

Le devenir des stations-service et du ravitaillement en carburants à Paris et en proche banlieue



Directrice de la publication : Dominique Alba

Étude réalisée par : Sophie Renouvel, François Mohrt, Siham Boufnar

Sous la direction de : André-Marie Bourlon

Cartographie : Christine Delahaye, Anne Servais, Gustavo Vela

Traitement informatique des données : Bernadette Eychenne, Gustavo Vela, Alain Beauregard,
Daniel Géraudie, François N'Guyen, Sandra Roger

Enquête terrain : Thierry Léger, Thomas Frédet, Jérôme Etheve

Mise en page : Jennifer Poitou

www.apur.org

SOMMAIRE

INTRODUCTION	5
Brève incise sur l'industrie pétrolière	6
Organisation et fonctionnement du marché pétrolier français: des raffineries aux dépôts	7
I. FOCUS SUR LA SITUATION NATIONALE, INTERNATIONALE ET POINT SUR L'ÉVOLUTION DU MAILLAGE	9
Un essoufflement du marché automobile dans les pays européens, mais une croissance mondiale portée par les pays émergents	9
Particularismes français	12
Similitudes européennes	13
Le nombre de stations-service est en recul dans toute l'Europe	15
II. PARIS ET LA PETITE COURONNE DANS LE DISPOSITIF NATIONAL	19
À Paris et en région Ile-de-France, la motorisation et l'équipement des ménages témoignent de disparités socio-spatiales très marquées, mais la régression de la motorisation en cœur d'agglomération est très sensible	20
L'évolution du parc roulant : un fléchissement en cœur d'agglomération accompagné cependant d'un transfert progressif vers le diesel	22
Les immatriculations de véhicules neufs : une baisse massive à Paris et dans les Hauts-de-Seine, une hausse en grande couronne et une pénétration importante du diesel	23
La baisse concomitante des immatriculations de véhicules d'occasion achève de créer les conditions d'un repli du parc automobile... ..	24
...avec toutefois une forte percée des deux-roues motorisés	25
Le poids des facteurs exogènes : forte volatilité des prix pesant sur les ménages, meilleur rendement des moteurs, déploiement d'offres de déplacements alternatifs... ..	27
...qui concourent à une diminution de l'usage de la voiture à Paris et en Ile-de-France au profit des transports collectifs et des modes actifs	28

III. LES IMPACTS SUR LES STATIONS-SERVICE, DERNIERS MAILLONS DE LA CHAÎNE	33
Les enseignements de l'étude de la DATAR	33
L'implantation des stations dans le périmètre d'étude: un maillage serré	37
IV. LES MOUVEMENTS DU RÉSEAU DE STATIONS-SERVICE À PARIS ET EN PETITE COURONNE.	43
Un fort repli du nombre de stations-service à Paris entre 1995 et 2012.....	43
...et notamment des stations sous immeuble, en parking souterrain et sur trottoir.	44
... donnant lieu à des transformations diverses : supérettes à Paris, logements en banlieue	45
Des débits globalement en déclin, mais pas pour tous.....	45
Des écarts de prix considérables entre l'hyper-centre et la périphérie	49
Des travaux de mise aux normes coûteux et des organismes de soutien en difficulté	50
L'impossible retour du gazole vers l'essence : un retournement du marché pourrait compliquer la survie des stations	52
Des actifs immobiliers impactés par les difficultés des pétroliers.	52
V. LES HYPOTHÈSES D'ÉVOLUTION DU RÉSEAU	53
Les impacts des différents scénarios.	56
Quels leviers d'intervention pour la ville de Paris?	57
Soutenir le maillage tout en défendant la transition énergétique	57
CONCLUSION.	59
ANNEXE.	63
Stations-service. L'avenir du réseau parisien en question. Total 2011	63

INTRODUCTION

Le groupe pétrolier Total, appuyé dans cette démarche par l'Union Française des Industries Pétrolières (UFIP), a tenu à sensibiliser les élus de Paris en charge des questions économiques, de transports et d'urbanisme, à la question du déclin important du nombre de stations-service sur le territoire parisien, déclin qui exposerait la capitale à un point de rupture à moyen terme. L'exercice prospectif réalisé par Total met l'accent sur la probable survenue de conditions d'accès aux carburants rendues difficiles à l'horizon 2020, voire critiques pour le ravitaillement des services d'urgence (pompiers, SAMU, police...) et des flottes captives (entreprises publiques et privées)¹. Les principaux vecteurs d'entrave pointés par Total reposent sur un triptyque : réglementation, coûts d'investissement, opérations d'urbanisme.

L'étude de l'Apur s'est attachée à objectiver la situation, en balayant l'existant et son maillage, en mesurant les disparitions attendues du fait des réglementations européenne et nationale ainsi que des projets de la ville, en appréciant le poids des usages et le contexte dans lequel ils s'insèrent.

Dans un second temps, l'Apur a réalisé un bilan de la situation nationale des stations-service, a recensé et inventorié les stations accessibles au public implantées à Paris et dans un rayon de 5 km autour du boulevard périphérique et les a référencées dans un recueil de fiches dûment documenté, a dressé un état des lieux des stockages privatifs et des points de distribution réservés des services d'urgence (Police, Pompiers, SAMU) et des grandes flottes captives (Transports Automobiles Municipaux – TAM, RATP).

Enfin, l'Apur s'est fixé comme objectif d'évaluer la tension entre l'offre et la demande en carburants, notamment par une enquête réalisée auprès d'une douzaine de stations représentatives de la variété du réseau, de référencer la provenance et la destination des utilisateurs ainsi que leurs habitudes en matière de consommation de carburants.

L'étude a été documentée, au-delà des données existantes, par une trentaine d'entretiens et de très nombreuses enquêtes de terrain qui sont regroupées dans des fiches annexes.

1 — « Stations-service : l'avenir du réseau parisien en question », Total, 2011 (voir la publication en annexe).

Breve incise sur l'industrie pétrolière

Un outil de raffinage en difficulté, une facture énergétique qui s'alourdit

L'activité de raffinage tient une place particulière dans le marché pétrolier, l'outil de raffinage français s'avérant en l'état inadapté à la demande : la consommation de carburants routiers est en diminution, les raffineries sont en « surcapacité » de production, les coûts de maintenance sont élevés et les investissements nécessaires à la modernisation de l'outil de production sont très lourds.

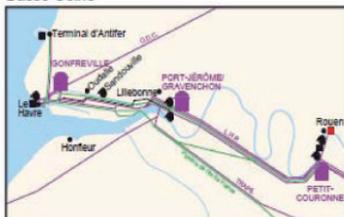
Les fermetures récentes de Pétroplus à Reichstett, de Total à Dunkerque, ou encore de la raffinerie de l'Étang de Berre appartenant à l'américain LyondellBasel, en sont des témoignages. Les raffineries françaises produisent très peu de gazole, ce dernier est importé principalement de Russie (28 % des importations françaises de produits pétroliers raffinés, en forte hausse) et d'Asie (9 % des importations françaises de produits pétroliers raffinés, en forte hausse). Les importations françaises de gazole ont augmenté de près de 16 % entre 2002 et 2010, aggravant le déficit des produits pétroliers raffinés (- 8,9 milliards en 2010) et pesant sur la facture énergétique du pays. À l'inverse, les raffineries françaises produisent de l'essence qui est en grande partie exportée vers les États-Unis et pour laquelle la balance commerciale est excédentaire (+ 2,3 milliards en 2010). Toutefois, les exportations vers les États-Unis connaissent une moindre hausse depuis 2006, les débouchés se révélant désormais plus restreints, en raison d'une baisse de la consommation d'essence et du développement de l'outil de raffinage sur place. Au total cependant, la balance commerciale en matière de produits pétroliers raffinés est largement déficitaire pour la France (- 9,7 milliards en 2010) ². L'augmentation importante des importations de gazole tient essentiellement à une diésélisation massive du parc automobile français, dont la fiscalité avantageuse constitue un atout (7 véhicules sur 10 immatriculés en 2010, contre 5 sur 10 en moyenne en Europe). Le gazole aujourd'hui, représente 80 % de la consommation de carburants, dans un pays qui n'en produit pas suffisamment pour faire face à cet accroissement structurel de la demande. La politique des pouvoirs publics en faveur du diesel s'est traduite par une taxation du gazole à 96 % contre 133 % pour l'essence. Elle permet également aux entreprises disposant de grandes flottes de récupérer la TVA issue des consommations de diesel, alors que la récupération de la TVA pour les véhicules essence n'est pas possible.

2 — In « Déficit croissant des échanges de produits pétroliers raffinés en France », Le chiffre du commerce extérieur, Études et éclairages n° 28, janvier 2012, Direction générale des douanes et droits indirects, département des statistiques et des études économiques, Ministère du Budget, des Comptes publics et de la Réforme de l'État.

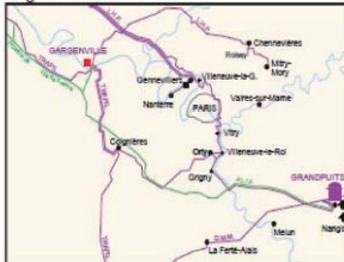
Le pétrole en France

Situation début 2010

Basse-Seine



Région Parisienne



Lyonnais



Berre-Marseille



Source: Comité Professionnel du Pétrole

Organisation et fonctionnement du marché pétrolier français : des raffineries aux dépôts

Les raffineries françaises

L'activité de raffinage consiste en la transformation de pétrole brut en produits finis.

Douze raffineries sont réparties sur le territoire national³. D'une capacité de distillation de près de 80 millions de tonnes par an⁴, elles se situent pour l'essentiel à proximité des zones portuaires (Marseille, Le Havre, Nantes-Saint-Nazaire).

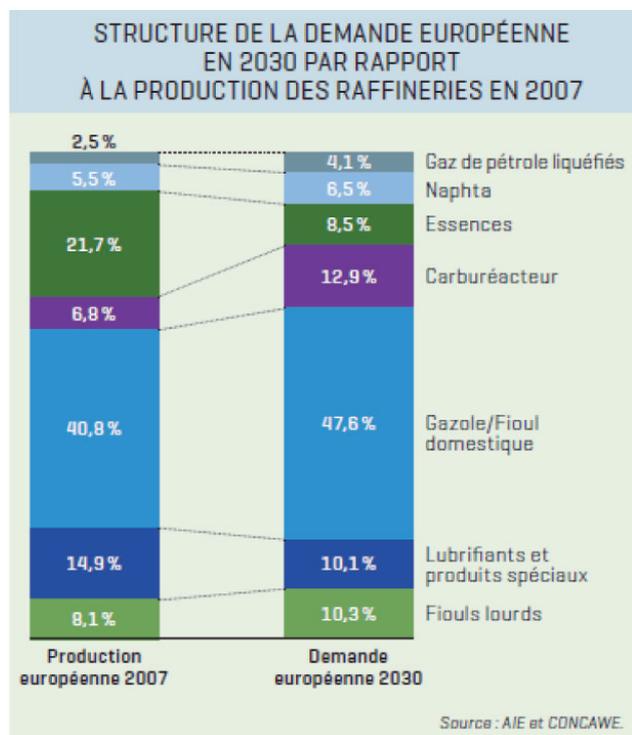
La production nette des raffineries françaises représente 67,3 millions de tonnes en 2011. Elle a chuté de 16 % depuis 2000⁵.

L'industrie du raffinage en crise

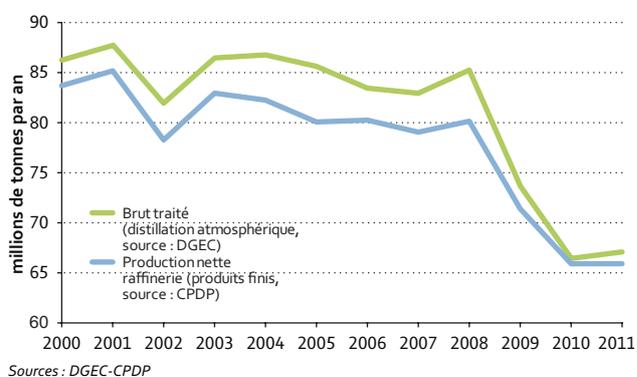
Depuis 2008, l'industrie du raffinage traverse une crise importante. Cette crise est le reflet de la contraction progressive de la demande en hydrocarbures. En effet, l'amélioration de l'efficacité énergétique et le remplacement du pétrole par d'autres sources d'énergie ont entraîné une diminution de la production des raffineries.

Dans un contexte de concurrence internationale croissante, les marges des raffineries n'ont cessé de diminuer. Enfin, depuis quelques années on assiste à un déplacement de la demande et de la production de produits finis vers les pays émergents. Selon l'UFIP, entre 2008 et 2011, 36 nouvelles capacités de distillation ont été créées en Inde, en Chine, au Moyen Orient ou encore au Brésil. À l'horizon 2015, 25 autres sites de distillation seront créés. Ainsi, les pays émergents exportent leurs surplus de produits finis à l'échelle internationale et notamment en France et en Europe. Certains investissent directement au sein de sites européens afin de disposer de capacités de stockage ainsi que d'une logistique permettant d'écouler leur production. Par ailleurs, le respect de contraintes techniques et environnementales pèse sur la compétitivité des raffineries françaises et européennes sur le marché international.

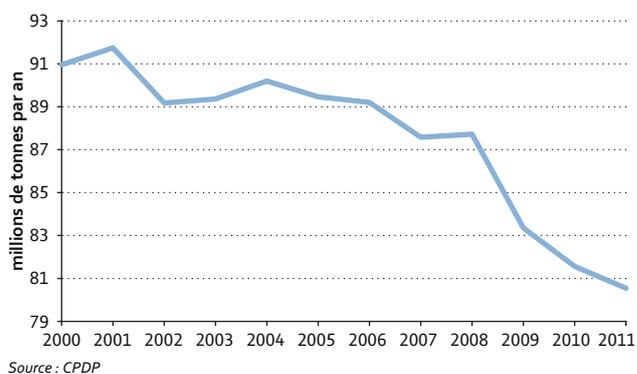
3 — Il s'agit des raffineries de Feyzin, Grandpuits, Donges, Gonfreville, La Mède (Total), Berre (LyondellBasell), Petite-Couronne, Reichstett (Petroplus), Port-Jérôme, Fos-sur-Mer (Esso), Lavera (Ineos), Le Lamentin (Sara).
4 — In « Rapport sur l'industrie pétrolière et gazière en 2011 », Direction Générale de l'Énergie et du Climat.
5 — Source : Comité Professionnel du Pétrole (CPDP).



Traitement de brut et production des raffineries

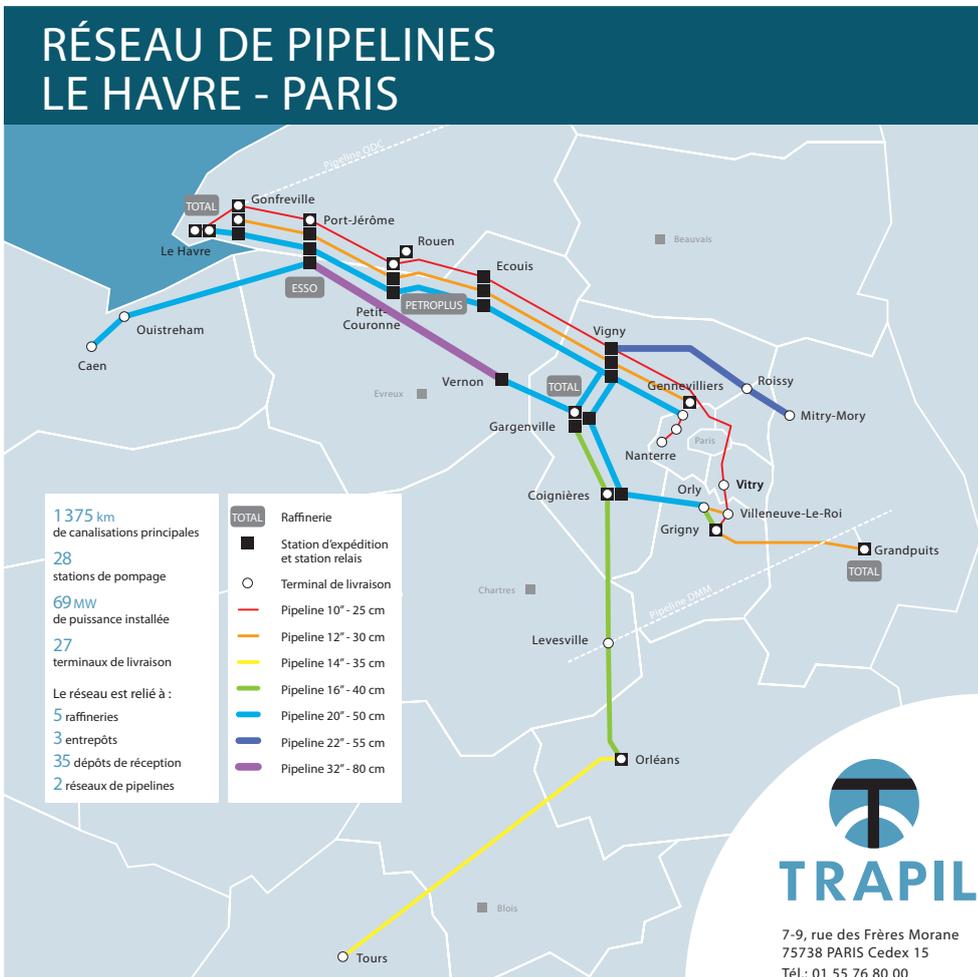
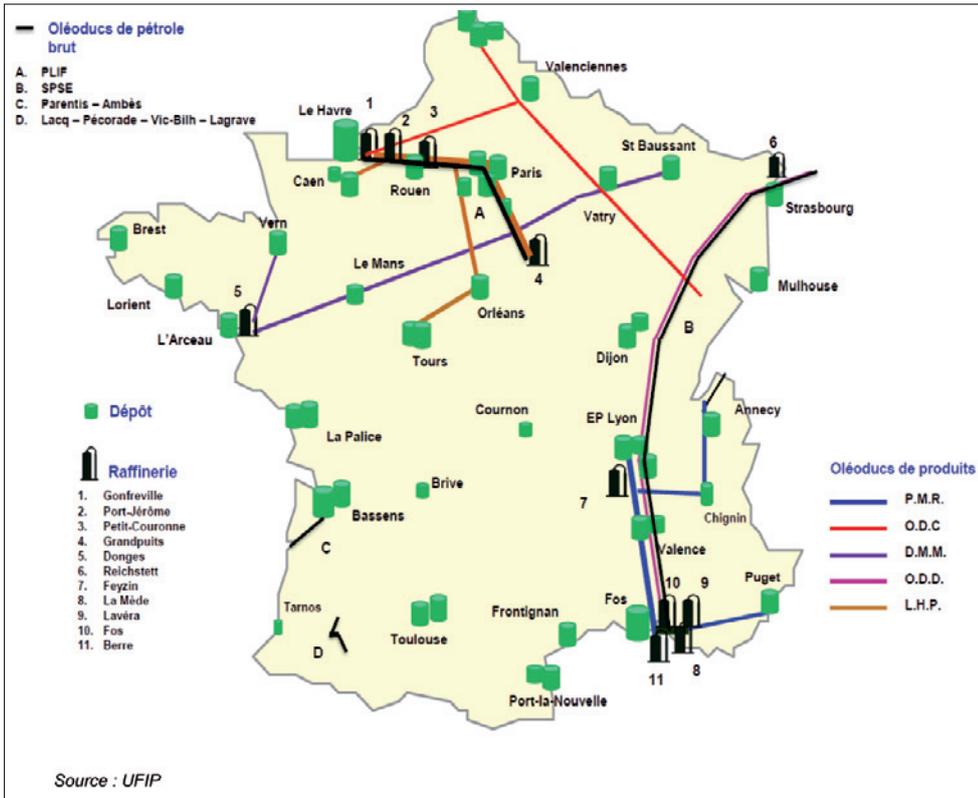


Demande globale de produits pétroliers en métropole



Le graphique ci-avant met en évidence la répartition de la production des raffineries européennes au regard de la demande à l'horizon 2030, on peut ainsi constater que la production de gazole sera insuffisante au regard des besoins.

En France, le schéma d'acheminement des produits pétroliers des raffineries vers les dépôts est le suivant :



I. FOCUS SUR LA SITUATION NATIONALE, INTERNATIONALE ET POINT SUR L'ÉVOLUTION DU MAILLAGE

La démonstration proposée par Total dans son document « L'avenir des stations-service de Paris en question »⁶, repose essentiellement sur une analyse de critères exogènes pesant sur le sort des stations. On y parle en effet des réglementations récentes réclamant des mises aux normes importantes et coûteuses, ainsi que des opérations d'urbanisme envisagées ou engagées par la Ville et pouvant condamner certains équipements parisiens.

Avant d'approfondir chacun de ces points, il nous a paru essentiel de porter un regard historique, comparatif et panoramique : historique pour apporter une profondeur de champ aux mouvements en cours dans le secteur, géographique pour élargir l'examen des tendances à d'autres échelles que celle du territoire parisien, et panoramique pour explorer les mutations de l'ensemble de la filière concernée : l'automobile, le raffinage, et pour finir, la distribution du carburant.

L'objectif de cette première partie est de se pencher sur ces 3 aspects et de visiter les grandes tendances à l'œuvre.

Un essoufflement du marché automobile dans les pays européens, mais une croissance mondiale portée par les pays émergents

Le niveau d'équipement automobile des ménages est très largement corrélé à la richesse d'un pays, à sa croissance économique et à la courbe d'évolution de sa population (nombre de ménages, nombre d'habitants). Seul indicateur commun disponible : le nombre de voitures pour 1 000 habitants. En France, le marché automobile semble désormais mature, le taux de voitures particulières pour 1 000 habitants atteignant désormais 498. En y intégrant les véhicules utilitaires, ce taux atteint 599 véhicules pour 1 000 habitants en 2010, ce qui classe la France au-dessus de la moyenne de l'UE à 15⁷ et la place au 5^e rang des pays européens. Cette densité automobile est en hausse (599 voitures ‰ habitants en France en 2010 contre 446 ‰ en 1985, 585 ‰ en 2010 dans l'Union Européenne à 15 et 380 ‰ en 1985).

Densité automobile en Europe
Nombre de voitures particulières et de véhicules utilitaires pour 1 000 habitants au 1er janvier

	2010	Rang
Luxembourg	755	1
Italie	688	2
Espagne	610	3
Finlande	610	4
France	599	5
Royaume-Uni	570	6
Autriche	566	7
Belgique	562	8
Grèce	551	9
Allemagne	545	10
Portugal	543	11
Pays-Bas	535	12
Suède	525	13
Irlande	499	14
Danemark	480	15
Europe de l'Ouest	585	

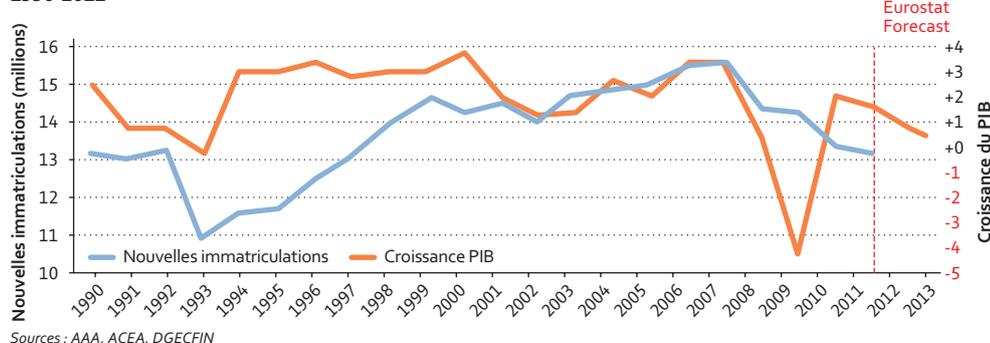
Sources : CCFA, Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

6 — Document présenté en annexe.

7 — L'UE à 15 est composée de la France, l'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas, la Belgique, le Luxembourg, l'Irlande, le Royaume-Uni, le Danemark, la Grèce, l'Espagne, le Portugal, la Finlande, la Suède et l'Autriche.

Selon les données fournies par Eurostat pour 28 pays composant l'Europe géographique, le parc de voitures particulières s'élève en 2008 à 238 millions de véhicules. En 2002, ce parc atteignait près de 218 millions d'unités. Entre 2002 et 2008 (seules données comparables à champ constant), le parc a évolué positivement de 9,3 % pour l'ensemble de ces pays (soit une moyenne annuelle de 1,5 %), mais seulement de 1,7 % pour la France (+ 0,3 % de croissance annuelle moyenne). Cinq pays concentrent plus des 2/3 de cette flotte : l'Allemagne, l'Italie, la France, le Royaume-Uni et l'Espagne.

Immatriculations de voitures neuves dans les pays de l'Union Européenne et croissance économique 1990-2011



Pour le BIPE⁸, les évolutions envisagées à l'horizon 2020 traduisent des mouvements assez puissants : l'Europe des 15 devrait voir son taux d'équipement des ménages se stabiliser, ce qui conjugué à un essoufflement démographique, se traduirait par une décroissance du parc.

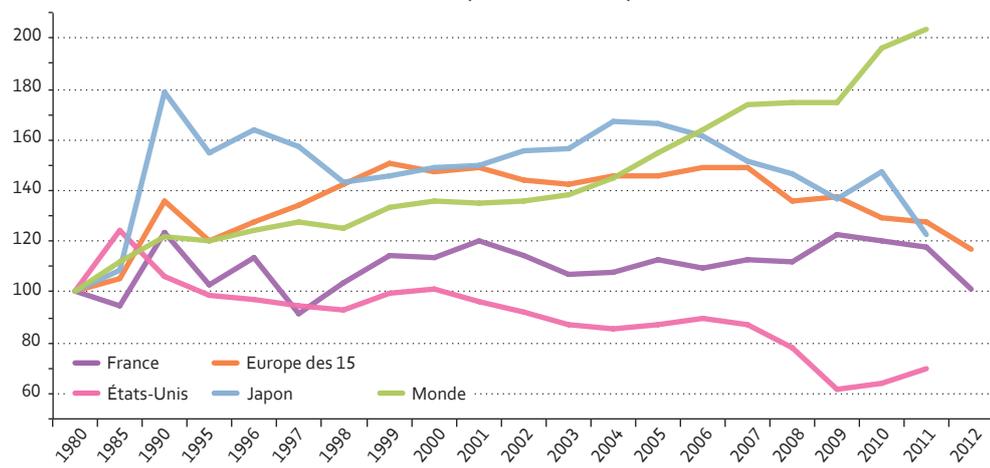
La demande automobile est et sera encore essentiellement tirée par les pays émergents, Chine en tête (30 voitures pour 1 000 habitants en Chine, contre près de 600 en Europe). Mais c'est l'ensemble des BRIC (acronyme désignant le groupe de pays formé par le Brésil, la Russie, l'Inde et la Chine) qui concentrent la croissance mondiale et offrent de larges marges d'écoulement à la production automobile. Quant aux États-Unis, dont le taux d'équipement est déjà élevé (819 véhicules pour 1 000 habitants en 2009), l'augmentation du parc en volume devrait encore se poursuivre à l'horizon 2020 sous l'effet d'une croissance démographique soutenue.

Le nombre d'immatriculations de véhicules neufs à travers le monde reflète ces tendances. Entre 1990 et 2011, les immatriculations dans les 15 pays de l'UE ont connu un repli de 6 %, les pays du sud de l'Europe subissant les plus forts revers. Avec une baisse de 4,5 % du nombre d'immatriculations de véhicules neufs, la France se situe à proximité de la moyenne. De l'autre côté du globe, la période 1990-2011 est également marquée par de sévères chutes des volumes de vente dans les pays les plus développés. C'est le cas du Canada, du Japon, des États-Unis (- 35 % pour ces derniers).

En revanche dans le même intervalle, les immatriculations à travers le monde ont bondi de 67 %, illustrant ainsi une transition forte des pays émergents vers l'équipement des ménages en biens durables.

Cette symétrie assez forte des évolutions en Europe ainsi que dans les grands espaces économiques développés (ventes de voitures neuves en berne) témoigne de la mise en place d'un mouvement pérenne, d'une évolution structurelle assez lourde.

