

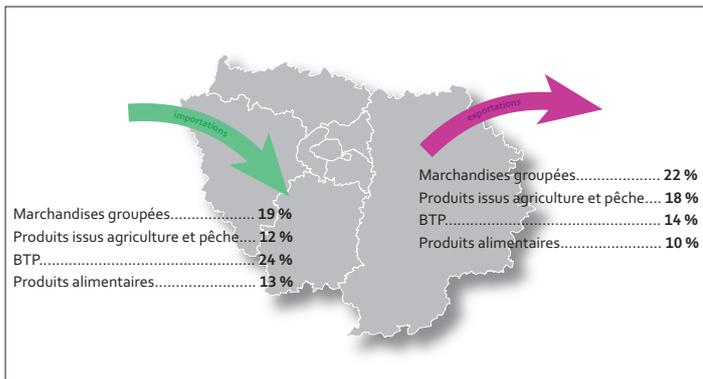
Logistique urbaine : vers un schéma d'orientation logistique parisien



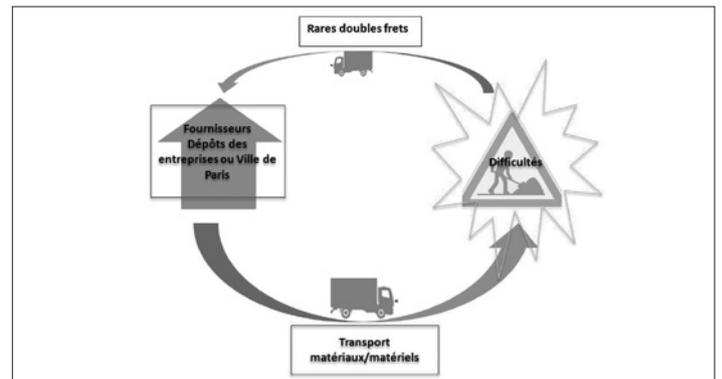
Fascicule 1/6 — Comptes-rendus des ateliers prospectifs



Fascicule 2/6 — Analyse des résultats de FRETURB



Fascicule 3/6 — Analyse des données SITRAM



Fascicule 4/6 — Étude des mouvements à l'adresse des chantiers de bâtiment



Fascicule 5/6 — Parc, immatriculations et licences, trois indicateurs de l'intensité économique et logistique



Fascicule 6/6 — Le patrimoine logistique parisien

Fascicule 3/6 Analyse des données SITRAM

Logistique urbaine : vers un schéma d'orientation logistique parisien

- Fascicule 1 : Comptes-rendus des ateliers prospectifs
- Fascicule 2 : Analyse des résultats de FretUrb
- **Fascicule 3 : Analyse des données SITRAM**
- Fascicule 4 : Étude des mouvements à l'adresse des chantiers de bâtiment
- Fascicule 5 : Parc, immatriculations et licences, trois indicateurs de l'intensité économique et logistique
- Fascicule 6 : Le patrimoine logistique parisien

Sommaire

1. Description des données
2. Marchandises transportées en Ile-de-France
3. Marchandises transportées à Paris
4. Interprétation des résultats

Préambule

Les données acquises par l'Apur datent de 2010. Il s'agit des données marchandises suivantes :

- données routières (fichier TRM) :
 - flux entre les départements de la région parisienne et les autres départements français ventilés par type de véhicules de transport, et par type d'activité (compte propre, compte d'autrui) ;
 - importations et exportations des départements de la région parisienne en provenance ou à destination des pays étrangers, ventilés par type de véhicules de transport, et par type d'activité (compte propre, compte d'autrui).
- données fluviales (fichier VNF) :
 - flux entre les départements de la région parisienne et les autres départements français ventilés par type de bateaux de transport, et par type d'activité (compte propre, compte d'autrui) ;
 - importations et exportations des départements de la région parisienne en provenance ou à destination des pays étrangers ventilés par type de bateaux de transport, et par type d'activité (compte propre, compte d'autrui) :
- **les données fer ne sont par ailleurs pas connues pour 2010.**

Les données sont éditées en tonnes et tonnes kilomètres, classifiées par divisions, groupes et positions de la NST2007 et concernent le transport par voies navigables ainsi que l'année 2010.

