diverses activités: transporteurs, transitaires et commissionnaires 57%, industriels 25%, Entrepôts banalisés 10.2, Grossistes 7%; à Lille les pourcentages respectifs s'élèvent à 38%, 28%, 10% et 18%.

Il y a cependant un domaine qui ne trompe pas, celui de l'emploi: on en compte plus de 4.000 à Garonor et à Lille, plus de 2.000 à Sogaris, plus de 1.000 à Bordeaux, 200 à Valenciennes. A ces chiffres s'ajoutent les effectifs de conducteurs dont le point d'attache se trouve dans les gares routières. Dans la majeure partie des cas le nombre d'emplois a dépassé les prévisions: à côté des manutentionnaires spécialisés dans le maniement des engins les plus modernes, on trouve un nombreux personnel de bureau qui explique les surfaces consacrées à cette activité. On escompte à Vitrolles 2.500 emplois dont moitié sur les quais, moitié dans les bureaux; 40% des emplois devraient être féminins, ce qui dans la région de l'Etang de Berre apporterait une contribution à la lutte contre le sous emploi chronique qui atteint cette catégorie de salariés.

L'expérience montre qu'une condition de succès de l'opération dépende la rapidité avec laquelle un centre de vie est créé, réglant pour les entreprises de nombreux problèmes communs (restaurant inter-entreprise par exemple, traitement de l'infomation, gardiennage...) les incitant à choisir une implantation en fonction de la gare routière.

De ces analyses, nous retiendrons que sous une forme ou une autre la gare routière, centre d'entrepôt et de distribution, s'imposera d'ici la fin du siècle comme un élément indispensable à un organisme urbain. Nécessité impérative pour les villes de plus de 50.000 à 60.000 habitants, on peut gager que les plus

petites auront souvent à coeur de s'en doter. Les grandes agglomérations tendront à avoir une implantation dans chacune des grandes directions: l'équipement a commencé en région parisienne, les projets en cours vers l'Ouest (Mantes), le Nord Ouest (Cergy), l'Est (Marne la Vallée) notamment ceux des villes nouvelles où l'espace a été réservé sont significatifs. La construction se justifiera aussi à proximité des noeuds autoroutiers, même pour des villes de taille restreinte (Beaune, Orange-Bollène...).

Les plans d'occupation des sols ont intérêt à inclure ce nouvel équipement en prenant en compte les contraintes de localisation, notamment celles qui tiennent aux tracés actuels ou prévisibles des autres infrastructures de transport; la volonté de créer des plateformes plurimodales est une assurance sur l'avenir; rien n'est jamais immuable dans le rôle dévolu à chaque technique.

Extérieure à la ville, équipée de son centre de vie, la gare routière constitue un nouveau pôle d'activité et d'emploi qui peut devenir attractif et constituer une menace supplémentaire pour le dynamisme du centre de la ville. Ce sont en effet des bureaux, des activités tertiaires qui constituent une part importante de l'activité des gares routières. Les municipalités qui se lanceront dans de tels projets doivent certes en voir les avantages mais aussi en peser les risques. Le problème se pose peu au niveau des grandes agglomérations qui souffrent souvent de l'accumulation des activités tertiaires dans leur centre, les effets pourraient dans le cas de certaines villes moyennes apparaître négatifs et aller en sens contraire des politiques qui visent aujourd'hui à affirmer la cohésion de la ville fondée sur la vitalité de son centre.

Nous terminerons en exprimant le voeu que notre groupe de travail fixe parmi son programme l'étude des gares routières, afin de dresser l'état de réalisations et d'analyser les problèmes d'aménagement que leur naissance pose aux urbanistes.

BIBLIOGRAPHIE

- Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille - Direction Régionale de l'Équipement - *Monographies sur les gares routières* - 1979, 51 p.
- Département des Affaires maritimes et des Transports - Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille - *Le complexe de transports terrestres de Vitrolles* - Centre d'information et de diffusion économiques régionales - n° 212 - 1982, p. 15-35.
- Garonor - *Entrepôts industriels et commerciaux* - 2^e éd. SEDES - Paris, 1984 162 p. Nombreux croquis.
- Garonor - *Guide Annuaire* - Compagnie de Documentation, Paris 1984, 156 p.