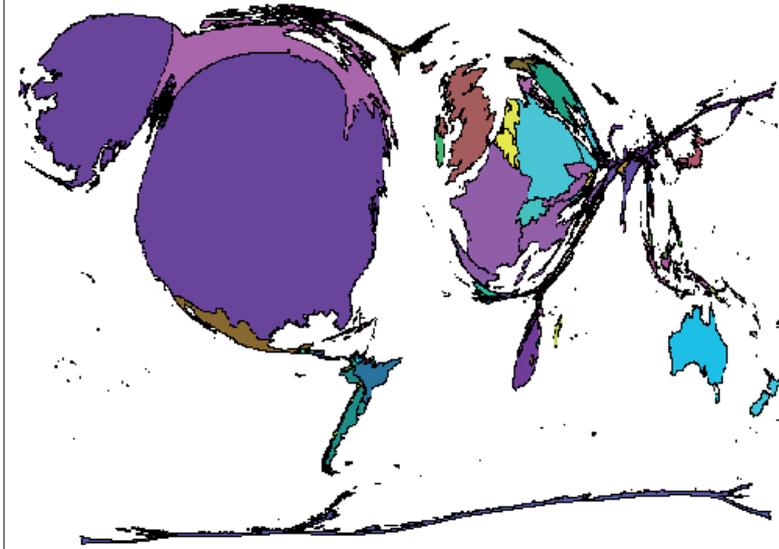
Évolution des immatriculations de véhicules neufs (base 100 en 1980)



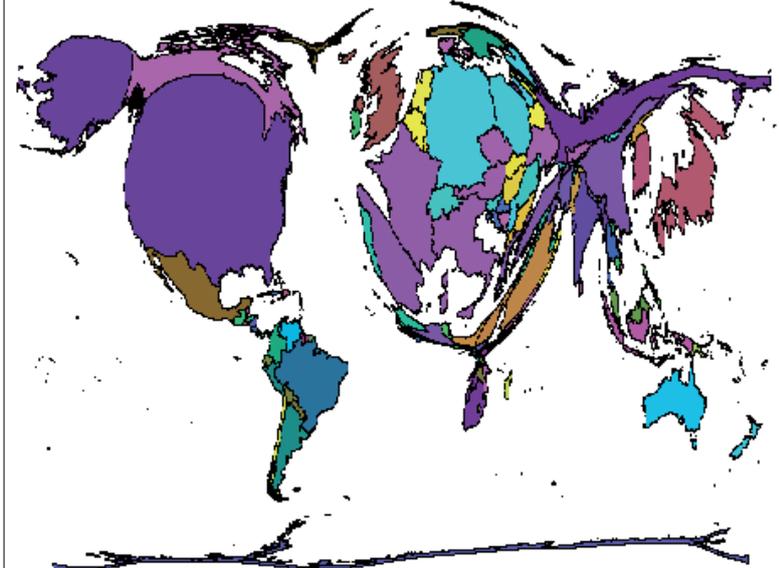
8 — « Industrie automobile : facteurs structurels d'évolution de la demande », Pôle Interministériel de Prospective et d'Anticipation des Mutations Économiques (PIPAME), Direction Générale de la Cohésion Sociale (DGCS), mars 2011.

Le parc automobile mondial

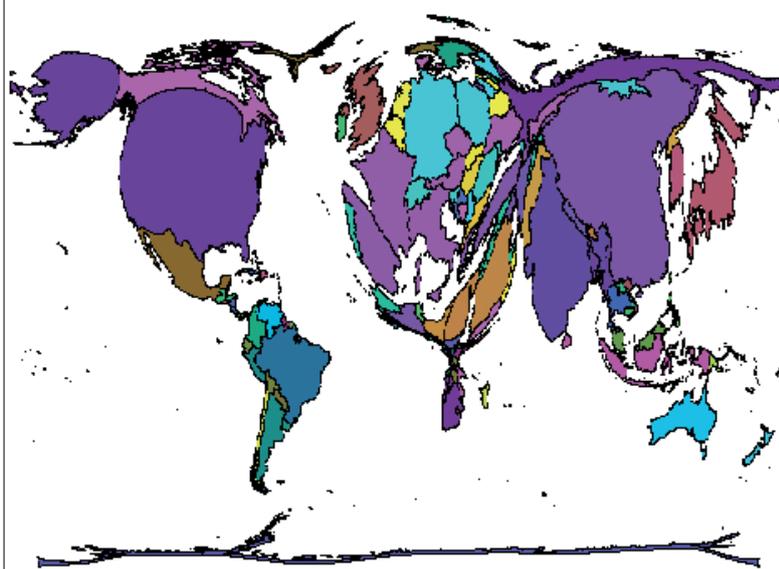
1960 : environ 86 millions



2004 : environ 620 millions



2030 (simulation) IFP : environ 1,3 milliard



Source : ONU

© ONU

Particularismes français

Diésélisation du marché

Avec un taux de pénétration du diesel dans les immatriculations de véhicules neufs qui atteint 72,4 % en 2011, le marché automobile français se distingue nettement de la moyenne européenne (55,7 %) en se situant dans le peloton de tête des pays les plus diésélisés. Pour mémoire, la part des véhicules diesel dans les ventes s'établissait à moins de 10 % en France entre 1971 et 1983. C'est au cours de l'année 2000 que le gazole fait pour la première fois jeu égal avec l'essence (49 % des immatriculations), avant de s'imposer en devenant majoritaire dans les immatriculations de véhicules neufs. En 2008, sa progression a cessé, sous l'influence d'un dispositif « bonus-malus » plutôt favorable aux véhicules proposant d'autres motorisations, mais sa pénétration sur le marché a redémarré dès 2009.

À l'échelle européenne, les immatriculations de voitures particulières neuves diesel portent la moyenne de la diésélisation à 55,7 % en 2011. Les variations sont très fortes, comme l'illustre le tableau ci-dessous, la pénétration du diesel variant, à la même date, de 10 % en Grèce à 76,7 % au Luxembourg.

Part de marché du diesel en Europe de l'Ouest (en % des immatriculations de voitures particulières neuves)

Rang	Pays	2011		Prix du litre de gazole en février 2012
		Taux de pénétration	Nb total d'immatriculations de VP	
1	Luxembourg	76,7		1,27
2	Norvège	75,7	138 345	
3	Belgique	75,3	622 092 *	1,46
4	France	72,4	2 204 229	1,42
5	Espagne	70,3	808 066	1,35
6	Irlande	70,0	89 896	1,49
7	Portugal	69,6	153 433	1,45
8	Suède	61,4	304 984	1,63
	Europe de l'Ouest	55,7	12 800 782	
9	Italie	55,2	1 748 030	1,69
10	Autriche	54,6	356 145	1,40
11	Royaume-Uni	50,6	1 941 253	1,70
12	Allemagne	47,1	3 173 634	1,49
13	Danemark	46,7	168 882	1,50
14	Finlande	42,0	121 171	1,58
15	Suisse	32,7	317 024	
16	Pays-Bas	28,3	555 918	1,43
17	Grèce	10,0	97 680	1,54

Sources : CCFA, Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

* Belgique et Luxembourg

Aujourd'hui, 6 véhicules sur 10 (voitures particulières et commerciales) détenus en France roulent au gazole, contre moins de 4 sur 10 en 2000.

La conversion du parc français a été particulièrement rapide et trouve ses origines dans des causes largement développées dans la presse généraliste ou spécialisée⁹.

Baisse de la circulation automobile

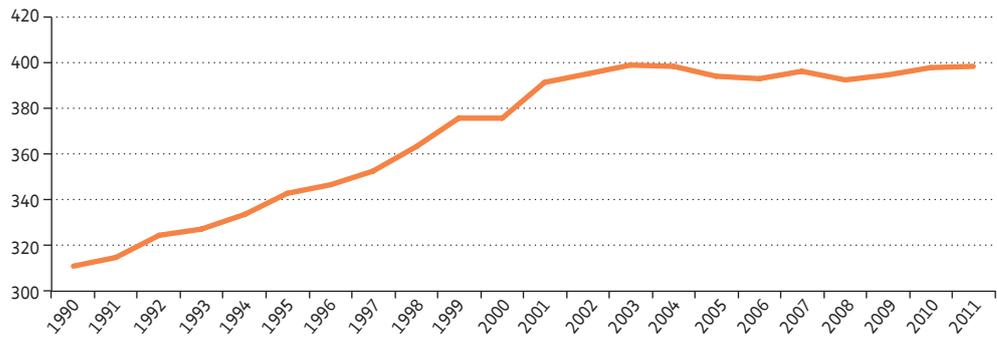
En France, la circulation automobile¹⁰ a connu un train de croissance rapide entre 1990 et 2003, puis a atteint un plateau dont les évolutions restent contenues, puisque la circulation estimée en 2011 est équivalente à celle de 2004.

Il n'existe malheureusement que très peu de sources comparables aux niveaux européen et mondial, mais Eurostat inventorie tout de même des données sensiblement équivalentes à celles de la France pour quelques pays. Ainsi, au cours de la période 2005-2008, seule série comparable, la circulation des véhicules automobiles en Suède et au Royaume-Uni s'est accrue de respectivement 2,2 et 1,9 %, cependant qu'en France, elle s'allégeait de 0,4 %.

9 — Après-guerre, seuls les camions et les tracteurs sont équipés en diesel. Pour soutenir leur activité en période de reconstruction, les pouvoirs publics ont décidé de détaxer le gazole. Dans les années soixante, la conversion de la France à l'énergie nucléaire sous De Gaulle a promu le chauffage électrique dans les logements et libéré des stocks de fioul considérables. L'État a alors aidé les raffineries à trouver de nouveaux débouchés pour ces stocks délaissés. Les améliorations des performances des moteurs diesel ont achevé d'installer ces véhicules dans le paysage et de les démocratiser : moins coûteux en achat de carburants, moins énergivores, désormais plus nerveux, plus rapides, les voitures diesel ont proliféré et occupent désormais une place de choix dans le parc automobile.

10 — Exprimée en milliards de véhicules par kilomètre.

Évolution de la circulation des véhicules particuliers en France (en milliard de véhicules/heure)



Source : Comptes annuels des transports, SOeS

Similitudes européennes

Ces similitudes sont nombreuses et attestent bien de mouvements d'ensemble qui dépassent le strict cadre parisien et plus largement hexagonal.

Baisse des ventes de voitures neuves

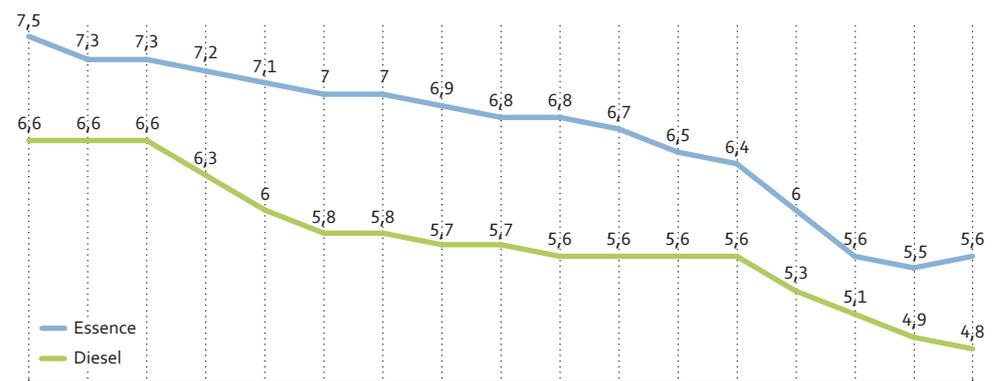
Contrastée, mais cependant structurelle, la baisse du niveau des ventes de voitures neuves est également un phénomène qui touche la plupart des pays européens. Si l'on regarde les chiffres sur une période longue, ils mettent en relief des étapes assez marquées depuis 1980. La décennie 1980-1990 correspond à un équipement rapide des ménages en voitures particulières. Cette hausse, de 35,4 % pour l'Europe des 15, est plus tempérée en France (+ 23,3 %). La décennie 1990-2000 marque un tassement des ventes en Europe, qui restent contenues globalement à + 9 %, la France se distinguant par un niveau de repli inégalé (-7,6 %). Enfin, la décennie 2000-2010 symbolise la rupture, avec une inversion des courbes, les ventes se repliant de plus de 12 % dans les pays de l'Europe des 15. Dans l'ensemble des pays européens (au sens large), la baisse des immatriculations de véhicules neufs ne se dément pas depuis 2008, et l'année 2011 confirme la tendance. En revanche en France, les immatriculations reprennent à un rythme mesuré entre 2000 et 2010 (+ 5,5 %), mais si l'on tire la courbe des ventes en France jusqu'en 2012, la période 2000-2012 s'illustre par un effondrement de ces dernières de - 13 %. Au final tout de même, les constructeurs automobiles auront écoulé 43 millions de véhicules neufs en France entre 1980 et 2012. Géographiquement, ces dernières années ont accentué un clivage marqué entre pays de l'Europe du Sud, où la vente de véhicules neufs est finalement largement indexée à la crise qui frappe ces pays, et pays de l'Europe du nord où le marché résiste: le bloc Italie-Espagne-Portugal-Grèce a vu le nombre d'immatriculations de voitures neuves chuter de plus d'un tiers depuis 2000. En Allemagne, Autriche, France et Suisse, les ventes s'essouffent également depuis 2007, et ces pays occupent une position médiane entre le bloc nord et le bloc sud.

Amélioration du rendement des véhicules

Ajoutons à ce facteur, une amélioration des performances techniques des moteurs qui conduit à une plus grande sobriété des consommations. En 1995, une voiture neuve à essence consommait 7,5 litres pour 100 km et une voiture neuve diesel en consommait 6,6. En 2011, ces consommations

Évolution de la consommation moyenne en France

Consommation en l/100 km



Source : «Véhicules particuliers vendus en France : évolution du marché, caractéristiques environnementales et techniques», édition 2012, ADEME

unitaires sont respectivement de 5,6 litres aux 100 km et 4,8 litres au 100¹¹. Cette plus grande sobriété des véhicules neufs par rapport à leurs aînés, aussi bien en consommation de carburants qu'en émission de gaz à effet de serre¹², a des impacts significatifs sur la consommation de carburants. En 16 ans, la consommation moyenne des véhicules neufs a baissé de 26 %, avec un gain de 1,9 litres au 100 km pour les véhicules à essence et de 1,8 litres au 100 km pour les véhicules diesel, sachant que par ailleurs, un véhicule diesel est moins gourmand qu'un véhicule à essence (6,1 litres au 100 km pour une berline diesel en zone urbaine contre 7,4 litres pour une berline à essence en zone urbaine). Selon le Commissariat Général du Développement Durable, « le transfert progressif vers le diesel est plutôt favorable à une diminution des consommations de carburants. En effet, toute chose égale par ailleurs, une voiture diesel est en général moins consommatrice de carburant qu'une voiture à essence »¹³.

Depuis 1975, toujours selon les données de l'UTAC¹⁴ traitées par l'ADEME, la consommation conventionnelle moyenne des voitures neuves aurait diminué de près de 42 %.

Toutefois, l'augmentation tendancielle du poids des véhicules, le développement généralisé de la climatisation et l'incorporation des biocarburants atténuent en partie les effets de cette amélioration.

Percée des petites cylindrées, moins consommatrices

Globalement, le renouvellement du parc se fait au profit des petites berlines, dont on sait qu'elles sont moins gourmandes en énergie. Ainsi, la décomposition du parc selon la puissance des véhicules a fortement muté entre 1980 et 2011, comme l'illustre le tableau ci-dessous :

Composition du parc automobile en France selon sa puissance

	1980	1990	2000	2010	2011
Jusqu'à 5 CV	27,6 %	36,1 %	38,5 %	41,7 %	42,7 %
6 à 10 CV	62,1 %	58,2 %	57,2 %	53,4 %	52,5 %
Plus de 10 CV	10,2 %	5,7 %	4,3 %	4,9 %	4,9 %

Source : CCFA, traitement Apur

Entre 1980 et 2011, le nombre de voitures dont la puissance n'excède pas 5 CV a été multiplié par 2,6, passant de 5 100 000 unités à 13 350 000 unités. Leur part dans le parc automobile a varié de 27,6 % à 42,7 %. Dans le même temps, les véhicules de gamme intermédiaire ont gagné des unités (+ 43 %), mais cependant moins vite que les petites cylindrées, occasionnant un repli de leur poids dans le parc (de 62,1 % à 52,5 %). Le nombre de ces véhicules a cependant cessé de croître depuis 2008 (-2,4 % depuis cette date). Les véhicules de plus de 10 CV sont en forte baisse (-20 % en France entre 1980 et 2011), et leur présence dans le parc s'en ressent, passant de 10,2 % à 4,9 %. Les véhicules les plus puissants sont plus consommateurs que les petites cylindrées (1,7 fois plus en 2005) et leurs besoins ont tendance à augmenter au fil du temps (leur consommation était 1,5 fois supérieure à celle d'une petite cylindrée en 1990¹⁵). La consommation en milieu urbain reste supérieure à la consommation en zone extra-urbaine, mais diminue progressivement, se portant aujourd'hui à 6,3 litres au 100 pour une voiture non tout-terrain, contre 7,8 litres au 100 en 2003.

11 — In « Véhicules particuliers vendus en France : évolution du marché, caractéristiques environnementales et techniques », ADEME, Données et références, édition 2012.
 12 — En 1995, une voiture neuve à essence émettait 177gr. de CO₂/km et une voiture neuve diesel 175gr. En 2011, ces émissions étaient équivalentes à 129 et 127gr./km, soit une baisse moyenne de 49 gramme en 16 ans (près de 28 %).
 13 — In « Études et documents » n° 3, avril 2009.
 14 — UTAC : Union Technique de l'Automobile, du motocycle et du cycle.
 15 — In « Énergies et matières premières », « Consommations de carburants des voitures particulières en France 1988-2005 », Direction Générale de l'Énergie et des Matières Premières, Observatoire de l'énergie, décembre 2006.

Comment ces tendances (demande automobile en déclin, renouvellement du parc favorable aux petites cylindrées, plus grande sobriété des moteurs) agissent-elles sur le réseau des stations-service ?

Le nombre de stations-service est en recul dans toute l'Europe

Conformément à ce qu'indiquent l'UFIP et le groupe TOTAL, le nombre de stations-service s'est fortement infléchi en France. Sur les 24 500 stations implantées en métropole en 1990, plus de la moitié a disparu deux décennies plus tard. Dans l'Hexagone, le mouvement a été particulièrement brutal au tout début des années 90.

Cependant, si cette tendance ne s'est jamais démentie depuis 1990, la France ne fait pas pour autant figure d'exception dans ce domaine.

L'UFIP et le CPDP fournissent ainsi les évolutions du nombre de stations-service dans 8 pays de l'Union Européenne. Les données sont reportées dans le tableau ci-dessous.

L'involution moyenne du réseau pour ces 8 pays entre 1990 et 2010 atteint près de 39 % et touche l'ensemble des pays référencés ici, sauf l'Espagne. Avec un repli de 51 % la France est particulièrement touchée, seul le Royaume-Uni connaissant une baisse encore plus prononcée avec 55 % de stations fermées.

Pour affiner l'information, ce reflux en volume dans les pays de l'Union Européenne est à rapprocher de données sur la densité. L'introduction de cette variable permet de relativiser les pertes brutes enregistrées ici ou là. En effet, la densité du maillage en stations-service (relativement à la taille des territoires) était particulièrement dispersée en 1990 entre ces 8 pays, variant de 1 station pour 100 km² en Espagne à 17,8 stations pour 100 km² dans les pays composant le Bénélux. Au sein de ce maillage, la France fournissait une offre de 4,4 stations pour 100 km².

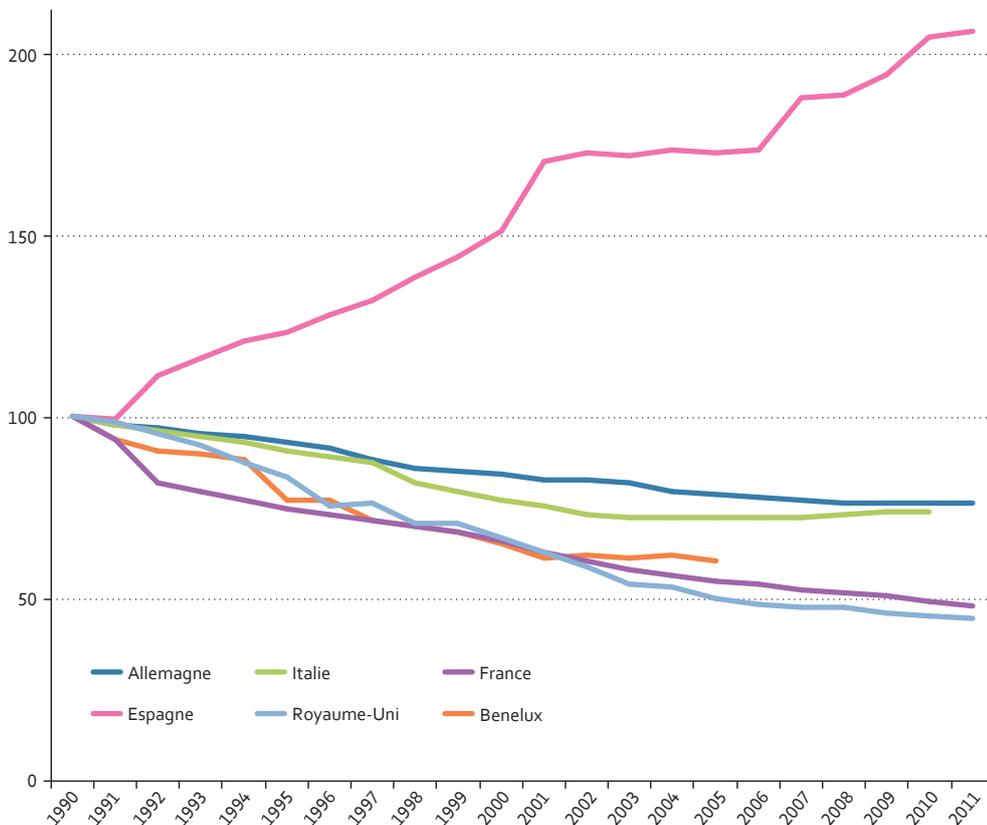
Evolution du nombre de stations service — Europe

	Allemagne	Espagne	France	Italie	Royaume-Uni	Benelux	TOTAL
1990	19 317	4 998	24 500	31 000	19 465	13 249	112 529
1991	18 958	4 958	22 935	30 400	19 247	12 416	108 914
1992	18 836	5 563	20 175	29 900	18 549	12 025	105 048
1993	18 464	5 809	19 462	29 300	17 969	11 890	102 894
1994	18 300	6 044	19 013	28 800	16 971	11 698	100 826
1995	17 957	6 153	18 406	28 200	16 244	10 271	97 231
1996	17 660	6 396	17 974	27 700	14 748	10 256	94 734
1997	17 066	6 620	17 514	27 100	14 824	9 516	92 640
1998	16 617	6 914	17 125	25 400	13 758	9 303	89 117
1999	16 404	7 193	16 690	24 600	13 716	9 027	87 630
2000	16 324	7 566	16 227	23 900	13 043	8 650	85 710
2001	16 068	8 524	15 498	23 400	12 201	8 174	83 865
2002	15 971	8 622	14 918	22 800	11 425	8 245	81 981
2003	15 770	8 593	14 219	22 450	10 535	8 156	79 723
2004	15 428	8 687	13 835	22 400	10 351	8 195	78 896
2005	15 187	8 638	13 504	22 350	9 764	7 992	77 435
2006	15 036	8 668	13 170	22 450	9 382		
2007	14 902	9 374	12 929	22 500	9 271		
2008	14 826	9 446	12 699	22 800	9 264		
2009	14 785	9 726	12 522	22 900	8 921		
2010	14 744	10 238	12 051	22 900	8 787		
2011	14 723	10 309	11 798		8 706		
Évolution 1990-2011	-23,8 %	106,3 %	-51,8 %		-55,3 %		

Sources : UFIP (France) et le CPDP (Europe), traitements Apur

Les tendances en cours reflètent une harmonisation du niveau de maillage. L'écart entre la densité la plus faible et la densité la plus forte est passé de 16,8 points en 1990 à 5,6 points en 2010¹⁶, le niveau de densité se resserrant fortement entre l'Espagne (2 stations pour 100 km²) et l'Italie (7,6 stations pour 100 km²). La densité moyenne en France s'établit à 2,2 stations/100 km². Entre 1990 et 2010, le maillage se distend et la densité moyenne s'estompe, passant de 5,5 stations/100 km² à 3,5 stations/100 km² (moyenne établie sur les 8 pays en 1990 et hors Bénélux en 2010).

Évolution du nombre de stations-service en Europe entre 1990 et 2011 (en base 100)



Source : UFIP (France), CPDP (Europe)

Evolution de la densité des réseaux de stations-service — Europe

Stations/ 100 km ²	1990	2005	2010	Nombre de km ²	Nombre de stations en 2010
Espagne	0,99	1,72	2,03	504 750	10 238
France	4,44	2,45	2,18	551 602	12 051
Allemagne	5,41	4,25	4,13	357 022	14 744
Royaume-Uni	7,97	4,00	3,60	244 101	8 787
Italie	10,29	7,42	7,60	301 308	22 900
Benelux	17,75	10,71		74 640	
Total	5,53	3,81	3,51	2 033 423	

Source : UFIP d'après CPDP, traitement Apur

La montée en puissance du nombre de stations en Espagne s'explique donc en grande partie par un rattrapage du pays en matière d'équipements de ce type, la baisse très prononcée au Royaume-Uni, par une convergence vers les valeurs moyennes européennes.

De ce point de vue, même si son réseau est en perte de vitesse, la France a subi deux chocs importants en 1991 et 1992, avant de voir le rythme annuel des pertes se ralentir autour de 2 à 3 % entre 1993 et 2004, puis se stabiliser à 1 % depuis.

Le récul du réseau agit en trompe-l'œil : le réseau des pétroliers et les indépendants perdent 66 % de leur équipements entre 1980 et 2010, cependant que l'offre en GMS progresse de 31 %.

Néanmoins, la hausse du nombre de station en GMS ne compense pas le recul des acteurs historique du secteur. Si la part des stations en GMS correspond à 40 % des points de vente en 2010 elles absorbent près de 59 % de part de marché à la même date, une part de marché en hausse depuis le début des années 2000.

16 — Pas de données pour le Bénélux en 2010.

Ce triptyque « baisse des immatriculations, baisse de la circulation et meilleur rendement des moteurs », alimente les bases d'un affaiblissement de la consommation de carburant.

Évolution du réseau selon le type d'exploitant

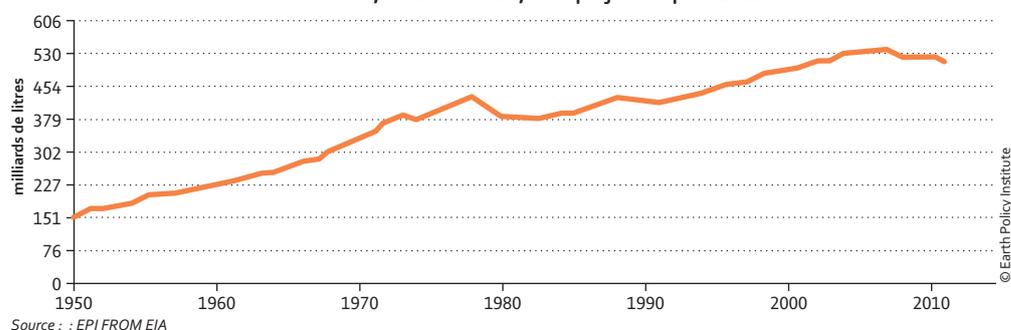
	GMS		RESEAUX UFIP ET INDENDANTS	
	Nombre	Variation annuelle moyenne	Nombre	Variation annuelle moyenne
1980	1 500		40 000	
1985	2 250	8,4	29 750	-5,7
1990	3 750	10,8	20 750	-7,0
1995	3 910	0,8	14 496	-6,9
2000	4 299	1,9	11 928	-3,8
2001	4 430	3,0	11 068	-7,2
2002	4 520	2,0	10 398	-6,1
2003	4 590	1,5	9 629	-7,4
2004	4 627	0,8	9 208	-4,4
2005	4 666	0,8	8 838	-4,0
2006	4 672	0,1	8 498	-3,8
2007	4 715	0,9	8 214	-3,3
2008	4 796	1,7	7 903	-3,8
2009	4 872	1,6	7 650	-3,2
2010	4 902	0,6	7 149	-6,5
	GMS		RESEAUX UFIP ET INDENDANTS	
1980-2000	5,4		-5,9	
2001-2010	1,1		-4,7	

Sources : UFIP et Panorama Nielsen

Que résulte-t-il de ces mutations profondes dans les faits ?

• La baisse de la consommation de carburants constitue en effet un signal fort qui découle en partie des éléments développés ci-avant. Il répond au moins à 3 causes majeures : une augmentation ralentie du parc voire une stagnation, une économie dans son utilisation à associer autant à la crise économique qu'au développement de modes de transports alternatifs, et pour les véhicules neufs, une amélioration des performances. En France, la consommation finale de pétrole brut et produits pétroliers destinés aux transports, a connu deux périodes antagonistes : une hausse de la consommation entre 1990 et 2000 (+ 21,2 %), suivie d'une baisse entre 2000 et 2010 (- 6,2 %), particulièrement marquée à partir de 2008. Ce schéma est assez analogue à celui des pays de l'Union des 15 (respectivement + 22,9 % et - 2,0 %). Seuls les nouveaux États-membres connaissent des indices de croissance importants, compte tenu de taux de motorisation initialement moins élevés que ceux des pays de l'Europe des 15. Ce mouvement de fond atteint aussi les États-Unis, dont la consommation de carburants a diminué de 5 % depuis le milieu des années 2000¹⁷.

Consommation américaine de carburant, de 1950 à 2010, avec projection pour 2011



Source : EPI FROM EIA

• L'un des effets directs de cette baisse de la consommation réside dans la diminution du nombre de stations-service dès 1990. Cette diminution touche au moins 8 pays européens, à l'exception notable (et logique) de l'Espagne, dont l'offre en points de distribution de carburants n'excédait pas 1 station pour 100 km² en 1990 (contre 5,5 en moyenne dans les pays référencés).

Tous les indicateurs précédant convergent pour potentialiser les conditions d'un repli de la consommation et des équipements de distribution de carburants, en asséchant peu à peu les besoins.

17 — In « Baisse de la consommation d'essence aux États-Unis : le pipeline Keystone XL n'est plus nécessaire », publication du Earth Policy Institute, octobre 2011.

Qu'en est-il de ces évolutions à Paris et dans notre périmètre d'étude ?