Les comparaisons établies par la suite le sont à partir de l'exploitation des données SITRAM réalisées en Janvier 1995 ¹ portant sur des données de 1991 et 1992. Or en 1997, une nouvelle nomenclature pour les marchandises est mise en place, la NST 2007. Il est alors difficile de recomposer l'ancienne nomenclature à partir de la nouvelle.

Plan en couverture : Marchandises échangées entre l'Ile-de-France et les autres départements français en 2010, par route et voie d'eau - Source : SITRAM

Directrice de la publication : Dominique Alba

Étude réalisée par : Pierre Berger, Sandrine Françon, Hervé Levifve, Michèle-Angélique Nicol et Sophie Renouvel

Sous la direction de : André-Marie Bourlon

Cartographie : Apur sauf mention contraire

Mise en page : Apur

www.apur.org

1. Description des données

SITRAM (Système d'Information sur les Transports de Marchandises) est une base de données nationale gérée par le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (cgdd/soes/sdst/bsm). Il s'agit d'une agrégation des données relatives aux différents modes de transport de marchandises : route, fer et eau.

Elle est basée sur :

1. **Les enquêtes nationales dites « TRM »** (Transport Routier de Marchandises) auprès des transporteurs pour le mode routier de marchandises. Le but des enquêtes TRM est de caractériser le trafic routier. Les enquêtes permettent de décrire le flux d'un véhicule sur une semaine. **Les véhicules enquêtés sont immatriculés en France et ont un PTAC > 3,5 t.** Elle décrit les transports routiers nationaux (pour compte d'autrui ou pour compte propre) et, depuis 1990, les transports internationaux.
2. **Le fichier rail, fourni par la SNCF**, pour les transports nationaux et internationaux de marchandises par chemin de fer réalisés par wagons complets hors transport de colis de détail de la SERNAM ; ce fichier donne l'ensemble du trafic ferroviaire pour les années antérieures à la mise en concurrence du fret ², il manque le trafic réalisé par les autres opérateurs ferroviaires après cette mise en concurrence.
3. **Le fichier voies navigables intérieures, fourni par Voies Navigables de France**, pour les transports nationaux et internationaux de marchandises par navigation intérieure, pour compte d'autrui ou pour compte propre, faits sous pavillon français ou étranger
4. **Le fichier du commerce extérieur de la France provenant des Douanes** et recensant les transports internationaux des marchandises faisant l'objet du commerce extérieur de la France.

Il existe beaucoup de ruptures dans les séries annuelles dues notamment à des « rénovations » de la base de données TRM et du dossier provenant du service des Douanes.

Le fichier SITRAM renseigne au sujet de :

- la nature et des quantités de marchandises transportées ;
- la localisation du chargement/déchargement des marchandises ;
- le recours au compte propre/compte d'autrui ;
- le type de véhicule > 3,5 t.

1 — Dossier : Transport de fret en zone dense de la région Ile-de-France – les derniers recueils de données, l'analyse et la rédaction de ce document ont été terminés en novembre 1994. Synthèse réalisée par diverses entités associées à cette étude (Conseil Régional d'Ile-de-France, Apur, CG92, CG 93, CG 94, IAURIF, CCIP, le GATMARIF, SNCF, etc.). La liste complète des intervenants figure en page 203 de ce dossier, janvier 1995, 203 pages.

2 — Loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006/relative à la sécurité et au développement des transports, le transport ferroviaire de marchandises est une activité qui est entièrement ouverte à la concurrence (fret international et domestique) en France depuis le 31 mars 2006.