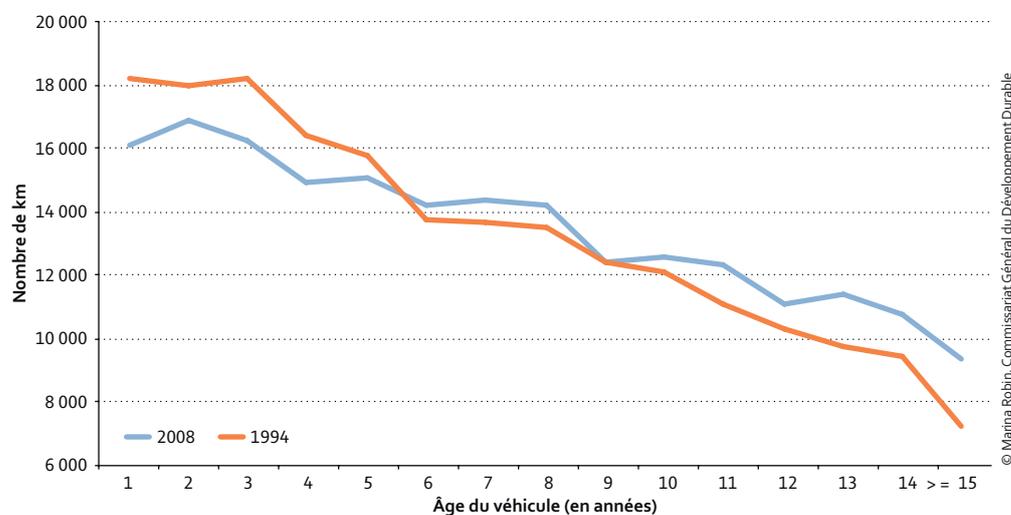
II. PARIS ET LA PETITE COURONNE DANS LE DISPOSITIF NATIONAL

Deux variables sont essentielles à exploiter si l'on veut comprendre les mouvements qui touchent les stations-service : il s'agit de la **détention** de véhicules motorisés, et de l'**usage** que les individus font de ces véhicules. Ces indicateurs sont incontournables pour alimenter la réflexion sur les stations-service et fonder un discours sur notre périmètre d'étude.

Globalement en France, la motorisation gagne du terrain, mais au prix de changements structurels d'ampleur : le taux de motorisation des ménages est passé de 70,8 % en 1980 à 83,5 % en 2011. C'est le fruit d'une augmentation plus rapide du parc de véhicules que du nombre de ménages. Cependant, la composition de la motorisation a beaucoup évolué : la « voiture unique » qui composait le schéma dominant en 1980 (54,3 % de la motorisation), est devenue minoritaire en 2011 (48,2 %). Ce glissement s'est opéré au profit de la bimotorisation (14,8 % à 30,5 %), et également de la trimotorisation (1,7 % à 4,8 %). En conséquence, la part des ménages non motorisés s'est réduite de 29,2 % à 16,5 % entre 1980 et 2011 sur l'ensemble du territoire hexagonal. Toutefois, si l'on observe l'évolution de ces mouvements par grandes tranches décennales, l'équipement en 2^e et 3^e véhicules a été particulièrement massif au cours des années 80, avant de ralentir depuis les années 90. Entre 2010 et 2011, les poids respectifs de la bi et de la tri-motorisation ont connu un repli. Dans le même intervalle, l'âge moyen des véhicules s'est fortement accru, passant de 5,9 ans en 1990 à 8,1 ans en 2011, ce qui est la conséquence directe de la baisse des immatriculations de véhicules neufs.

Le vieillissement du parc n'est pas sans conséquence sur son utilisation, puisque les véhicules âgés parcourent des distances plus réduites que les véhicules récents. En 2009, le taux de renouvellement du parc en France s'établit à 7,3 %. Il faut compter en moyenne 14 ans pour renouveler entièrement le parc automobile.

Kilométrage annuel moyen par véhicule selon son âge



Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transport 1994, 2008

© Marina Robin, Commissariat Général du Développement Durable

Évolution de l'équipement automobile des ménages en France

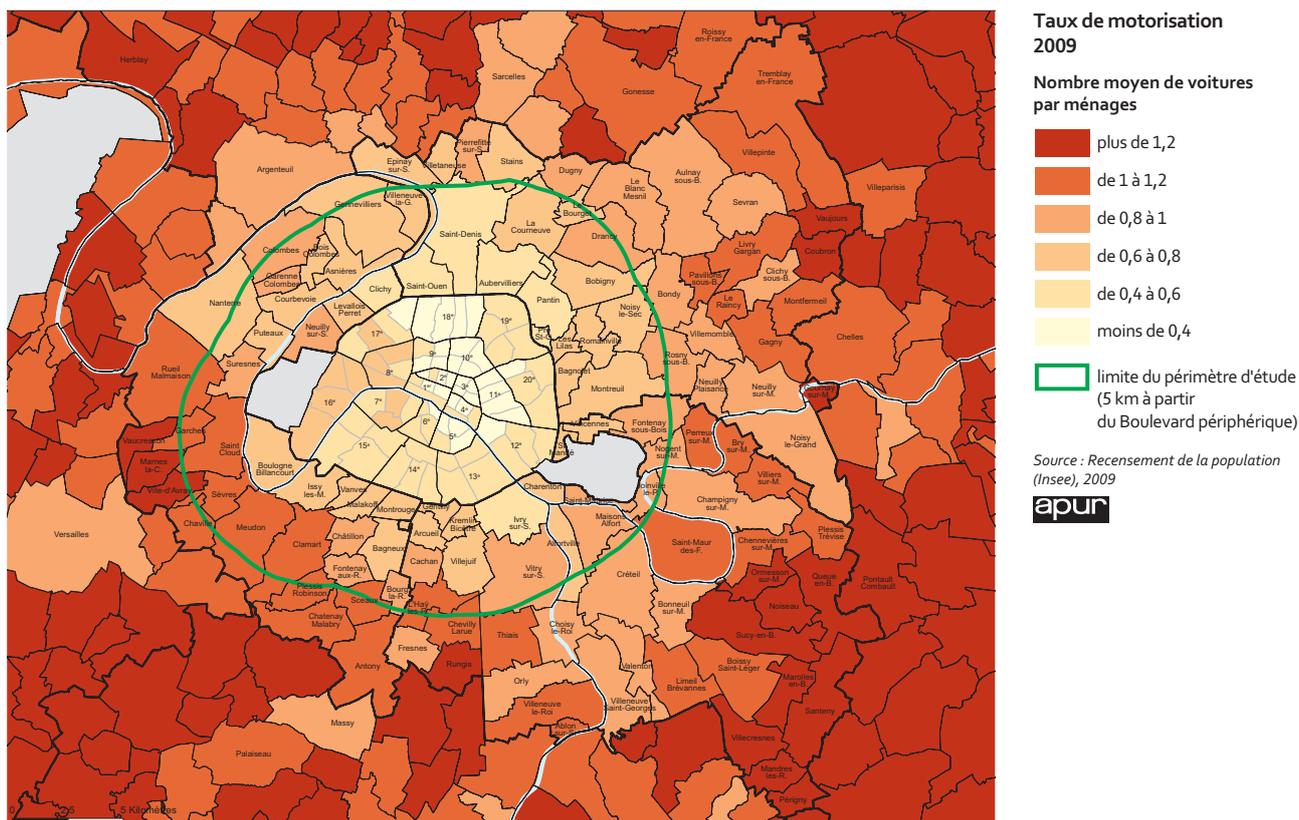
	en %					Évolution annuelle moyenne			
	1980	1990	2000	2010	2011	80-90	90-00	00-10	2010-2011
Ménages motorisés	70,8	76,8	80,3	83,5	83,5	0,8	0,4	0,4	0,0
Monomotorisés	54,3	50,5	50,7	47,6	48,2	-0,7	0,0	-0,6	1,3
Bimotorisés	14,8	23,0	25,4	30,7	30,5	4,5	1,0	1,9	-0,7
Trimotorisés ou plus	1,7	3,3	4,2	5,2	4,8	6,9	2,4	2,2	-7,7
Ménages non motorisés	29,2	23,2	19,7	16,5	16,5	-2,3	-1,6	-1,8	0,0
Âge moyen du véhicule (en années)		5,9	7,3	8,0	8,1		2,1	1,0	1,3
Durée moyenne de détention (en années)		3,7	4,4	5,0	5,1		1,9	1,2	2,0
Voitures particulières d'occasion		50,0	56,1	58,9	57,8		1,2	0,5	-1,9

Sources : CCFA, TNS-Sofres, Ademe, Insee, SOeS

À Paris et en région Ile-de-France, la motorisation et l'équipement des ménages témoignent de disparités socio-spatiales très marquées, mais la régression de la motorisation en cœur d'agglomération est très sensible

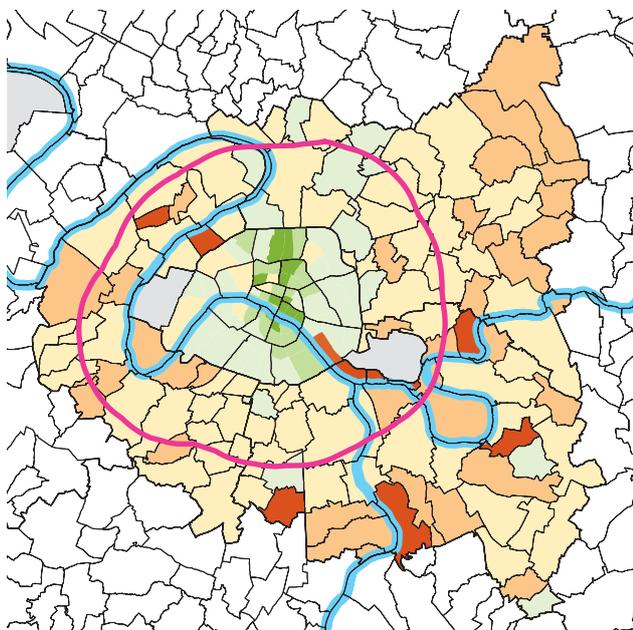
À Paris, la motorisation a connu une baisse entre 1990 et 1999 suivie d'une accentuation de cette tendance entre 1999 et 2009. L'accélération de la baisse de motorisation s'est accompagnée de sa diffusion au-delà des frontières du périphérique, de nombreuses communes du cœur de l'agglomération emboîtant le pas à Paris. Hormis 6 communes incluses dans notre périmètre d'étude (dont un arrondissement parisien), toutes les communes ont vu leur taux de motorisation se replier. En 2009, la majorité des ménages parisiens ne possède pas de voiture. De 55 % en 1999, leur poids a atteint 60 % en 2009.

Ce mouvement de fond touche également la petite couronne, dans des proportions cependant plus atténuées : en 2009, un tiers des ménages ne possède pas de voitures (30 % en 1999).

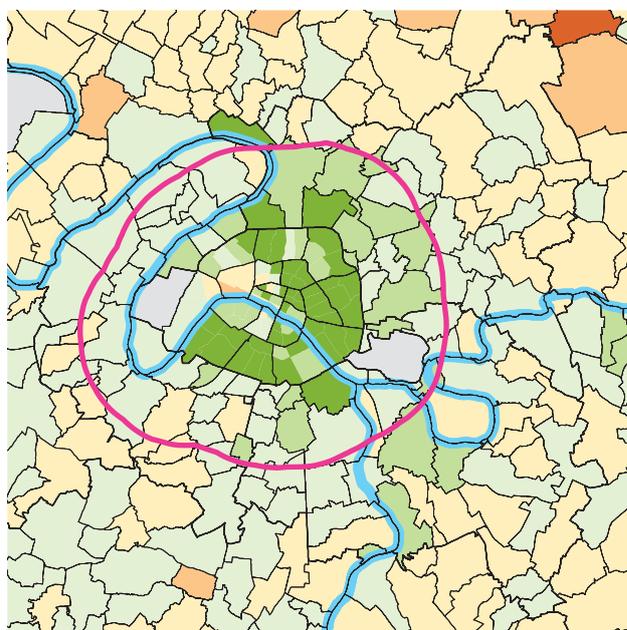


En grande couronne en revanche, la part des ménages sans voiture reste quasiment stable au cours de la décennie, et si le poids des ménages possédant une voiture diminue, c'est au profit d'une hausse de l'équipement des ménages. En effet, la part des ménages possédant 2 voitures ou plus passe de 33 % à 35 % entre 1999 et 2009. Bi-activité des ménages et augmentation des distances domicile-travail combinées à une faible densité du réseau de transports en commun, expliquent en grande partie cette hausse du nombre et de la part des ménages possédant au moins 2 voitures.

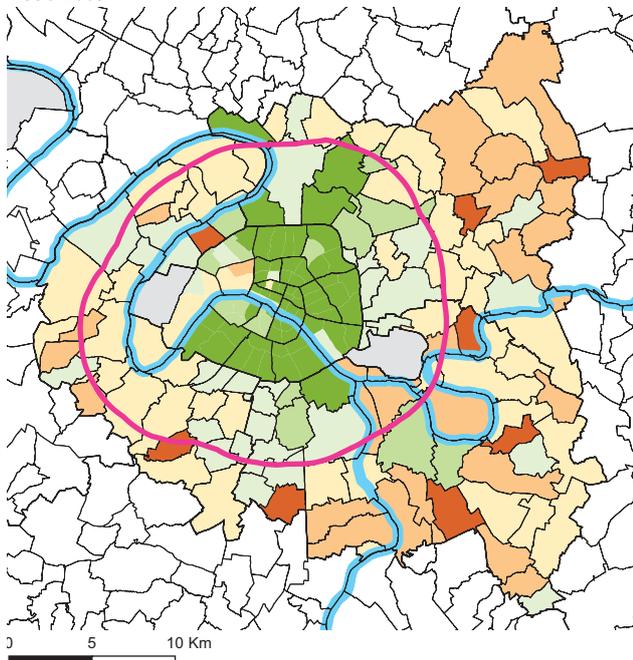
1990-1999



1999-2009



1990-2009



Évolution du nombre moyen de voiture par ménage

HAUSSE

- plus de 10%
- de 5 à 10%
- moins de 5%

BAISSE

- moins de 5%
- de 5 à 10%
- plus de 10%

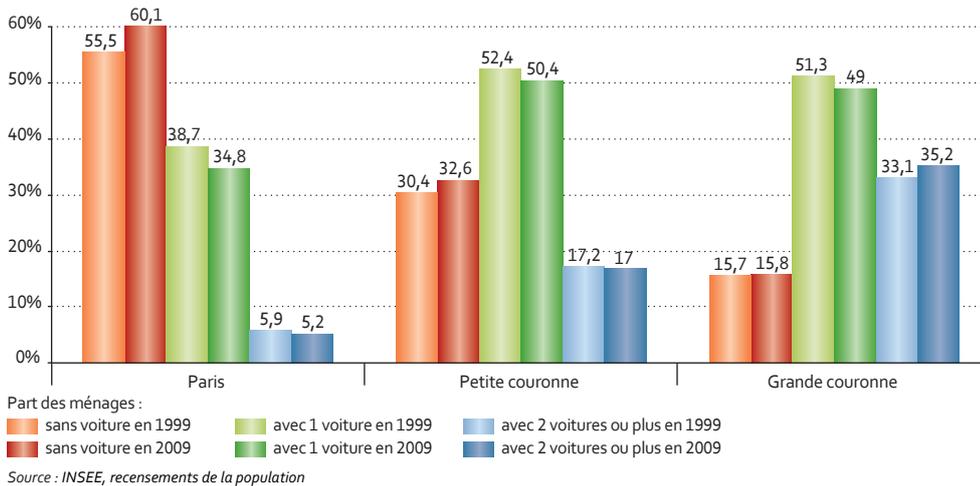
□ limite du périmètre d'étude (5 km à partir du Boulevard périphérique)

Les données ne sont pas disponibles en 1991 en Grande Couronne.
Les communes apparaissent en blanc.

Source : Recensement de la population (Insee), 1990, 1999 et 2009

apur

Taux de motorisation des ménages en 1999 et 2009

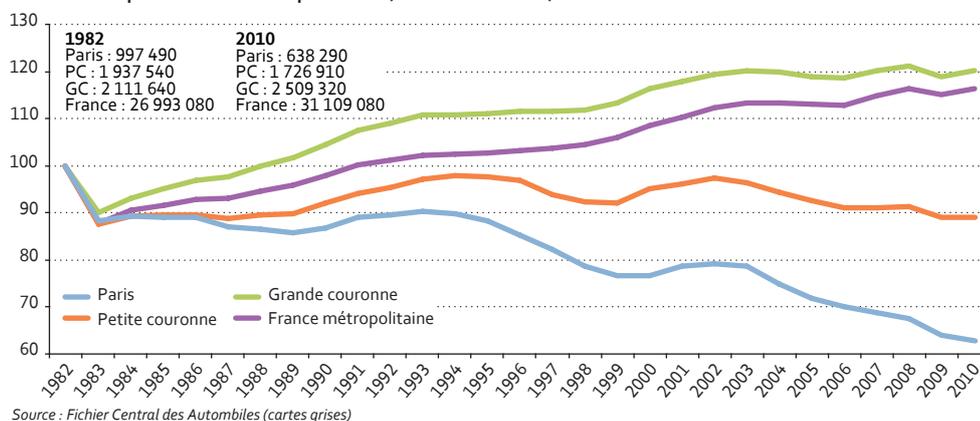


La faible motorisation et la poursuite de son recul sont imputables en grande partie à la composition des ménages parisiens et plus globalement des résidents du cœur d'agglomération, ainsi qu'à une forte irrigation de la métropole en transports collectifs et à une amélioration de l'offre en modes de déplacements alternatifs. Ces évolutions interviennent dans une métropole où la densité d'activités économiques, de services urbains et d'équipements publics et privés permet une condensation et une optimisation des déplacements.

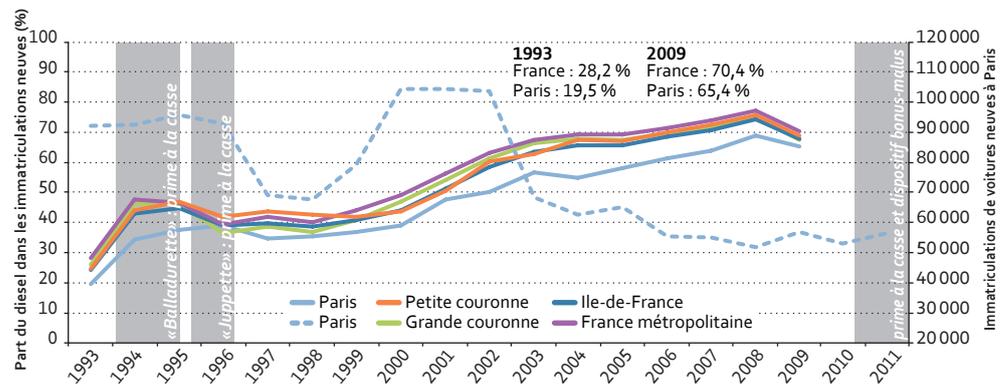
L'évolution du parc roulant : un fléchissement en cœur d'agglomération accompagné cependant d'un transfert progressif vers le diesel

En Ile-de-France, le parc roulant de voitures particulières et commerciales diminue entre 1982 et 2009, passant de 5,1 millions de véhicules à 4,9 millions (soit - 3 % versus + 16,3 % pour la France métropolitaine). Les évolutions varient fortement selon les périodes et les territoires. La baisse globale observée en Ile-de-France est absorbée en totalité par les départements composant le cœur de l'agglomération (Paris et la petite couronne). La zone dense se caractérise en effet par des baisses significatives, cependant que la grande couronne, à l'exception de l'Essonne, opère un mouvement haussier, avec une augmentation du nombre de voitures. À Paris, le nombre de véhicules passe de 997 500 unités en 1982 à 628 360 unités en 2010, soit une baisse de 37 %. Le reflux s'est amorcé dès 1995 à Paris, avant de connaître une période de légère reprise, suivie d'importantes baisses depuis 2004. En petite couronne, le repli s'est engagé un peu plus tard (1996) et plus timidement, mais ne se dément plus depuis 2004. Au total, le parc s'y est replié de 11 % entre 1982 et 2010. A contrario, la grande couronne a toujours connu un accroissement continu de son parc (+ 20 %), sauf en 2009, année qui signe le premier coup de frein.

Évolution du parc de voitures depuis 1982 (base 100 en 1982)



Évolution de la part du diesel dans les immatriculations de véhicules neufs



Source : Fichier central des automobiles (cartes grises)

Toutefois, les baisses enregistrées à Paris depuis 1993 s'accompagnent d'un double mouvement : une forte récession du nombre de véhicules à essence (- 34,1 % en Ile-de-France, — 38,1 % à Paris) conjuguée à un accroissement du parc de voitures diesel (+ 69 % en Ile-de-France, + 63,5 % à Paris). Le stock de véhicules diminue, mais le renouvellement du parc se fait au profit de motorisations diesel. Le diesel reste néanmoins sous-représenté à Paris par rapport à l'ensemble de l'Hexagone. Pour autant, cet écart tend à s'atténuer entre 2000 et 2009.

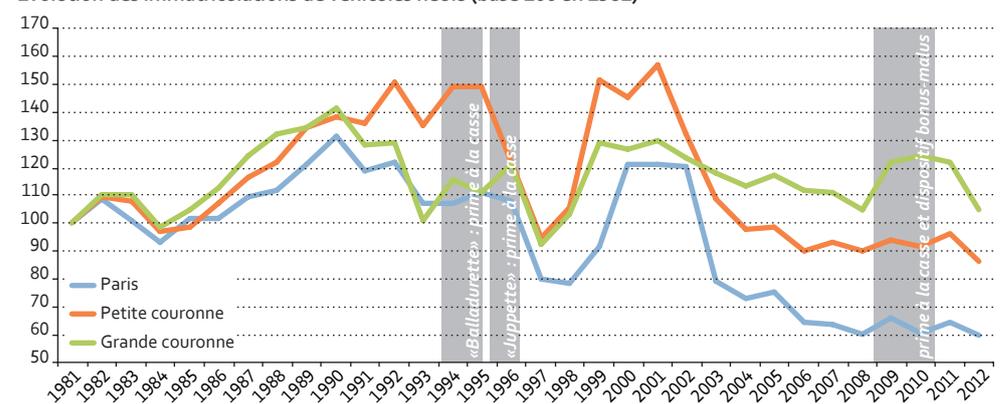
Les immatriculations de véhicules neufs : une baisse massive à Paris et dans les Hauts-de-Seine, une hausse en grande couronne et une pénétration importante du diesel

Entre 1993 et 2012, le nombre d'immatriculations annuelles de véhicules neufs a chuté de 44,2 % à Paris, de 36,6 % en petite couronne et à l'inverse, a augmenté de 3,2 % en grande couronne. 51 300 véhicules neufs ont été immatriculés à Paris en 2012. On en recensait 92 000 en 1993. Le point culminant des immatriculations a été atteint au cours de l'année 2001. L'année 2003 marque la chute brutale des immatriculations (- 34 % en un an), et depuis cette date, les immatriculations neuves sont en régression, avec cependant un rebond en 2009, puis en 2011, probablement imputables à la mise en place des dispositifs bonus-malus et prime à la casse. Selon l'Observatoire de la Mobilité Cetelem, les primes et bonus auront permis la vente anticipée de 500 000 voitures en 2009-2010. Ces soutiens au secteur automobile sont toutefois toujours suivis de « trous d'air » dès qu'ils prennent fin.

C'est néanmoins dans les Hauts-de-Seine que ce volume d'immatriculations fléchit le plus entre 1993 et 2012 (- 44,9 %).

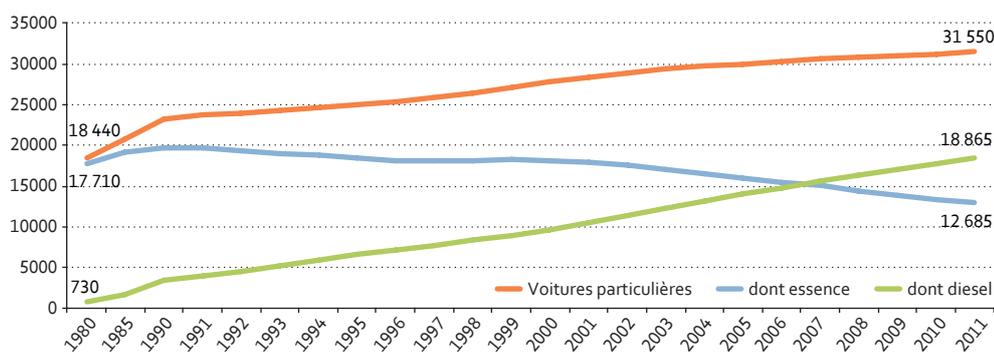
À l'inverse en grande couronne, ce sont les départements des Yvelines et de la Seine-et-Marne qui enregistrent les plus fortes hausses d'immatriculations sur la période (respectivement + 11,5 % et + 11,6 %), soit une moyenne supérieure à celle relevée au niveau hexagonal (+ 28,1 %). Avec 1,857 million de véhicules neufs immatriculés en 2012, la métropole retrouve son niveau le plus bas depuis 1997.

Évolution des immatriculations de véhicules neufs (base 100 en 1981)



Source : Fichier central des automobiles (cartes grises), SIDIV à partir de 2010, CCFA

Évolution du parc de voitures particulières en France par type de carburants (en milliers)



Source : CCFA

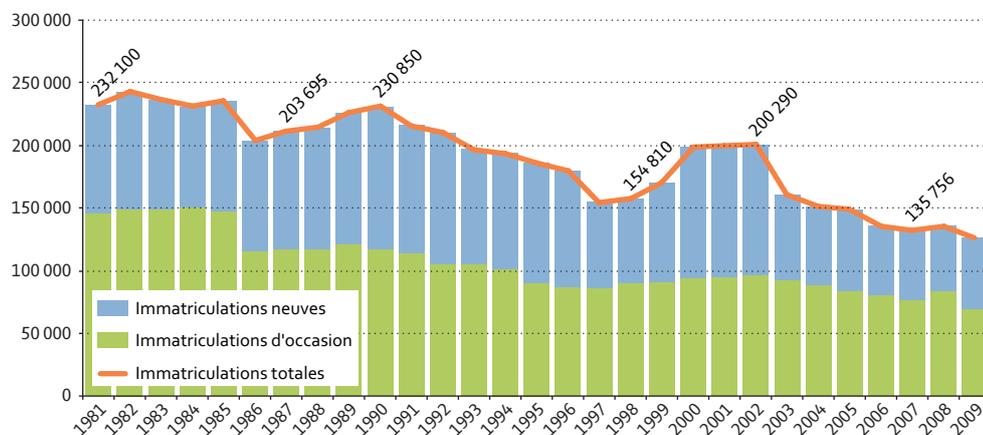
Limitée à moins de deux immatriculations neuves sur 10 en 1993, la part de marché du diesel s'établit à près de 7 véhicules sur 10 en 2009 à Paris, soit un taux de pénétration qui se rapproche graduellement de celui de la moyenne hexagonale. Les immatriculations de véhicules neufs à motorisation diesel ont été multipliées par 2 à Paris au cours de cette période et de 3,3 dans l'Hexagone.

La baisse concomitante des immatriculations de véhicules d'occasion achève de créer les conditions d'un repli du parc automobile...

Le recours à l'achat de véhicules d'occasion est d'usage pour tempérer le coût initial d'achat d'un véhicule neuf. Cette pratique est très majoritaire en France comme ailleurs. Même si ces achats subissent des évolutions vulnérables aux différents dispositifs mis en place par les pouvoirs publics (prime à la casse, bonus-malus), leur part dans le total des immatriculations reste importante. En France, la part des véhicules d'occasion dans le total des immatriculations est passée de 71,6 % en 1981 à 69,8 % en 2009, sans jamais s'éloigner d'une moyenne qui s'établit, sur l'ensemble de la période, à 70,2 %.

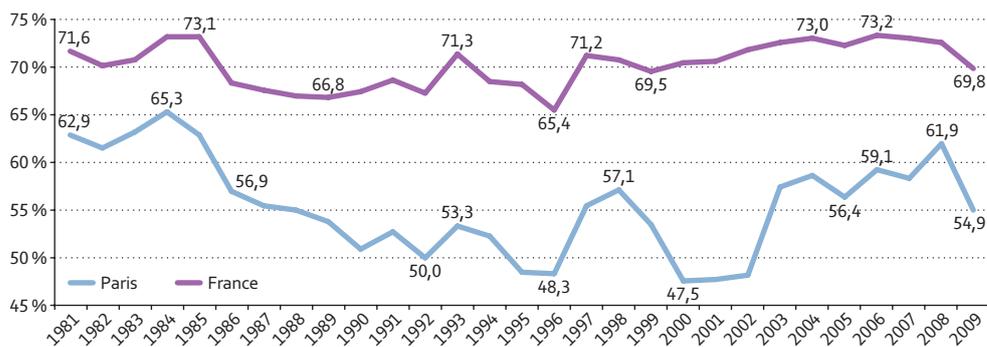
À Paris en revanche, le poids des véhicules d'occasion dans les achats est beaucoup plus faible, et son niveau est tendanciellement orienté à la baisse. De 62,9 % en 1981, leur part est désormais de 54,9 % en 2009. Les fluctuations sont beaucoup plus importantes qu'à l'échelon hexagonal. Sur près de 3 décennies (1981-2009), la moyenne s'établit à 55,5 %. Si l'écart des poids relatifs était de 8,7 points entre l'Hexagone et la capitale en 1981, il s'est amplifié depuis, atteignant 14,9 points en 2009. Deux facteurs peuvent expliquer cette forte dissymétrie : un pouvoir d'achat des ménages parisiens plus à même de soutenir l'achat d'un véhicule neuf et une flotte de véhicules d'entreprises très prégnante et dont les conditions de renouvellement favorisent amplement le recours au neuf.

Évolution des immatriculations de véhicules à Paris depuis 1981, rapport entre le neuf et l'occasion



Sources : MEEDDM, CGDD, SOeS, Fichier Central des Automobiles in «Le marché de l'automobile»

Part des immatriculations de véhicules d'occasion dans le total des immatriculations



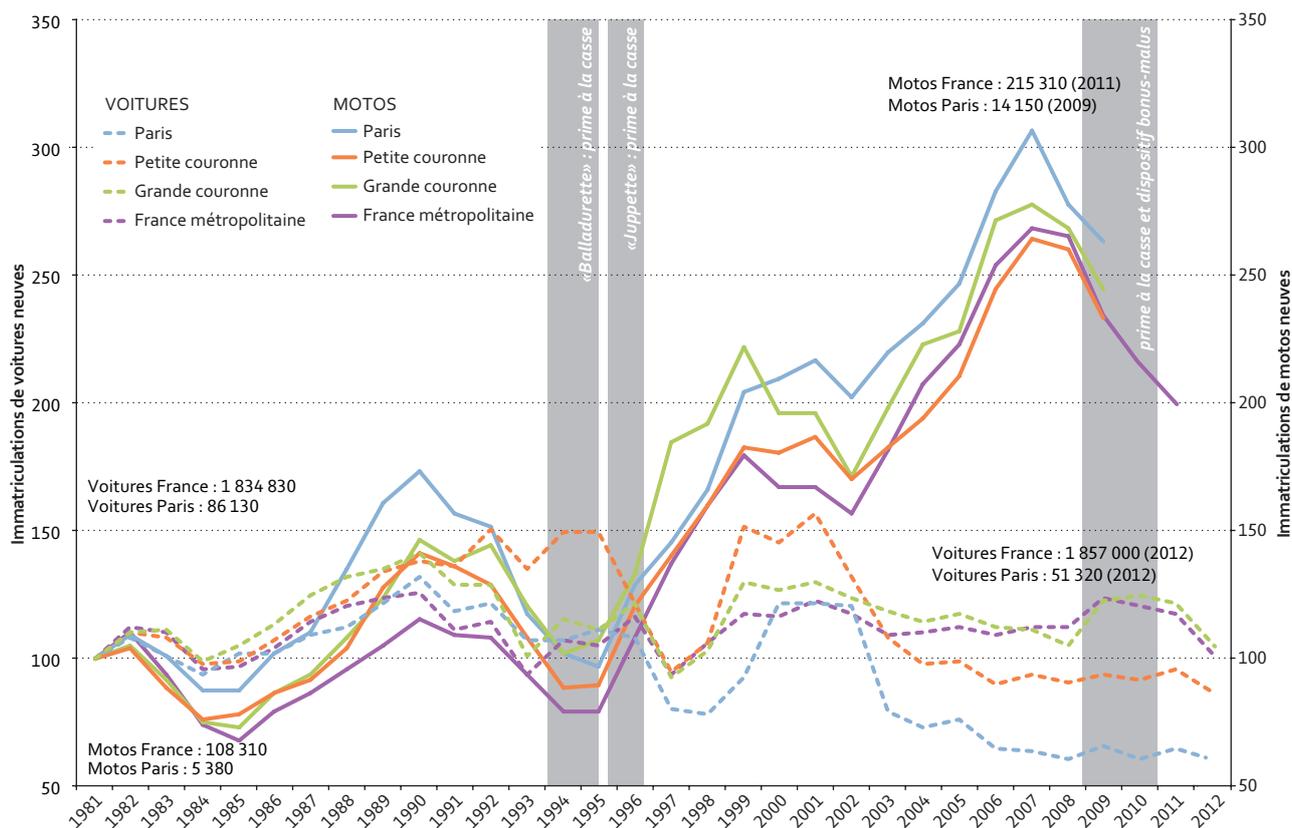
Sources : MEEDDM, CGDD, SOeS, Fichier Central des Automobiles in "Le marché de l'automobile"

...avec toutefois une forte percée des deux-roues motorisés

Cependant que le parc de voitures diminue à Paris et en petite couronne, résultante d'une chute constante des immatriculations, le nombre de 2 roues motorisés (2RM) explose : de 62 000 en 2001, le parc a désormais atteint 78 000 unités en 2009 à Paris (+26 %).

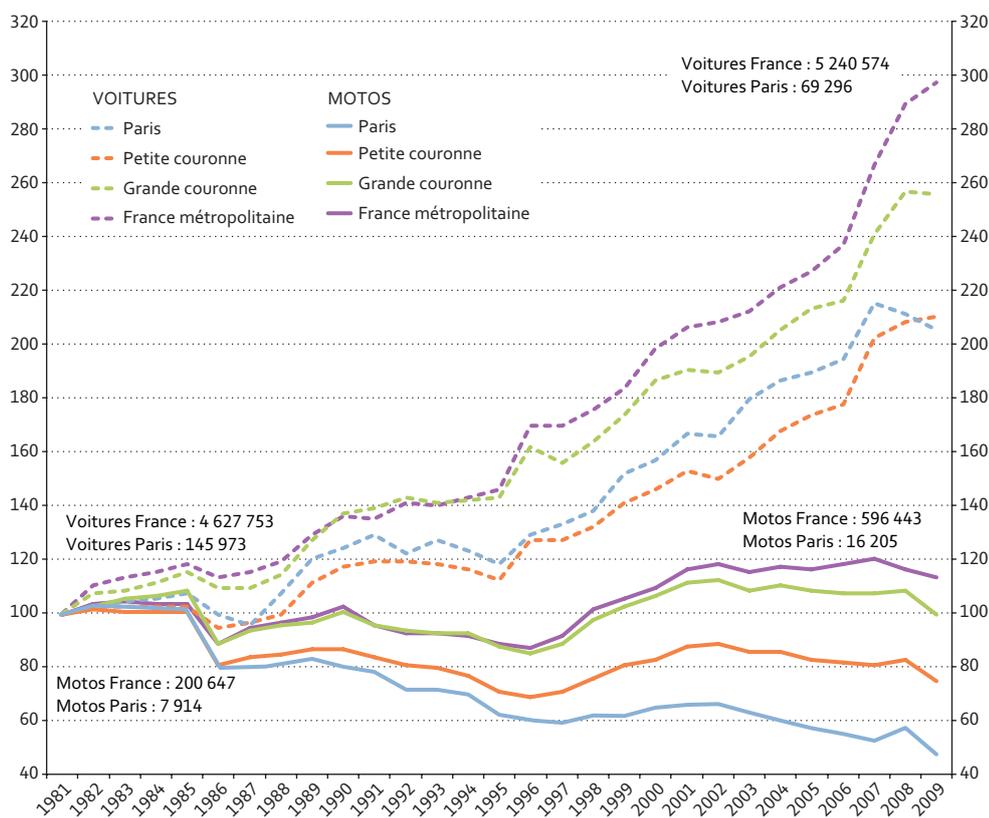
Depuis 1981, les immatriculations de motos neuves et d'occasion ont connu une poussée très importante, poussée qui ne se limite pas à Paris, puisqu'au total, leur nombre a bondi de 175 % sur l'ensemble du territoire métropolitain, et de 128 % pour Paris. Paris et la petite couronne se distinguent de la grande couronne et de l'hexagone par une percée plus importante des 2RM neufs.

Évolution des immatriculations de voitures et de motos neuves depuis 1981 (base 100 en 1981)



Sources : Fichier Central des automobiles in "le marché des véhicules", bulletins annuels de 1981 à 2012

Immatriculations de voitures et motos d'occasion depuis 1981 (base 100 en 1981)



Consciente de la pression exercée par les deux-roues motorisés en zone dense, la ville de Paris a souhaité connaître la portée réelle de leur pénétration dans le trafic, à l'aune de 5 grandes vagues d'enquêtes. Ces enquêtes ont démontré au moins un phénomène important : la composition du trafic sur 10 sites de la capitale a progressivement glissé entre 2001 et 2009.

La part des voitures dans le trafic routier parisien a graduellement régressé (de 69,5 % en 2001 à 57 % en 2009), au profit essentiel de deux autres types de véhicules motorisés : les véhicules utilitaires (de 9 % à 13 %) et surtout les deux-roues motorisés (de 10 % à 17 %).

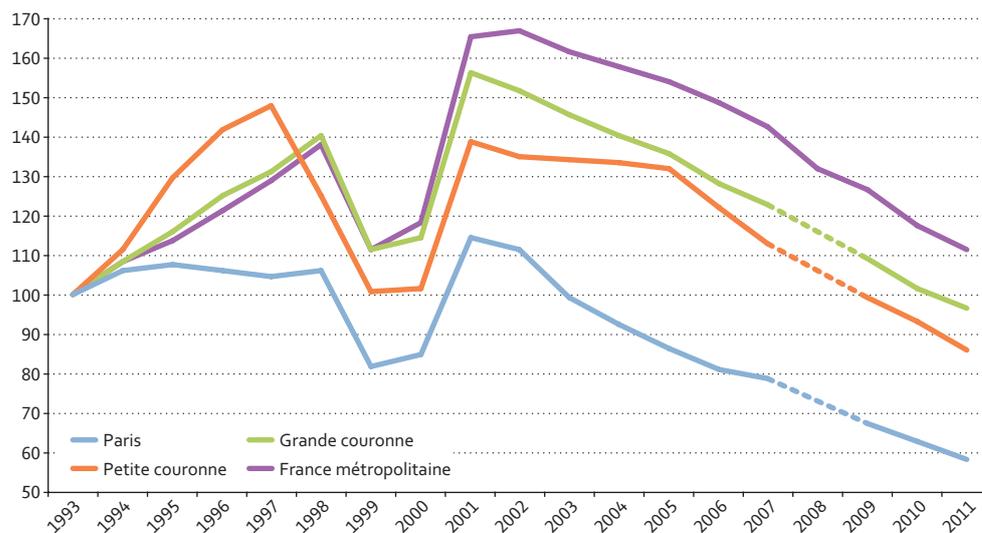
Selon deux enquêtes menées en 2003 puis en 2008, la ventilation du trafic des 2RM sur la voirie parisienne par provenance a peu évolué, et se décompose comme suit :

- Usagers parisiens : 50 %
- Usagers des Hauts-de-Seine : 20 %
- Usagers de Seine-Saint-Denis : 7 %
- Usagers du Val-de-Marne : 8 %
- Autres : 15 % dont 13 à 14 % provenant de grande couronne

Le poids des facteurs exogènes : forte volatilité des prix pesant sur les ménages, meilleur rendement des moteurs, déploiement d'offres de déplacements alternatifs...

La demande en carburants routiers diminue. En apparence, la consommation de carburants augmente, car le super sans plomb représentait un volume annuel de vente de 9,1 millions de m³ en 1993 en France métropolitaine et de 10,2 en 2011. Néanmoins, le super sans plomb a atteint un pic de consommation de 15,2 millions de m³ en 2002, année à partir de laquelle la consommation n'a pas cessé de diminuer. Pour Paris, ces chiffres (super sans plomb) s'établissent respectivement à 250 690 m³ en 1993, 286 920 m³ en 2001 et 145 580 m³ en 2011. C'est à partir de 2001 que la consommation a fortement fléchi, précédée toutefois d'un premier épisode de baisse au cours des années 1999-2000.

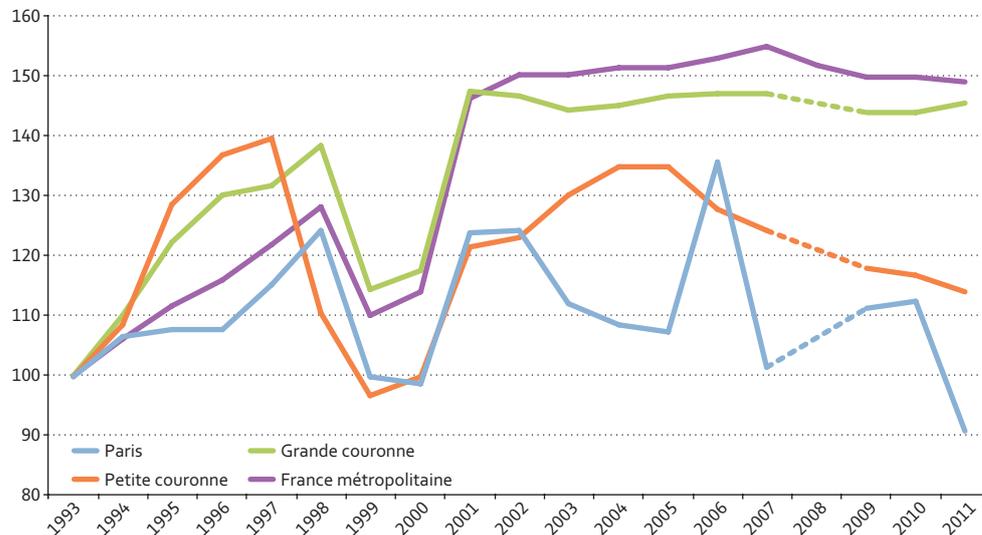
Évolution de la consommation de super sans plomb de 1993 à 2011 (base 100 en 1993)



Sources : Comité Professionnel du Pétrole

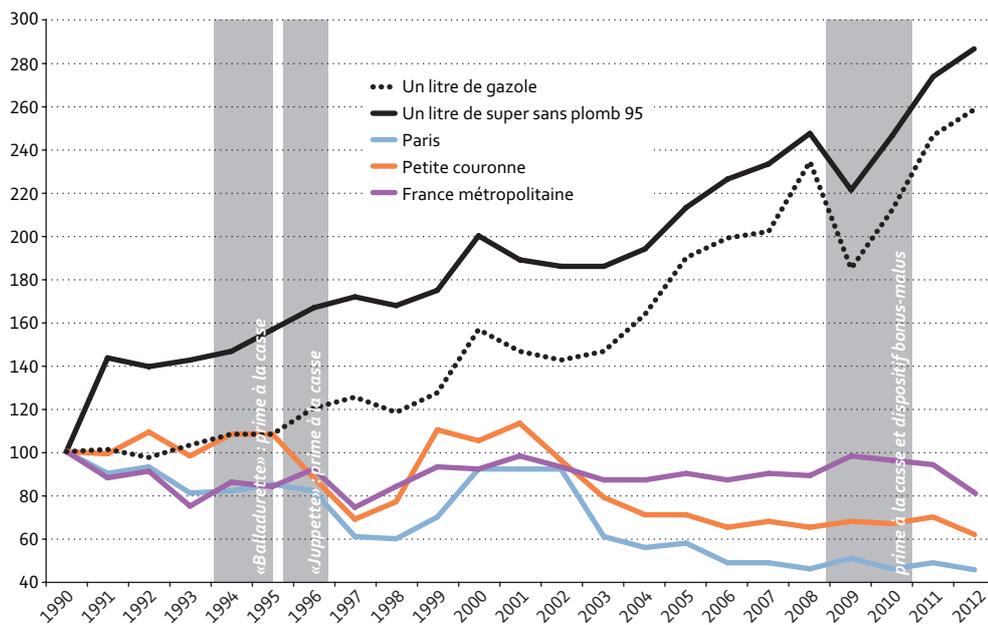
Globalement, la consommation de carburants à Paris (super sans plomb et gazole) a fléchi entre 1993 et 2011, passant de 415 000 m³ à 376 140 m³. En réalité, depuis les pics de consommation de 1998, puis 2002 (516 000 m³ environ pour chacune de ces années-là), les consommations ont constamment régressé, comme l'illustrent les courbes ci-dessous. Un mouvement analogue touche la petite couronne, mais la décélération est plus tardive (2005). Quant à la grande couronne, sa consommation de carburants s'est accrue de 46 % entre 1993 et 2011 (49 % pour la France métropolitaine), et la baisse, modérée, s'installe à partir de 2007 (2008 pour la France métropolitaine).

Évolution de la consommation de carburants de 1993 à 2011 en base 100 (gazole et sans plomb)



Source : Comité Professionnel du Pétrole

Évolution comparée des prix des carburants et des immatriculations de véhicules neufs depuis 1990 (base 100 en 1990)



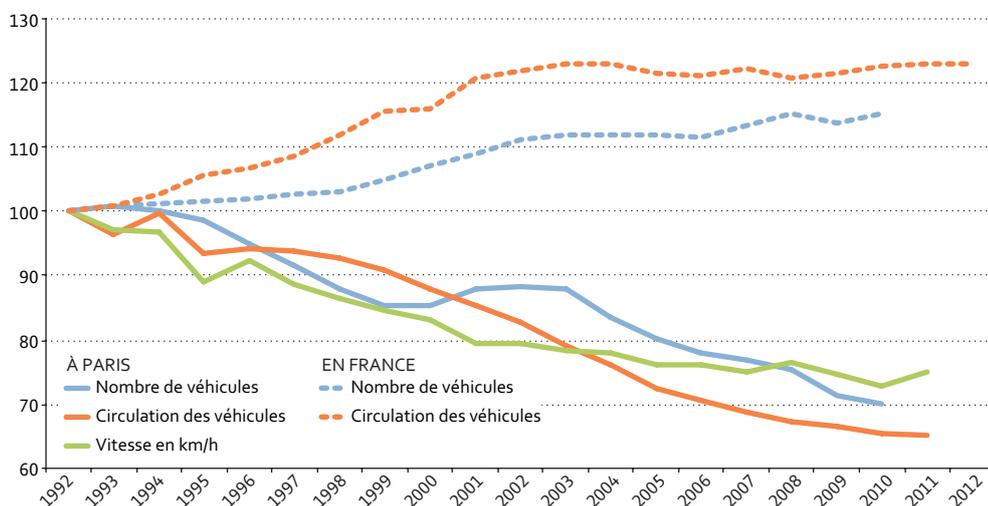
Sources : MEEDDM, CGDD, SOeS, Fichier Central des Automobiles in "Le marché de l'automobile"

Les immatriculations se révèlent assez vulnérables à l'évolution des prix des carburants à la pompe, les pics d'augmentation de 2000, 2008 et 2011, se traduisant soit par une stagnation, soit par une baisse concomitante des immatriculations de véhicules neufs. Si les travaux de Lucie Calvet et François Marical¹⁸ démontrent que l'élasticité à court terme de la demande en carburant par rapport aux prix à la pompe reste très limitée, ils estiment en revanche qu'à long terme, une hausse de 10 % des prix du carburant engendrerait une baisse de 6 à 7 % de la consommation de carburant des ménages, même si cette consommation n'est a priori guère compressible pour les ménages résidant en zone rurale ou dans des agglomérations peu denses, mais peut se traduire par une diminution des déplacements liés aux loisirs, une augmentation de la pratique du covoiturage et une limitation des vitesses.

La baisse tendancielle de la consommation de carburants se fait au profit d'un basculement des énergies, le gazole poursuivant, à l'instar de sa pénétration dans le parc automobile, sa croissance, au détriment du sans-plomb. Le prix du carburant reste un argument décisif dans l'achat d'un véhicule, et le différentiel entre essence et gazole profite toujours aux véhicules diesel.

...qui concourent à une diminution de l'usage de la voiture à Paris et en Ile-de-France au profit des transports collectifs et des modes actifs

Évolution comparée des parcs de véhicules et de la circulation dans Paris et en France (base 100 en 1992)



Source : SOeS - Bilan de la circulation, Fichier Central des Automobiles in "Le marché de l'automobile", Bilans des déplacements à Paris

18 — In « Consommation de carburant : effets des prix à court et long terme par type de population », Lucie Calvet et François Marical, INSEE, Économie et statistique n°446, 2011.

La circulation

La circulation des véhicules particuliers en France s'est accrue de 28,5 % entre 1990 et 2012 (en milliards de véhicules-kilomètres). Pour pouvoir comparer les variables (parc/usage), nous avons retenu la période 1990-2010 : au cours de ces deux décennies, la circulation a augmenté de 28 % cependant que le parc de voitures a été majoré de 18,8 %. C'est d'ailleurs pour l'essentiel le réseau autoroutier qui absorbe cette élévation de la circulation, le réseau routier secondaire connaissant pour sa part une évolution faible, voire un repli. L'observation des courbes d'évolutions conjointes du parc de véhicules et de la circulation a montré jusque dans les années 2003-2004, une intensification de l'usage des véhicules en France avec une hausse plus rapide de la circulation que du parc automobile. Le ralentissement du trafic automobile s'est amorcé pour la première fois en 2004, et s'est poursuivi en 2005 et 2006. Cette baisse s'est réitérée en 2008, après deux années de reprise. À Paris, la réduction du parc automobile, bien antérieure à celle que connaît l'Hexagone depuis peu, ne s'est pas traduite mécaniquement et symétriquement par une baisse de la circulation. Et pour cause, le trafic automobile parisien n'est pas composé exclusivement de véhicules immatriculés à Paris, une grande porosité existant entre les zones d'emplois et de résidence de la capitale et des communes voisines. C'est à partir de 1996-1997 que l'on sent les premiers frémissements d'un repli de la circulation, mais ce n'est qu'à partir de 2000-2001 que la baisse s'installe durablement et sans jamais se démentir depuis.

Toutefois, jusqu'en 2003, la baisse de la circulation à Paris a rimé avec une baisse de la vitesse de circulation et donc une moindre fluidité du trafic, un effet ciseau qui se traduit immanquablement par des coûts directs et indirects conséquents. Aujourd'hui encore, l'Ile-de-France concentre à elle seule 40 % des bouchons en France, et les conducteurs passent chaque année 57,8 heures bloqués dans les encombrements de la métropole francilienne (45 heures à Lyon, 36,7 heures à Strasbourg). Selon une étude menée par le cabinet britannique Centre for Economics and Business Research (CEBR)¹⁹, les embouteillages coûteraient 5,55 milliards d'euros par an à la France, soit 623 € par foyer se déplaçant en voiture, notamment en heures de travail perdues et en surconsommation de carburant. Rester immobilisé dans les bouchons franciliens coûte 11,70 € de l'heure, contre une moyenne nationale de 9,50 €. Depuis 1997, la circulation mesurée dans Paris baisse continuellement, mais cette tendance s'est également accompagnée d'un abaissement de la vitesse (km/h). Ce n'est qu'à partir de 2003 que les courbes d'évolution de la circulation et de la vitesse se croisent, laissant supposer un allègement de la congestion.

Entre 2008 et 2010, la vitesse mesurée sur les axes instrumentés augmente, cependant que la circulation poursuit sa baisse. C'est également à partir de 2003-2004 que le parc automobile en petite couronne décroche sensiblement, et cette rupture n'est sans doute pas sans incidence sur la circulation dans la capitale.

L'usage²⁰

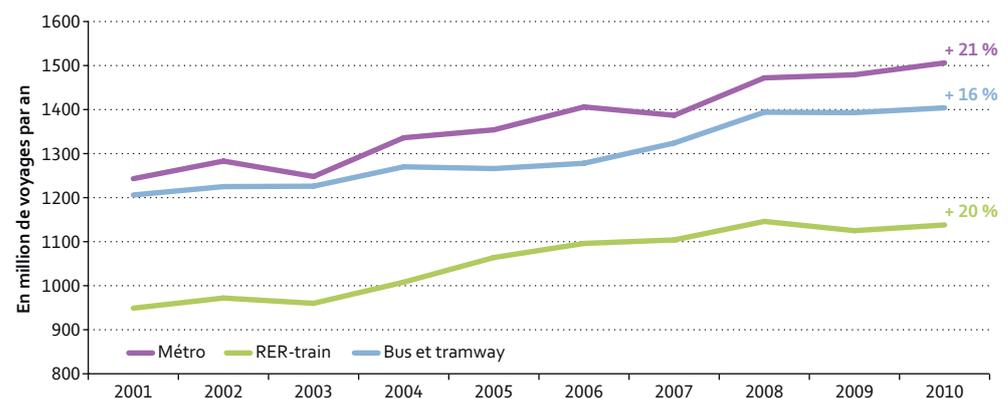
La dernière Enquête Globale Transports, datant de 2010, apporte des éclairages sur l'interaction entre les modes structurant de la mobilité en région Ile-de-France, en illustrant l'évolution des usages. Parmi les principaux enseignements de cette enquête, la forte croissance des déplacements en transports collectifs et par les modes actifs, associée à une stabilisation de l'usage de la voiture à l'échelle régionale est très significative. Cependant, en zone dense, les déplacements en voitures ont diminué, au profit des vélos et des 2RM, ainsi que des transports collectifs.

Parmi les 41 millions de déplacements réalisés chaque jour en Ile-de-France en 2010, 39 % sont effectués à pied, 38 % en voiture et 20 % en transports collectifs. À Paris, ces proportions sont respectivement de 52,3 % (+29,2 %), 9,9 % (-36,9 %), 31,8 % (14,8 %).

19 — Cf article du Monde en date du 11 décembre 2012 « Le vrai coût des bouchons », AFP, Bertrand Guay.

20 — In « Enquête globale transport, la mobilité en Ile-de-France », n°1, juillet 2012, STIF, DRIEA, IAU, OMNIL.

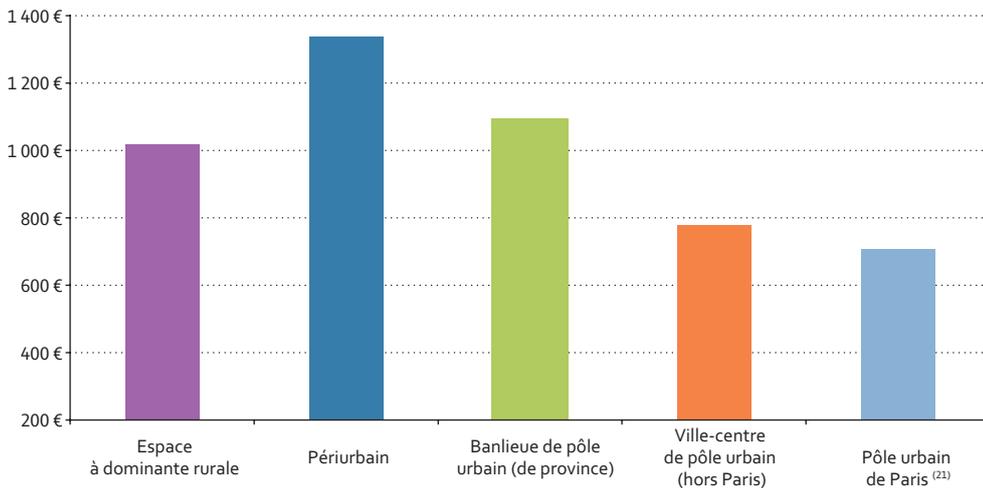
Nombre de voyageurs annuels (comptages)



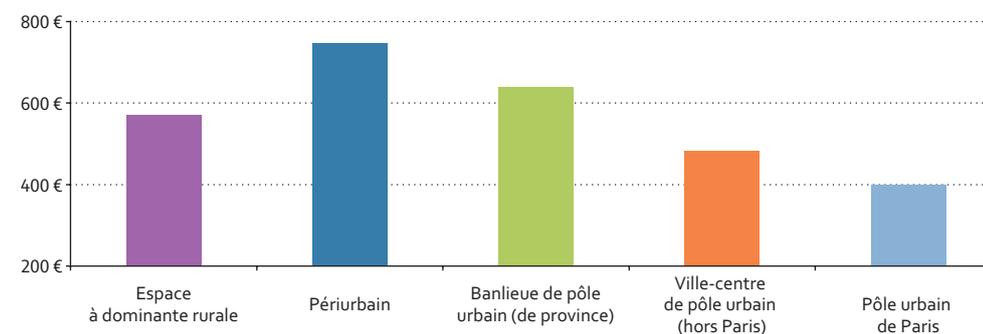
Sources : STIF, d'après comptages RATP, SNCF, OPTILE

Comparaison avec l'évolution du trafic des transports collectifs
L'évolution des déplacements en transports collectifs entre les EGT 2001 et 2010 est cohérente avec la fréquentation des réseaux : forte croissance de tous les modes, métro, RER et train, bus et tramway

Dépenses annuelles de carburant automobile des ménages en fonction de la zone de résidence



Dépenses annuelles de carburant automobile par adulte en fonction de la zone de résidence



Source : Commissariat Général au Développement Durable, Études & Documents numéro 8, juin 2009

Si l'usage de la voiture est en moyenne de 10 % à Paris, son poids varie de 4,5 % dans le 10^e arrondissement à près 19 % dans le 16^e arrondissement. Les Parisiens réalisent plus de la moitié de leurs déplacements à pied.

En 2010, 66 % des déplacements entre Paris et le cœur d'agglomération sont effectués en transports collectifs, contre 58 % en 2001. Cette intensification de l'usage des transports collectifs est corroborée par les statistiques produites par le STIF.