2. Marchandises transportées en Ile-de-France

Les échanges restent stables en Ile-de-France (schéma ci-contre « Structure du fret en Ile-de-France, en 2010 ») de 244 millions de tonnes en 1991 à 211 en 2010. **La légère baisse est probablement due au fret étranger (qui n'est pas pris en compte dans la base SITRAM).**

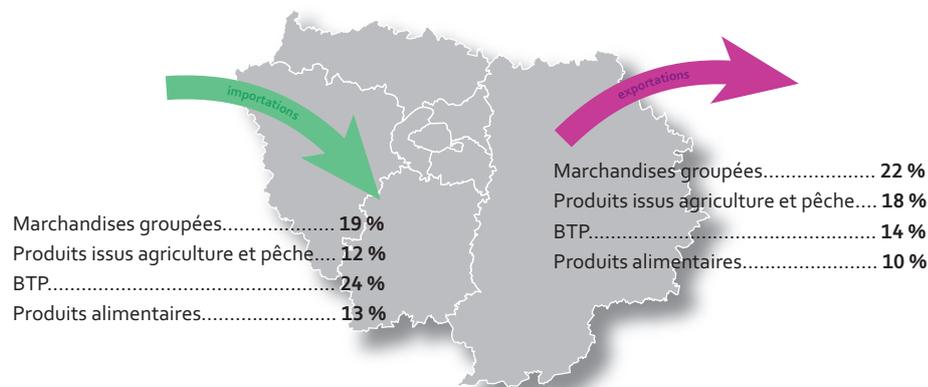
Le fret international a nettement diminué depuis 1991 alors que le fret national a légèrement augmenté.

Le poids de la petite couronne dans les échanges de marchandises interne à l'Ile-de-France a diminué passant de 32,5 Mt en 1991 à 25,9 Mt en 2010. Ce sont les échanges de la petite couronne vers la grande couronne qui diminuent le plus passant de 21 Mt en 1991 à 16 Mt en 2010. La petite couronne cependant continue à plus exporter de marchandises qu'à en importer. Cette tendance doit cependant être relativisée : SITRAM ne comptabilise pas le fret effectué en VUL ou en PL immatriculé à l'étranger.

Le transport routier est prépondérant avec 94 % des tonnes échangées par la route au total et 58,4 % des échanges par la route avec l'international.

Les matériaux de constructions du BTP (div. 03 « minerais métalliques et autres produits d'extraction : tourbe : minerais d'uranium et de thorium », div. 09 « autres produits minéraux non métalliques » de la nomenclature NST 2007) sont les principales marchandises entrant en Ile-de-France suivi des produits alimentaires.

Marchandises échangées entre l'Ile-de-France et les autres départements français en 2010, par route et voie d'eau



Source : SITRAM

En 1992, les principales marchandises **entrant** en Ile-de-France tous modes confondus sont :

- chap. 6 « minéraux bruts ou manufacturés et des matériaux de construction » 37 %, que l'on peut tenter de comparer à la div.03 et la div. 09 qui représentent 24 % des tonnages en 2010 ;
- chap. 9 « machines, véhicules, objets manufacturés » 24 %, qui sont difficiles à comparer ;
- chap. 1 « denrées alimentaires » 17 %, que l'on peut comparer aux 13 % de la div. 04 ;
- chap. 0 « produits agricoles et animaux vivants » 5,96 %, que l'on peut comparer à la div. 01 qui représentent 12 %.

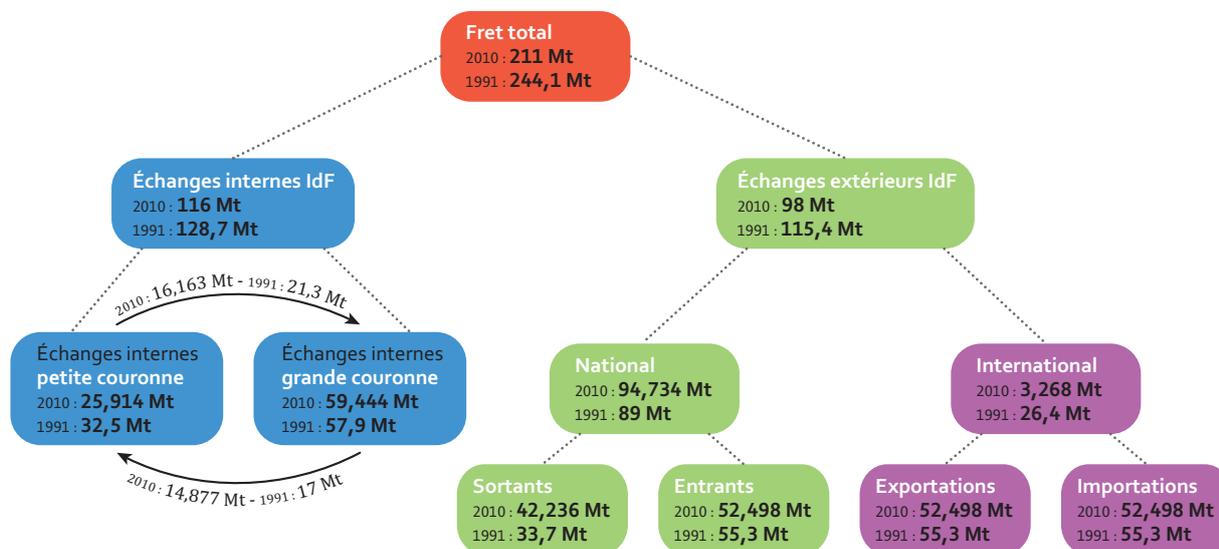
- En 1992, les principales marchandises **sortant** d'Ile-de-France tous modes confondus sont :
- chap. 9 « machines, véhicules, objets manufacturés » 34 %, chapitre difficilement comparable avec la NST 2007 ;
 - chap. 6 « minéraux bruts ou manufacturés et des matériaux de construction » 18 % que l'on peut grossièrement comparer à la div. 03 et la div. 09 qui représentent 14 % ;
 - chap. 1 « denrées alimentaires » 17 %, qui est en baisse par rapport aux 10 % de la div. 04 de la nomenclature actuelle ;
 - chap. 0 « produits agricoles et animaux vivants » 8,63 %, qui est dans des proportions similaires à la div. 01, qui représentent 10 %.

Les matériaux de constructions représentent même plus de 50 % des marchandises échangées entre les départements franciliens :

- div. 03 « minerais métalliques et autres produits d'extraction : tourbe : minerais d'uranium et de thorium » 30,20 % ;
- div. 09 « autres produits minéraux non métalliques » 26,09 % ;
- div. 18 « marchandises groupées : mélange de types de marchandises qui sont transportées ensemble » 9,10 % ;
- div. 01 « produits de l'agriculture, de la chasse et de la forêt : poissons et autres produits de la pêche » 5,98 % ;
- div. 14 « matières premières secondaires : déchets de voirie et autres déchets » 5,67 %.

De manière générale, et en prenant bien en compte les différences de nomenclatures et de classifications, on peut constater que la composition des échanges entre l'Ile-de-France et les autres départements français en 2010 est semblable à celle de 1992.

Structure du fret en Ile-de-France, en 2010



Source : SITRAM

3. Marchandises transportées à Paris

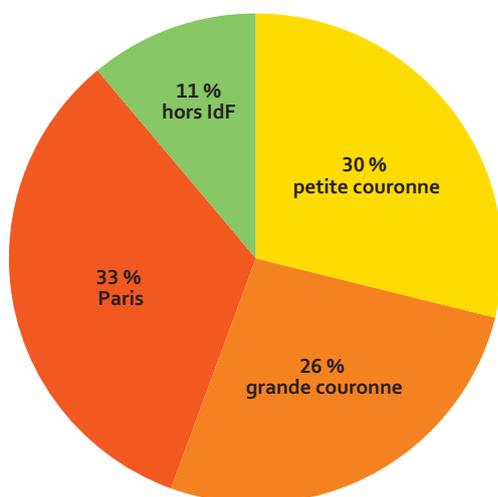
On constate une baisse très forte des tonnages transportés. En 20 ans, on passe de 33,7 millions de tonnes en 1991 à 14,1 en 2010. Ici encore, il convient de relativiser cette diminution : SITRAM ne prend en compte ni les VUL ni les PL immatriculés à l'étranger.