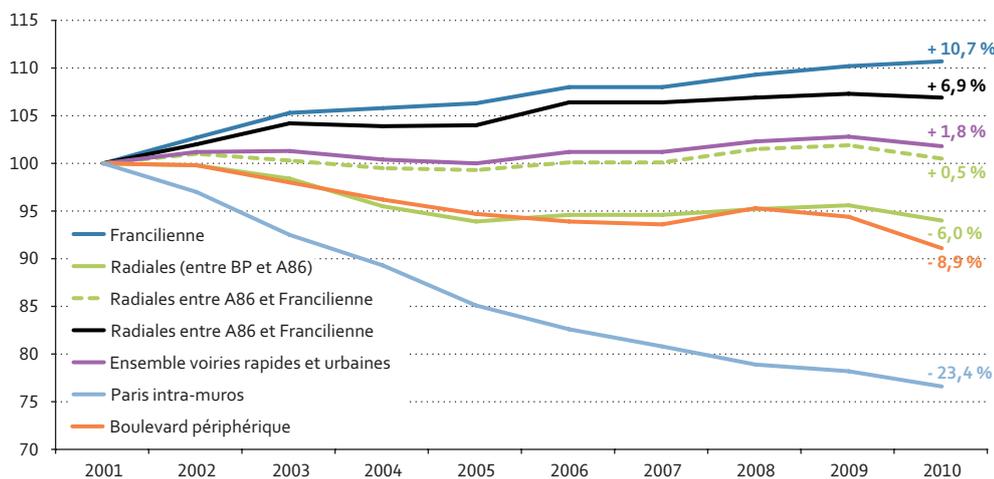
La baisse des déplacements en voiture touche également les liaisons radiales (Paris/reste de l'Île-de-France), avec une diminution de 23 % par rapport à 2001.

C'est dans les territoires les plus éloignés de Paris que les déplacements en voiture ont poursuivi leur évolution à la hausse (+ 12 %). Globalement, du centre de Paris jusqu'à l'A86, le trafic automobile s'est singulièrement affaibli depuis 2001, alors qu'au-delà, entre l'A86 et la Francilienne, et sur la Francilienne, il a considérablement augmenté.

21 — Le pôle urbain est une unité urbaine offrant au moins 10 000 emplois et qui n'est pas située dans la couronne d'un autre pôle urbain. Le pôle urbain de Paris (ville-centre et banlieue) regroupaient 10,36 millions en 2008 (définition et chiffres INSEE)

Véhicules x km sur les réseaux routiers (base 100 en 2001)

Véhicules x km de 6h à 20h sur les VRU, véhicules x km par heure de 7h à 21h, ramenés au km d'axe instrumenté sur le BP



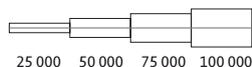
Source : DRIEA, Ville de Paris

Comparaison avec l'évolution du trafic des voies rapides urbaines franciliennes et du Boulevard périphérique
Les comptages routiers réalisés entre 2001 et 2010 montrent aussi une tendance globale à la stabilité des kilomètres parcourus avec une forte diminution dans Paris et sur le boulevard périphérique, une baisse sur les autoroutes radiales à l'intérieur de l'auto route A86 et une augmentation ailleurs. Tous les véhicules circulant sur le réseau sont comptabilisés (voitures, deux-roues motorisés, poids lourds), y compris trafic de transit et d'échange.

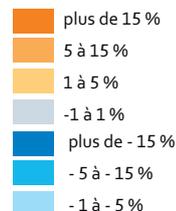
La circulation routière dans la zone centrale

Traffics journaliers moyens 2002 (2003 pour Paris) et évolution 1998-2002 (2000-2003 pour Paris)

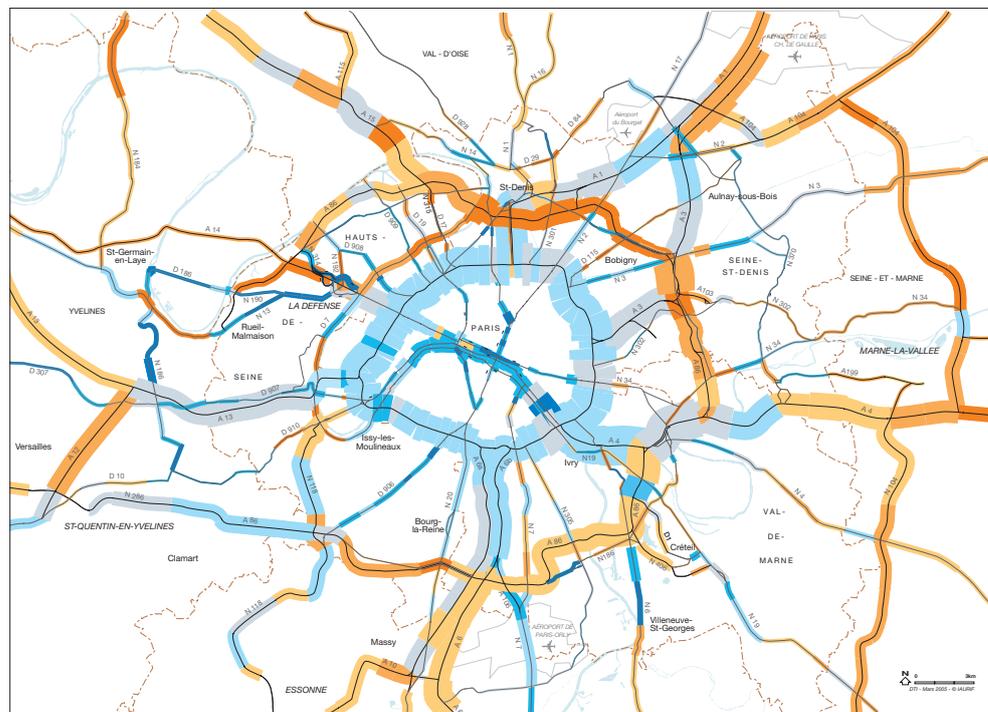
Nombre de véhicules (2 sens)



Taux d'évolution



Source : DTI - Mars 2005 - © IAURIF



La part de la voiture dans les déplacements domicile-travail est de 16 % pour les résidents parisiens, 39 % pour les résidents du cœur d'agglomération, 56 % pour ceux qui résident dans l'agglomération centrale et 72 % pour habitants des autres territoires.

L'usage des 2RM lui, s'est accentué, composant désormais 600 000 déplacements quotidiens, ce qui correspond à une augmentation de 34 % entre 2001 et 2010. Cette percée traduit la souplesse qu'offre ce type de véhicules pour répondre à la congestion urbaine.

Entre 2001 et 2010, le nombre de déplacements quotidiens en vélo a été multiplié par deux, principalement en cœur d'agglomération. Dans Paris, les vélos en libre-service représentent 27 % des déplacements à vélo et 38 % de ces déplacements sont liés au travail.

La marche reste toutefois le mode de déplacement le plus utilisé, avec 15,9 millions de déplacements quotidiens, dont 11,4 millions à Paris ou dans le cœur d'agglomération.

L'accroissement des transports en commun est également confirmé par l'UTP (Union des Transports Publics) qui estime que la fréquentation des TER (Transport Express Régional) entre 1998 et 2008 a augmenté de 60 % sur l'ensemble du réseau national. Des enquêtes locales, réalisées à Lyon, Lille, Rennes, Reims et Rouen confirment cette tendance à la réduction de la part relative de la voiture dans les déplacements. Selon la SNCF, 56 % des usagers de TER possèdent une voiture, mais choisissent d'utiliser le train²². Le CERTU indique également que les réseaux de transports collectifs des agglomérations de plus de 250 000 habitants ont connu une hausse de la fréquentation de 30 % entre 1999 et 2009, grâce notamment à la construction de 450 kilomètres de ligne de TCSP (Transport en Commun en Site Propre) au cours de la décennie²³.

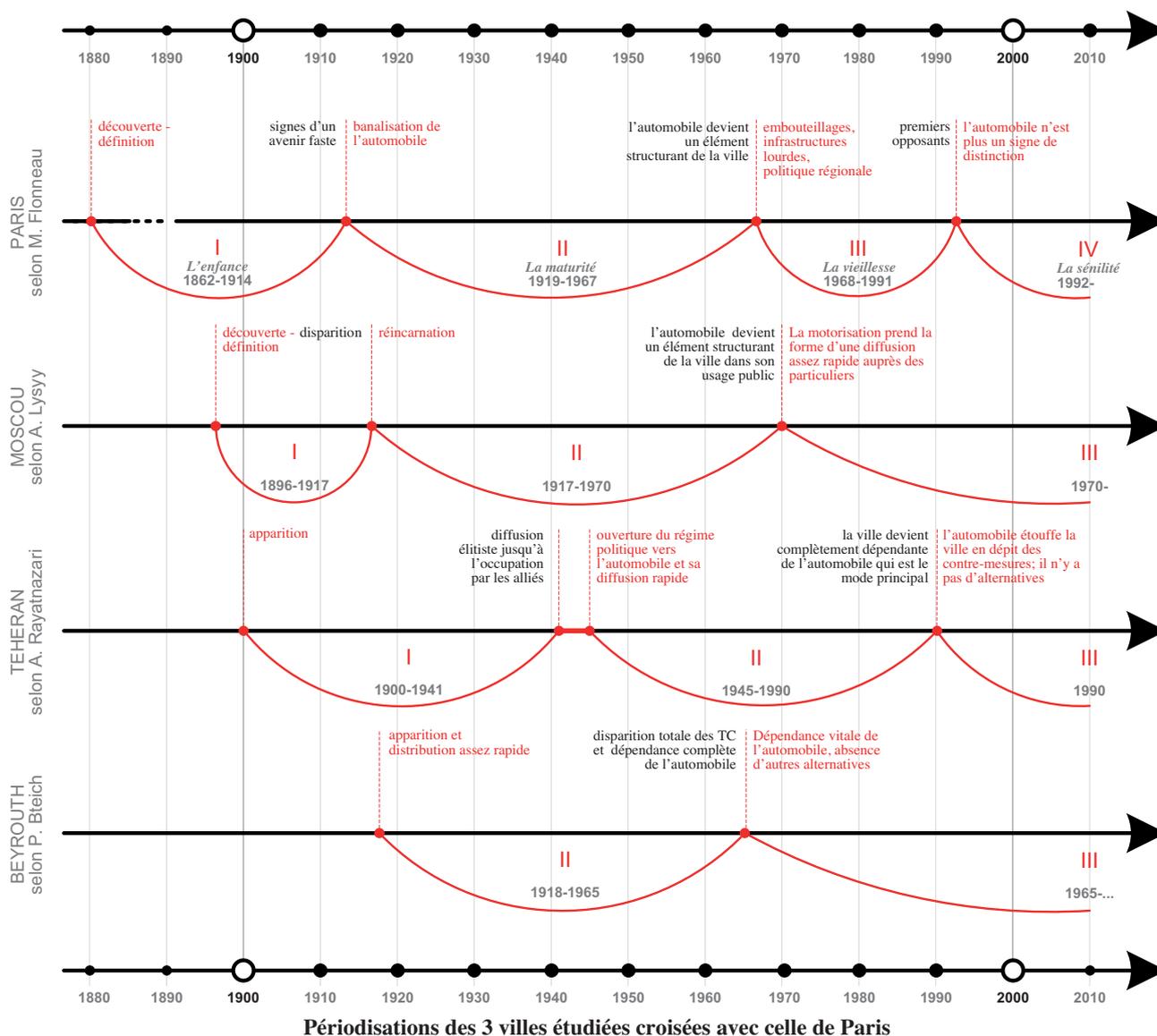
Ces changements structurels se sont donc opérés sur fond de densification du maillage en transports collectifs, avec un développement de l'offre (entre 2001 et 2010 : 11 % de trains x kilomètres supplémentaires sur les réseaux RER, trains et métro, 21 % de voitures x kilomètres supplémentaires sur les réseaux de bus et tramways), couplée à un aménagement des espaces publics favorables aux circulations douces. Hausse des prix des carburants et augmentation de l'offre en TC et en modes actifs ont favorisé le transfert modal de la route vers d'autres modes de déplacements. L'Enquête Globale Transports a été réalisée avant le déploiement des automobiles électriques en libre-service (Autolib') à Paris et dans 40 communes de l'agglomération.

22 — In « les transports en commun victimes de leur succès » par Luc Bronner, Le Monde, 16 septembre 2008.

23 — In « La mobilité urbaine en France », CERTU, Fiche n°23, février 2012.

La conjonction de ces éléments (évolution du parc automobile, de la circulation des voitures, des usages) témoigne d'un découplage progressif entre la détention d'un véhicule et son usage. En s'incrémentant, ces différents facteurs ébauchent un paysage urbain d'où la voiture reflue, sous la poussée conjointe d'une amélioration constante des transports collectifs, de la mise en place d'offres alternatives, de l'aménagement des espaces publics, et de la pression exercée par la hausse des prix des carburants et plus généralement par la hausse des dépenses d'utilisation des véhicules (pièces détachées, entretien et réparation...). Toutes les conditions sont ici réunies pour provoquer un impact majeur sur la distribution de carburants, dernier maillon de la chaîne.

Le tableau chronologique ci-dessous montre les différentes étapes de l'automobile dans 4 grandes villes. À Paris, selon le chercheur Mathieu Flonneau, l'automobile serait entrée, depuis 1992, dans une phase de « sénilité »²⁴, ce qui appuie les éléments développés plus haut.



Source : « Une histoire croisée des rapports entre ville et automobile : Beyrouth, Moscou, Téhéran », Master ParisTech Fondation Renault, Patrick Bteich, Anton Lysy et Amir Rayatnazari, décembre 2006.

24 — Cette périodisation est tirée du mémoire « Une histoire croisée des rapports entre ville et automobile : Beyrouth, Moscou, Téhéran », Master ParisTech Fondation Renault, Patrick Bteich, Anton Lysy et Amir Rayatnazari, décembre 2006. La période parisienne est issue de l'ouvrage de Mathieu Flonneau « Paris et l'automobile : un siècle de passions », novembre 2005, Hachette Littératures.

III. LES IMPACTS SUR LES STATIONS-SERVICE, DERNIERS MAILLONS DE LA CHAÎNE

Les enseignements de l'étude de la DATAR

L'étude réalisée pour la DATAR par l'INRA²⁵, en ouvrant la réflexion à l'ensemble de la métropole et en permettant d'accumuler de la connaissance sur le maillage territorial en stations-service, permet de situer notre périmètre d'étude relativement au reste de l'Hexagone et d'objectiver les données capitalisées par l'Apur en les confrontant à une situation plus globale.

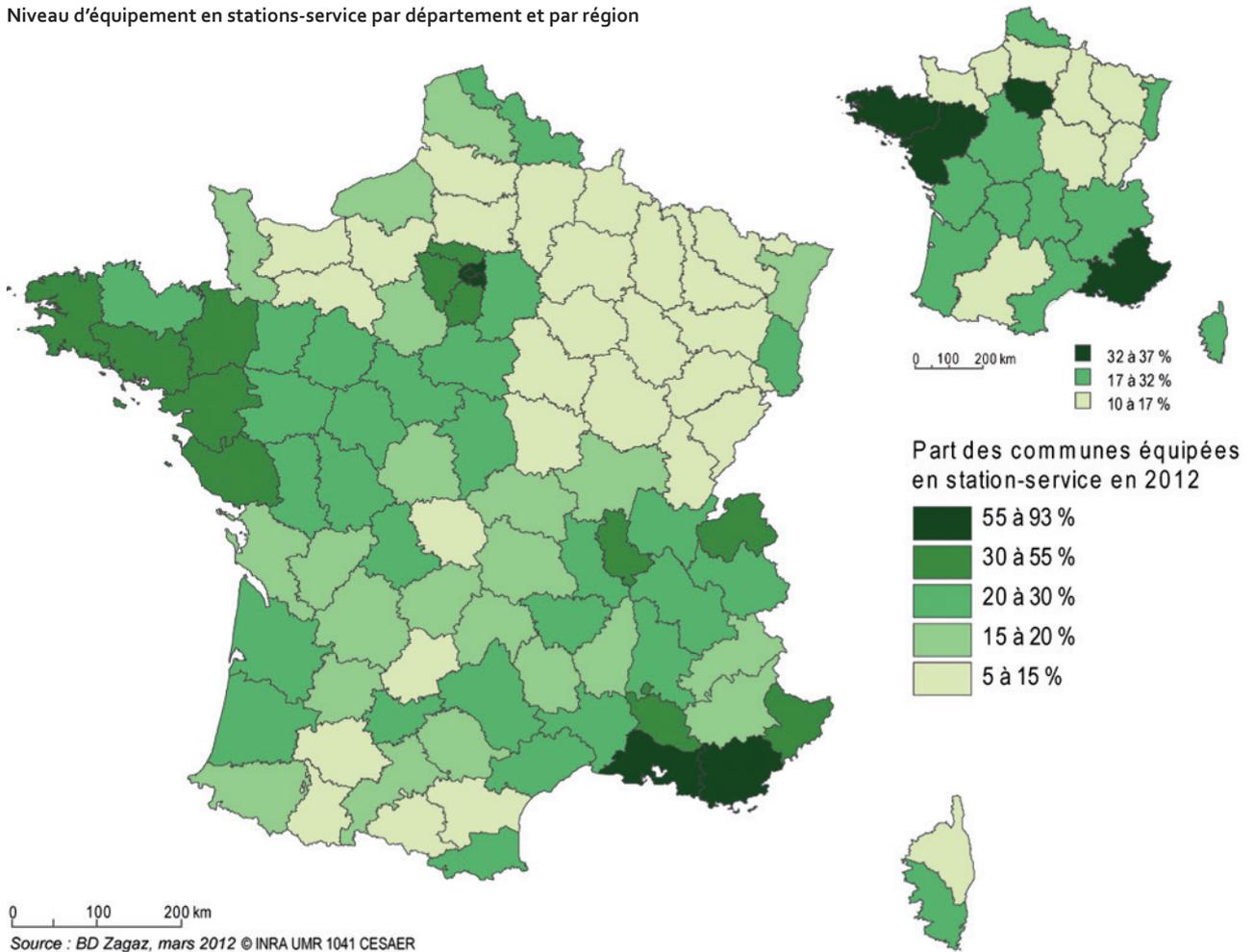
De ce point de vue, les enseignements que l'on peut en tirer sont particulièrement significatifs, car cette étude volumineuse fouille avec précision la raréfaction et la recomposition du réseau sur le territoire hexagonal ainsi que les ressorts de cette contraction et les glissements qui l'accompagnent. Ce qui retient notre attention relativement à l'objet de notre étude :

- Le maillage territorial en points de distribution de carburants est très inégal et renvoie à des taux de service assez éloignés : moins de 20 % des communes françaises sont dotées de stations-service, mais 74 % de la population se situe dans une commune équipée d'au moins une station service.
- Globalement, le réseau s'affaiblit dans toutes les régions françaises entre 1980 et 2012, mais 6 régions se distinguent par un infléchissement plus modéré : Provence-Alpes-Côte d'Azur, Ile-de-France, Rhône-Alpes, Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon et Champagne-Ardenne.
- Les conditions d'accès aux stations diffèrent selon le type d'espace, les pôles urbains bénéficiant d'une situation plus avantageuse cependant que les résidents et les actifs des zones de reliefs montagneux éprouvent un déficit d'accessibilité.
- Les taux de desserte se sont globalement abaissés, provoquant un allongement des distances à parcourir. En moyenne, l'augmentation des temps d'accès sur l'ensemble de l'Hexagone est de 2 minutes ; il est supérieur à 10 minutes pour les espaces à fort relief.
- La trajectoire des stations-service sur le territoire métropolitain s'apparente à celles des petits commerces de proximité : l'offre, en diminuant, a tendance à se concentrer dans et autour des GMS (Grandes et Moyennes Surfaces) et pôles multiservices proposant une diversité de biens.
- La station-service cohabite de plus en plus avec une gamme multiple d'équipements et cette co-présence renforcée signale le retrait progressif de ces services des zones isolées, éloignées d'équipements et de commerces complémentaires.
- Comme pour d'autres biens et services, la concentration des stations-service suit celle de la population et des emplois, privilégiant ainsi les bassins à forte densité humaine : la taille démographique constitue ainsi un déterminant majeur de localisation des stations.
- 4 200 stations-service, isolées dans leur bassin de desserte, sont identifiées comme stations clé dans la mesure où leur disparition provoquerait des reports distance/temps importants.
- Parmi les nombreux résultats tirés des enquêtes menées auprès d'un échantillon de près de 200 exploitants de stations clé, on notera le rôle structurant exercé par ces infrastructures pour la vie économique locale. En effet, 91 % des répondants ont indiqué la présence de flottes d'entreprises ou d'administrations parmi leur clientèle habituelle.

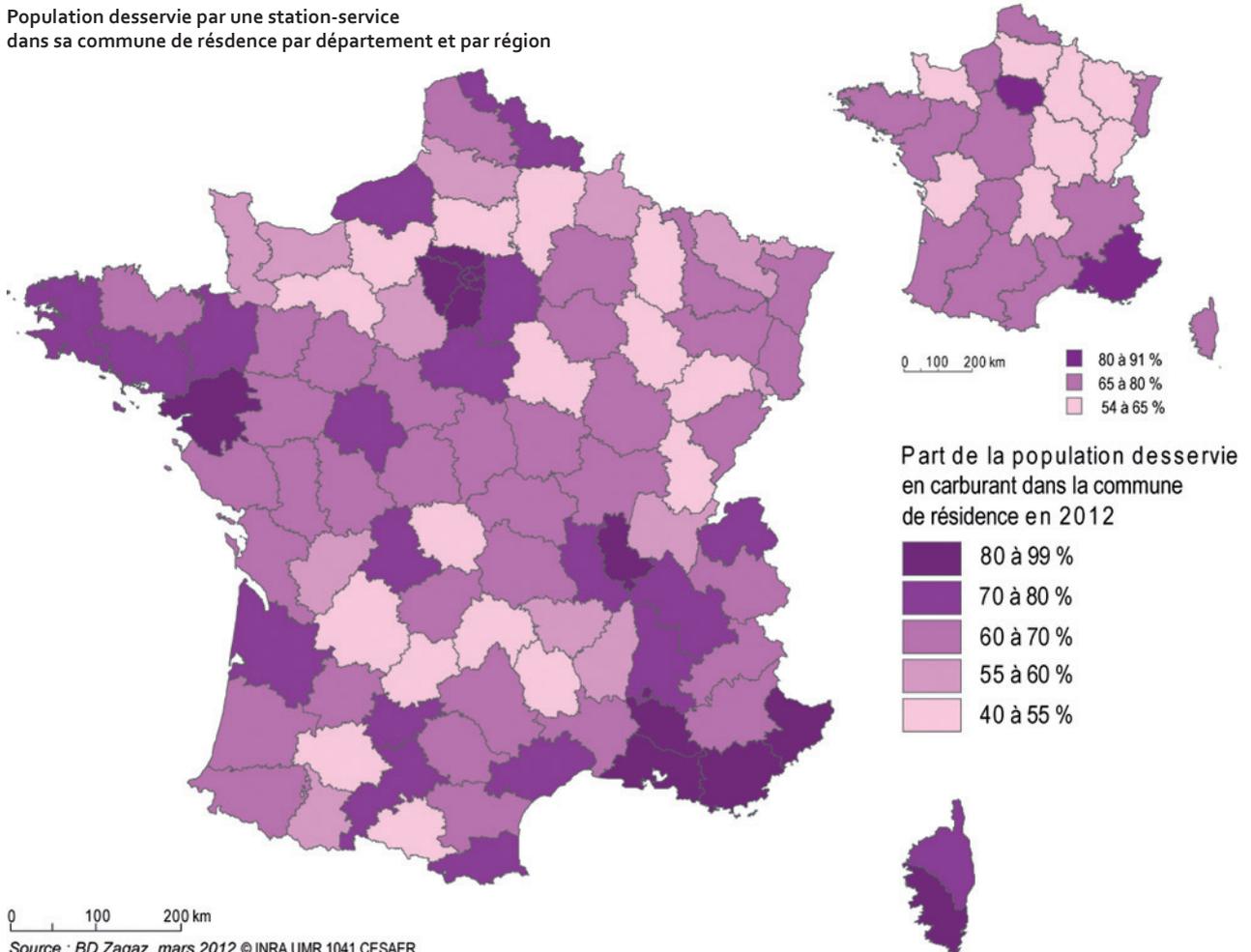
Pour raccrocher les fruits de ce travail à nos investigations, nous avons voulu confronter un certain nombre des résultats issus des exploitations de l'INRA avec ceux résultant de nos enquêtes.

25 — « Le maillage du territoire français en stations-service », Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et l'Attractivité Régionale, INRA – AgroSup Dijon, Novembre 2012.

Niveau d'équipement en stations-service par département et par région



Population desservie par une station-service dans sa commune de résidence par département et par région

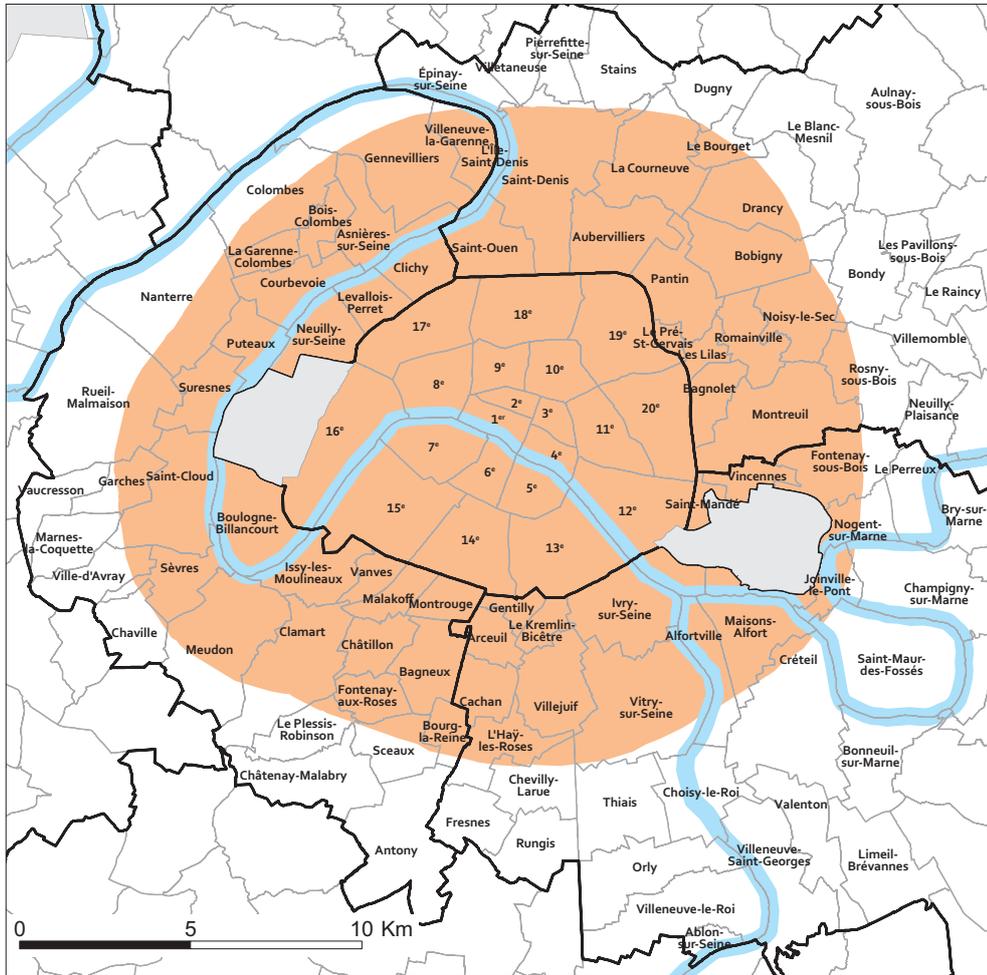


Ce tableau synoptique met en évidence la position particulière de l’Ile-de-France, mais plus finement encore du périmètre d’étude retenu. La plupart des données placent la région, et plus encore le périmètre d’étude, dans une position singulière au regard des autres régions.