Les plus fortes baisses constatées concernent les échanges nationaux et internationaux : le fret international était de 4 Mt en 1991 et n'est plus qu'à 0,061 t en 2010. Le fret national, quant à lui passe de 9 Mt à 3,9 Mt.

Le transport routier est prépondérant avec 87,72 % des échanges par la route au total et 67,35 % des échanges par la route avec les autres départements français

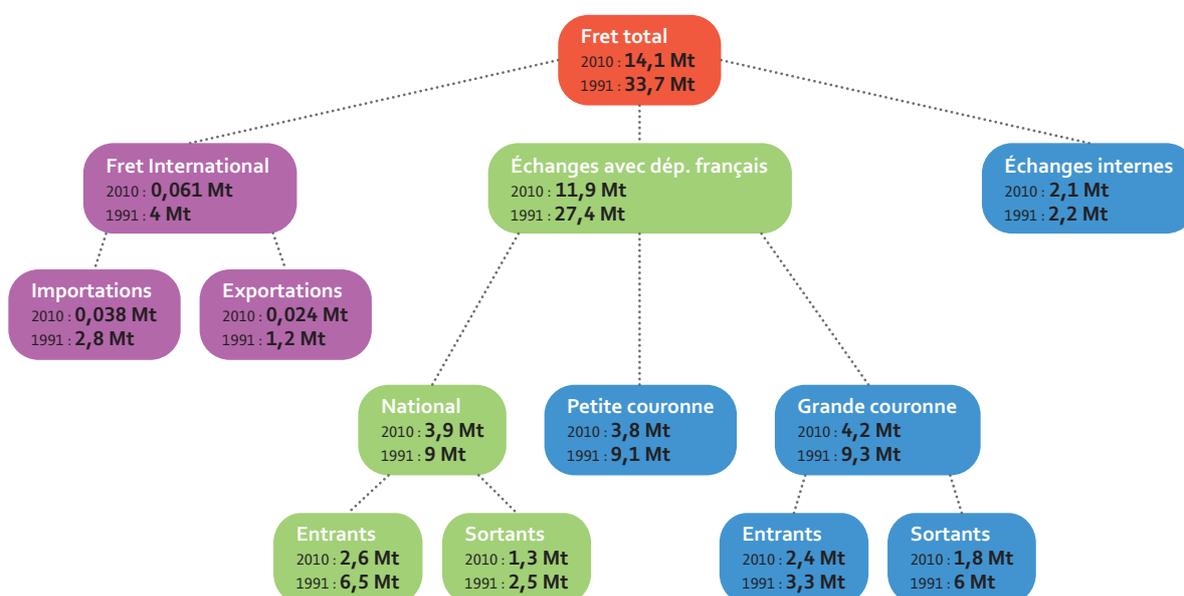
Paris échange principalement avec les départements franciliens.

Localisation des échanges de marchandises de Paris en 2010, par route et par voie d'eau



Source : SITRAM

Structure du Fret en Ile-de-France

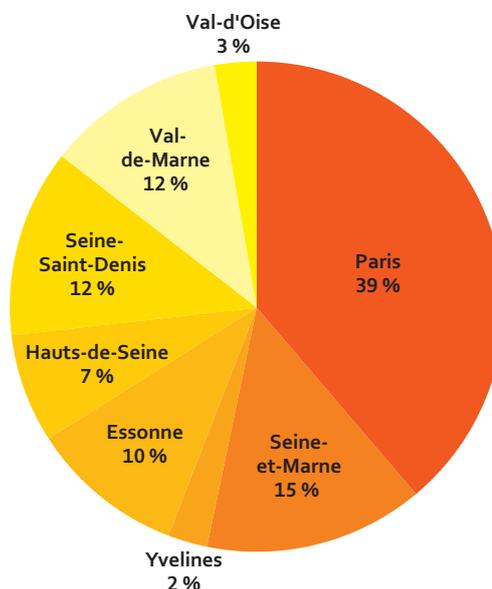


Source : SITRAM

Paris importe plus qu'il n'exporte avec les autres départements franciliens à l'exception de la Seine-Saint-Denis et des Yvelines.