Position de paris et du périmètre d’étude en 2012

	Ile-de-France	Paris	Périmètre d’étude	France métropolitaine	
Stations	1 126	120	271	13 151	
Population municipale	11 728 240	2 243 833	4 701 991	62 465 844	
Nb de stations pour 100 000 habitants	10	5	6	21	
Nb de communes équipées	469	18	84	7 028	
Taux d’équipement communal	36,6 %	90,0 %	91,3 %	19,2 %	
Population desservie sur place	10 552 048	2 185 172	4 574 464	45 978 371	
Pourcentage population desservie	90 %	97,4 %	97,3 %	73,6 %	
Nb de ménages motorisés en 2008	3 323 297	474 179	1 134 967	21 482 277	
Nombre de ménages	4 932 138	1 159 844	2 231 359	26 865 984	
Taux de motorisation des ménages	67,4 %	40,9 %	50,9 %	80,0 %	
Taux d’équipement pour 100 000 ménages motorisés	33,9	25,3	24,0	61,2	
Parc de voitures particulières en 2009	4 874 524	638 292		31 109 081	
Taux d’équipement en stations pour 1 000 voitures	0,02 %	0,02 %		0,04 %	
Taux d’équipement en voitures pour 1 000 habitants	415,6	284,5		498,0	
Population non desservie sur place	1 163 214	58 661	127 527	16 488 546	
Nb moyen de communes attirées par une commune équipée	2,7	2,0	6,0	5,2	
Population moyenne attirée par une commune équipée (hors commune équipée)	2 480	3 259	1 518	2 346	
Population totale moyenne attirée par une commune équipée (y compris la population de la commune équipée)	24 979	124 657	55 976	8 889	
Stations en GMS	260 (23,1 %)	2 (1,7 %)	14 (5,1 %)	4 800 (36,5 %)	
Stations traditionnelles	866 (76,9 %)	118 (98,3 %)	257 (94,8 %)	8 351 (63,5 %)	
Nb de stations associées à un garage	329 (29,2 %)			3 951 (30 %)	
Nb de stations associées à une boutique	588 (52,2 %)	90 (75 %)	215 (79,0 %)	4 496 (34,2 %)	
Dont nb de stations associées à une boutique alimentaire		58 (48,3 %)	162 (59,6 %)		
Accessibilité générale	Temps d’accès brut à la station en km	3,0		5,2	
	Temps d’accès brut à la station en minutes heures creuses	3,8		5,6	
	Temps d’accès brut à la station en minutes heures pleines	4,4		5,8	
Accessibilité pour les véhicules domiciliés dans communes non équipées	Temps d’accès brut à la station en km	4,7		6,4	
	Temps d’accès brut à la station en minutes heures creuses	6,0		6,9	
	Temps d’accès brut à la station en minutes heures pleines	6,9		7,2	
Densité de maillage	Superficie du territoire en km ²	12 000	105	342	522 000
	Densité moyenne de stations pour 100 km ²	9	114	80	3

Source : « Le maillage du territoire français en stations-service », rapport de la DATAR, données traitées par INRA UMR1041 Cesaer, et Apur pour les données Paris et périmètre d’étude



Périmètre d'étude

Paris et territoires de communes de petite couronne situés dans un rayon de 5km à partir du Boulevard périphérique

Source : Apur 2012



Comparaison périmètre d'étude – Hexagone : un clivage prononcé

- Dans notre périmètre, 9 communes sur 10 sont dotées d'au moins une station-service ; ce taux d'équipement est largement supérieur à celui de l'ensemble de l'Ile-de-France (36,6 %) et plus encore de la France métropolitaine (19,2 %).
- Au total, 97 % de la population est desservie par ce type d'équipements, contre 73,6 % pour la métropole.
- En revanche, le taux d'équipement pour 100 000 ménages motorisés est faible : il s'établit à 24 pour 100 000 dans le périmètre, contre 61,2 pour 100 000 dans l'Hexagone²⁶.
- La part de stations rattachées à une GMS (grande et moyenne surface) est de 5,1 % (1,7 % à Paris), contre 36,5 % sur l'ensemble du territoire national.
- La distance d'accès brute à la station la plus proche s'établit, en Ile-de-France, à 3 kilomètres (5,2 km en moyenne en France), et les temps de parcours pour y accéder varient de 3,8 minutes en heures creuses à 4,4 minutes en heures pleines (respectivement 5,6 et 5,8 pour la moyenne française)²⁷.
- Enfin, on trouve en France 2,5 stations pour 100 km². Ce ratio atteint 79,5 dans le périmètre d'étude et 114,3 pour Paris (9,4 pour l'ensemble de l'Ile-de-France).

La portée de ces résultats n'est pas négligeable, car en permettant de situer le périmètre d'étude au regard de la situation hexagonale, et en mesurant les différences caractéristiques existant entre le cœur d'agglomération et le reste de la métropole, ils permettront de fonder en partie les conclusions à tirer sur le devenir des stations qui y sont implantées.

26 — Il convient de noter que si le taux d'équipement pour 100 000 ménages motorisés est faible dans le périmètre d'étude, il est cependant à rapprocher des enseignements tirés de l'Enquête Nationale Transports et Déplacements de 2008 et de l'Enquête Globale Transport de 2010, qui montrent un recours croissant des ménages du cœur de l'agglomération parisienne aux transports collectifs et aux modes actifs. L'usage de la voiture diverge de celui du territoire national dans son ensemble et se dissocie du niveau de possession.

27 — Concernant les distances d'accès, le parcours maximal à vol d'oiseau entre les deux stations les plus éloignées du périmètre d'étude n'excède pas 2 000 mètres.

L'implantation des stations dans le périmètre d'étude : un maillage serré

Au-delà des données de contexte qui permettent de repérer les tendances, l'approche « terrain », combinant le recours à des données fines et à des enquêtes systématiques, offre une vision granulaire de la situation. Cette vision permet de prendre de la distance à l'égard des grands nombres et des grands agrégats.

En première approche, et afin de disposer d'un socle d'informations communes facilitant les enquêtes de terrain, un chantier de mise en convergence de sources a été engagé. Cet appariement de données a nécessité plusieurs vagues de vérifications à l'aide d'outils complémentaires lorsque des incohérences ou des anomalies apparaissaient dans la base (sites Web des grands distributeurs de carburants, Google Street View, Google Earth, pages jaunes, outil interne CASSINI – Consultation Apur du Serveur Spatial par INternet et Intranet). Cette vérification a également été accompagnée, quand c'était nécessaire, d'enquêtes téléphoniques.

Méthode d'élaboration du fichier consolidé

Les principales sources mobilisées sont au nombre de 7 :

1. Fichier de la Préfecture de région, comportant le code, la raison sociale, l'adresse, l'état d'activité et le régime d'établissement de la station.
2. Fichier de la Préfecture de police de Paris, comportant le code, le nom de l'exploitant, l'adresse, l'état d'activité, le nombre et le type de cuves, les niveaux de mise aux normes, ainsi que, parfois, le débit déclaré de la station.
3. Fichier ZAGAZ, issu du site collaboratif éponyme, alimenté par les usagers des stations, et comportant l'enseigne, la raison sociale, l'adresse, le prix de chaque carburant, et les prestations annexes.
4. Informations en provenance de la Direction de la Voierie et des Déplacements et de la Direction de l'Urbanisme de la Ville de Paris et comportant la liste des stations concernées par un contrat de convention, le nom du titulaire, la date d'échéance ainsi que les stations incluses dans un périmètre d'opération d'aménagement.
5. La liste à l'adresse des stations ayant bénéficié, depuis 1994, d'aides du CPDP (Comité Professionnel du Pétrole), ainsi que le montant de ces dernières et le motif
6. Fichier à l'adresse fourni par Total des stations par type (indépendant, pétrolier, GMS), le débit annuel en deux tranches, l'implantation (classique, sous immeuble, pompe trottoir, parc souterrain).
7. Fichier « Prix-carburants. gov. fr » de 2007 à 2012 comprenant, pour les stations distribuant plus de 500 m³, les carburants distribués et leur prix, ainsi que les services annexes.

Cet exercice de croisement des sources et de leurs différents contenus a toutefois montré ses limites, et ne pouvait alimenter à lui seul un outil de référence en matière de stations-service. C'est pourquoi, en deuxième approche, deux enquêteurs ont réalisé des relevés de terrain, munis de 412 fiches, entre le 19 septembre et le 4 octobre 2012 avec pour mission :

- de valider ou invalider la présence d'une station,
- de prendre une photo de la station,
- de vérifier et de reporter sur un plan parcellaire l'emprise de la station et l'implantation des volucompteurs,
- de compter le nombre de volucompteurs et de pistolets,
- de noter le type de carburants distribués et leur prix,
- de s'informer des horaires d'ouverture,
- de pointer l'existence de services (boutique, lavage, mécanique),
- de demander au personnel présent sur place le niveau de mise aux normes de la station (mise aux normes des cuves, récupération des vapeurs).

À l'issue de ce travail d'enquêtes, les données recueillies, suffisamment robustes et fiables, ont permis d'élaborer une série de cartes et de fiches.

Elles ont rendu possible l'élaboration d'un maillage précis du territoire en stations. Ce maillage, portant sur les stations en activité dans le périmètre d'étude, apporte de nombreux enseignements. Au total, 271 stations sont implantées dans notre périmètre d'étude : 120 à Paris, 151 dans un anneau compris entre le périphérique et 5 km au-delà de cette voie. Pour chaque station, il a été calculé une zone d'influence, équivalente à une zone de chalandise pour un commerce ou à un bassin-versant pour l'eau.

Qu'est-ce qu'une zone d'influence ?

La zone d'influence correspond au territoire théoriquement desservi par la station-service. Elle est calculée de la manière suivante :

- À partir de la BD Topo de l'IGN (Institut National de l'information Géographique et forestière) intégrant le « filaire » des voies, un périmètre a été tracé autour de chaque station de manière à ce que chaque zone se joute. Le calcul des distances est indépendant des paramètres de circulation (sens de circulation, travaux...). Il y a autant de zones d'influence que de stations, hormis pour 8 stations situées soit sur le périphérique, soit sur des aires d'autoroute, et pour lesquelles l'outil n'est pas pertinent.
- Bien que la construction des zones reste un outil théorique en termes de chalandise, elle permet au final, de mobiliser les données statistiques afférentes à la zone (nombre de voitures, mode de déplacement des actifs...), et de disposer d'un maillage qui illustre bien les concurrences exercées sur le territoire.

La surface moyenne des zones d'influence est de 129 hectares, mais le gradient augmente du centre vers la périphérie, avec la dilution du niveau de densité en stations-service.

La taille moyenne d'une zone d'influence à Paris est de 81 hectares, contre 165 hectares en moyenne pour les stations situées autour de Paris, soit un rapport du simple au double. Parmi les 41 stations de moins de 50 hectares, 30 sont implantées à Paris. Cette taille modeste des zones d'influence met en lumière l'important maillage du territoire parisien en stations, et partant, la concurrence importante découlant de ces proximités.

Les chiffres clés

- 271 stations-service sont en activité dans le périmètre d'étude...
- ...dont 120 sont localisées à Paris.
- La zone d'influence moyenne des stations implantées dans le secteur d'études est de 129 hectares, soit l'équivalent en taille du secteur d'aménagement « Paris Rive Gauche » à Paris. Leur taille varie cependant de 12 hectares pour une station située boulevard de la Villette à Paris à 586 hectares pour une station établie à Chaville, aux confins de la zone d'étude.
- La densité de stations-service dans le périmètre est de près de 80 pour 100 km²
- Cette densité s'élève à 114 stations pour 100 km² à Paris (2,5 pour 100 km² en France métropolitaine, 9,4 pour 100 km² en Ile-de-France).
- 14 stations sont rattachées à des grandes et moyennes surfaces dont 2 à Paris, soit 5 % (36,5 % à l'échelon national).
- 120 stations sont indépendantes ou liées à un réseau d'indépendants (Avia, BP), soit 44 % du total
- Les pétroliers, qui exploitent 137 stations, représentent 50,6 % des infrastructures de distribution de carburants : Total gère 112 établissements dont 50 à Paris, selon l'une ou l'autre des formes de gestion (revendeurs, commissionnaires, gestion-location, filiales), à travers les marques Total, Total Access, Elf, Elf Jaune et Bleu, Elan. Agip détient 4 stations, dont 3 à Paris, et Esso, 21 stations, dont 7 à Paris.
- Les stations implantées « classiquement » sont au nombre de 185 (68 %).
- 9 stations sont implantées en parking souterrain, dont 8 à Paris.
- 40 stations disposent de pompes trottoir installées sur l'espace public, dont 38 à Paris (14,7 % pour le périmètre d'étude, près de 32 % à Paris).
- Enfin, 38 stations sont implantées sous immeuble, dont 26 à Paris (respectivement 14 % et 21,7 %).
- 82 stations sont ouvertes 24 heures sur 24 (30 %) et 215 le dimanche (79 %).
- 215 stations sont équipées d'une boutique, dont 162 proposent une offre alimentaire ou sont rattachées à un centre commercial.
- 170 stations proposent du lavage (manuel ou automatique), soit 62,5 % du total.
- 48 stations ont bénéficié d'aides du CPDC (Comité Professionnel de la Distribution de Carburants), dont 28 à Paris, soit 4 indépendants sur 10 pour le périmètre d'étude (et 1 sur 2 à Paris).
- Parmi les 120 stations parisiennes, 29 sont sous contrat de concession avec la Direction de la Voirie de la Ville de Paris (24,2 %), et les dates d'échéance s'étalent jusqu'en 2020.
- 187 stations ont réalisé les travaux nécessaires à la mise en double enveloppe des cuves (68,8 %), dont 72 à Paris (60 %) ; à ces stations, on peut en ajouter 8 qui ont engagé ces travaux et qui sont toutes localisées à Paris, ce qui porte le taux de couverture à 66,7 %.
- Enfin, les dispositifs de récupération de vapeurs ont été mis en place par 222 stations (81,6 %).

Qu'introduisent ces données dans la connaissance que nous avons des stations-service ?

1. Le maillage du territoire en stations-service est beaucoup plus élevé qu'en moyenne nationale, avec une intensité qui diminue à mesure que l'on s'éloigne de Paris.
2. Les pétroliers et les indépendants font jeu égal sur ce territoire (respectivement 50,5 % et 44,3 %), la part des grandes et moyennes surfaces restant contenue à 5,2 % de l'offre. Cette situation est exceptionnelle, car les grandes et moyennes surfaces (GMS) absorbent, au niveau national, près de 41 % de l'offre²⁸. À Paris, la typologie de l'offre est encore plus marquée avec 50 % de pétroliers, 48,3 % d'indépendants et 1,7 % de GMS.
3. Parmi les pétroliers, Total occupe une position dominante.
4. Paris se distingue du reste du territoire étudié par une plus grande variété de modes d'implantation, à relier avec sa forme urbaine et sa forte densité.
5. Un quart des stations parisiennes (29) sont sous contrat de concession avec la Ville de Paris, dont le terme échoit au plus tard en 2020.
6. Le parc de stations-service accuse un retard dans les travaux de mise aux normes puisque 2/3 des stations parisiennes ont réalisé ou engagé des travaux (76 % dans le périmètre hors Paris), alors que pour l'ensemble de l'Hexagone, ce ratio atteint 93 %²⁹.

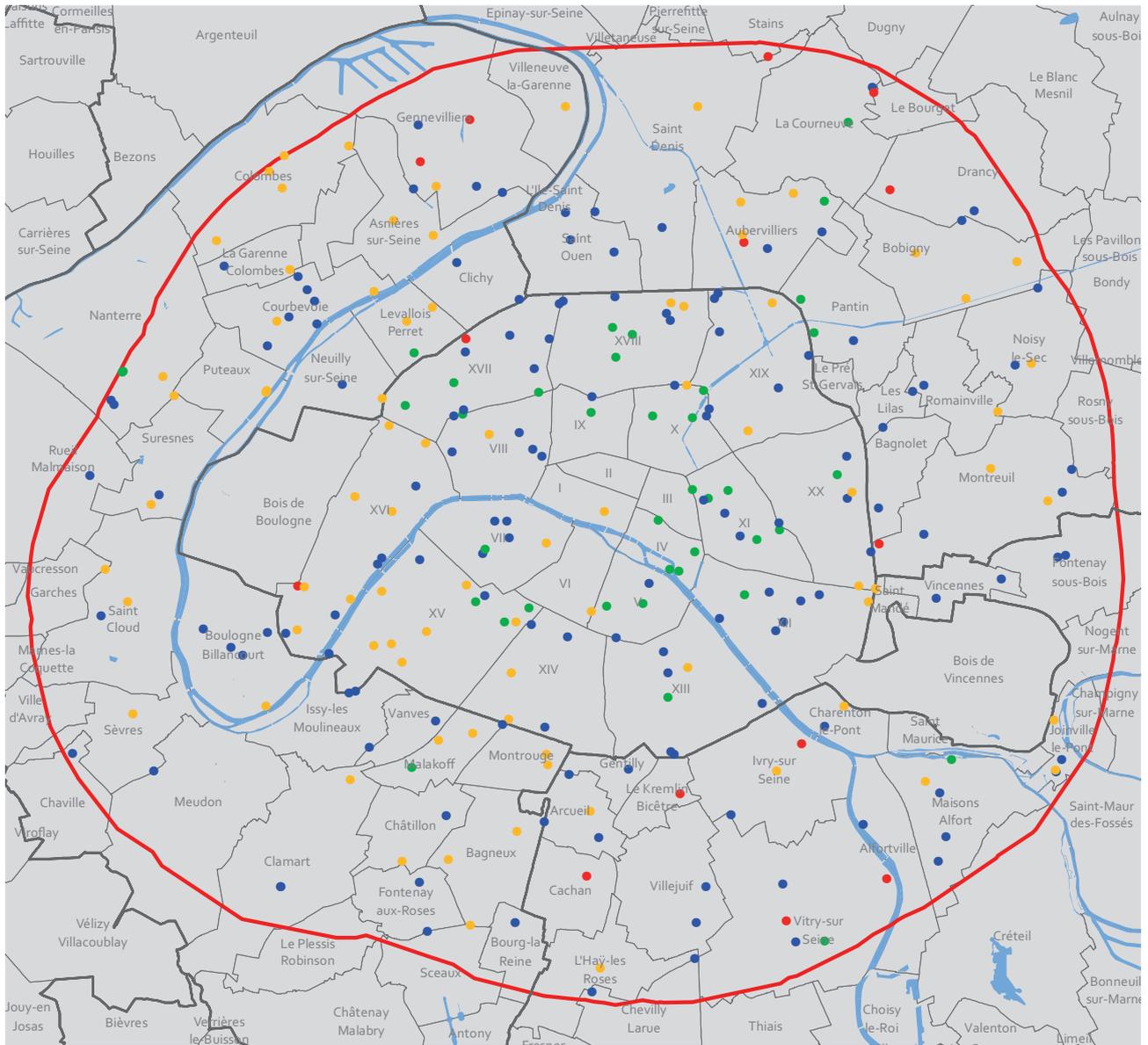
Répartition du réseau selon le type d'exploitant

	Pétroliers	%	Indépendants	Réseau d'indépendants	Total indépendants	%	GMS	%	TOTAL
Paris	60	50,0 %	29	29	58	48,3 %	2	1,7 %	120
Périmètre d'étude	137	50,5 %	39	81	120	44,3 %	14	5,2 %	271
Périmètre hors Paris	77	51,0 %	10	52	62	41,1 %	12	7,9 %	151
France métropolitaine	5 623	46,7 %			1 526	12,7 %	4 902	40,7 %	12 051

Source : Apur, France : UFIP 2010

28 — Le ratio métropolitain correspond aux données UFIP de 2010.

29 — À l'été 2011, le Ministère du Commerce estime qu'environ 1 000 stations-service n'ont pas encore engagé les travaux de conformité relatifs à l'arrêté du 22 juin 1998, soit 7,6 % des stations implantées dans l'Hexagone, in Étude DATAR « Le maillage du territoire français en stations-service ».



Les réseaux de stations-service en 2012

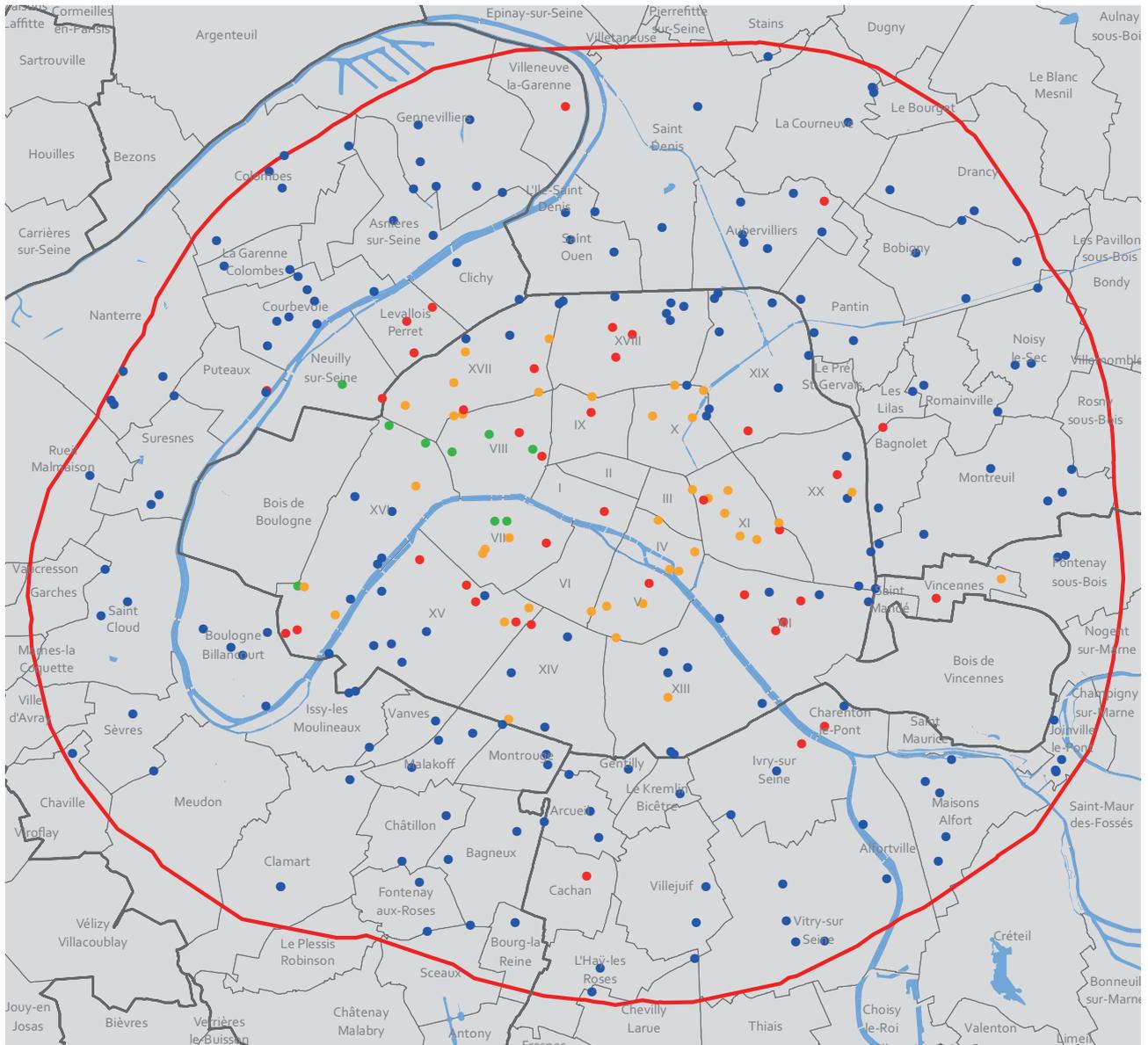
Type de réseau

- grande et moyenne surface (14)
- indépendant (39)
- pétrolier (137)
- réseau d'indépendant (81)

□ périmètre d'étude : Paris et Petite couronne (5 km à partir du Boulevard périphérique)

Source : Apur 2012





L'implantation physique des stations-service en 2012

Localisation des pompes

- classique (184)
- parking souterrain (9)
- pompe trottoir (40)
- sous immeuble (38)

□ périmètre d'étude : Paris et Petite couronne (5 km à partir du Boulevard périphérique)

Source : Apur 2012



IV. LES MOUVEMENTS DU RÉSEAU DE STATIONS-SERVICE À PARIS ET EN PETITE COURONNE

Un fort repli du nombre de stations-service à Paris entre 1995 et 2012...

Selon le CNPA (Conseil National des Professions de l'Automobile), l'érosion du réseau national avait déjà débuté entre 1970 et 1980 avec la cessation d'environ 6 300 stations-service traditionnelles entre ces deux dates³⁰. Cette fragilisation du réseau est donc antérieure à la pénétration des grandes et moyennes surfaces dans le paysage de la distribution de carburants, qui intervient à partir des années 1980-1985.

Nous ne disposons pas de données permettant de chiffrer l'évolution du nombre de stations dans l'ensemble du périmètre d'étude depuis 1995, mais nous pouvons cependant postuler sans risque que la courbe de tendance est également négative.

À Paris comme sur l'ensemble du territoire métropolitain, les dernières décennies auront été rythmées par la fermeture des stations.

Paris accueillait 280 stations-service en 1995. Cette valeur est de 120 à la fin de l'année 2012. Au total, ce sont 160 stations qui ont disparu au cours de cette période, soit une baisse de 57 % (- 4,9 % en évolution annuelle moyenne). Dans le même temps, le nombre de stations implantées en France métropolitaine passait de 18 400 à 11 800 (fin 2011), soit une diminution de 36 % (-2,6 % en variation annuelle moyenne). Le poids de Paris dans le réseau national s'établit désormais à 1 %, contre 1,5 % en 1995. À titre de comparaison, Paris occupe 0,02 % de la surface de la France métropolitaine (Ile-de-France = 2,2 % du territoire national), 2 % du parc automobile national en 2010 (Ile-de-France = 15,6 %), et 0,8 % de la consommation de carburants routiers en 2011 (Ile-de-France = 11,6 %).

	Paris	%	Ile-de-France	%	France
Nombre de stations service en 2012	120	1,0 %	1 120	9,5 %	11 800
Nombre de voitures particulières et commerciales en 2010	628 400	2,0 %	4 894 000	15,6 %	31 394 000
Consommation de carburants routiers en 2011	376 000 m ³	0,8 %	5 810 000 m ³	11,6 %	49 945 000 m ³
Surface du territoire	105 km ²	0,02 %	12 000 km ²	2,2 %	552 000 km ²

Sources : Insee, Comité Professionnel du Pétrole, Fichier Central des Automobiles, Apur

	1995			2012	
	Superficie en km ²	Nombre de stations	Densité de stations pour 100 km ²	Nombre de stations	Densité de stations pour 100 km ²
France	552 000	18 406	3,3	11 798	2,1
Ile-de-France	12 000			1 120	9,3
Périmètre d'étude	342			271	79,2
Paris	105	280	266,7	120	114,3
Province	540 000			10 678	2,0

Sources : Insee, UFIP, Apur

L'atrophie du réseau de stations-service à Paris et en France

		Paris	France	Poids de Paris dans le réseau national
	Nb de stations en 1975	----	47 500	
	Nb de stations en 1995	280	18 406	1,5 %
	Nb de stations en 2010	141	12 051	1,2 %
	Nb de stations en 2012	120	11 798 *	1,0 %
1995-2010	Évolution absolue	-139	-6 355	
	Évolution relative	-49,6 %	-34,5 %	
	Évolution annuelle moyenne	-4,5	-2,8	
2010-2012	Évolution absolue	-21	-253	
	Évolution relative	-14,9 %	-2,1 %	
	Évolution annuelle moyenne	-7,7	-1,1	
1995-2012	Évolution absolue	-160	-6 608	
	Évolution relative	-57,1 %	-35,9 %	
	Évolution annuelle moyenne	-4,9	-2,6	
1975-2012	Évolution absolue		-35 702	
	Évolution relative		-75,2 %	
	Évolution annuelle moyenne		-3,7	

*Donnée à fin 2011

Sources : UFIP (données nationales), Total (données locales 1995 et 2010), Apur (enquête terrain, exploitation des données des préfectures et de l'annuaire papier 1995)

...et notamment des stations sous immeuble, en parking souterrain et sur trottoir

Les éléments fournis par Total sur une période 1995-2010 nous livrent une lecture plus précise du type de stations ayant cessé leur activité : à Paris, les fermetures de stations ont frappé au premier chef les installations situées sous immeuble (- 54,1 %), puis les stations localisées en parking souterrain (- 42,1 %), sur trottoir (- 41,8 %) et enfin les stations dont l'implantation est classique (- 23,4 %).

Concernant la localisation d'origine des stations disparues, si les 20 arrondissements de Paris accueillent au moins une station en 1995, ils ne sont plus que 18 aujourd'hui, les 2^e et 3^e arrondissements étant désormais dépourvus de stations.

L'implantation d'origine des stations disparues à Paris

	Nombre de stations en 1995	Nombre de stations en 2010	1995-2010			Nombre de stations en 2012	2010-2012		
			Évolution absolue	Évolution relative	Évolution annuelle moyenne		Évolution absolue	Évolution relative	Évolution annuelle moyenne
Classique	72	49	-23	-31,9 %	-2,5	48	-1	-2,0 %	-1,0
Parking souterrain	19	11	-8	-42,1 %	-3,6	8	-3	-27,3 %	-14,7
Pompe trottoir	91	53	-38	-41,8 %	-3,5	38	-15	-28,3 %	-15,3
Sous immeuble	70	28	-42	-60,0 %	-5,9	26	-2	-7,1 %	-3,6
NR	28	---				---			
TOTAL	280	141	-139	-49,6 %	-4,5	120	-21	-14,9 %	-7,7

Sources : Total, Apur

... donnant lieu à des transformations diverses : supérettes à Paris, logements en banlieue

L'enquête réalisée sur le terrain durant les mois de septembre et octobre 2012 avait pour objectif d'évaluer au mieux les différentes caractéristiques des stations-service en exercice. Pour passer au peigne fin le périmètre, nous avons choisi de partir avec un référentiel de stations volontairement surdimensionné, en intégrant les stations qui étaient présentes dans un seul des 7 fichiers mobilisés. Au total, 412 fiches ont été éditées. Les enquêtes ont permis de repérer 111 emprises ayant accueilli des stations désormais disparues et pour 71 d'entre elles (64,0 %), elles ont permis d'établir la nouvelle destination.

À Paris, comme dans le reste du périmètre, la destination reste prioritairement en lien avec l'automobile, soit qu'il s'agisse de garages, de concessionnaires automobiles (qui se sont séparés de la fonction « distribution de carburants ») ou encore d'accessoiristes automobiles, de centres de contrôles techniques ou de stations de lavage.

Les similitudes s'arrêtent là. La deuxième fonction la plus répandue à Paris est celle de parking souterrain. Là encore, il s'agit d'infrastructures qui accueillent des pompes dont les gérants se sont séparés. Les transformations réelles d'usage concernent plutôt le passage de stations-service à supérettes (15 % des cas). Enfin, dans près de 15 % des cas, les locaux sont vacants ou les parcelles en démolition.

Dans l'anneau autour de Paris, 23 % des locaux sont encore vacants ou bien en démolition.

En revanche, 20 % des stations fermées ont été transformées en logements neufs.