Les volumes de marchandises échangés avec les Yvelines, le Val-d'Oise et les Hauts-de-Seine sont les plus faibles. Ses principaux partenaires en revanche le Val-de-Marne, la Seine-et-Marne et l'Essonne.

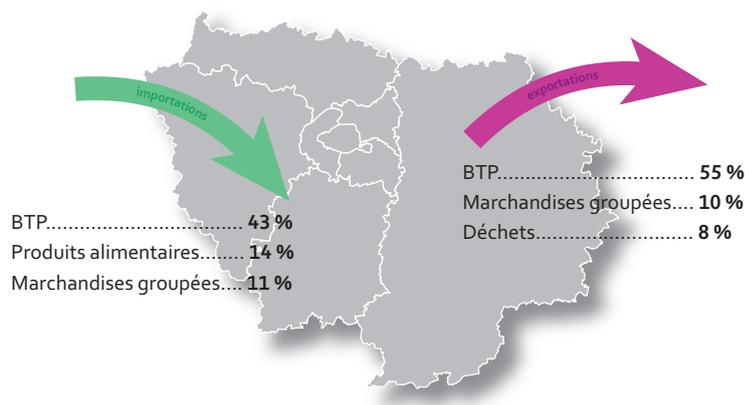
Répartition des échanges entre Paris et les départements franciliens en 2010, par route et par voie d'eau



Source : SITRAM

Les principales marchandises échangées avec Paris (échanges externes) en 2010 sont les matériaux de construction. On retrouve également en 1992, les matériaux de construction suivi des machines, véhicules et objets manufacturés dans les produits les plus échangés. La nature des marchandises est cependant difficilement appréciable du fait du changement de nomenclature.

Marchandises échangées par Paris en 2010, % du tonnage total



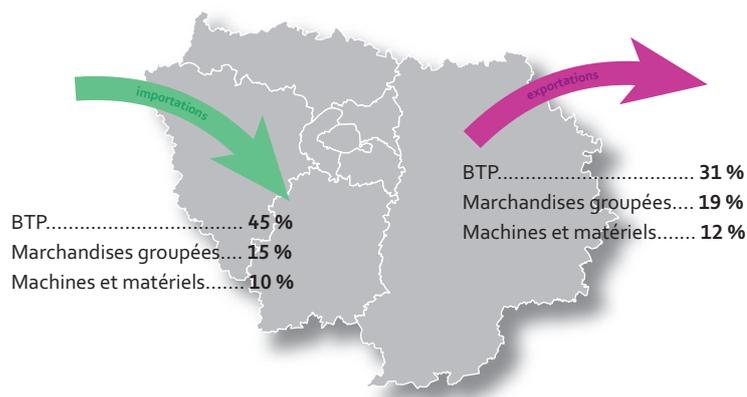
Source : SITRAM

La composition des marchandises provenant du fret national est semblable à celle de 1992 mais avec une baisse notable des échanges de biens manufacturés. En 1992, les marchandises entrantes les plus échangées sont :

- les matériaux de construction à 46 % contre 45 % en 2010 ;
- des machines, véhicules, objets manufacturés 33 %, de l'ordre de 25 % en 2010

En 1992, les marchandises sortantes les plus échangées sont les « machines, véhicules, objets manufacturés » avec 51 % contre environ 30 % en 2010.

Marchandises échangées entre Paris et les départements français hors Ile-de-France en 2010, par route et par voie d'eau

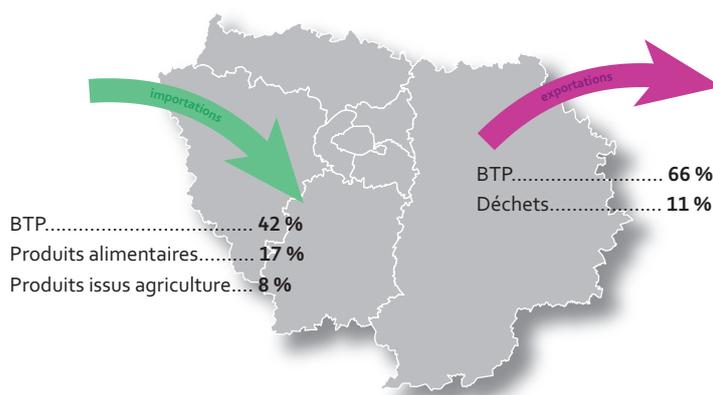


Source : SITRAM

Cette tendance est encore plus marquée lorsqu'on s'intéresse à la composition des échanges entre Paris et les départements franciliens.

En 1992, les deux produits les plus échangés sont les matériaux de construction et les machines, véhicules et objets manufacturés, alors qu'on ne retrouve plus les biens manufacturés en 2010.

Marchandises échangées entre Paris et les départements franciliens en 2010, par route et par voie d'eau



Source : SITRAM

La composition des marchandises échangées est la même que les échanges aient lieu avec la grande couronne ou la petite couronne.

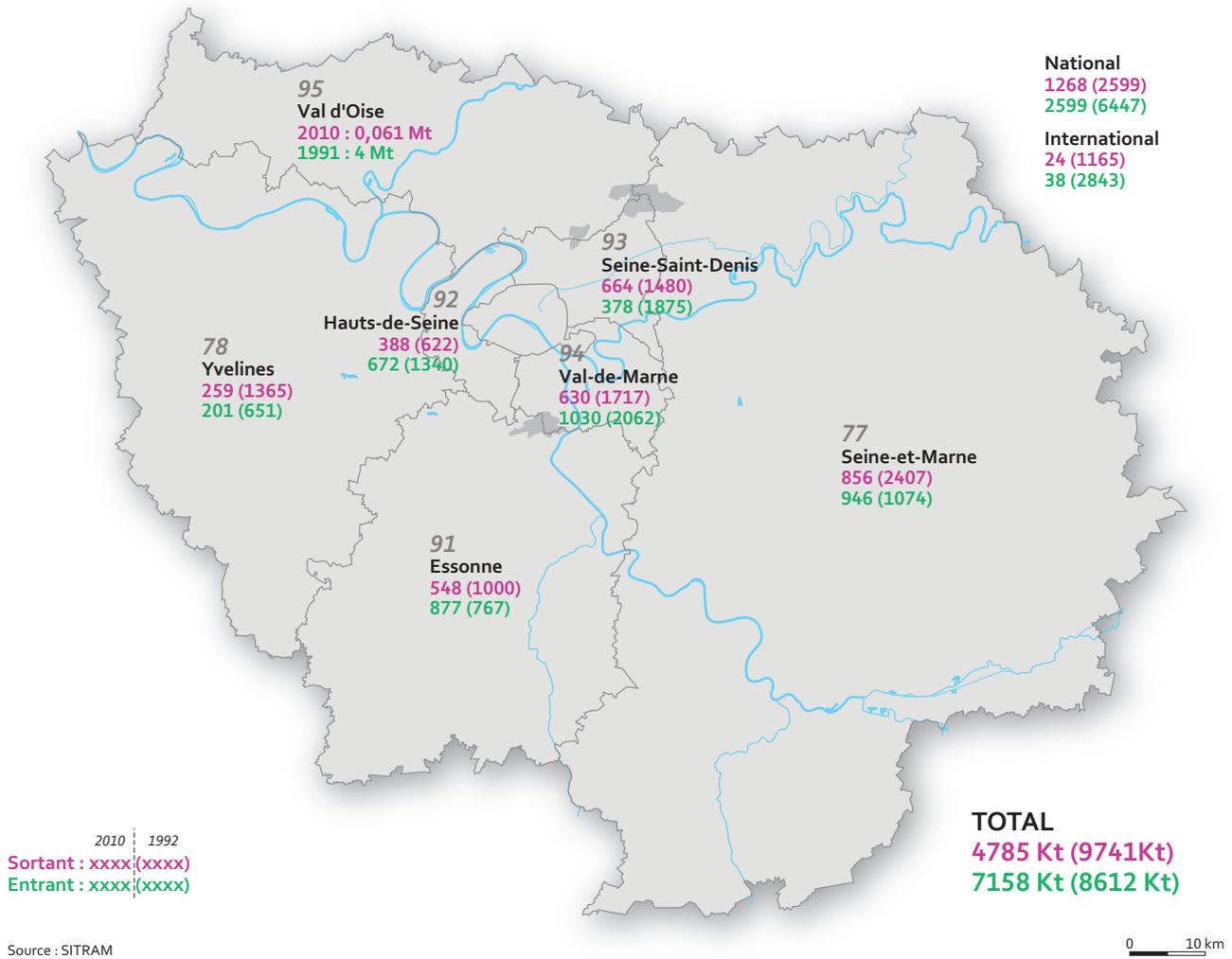
Les marchandises échangées au cœur de Paris sont les suivantes :