La destination des stations fermées

	Paris	%	Anneau de 5 km autour de Paris	%
Locaux vacants ou parcelle en travaux	6	14,6 %	7	23,3 %
Activités liées à l'automobile (réparation, accessoire, lavage, concession automobile)	9	22,0 %	10	33,3 %
Parking souterrain	7	17,1 %	0	0,0 %
Logements	2	4,9 %	6	20,0 %
Supérettes	6	14,6 %	2	6,7 %
Opérations d'aménagement	3	7,3 %	0	0,0 %
Autres (commerce de détail autre qu'alimentaire, établissements bancaires, laboratoires d'analyses médicales...)	8	19,5 %	5	16,7 %
TOTAL	41	100,0 %	30	100,0 %

Source : Apur, enquête terrain, relevés effectués en septembre et octobre 2012

Si l'on exclut de cet échantillon les activités qui étaient déjà en place avant l'éviction des pompes, et les locaux vacants ou parcelles en cours de démolition dont on ne connaît pas la destination, les différences sont plus tranchées entre Paris et l'anneau de 5 km autour de Paris. Les supérettes composent alors 31,6 % des transformations à Paris, cependant que le logement bénéficie de 46,1 % des changements en périphérie de Paris. Toutefois, on se trouve là devant des échantillons dont la faiblesse recommande une certaine prudence dans les commentaires.

Des débits globalement en déclin, mais pas pour tous...

À défaut de pouvoir obtenir les débits des stations directement auprès des exploitants, nous nous sommes reportés sur les éléments fournis par la Préfecture de police de Paris. Cette dernière intègre, dans son suivi des installations classées, des éléments qui, bien que partiels pour certaines variables, renseignent sur le niveau de mise aux normes et les débits.

Nous avons établi deux séries de données :

1. La première porte sur l'évolution des débits de 42 stations-service entre 2008 et 2010 (35 % des stations parisiennes).
2. La seconde concerne l'évolution des débits de 51 stations-service entre 2009 et 2010 (42,5 % des stations parisiennes).

On dispose donc d'un échantillon assez robuste pour fournir une exploitation fiable.

Que nous apprennent les résultats de ces traitements ?

1. Entre 2008 et 2010, les débits de carburants des 42 stations renseignées³¹ se sont repliés de 2,8 % avec toutefois des évolutions contrastées entre les arrondissements centraux et les arrondissements périphériques de Paris : les débits ont en effet augmenté dans les arrondissements centraux (+ 4,1 %) cependant qu'ils ont chuté dans les arrondissements périphériques (- 3,9 %).
2. La diminution des débits ne touche pas les réseaux de manière homogène : ce sont les pétroliers, et surtout les grandes et moyennes surfaces qui sont touchés par ce déclin, alors que les indépendants et les réseaux d'indépendants voient leur volume de vente augmenter.
3. En termes d'implantation, les stations situées sous immeuble ou en parking souterrain accusent les plus fortes baisses, cependant que les stations dites « classiques » et les pompes trottoir affichent des baisses très modérées (respectivement - 1,1 % et - 1,9 %).

La taille de l'échantillon est plus élevée si l'on s'en tient à la période 2009-2010, puisqu'elle concerne 51 stations (42,5 % du total), dont 15 stations implantées dans les arrondissements centraux (près de 40 % du total), 38 % des indépendants (le taux tombe à 28 % en y adjoignant les réseaux d'indépendants) et 40 % des stations dont les pompes sont localisées sur trottoir.

1. Entre 2009 et 2010, le débit des 51 stations renseignées chute de 3,4 %, avec là encore, une dualité marquée entre les arrondissements centraux et les arrondissements périphériques : au centre, le débit se stabilise (+ 0,5 %) sur l'année, cependant qu'il cède 4,1 % de son volume dans les arrondissements périphériques.
2. Comme au cours de la période 2008-2010, ce sont les pétroliers, et surtout les grandes et moyennes surfaces qui perdent du terrain en matière de part de marché, au profit des réseaux d'indépendants (+ 2,5 %) et surtout des indépendants (+ 8,5 %).
3. Concernant la localisation physique des pompes, seules les stations trottoir tirent leur épingle du jeu, en affichant une hausse de débit de 18,4 %, cependant que les stations implantées sous immeuble, classiques, et surtout en parking souterrain sont en recul.

Évolution des débits entre 2008 et 2010 pour 42 stations parisiennes

	2008	2009	2010	2008-2010	Stations renseignées	% du total
Total	80 747	81 529	78 481	-2,8 %	42	35,0 %
Arrondissements 1 à 11	10 717	11 244	11 153	4,1 %	9	23,7 %
Arrondissements 12 à 20	70 030	70 285	67 328	-3,9 %	33	40,2 %
GMS	13 052	12 490	11 383	-12,8 %	2	100,0 %
Indépendants	2 259	2 292	2 488	10,1 %	8	27,6 %
Réseau d'indépendants	7 360	7 517	7 702	4,6 %	5	17,2 %
Pétroliers	58 076	59 230	56 908	-2,0 %	27	45,0 %
Trottoir	3 923	3 096	3 847	-1,9 %	8	21,1 %
Classique	58 750	60 752	58 100	-1,1 %	22	45,8 %
Sous immeuble	12 454	11 917	11 456	-8,0 %	10	38,5 %
Parking souterrain	5 620	5 764	5 078	-9,6 %	2	25,0 %

Source : Apur à partir des données Préfecture de Police et enquête terrain

Évolution des débits entre 2009 et 2010 pour 51 stations parisiennes

	2009	2010	2009-2010	Stations renseignées	% du total
Total	84 207	81 351	-3,4 %	51	42,5 %
Arrondissements 1 à 11	13 577	13 650	0,5 %	15	39,5 %
Arrondissements 12 à 20	70 630	67 701	-4,1 %	36	43,9 %
GMS	12 490	11 383	-8,9 %	2	100,0 %
Indépendants	3 584	3 888	8,5 %	11	37,9 %
Réseau d'indépendants	7 517	7 702	2,5 %	5	17,2 %
Pétroliers	60 616	58 378	-3,7 %	33	55,0 %
Trottoir	4 581	5 423	18,4 %	15	39,5 %
Classique	60 752	58 100	-4,4 %	22	45,8 %
Sous immeuble	13 110	12 750	-2,7 %	12	46,2 %
Parking souterrain	5 764	5 078	-11,9 %	2	25,0 %

Source : Apur à partir des données Préfecture de Police et enquête terrain

31 — L'échantillon couvre correctement les GMS, les pétroliers, les arrondissements périphériques, ainsi que les implantations classiques et sous immeuble ; en revanche, il se révèle un peu plus faible pour les autres typologies.

Évolution du débit des stations-service parisiennes entre 2008 et 2010

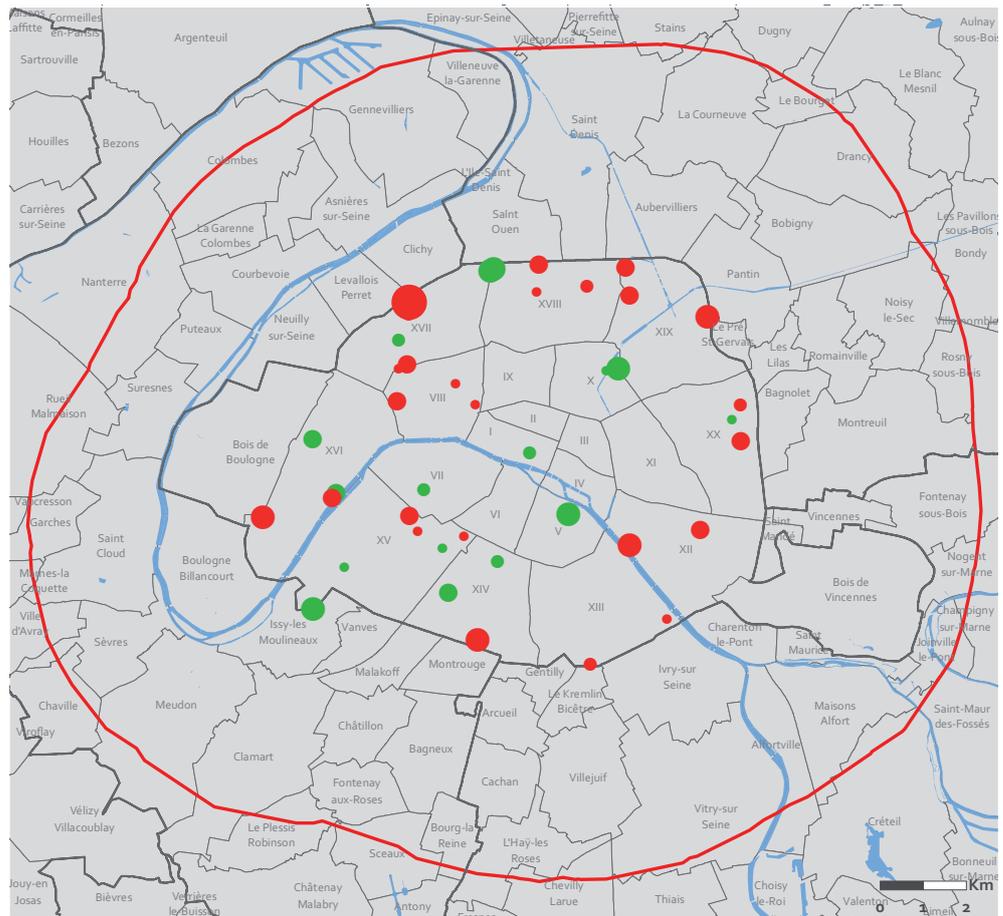
Volume de carburant annuel distribué en 2010 (en m³)

- moins de 500
- de 500 à 1500
- de 1500 à 3000
- de 3000 à 5000
- 5000 ou plus

Évolution du débit annuel entre 2008 et 2010

- augmentation
- diminution
- périmètre d'étude : Paris et Petite couronne (5 km à partir du Boulevard périphérique)

Source : Apur 2012



Évolution du débit des stations-service parisiennes entre 2009 et 2010

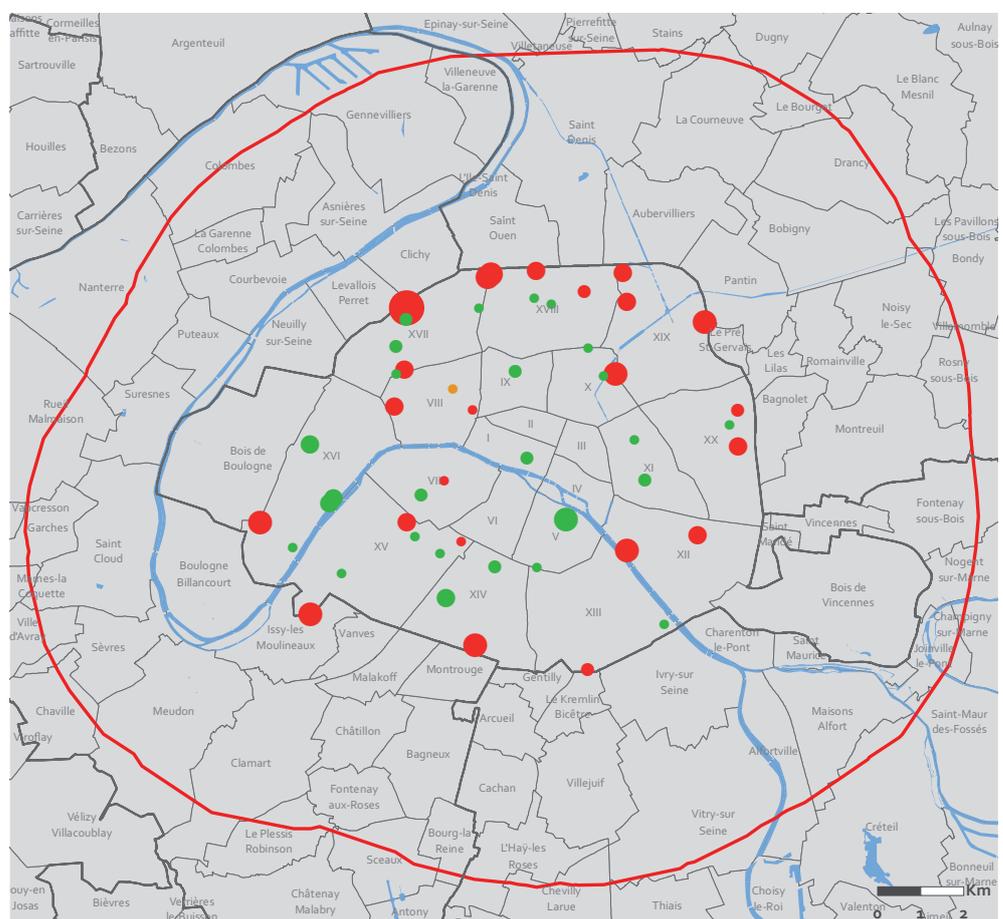
Volume de carburant annuel distribué en 2010 (en m³)

- moins de 500
- de 500 à 1500
- de 1500 à 3000
- de 3000 à 5000
- 5000 ou plus

Évolution du débit annuel entre 2009 et 2010

- augmentation
- stabilité
- diminution
- périmètre d'étude : Paris et Petite couronne (5 km à partir du Boulevard périphérique)

Source : Apur 2012



Qui tire profit de la baisse ?

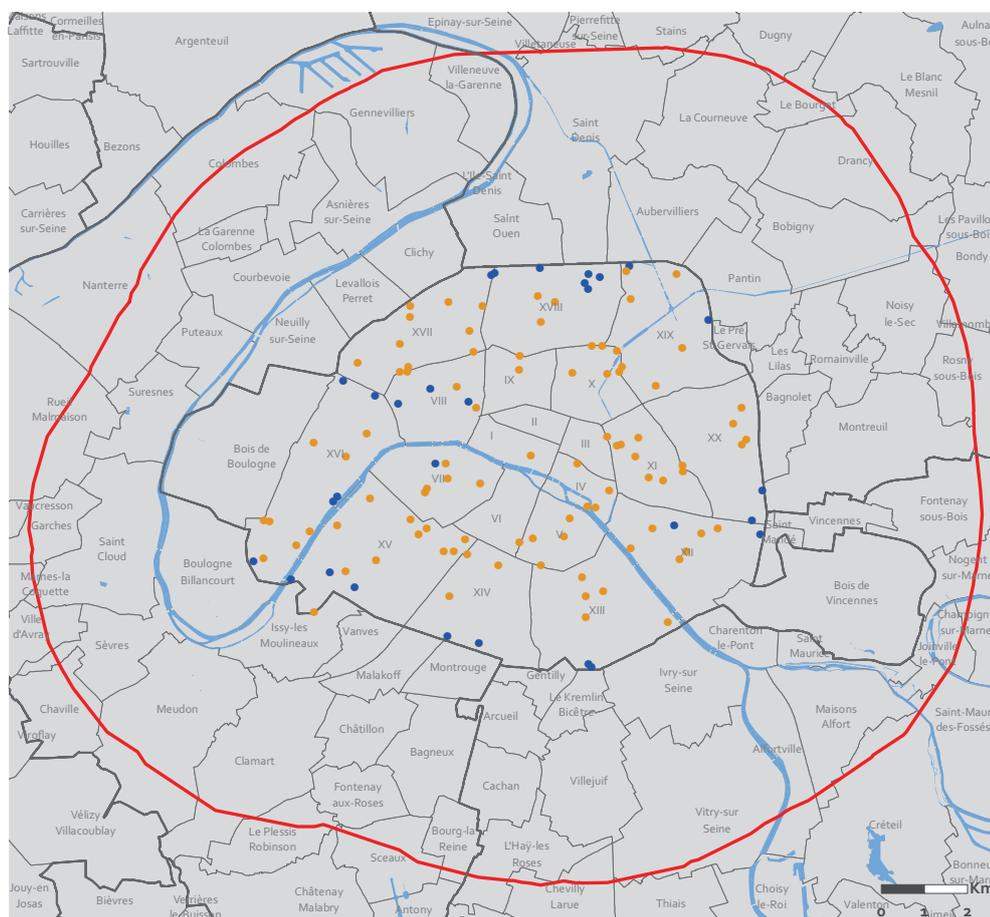
Les périodes renseignées sont trop courtes pour parler de tendances, mais elles mettent en évidence une inversion du marché en faveur des indépendants, des stations-trottoir et des arrondissements centraux.

Avec 38 stations dans les 11 premiers arrondissements fin 2012 (-53,7 % depuis 1995), l'hyper-centre parisien affiche une densité de 153 stations pour 100 km².

Avec 82 stations implantées dans les arrondissements périphériques (-58,6 % entre 1995 et 2012), la densité de ces infrastructures atteint 137 stations pour 100 km² (hors bois). Notons qu'en deux décennies, le maillage en stations, bien qu'en forte baisse entre 1995 et 2012 (322 versus 142) s'est rééquilibré au profit du centre.

Une hypothèse peut être formulée au sujet de ce rebond de la distribution de carburants dans l'hyper-centre de la capitale : le bilan des déplacements à Paris, édité chaque année par la Direction de la Voirie et des Déplacements, évalue la progression du nombre de 4RM sur les axes instrumentés de la capitale ; ces mesures ne permettent pas d'établir la part prise par les 2RM dans ce volume global. Néanmoins, les enquêtes récurrentes de composition du trafic, l'enquête globale transports, ou encore le nombre d'immatriculations de motos et motocycles neufs et d'occasion, valident l'hypothèse d'une augmentation importante du nombre de 2RM circulant sur la voirie parisienne. Or il s'agit pour l'essentiel de 2RM de puissance moyenne, disposant de capacités de réserve de carburants limitées : les 50 à 125 cm³ composent 60 % du trafic à Paris. Les réservoirs ont des contenances comprises entre 10 et 15 litres. Leurs besoins en ravitaillement sont fréquents et l'accès à des pompes trottoir, en cœur de ville, constitue probablement leur principal recours²⁹. Cette version est d'ailleurs étayée par le matériau capitalisé lors des enquêtes réalisées auprès des usagers, dans 12 stations-service de Paris et de la proche banlieue, entre le 29 novembre et le 3 décembre 2012. Parmi ces 12 stations, trois sont localisées dans des arrondissements centraux (4^e, 7^e et 8^e arrondissements). Parmi les faits saillants ressortant de l'exploitation des résultats, la part des 2RM et 3RM dans le total des usagers des stations de l'hyper-centre confirme l'hypothèse proposée plus haut : 42,3 % des usagers sont des motocyclistes. Ce taux tombe à 19,0 % si l'on élargit le calcul à l'ensemble de l'échantillon de la capitale (8 stations-service hors la station située sur le périphérique), et à 13,4 % pour les 3 stations localisées en banlieue. Le ratio de 19 % est assez conforme aux observations issues de la dernière enquête de composition du trafic réalisée par la ville en 2011 (17 % de 2RM sur les axes enquêtés).

29 — Voir les résultats de l'enquête réalisée auprès des usagers en décembre 2012.



La localisation des stations-service parisiennes sous contrat de concession en 2012

Contrat de concession

● oui (29)

● non (91)

□ périmètre d'étude : Paris et Petite couronne (5 km à partir du Boulevard périphérique)

Source : Apur 2012

apur

Toutefois, on touche ici à des mouvements vraiment faibles, réalisés en semaine et sur une demi-journée, qu'il convient d'évaluer avec précaution, voire d'étayer par d'autres enquêtes ou par d'autres sources.

Deuxième hypothèse : les fermetures de stations dans les arrondissements périphériques (importantes en volume et en valeur relative), pourraient avoir généré un report des usagers vers le centre. Mais rien ne permet aujourd'hui de vérifier la vraisemblance d'une telle proposition.

Chaque préfecture de département détient et archive des dossiers « papier » sur les stations-service. Les données qu'ils contiennent permettent de disposer d'un éventail d'informations très riche (date de création, emprise au sol, mutations diverses – adjonction de service, changement de cuves, mises aux normes..., débits). Mais les délais d'accès à ces éléments, leur report sous forme informatique, leur standardisation et enfin leur exploitation, n'étaient pas compatibles avec les délais fixés pour le rendu de cette étude. La Préfecture de Police de Paris tient pour sa part un registre qui inventorie, de manière synthétique, la plupart des stations-service présentes dans la capitale, ainsi que les caractéristiques qui s'y rattachent.

Comment se comportent les stations sous contrat de concession ?

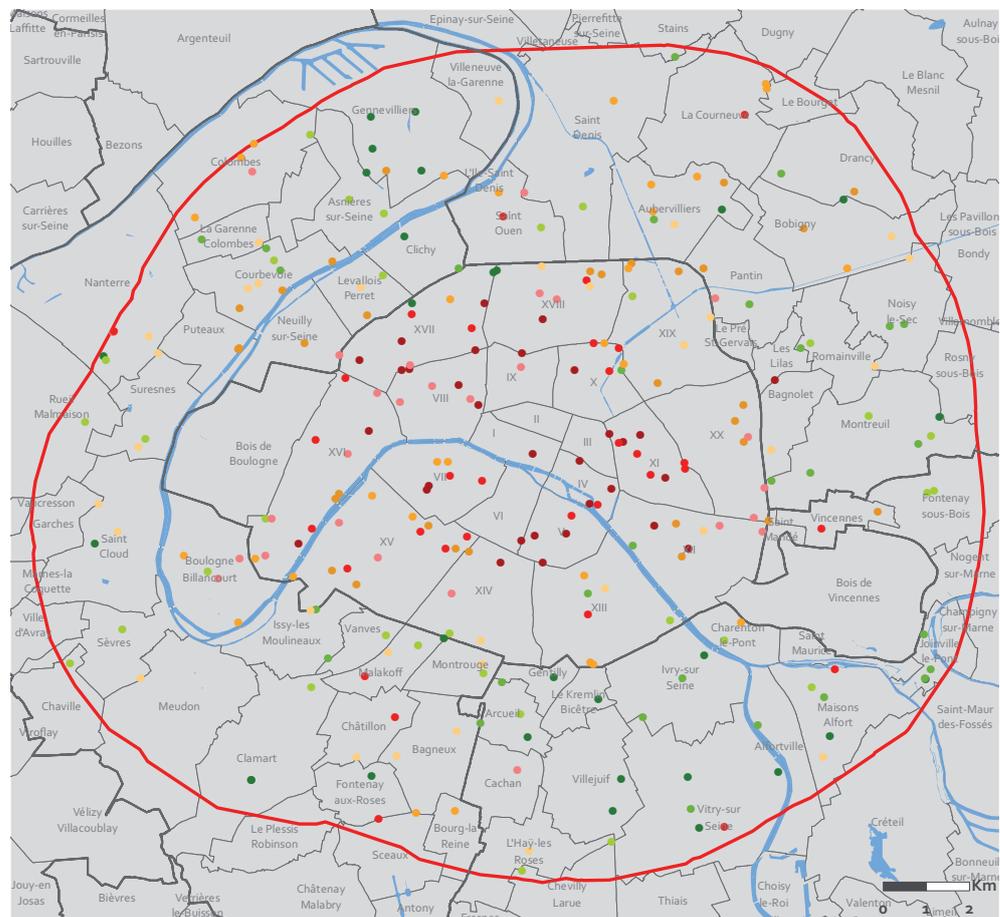
Nous disposons des débits 2008-2009 et 2010 de 10 stations placées sous contrat de concession (soit près de 35 % d'entre elles). Entre 2008 et 2010, ces 10 stations, qui sont toutes des stations de pétroliers, accusent un repli de la consommation analogue à celui des pétroliers présents sur le territoire parisien : - 2 % (- 2,8 % pour les 42 stations parisiennes ayant fourni leur débit aux services de l'État). Cette moyenne masque cependant des écarts très prononcés puisque 3 stations ont connu un fort accroissement de leur débit au cours de ces deux années (plus de 19 %).

En revanche, entre 2009 et 2010, l'essoufflement de la vente de carburants dans ces 10 concessions est très élevé : - 6,4 %, plus élevé que la moyenne parisienne (- 3,4 %) et plus élevé que la moyenne des pétroliers (- 3,7 %). Deux stations cependant affichent une croissance moyenne de près de 9 % de leur débit.

Des écarts de prix considérables entre l'hyper-centre et la périphérie



Source : Apur 2012

Si certaines stations parisiennes défrayent fréquemment la chronique en affichant des prix à la pompe très supérieurs à la moyenne nationale, la décomposition en déciles³² des prix relevés lors des enquêtes terrain, confirme deux éléments intuitifs :

1. Paris concentre les stations les plus chères du territoire d'étude : 97 % des stations dont la moyenne des prix pratiqués est la plus élevée du périmètre sont localisées à Paris. Si l'on élargit l'exercice aux 4 premiers déciles, la capitale accueille encore près des ¾ des stations concernées (73,6 %).
2. Plus on s'éloigne de la capitale, plus les prix sont bas : 2 communes accueillent ¼ des stations les moins chères de l'aire d'étude (24,1 %). Il s'agit de Gennevilliers et Vitry-sur-Seine. Ces communes hébergent les dépôts pétroliers parmi les plus importants de la région. En ajoutant les 3 stations parisiennes les moins chères de l'aire d'étude, ce ratio se porte à plus d'un tiers de l'offre la plus avantageuse du territoire (34,5 %).

Toutefois, au vu de l'évolution récente des débits sur une cinquantaine de stations parisiennes, l'effet prix semble ne pas jouer de rôle majeur auprès des usagers de ces stations. Nous connaissons la variation des débits de 9 des 11 stations les moins chères de la capitale (82 %) ³³ : en moyenne, ces stations ont connu un léger reflux de leurs ventes de carburants de 1,2 % entre 2008 et 2010, et plus récemment de 5,7 % entre 2009 et 2010.

À l'inverse, pour 16 des 53 stations pratiquant les prix les plus élevés³⁴, les débits connaissent un léger gain de 1,9 %. Si l'on regarde les écarts sur les deux dernières années connues (2009-2010), ils portent sur un échantillon plus élevé de stations (23), et confirment la hausse des débits (+ 10,7 %) au cours de cette dernière période. Cependant, les ordres de grandeur de volumes distribués entre ces deux catégories de stations sont très éloignés. Dans le premier cas, les débits moyens sont supérieurs à 3 000 m³ et dans l'autre, les débits sont inférieurs en moyenne à 1 000 m³.

Des travaux de mise aux normes coûteux et des organismes de soutien en difficulté

Comme nous l'avons vu plus haut, le parc de stations-service parisien accuse un retard dans les travaux de mise aux normes puisque 2/3 des stations ont réalisé ou engagé des travaux (66,6 %) ³⁵, alors que pour l'ensemble de l'Hexagone, ce ratio atteint 93 % ³⁶. Dans le périmètre d'étude, si l'on ne tient compte que des réponses données (hors « non répondu »), ce ratio monte à 93,5 %, soit un niveau similaire à celui de la moyenne nationale.

Plusieurs facteurs expliquent ces écarts :

1. Le parc parisien est constitué à 48,3 % d'indépendants, et parmi eux, la moitié n'est pas rattachée à un réseau d'indépendants. Parmi les 34 stations n'ayant pas engagé les travaux de mise aux normes des cuves, 16 sont des indépendants (55 % du total des indépendants), 8 sont rattachés à des réseaux d'indépendants (27,6 %) et 10 sont des pétroliers (16,7 %).
2. En termes de localisation, 10 stations situées sous immeuble n'ont pas engagé les travaux (38,5 %), ainsi que 20 stations disposant de pompes trottoir (52,6 %), 1 station située en parking souterrain (12,5 %), et 3 stations d'implantation classique (4,2 %).
3. La récupération de vapeurs est plus largement répandue : 82 % des stations ont pris les dispositions nécessaires.

Nous ne disposons pas d'éléments sur le coût de mise aux normes des cuves. Ce qui est certain, c'est que ce coût est plus facile à supporter lorsqu'on est adossé à un grand groupe pétrolier ou à un réseau, que lorsqu'on est totalement indépendant. Le CPDC (Comité Professionnel de Distribution de Carburants) rassemble 6 000 indépendants adhérents. Il a été créé en 1991 et a pour mission d'aider les stations-service indépendantes dans le cadre de leurs opérations d'investissement, de développement ou pour leur fermeture. Pour cela, il dispose d'une subvention annuelle de l'État dont le montant a été divisé par 2 en 4 ans. Les aides apportées aux stations-service indépendantes prennent la forme de subventions. Il existe 3 types d'aide :

- **Les aides sociales** : plafonnées à 18 500 € avec une base forfaitaire. Elles permettent d'organiser et de faciliter le départ des gérants et la fermeture de stations-service. Elles représentent 1/3 des dossiers traités.
- **Les aides à l'environnement** : avec une prise en charge maximale de 70 % des investissements réalisés et un plafond de 38 200 €. Ces investissements concernent par exemple la mise aux normes des cuves, des pistes, des séparateurs d'hydrocarbures ainsi que des dispositifs de sécurité.

32 — Les déciles sont des valeurs qui partagent la distribution des prix en 10 parties égales. Le premier décile est le prix au-dessus duquel se situent 10 % des prix, le 9ème décile est le prix au-dessous duquel se situent 90 % des prix.

33 — Ils concernent les 3 derniers déciles, soit les stations dont les prix moyens (tous carburants confondus) sont inférieurs à 1,564 € au moment de l'enquête.

34 — Ils concernent les 2 premiers déciles, soit les stations dont les prix moyens (tous carburants confondus) sont supérieurs à 1,658 € au moment de l'enquête.

35 — Lorsque l'information était fournie par la source « Préfecture de Police de Paris », elle a été retenue en première intention. En revanche, si cette information ne figurait pas dans le fichier en question, le choix s'est porté sur les déclarations fournies par les gérants ou salariés lors de l'enquête auprès des stations-service. Nous restons donc pour l'essentiel sur une source déclarative, notamment hors Paris.