- div. 09 « autres produits minéraux non métalliques » 59,83 % ;
- div. 11 « machines et matériel, n.c.a. ; machines de bureau et matériel informatique : machines et appareils électriques, n.c.a. ; équipements de radio, télévision et communication ; instruments médicaux, de précision et d'optique, montres, pendules et horloges » 14,71 % ;
- div. 03 « minerais métalliques et autres produits d'extraction : tourbe : minerais d'uranium et de thorium » 10,35 %

On note la part importante des matériaux de construction qui représentent plus de 70 % des tonnages.

Le document pris en référence pour l'année 1992 ne comporte pas les données relatives à ces échanges.

Comparaison des échanges entre Paris et les autres départements franciliens entre 1992 et 2010, par route et par voie d'eau



4. Interprétation des résultats

La baisse importante des tonnages transportés dans Paris est étonnante et pose question. On peut tenter d'expliquer cette baisse par des évolutions socio-économiques lors des vingt dernières années avec notamment :

- une forte baisse de l'emploi salarié industriel en Ile-de-France et à Paris sur les 20 dernières années. À Paris, on est passé de 143 200 salariés dans l'industrie en 1990 à 52 790 en 2010 ;
- l'éloignement des sites logistiques de Paris (Batignolles, secteur Chapelle...);
- le déplacement des activités de stockages de textile vers Aubervilliers ou la Courneuve et remplacement par des showrooms ;
- la disparition de l'activité artisanale de certains quartiers (ex : la fabrication de meubles dans le Faubourg Saint-Antoine) ;
- un transfert vers les véhicules utilitaires légers :
 - le parc national de véhicules légers a beaucoup augmenté en 20 ans (1991 : 4,15 millions, 2011 : 5,8 millions),
 - le transport en VUL comptait pour 20 % des entreprises de transports (inscrites au registre) au début des années 2000 contre 64 % aujourd'hui. Ce chiffre semble largement surestimé car il y a beaucoup de création et de défaillance pour ce type d'entreprise. On peut obtenir un chiffre plus précis en travaillant sur les licences des transports (registre DREAL),
 - la proportion de VUL a augmenté dans le trafic total : 2001 : 9 %, 2011 : 12,5 % ;
- la congestion : l'Ile-de-France est la région la plus congestionnée d'Europe. C'est une zone sur laquelle le trafic est exceptionnel et relativement constant entre 6h et 21h. Cela dit, la géographie des mouvements évolue avec davantage de déplacements en rocade. Cette saturation du réseau a-t-elle eu un impact sur le déplacement d'activités vers des zones moins denses ;
- on peut expliquer également les grandes différences par les changements de nomenclatures et de procédures d'enquêtes aussi bien pour les données TRM que celles des douanes ;
- **enfin, les immatriculations concernées par les enquêtes TRM sont uniquement les immatriculations françaises. Il conviendrait alors de considérer les immatriculations étrangères, qui, avec la concurrence européenne, doivent représenter une part importante des échanges. Aucune donnée à ce sujet ne sont disponibles.**