36 — À l'été 2011, le Ministère du commerce estime qu'environ 1 000 stations-service n'ont pas encore engagé les travaux de conformité relatifs à l'arrêté du 22 juin 1998, soit 7,6 % des stations implantées dans l'Hexagone, in Étude DATAR « Le maillage du territoire français en stations-service ».

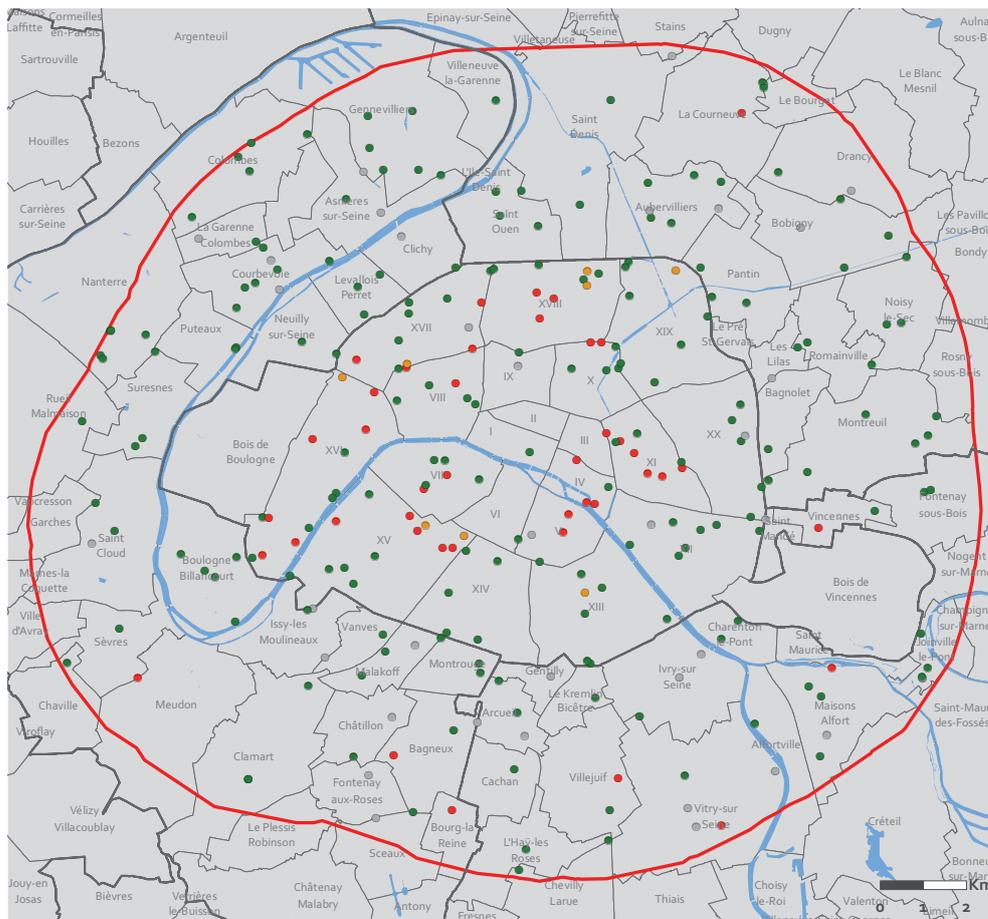
- **Les aides au développement** : avec une prise en charge maximale de 50 % des investissements réalisés et un plafond de 30 500 €. Ces aides concernent la modernisation et la diversification des activités des stations-service (changement des volucompteurs, lavage, garage, borne de charge pour véhicule électrique).

Le niveau de mise aux normes des réservoirs en 2012

Mise aux normes : réservoirs double enveloppe

- oui (186)
 - non (42)
 - partiel (8)
 - non renseigné (35)
- périmètre d'étude : Paris et Petite couronne (5 km à partir du Boulevard périphérique)

Source : Apur 2012

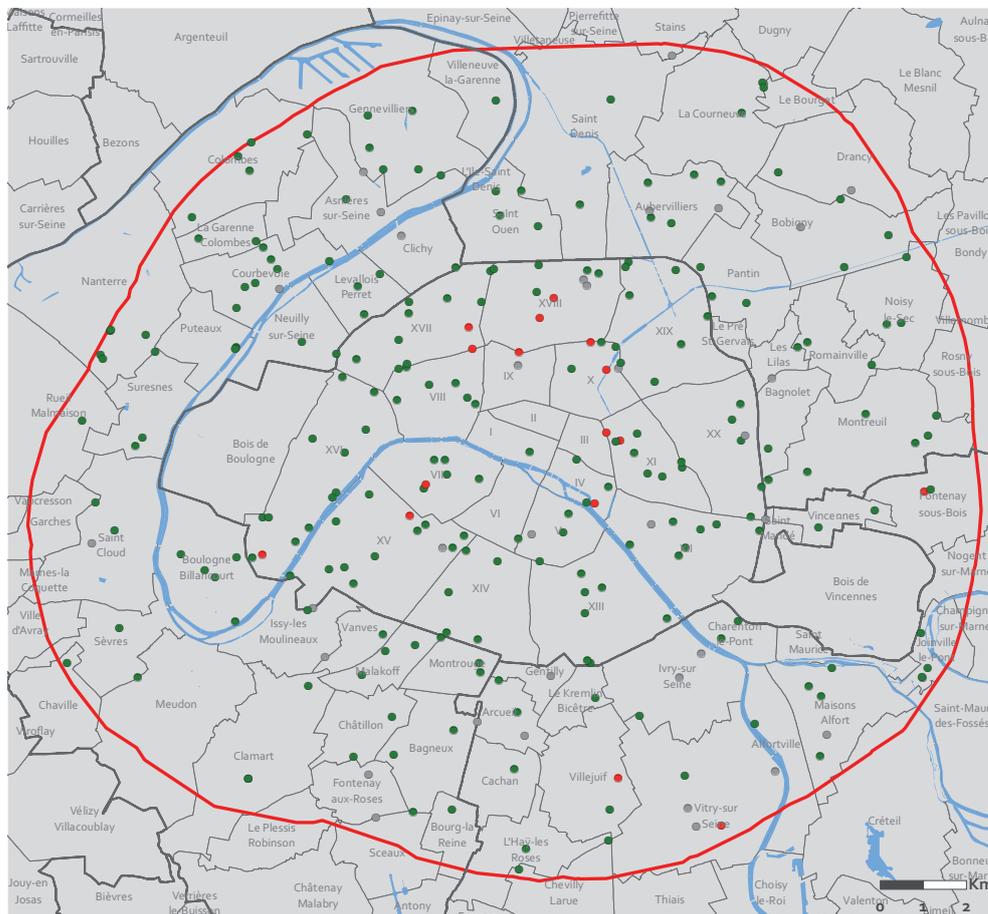


Le niveau de mise aux normes concernant la récupération des vapeurs en 2012

Mise aux normes : récupération de vapeurs

- oui (221)
 - non (16)
 - non renseigné (34)
- périmètre d'étude : Paris et Petite couronne (5 km à partir du Boulevard périphérique)

Source : Apur 2012



Le délai d'attente moyen pour obtenir une aide s'est allongé. Il est désormais de 2 à 3 ans. Les conditions d'attribution d'aides au développement sont de plus en plus restrictives, elles se fondent désormais sur des critères d'ancienneté et de degré de diversification des stations-service. Compte tenu de la raréfaction de ses ressources, le CPDC accorde en priorité des aides sociales ou environnementales.

L'impossible retour du gazole vers l'essence : un retournement du marché pourrait compliquer la survie des stations

En qualité d'installations classées, les stations sont contrôlées tous les 5 ans par les services de l'État. Les cuves sont mises à l'épreuve pour tester leur résistance. Si la mise à l'épreuve s'avère non concluante (mauvaise résistance à la pression), les services de contrôle exigent le changement immédiat des cuves pour une capacité équivalente.

À Paris, les services de l'État veillent à ce qu'un changement de cuve ne s'accompagne pas d'une augmentation des capacités de stockage.

Hormis ces capacités de stockage désormais figées, il reste aujourd'hui possible de transformer une cuve à essence en cuve à gazole, mais l'inverse est irréalisable dans la mesure où le gazole est un carburant de type 2, donc peu inflammable, au contraire de l'essence (carburant de type 1). Nous avons constaté, en consultant quelques dossiers en préfecture du Val-de-Marne, que la plupart des stations référencées avaient entrepris, depuis leur mise en service, des changements de cuves au profit du gazole. La montée en puissance du diesel dans les immatriculations et sa pénétration dans le parc ont nécessité en effet une adaptation des professionnels qui s'est traduite par des changements d'installation.

Or, plusieurs événements pourraient menacer l'avenir du gazole :

- Une restriction de circulation dans le cadre de prescriptions européennes ou locales (type Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air).
- Une poussée des véhicules propres ou hybrides assortie de nouveaux dispositifs (bonus/malus, prime à la casse) encourageant leur acquisition.
- Une surtaxation du diesel qui pourrait constituer un levier dans le cadre de la fiscalité écologique ; une telle mesure réduirait l'écart des prix à la pompe entre gazole et essence et pourrait avoir des impacts sur les immatriculations.

Des actifs immobiliers impactés par les difficultés des pétroliers

Les grandes compagnies pétrolières enregistrent un déclin important de leur production globale de brut depuis la fin des années 2000 : Exxon, Shell, BP, Chevron ou encore Total sont en proie à des baisses majeures de production en dépit d'une augmentation du nombre de forages. La production de Total a, par exemple, reculé de près de 19 % entre 2007 et 2011. Si le nombre de barils/jour est en diminution, les résultats eux sont positifs.

Pour autant, selon un rapport de CBRE (CB Richard Ellis)³⁷, conseil en immobilier d'entreprise, « au cours de la dernière décennie, les compagnies pétrolières ont connu une période de transformation, tant au niveau de leur structure organisationnelle que de leurs priorités commerciales [...]. Les grandes « majors » pétrolières optimisent leurs portefeuilles en vendant leurs réseaux de distribution à des détaillants de carburant indépendants ». Elles ont donc tendance à consolider leur portefeuille en cédant leurs actifs immobiliers, et en se recentrant sur l'exploration et la production.

Tous ces indicateurs convergent pour démontrer qu'à Paris, comme dans le périmètre d'étude, des facteurs étrangers aux opérations d'aménagement menées par les collectivités locales, sont largement à prendre en compte dans le recul du nombre de stations.

Face au déclin du nombre de stations, on aurait pu imaginer que le « gâteau à partager » aurait accru les débits des stations maintenues. Globalement, ça ne semble pas être le cas. Les éléments que nous venons de passer en revue montrent que le recul du maillage repose sur un terreau bien plus composite que celui dénoncé par les grands groupes pétroliers.

37 — In « Déclin du nombre de stations-service en Europe », CBRE, 7 novembre 2012.

V. LES HYPOTHÈSES D'ÉVOLUTION DU RÉSEAU

Dans sa publication intitulée « Stations-service : l'avenir du réseau parisien en question », Total proposait une projection des stations-service parisiennes à l'horizon 2020. Cette projection, dont la méthode d'élaboration ne figurait pas dans la publication, dégageait un scénario de maintien de 39 stations en 2020, contre 137 en 2010 (chiffres Total pour 2010), soit une disparition de 98 stations (71,5 %, soit près des $\frac{3}{4}$ des équipements présents en 2010).

Nous nous sommes également livrés à un exercice de projection à partir des éléments factuels dont nous disposons. L'élaboration de ces hypothèses s'appuie sur des facteurs objectifs de connaissance de chaque station.

Hypothèse d'évolution du réseau de stations-service parisiennes à l'horizon 2020

Hypothèse basse en 2020 (39 stations)

- station-service en situation favorable

Source : Total 2012



Les éléments pris en compte dans le calcul du risque

Les facteurs de risque

- Implantation des pompes sous-immeuble, sur trottoir, en parking souterrain.
- Débit très faible et/ou en baisse.
- Réservoirs en simple enveloppe ou partiellement en simple enveloppe.
- Absence de récupération de vapeurs.
- Statut d'indépendant isolé.
- Station sous contrat de concession dont le terme échoit au plus tard en 2020 et dont la disparition est d'ores et déjà programmée.
- Périmètre d'opération, difficultés avec la copropriété, projet de fermeture...

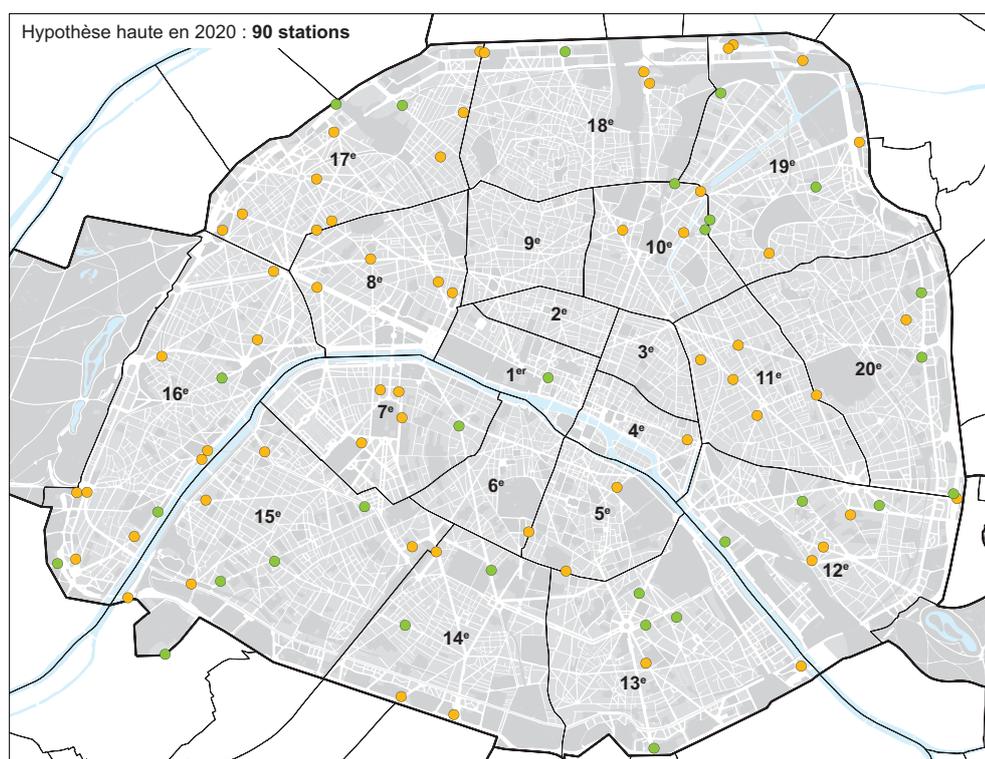
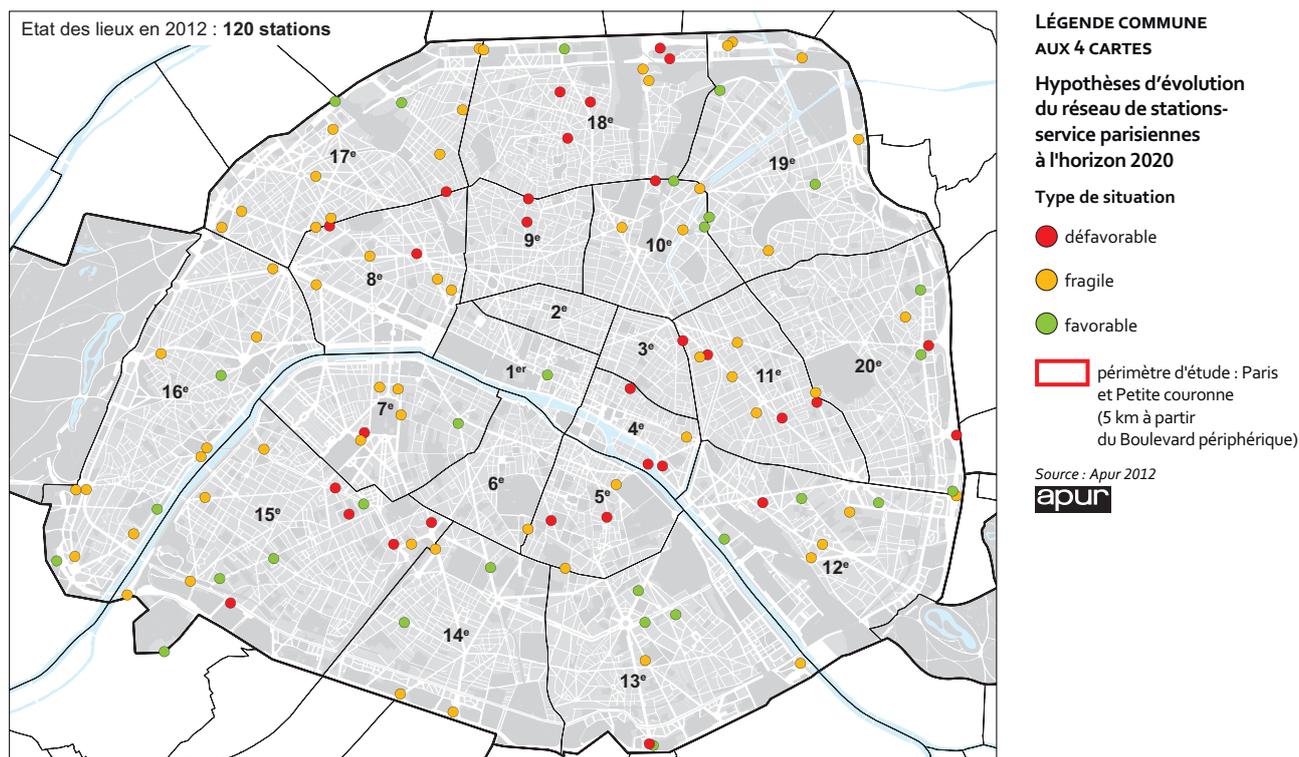
Les bonus

- Implantation classique.
- Débit moyen à élever et/ou en hausse.
- Réservoirs en double enveloppe ou partiellement en double enveloppe.
- Travaux de récupération de vapeurs réalisés.
- Statut de pétrolier, réseau d'indépendants ou GMS (grande et moyenne surface).
- Absence de contrat de concession ou offre de renouvellement de concession en cours.
- File d'attente.

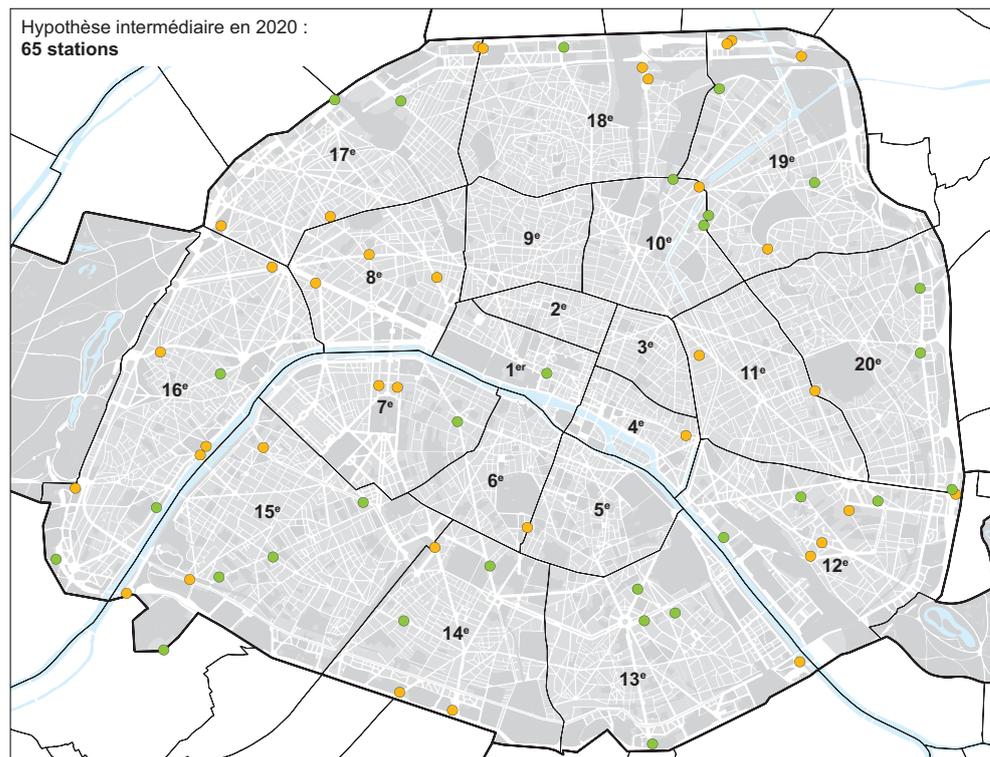
Les stations parisiennes ont fait l'objet d'une notation selon les facteurs en présence, chaque facteur ayant un poids identique. Nous nous sommes appuyés sur le solde des « bonus » et des « malus » pour distinguer 3 types de stations : les stations dont la situation est de prime abord favorable, les stations dont la situation est défavorable et les stations fragiles. Pour cette dernière catégorie, nous avons distingué deux cas de figure : une fragilité élevée et une fragilité moyenne ou réversible.

La combinaison de ces résultats a permis de dégager 3 scénarios d'évolution :

1. **Une hypothèse haute**, qui regroupe les stations présentant un solde « bonus-malus » positif et l'ensemble des stations fragiles : cette hypothèse postule du maintien de 90 stations à Paris parmi les 120 actuelles (- 25 %). Parmi ces 90 stations, 23 seraient implantées dans les arrondissements centraux, soit 60,5 % des stations actuellement présentes, et 67 seraient localisées dans les arrondissements périphériques, soit 81,7 % de l'existant.
2. **Une hypothèse intermédiaire**, dite au fil de l'eau, qui comprend les stations dont la situation est favorable et les stations fragiles dont la position est réversible : au total, 65 stations seraient encore présentes en 2020 parmi les 120 stations recensées en 2012 (- 46 %).



3. **Une hypothèse basse** qui ne maintient de façon certaine que les stations dont la position est jugée favorable au vu des critères retenus, soit 29 stations, ce qui conduirait à la disparition des $\frac{3}{4}$ des stations présentes aujourd'hui (- 76 %). Dans cette dernière hypothèse, l'hypercentre serait lourdement pénalisé, avec un taux de maintien réduit à 10,5 % du parc actuel (il resterait 4 stations-service dans ce périmètre), contre 30,5 % pour les arrondissements périphériques (du 12^e au 20^e arrondissement, on compterait alors 25 stations-service). Quatre arrondissements du centre seraient particulièrement impactés : le 9^e, qui perdrait l'ensemble de ses stations, le 4^e arrondissement qui perdrait 3 stations parmi les 4 qui y sont actuellement localisées, et les 5^e et 11^e arrondissements qui se verraient amputés de la moitié de leurs stations. En périphérie, les taux de disparition seraient plus modérés, avec toutefois un point de contraction très fort repéré dans le 18^e arrondissement (- 56 % des stations actuelles). Au total, une telle situation conduirait à un renforcement du déséquilibre territorial de l'offre : de 32 % des stations parisiennes localisées dans les arrondissements centraux en 2012, on évoluerait vers une présence inférieure à 14 % en 2020.



Dans l'hypothèse intermédiaire comme dans l'hypothèse haute, nous avons pris le parti de considérer que les stations sous contrat de concession avec la Ville de Paris se verraient proposer une offre de renouvellement à l'échéance de ces derniers. Cette hypothèse suppose donc une action forte de la ville en faveur du maintien d'un maillage suffisant pour assurer l'approvisionnement des véhicules à moteur thermique, qu'il s'agisse des deux-roues motorisés personnels ou utilitaires, des utilitaires des entreprises ou encore des véhicules des services d'urgence.

Les 3 scénarios d'évolution du parc à l'horizon 2020

	Disparition certaine	Hyp. haute	Hyp. intermédiaire		État des lieux 2012	Taux de disparition certain
		Hyp. intermédiaire	Hyp. haute	Hyp. haute		
		Hyp. basse	Hyp. intermédiaire			
		Maintien probable	Fragilité réversible	Fragilité élevée		
75001		1			1	0 %
75004	3		1		4	75 %
75005	2			2	4	50 %
75006			1		1	0 %
75007	1	1	2	2	6	16,7 %
75008	2		3	1	6	33,3 %
75009	2				2	100 %
75010	1	2	1	2	6	16,7 %
75011	4		1	3	8	50 %
75012	1	3	4		8	12,5 %
75013	1	4	1	1	7	14,3 %
75014		2	2		4	0 %
75015	5	4	4	2	15	33,3 %
75016		3	5	4	12	0 %
75017	1	2	3	6	12	8,3 %
75018	5	1	3		9	55,6 %
75019		3	4	1	8	0 %
75020	2	3	1	1	7	28,6 %
Total	30	29	36	25	120	25 %

Source : Apur

Les impacts des différents scénarios

Si l'hypothèse haute ne semble pas être de nature à perturber fortement la mobilité et le ravitaillement des particuliers et des utilitaires, elle pourrait déjà produire des effets négatifs sur les flottes captives, et tout particulièrement sur les services d'urgence, très vulnérables au maillage. Les pompiers et la police, dont l'organisation opérationnelle impose des contraintes d'approvisionnement au sein de leur zone d'intervention, pourraient être pénalisés par des scénarios de repli de l'offre trop drastiques. La non-ouverture de certains périmètres en stations-service pourrait remettre en question l'efficacité de l'action de ces services en zone dense, et tout particulièrement, dans l'hyper-centre.

L'advenue des hypothèses intermédiaires voire basse, serait, quant à elle, propre à produire des effets négatifs sur certains utilisateurs du centre de la métropole. L'étude a ainsi démontré que les stations de l'hyper-centre jouaient un rôle prépondérant auprès des deux-roues motorisés. Plus qu'à la quantité de stations, il convient de s'attacher à l'équilibre territorial de l'offre. Le maillon faible du dispositif se situe très nettement du côté des indépendants isolés, peu enclins à engager de gros investissements pour atteindre le niveau de mise aux normes imposé par le législateur. En ce sens, il nous semble que sans renoncer à un objectif de conversion progressive du parc roulant vers une plus grande sobriété et « propreté », les pouvoirs publics pourraient être attentifs à cette mutation en soutenant, dans la mesure de leurs moyens (renouvellement de concessions par exemple), le secteur de la distribution de carburants là où il joue un rôle majeur et là où les acteurs sont en difficulté (hyper-centre et indépendants). Ceci permettrait de maintenir une capa-

cité de réponse satisfaisante sans déséquilibrer les mobilités (des reports de trajets pour atteindre les stations maintenues intensifieraient la consommation de carburants ainsi que la pollution et pourraient peser sur l'efficacité des services publics et du tissu économique).

Au-delà des stations-service, il s'agit ici de questionner les grands axes et les objectifs à venir de la politique municipale en matière de transports, et notamment de circulation des véhicules à moteur thermique dans le centre de la métropole, de mesurer les bénéfices immédiats qui pourraient être attendus d'un déclin rapide des stations (hypothèse basse), mais également les effets collatéraux qui y seraient irrémédiablement associés, ainsi que des secteurs qui seraient pénalisés par une baisse rapide de l'offre en approvisionnement de carburants.

Le nouvel équilibre du parc selon les différentes projections

	Parc 2012	% centre/ périphérie 2012	Parc 2020 hypothèse haute	% centre/ périphérie 2020	Parc 2020 hypothèse intermédiaire	% centre/ périphérie 2020	Parc 2020 hypothèse basse	% centre/ périphérie 2020
Arr. centraux	38	31,7 %	23	25,6 %	13	20,0 %	4	13,8 %
Arr. périphériques	82	68,3 %	67	74,4 %	52	80,0 %	25	86,2 %
Total	120	100,0 %	90	100,0 %	65	100,0 %	29	100,0 %

Source : Apur

Quels leviers d'intervention pour la ville de Paris ?

Dans l'éventualité d'une volonté de maintien d'une offre « suffisante » et « équitablement répartie », les leviers d'action de la ville peuvent se résumer à deux niveaux d'intervention possibles :

- a minima, une offre systématique de renouvellement des contrats de concession, avec un bémol cependant, puisque les terrains concédés se situent pour leur grande majorité dans les arrondissements périphériques. L'effet resterait donc limité sur l'équilibre du maillage ;
- un objectif plus ambitieux pourrait consister également en un appui aux indépendants pour renforcer l'action du CPDC (Comité Professionnel de la Distribution de Carburants) ou pallier son retard d'intervention dans l'allocation d'aides à la mise aux normes des installations : sur les 29 indépendants isolés que compte la capitale, 20 sont considérés comme condamnés en l'absence de soutien, 7 sont en situation très fragile et 2 sont en position « fragile-réversible ». Or, parmi les 29 indépendants, 17 sont localisés dans l'hyper-centre (près de 60 %).

Soutenir le maillage tout en défendant la transition énergétique

Ces moyens d'action pourraient être assortis de conditions propres à satisfaire deux objectifs concomitants et complémentaires : la conversion progressive du parc roulant thermique vers une énergie décarbonnée, et la nécessité de basculer vers un modèle de logistique urbaine optimisé et moins polluant. Ces enjeux peuvent rencontrer d'ailleurs l'intérêt des stations-service, soumises aujourd'hui à des évolutions qui leur imposent d'évoluer.

Les offres de renouvellement de concessions pourraient obéir à certaines conditions :

- la mise en place de bornes de recharge rapide, dont le déploiement tarde à se faire (1 seule borne de recharge référencée dans le périmètre d'étude à la fin de l'année 2012 et 1 500 à 2 000 bornes en France fin 2011).

- les parcelles particulièrement bien situées (entrées de ville, boulevard périphérique, bords de Seine...) et de taille suffisante, pourraient faire l'objet d'une réflexion sur les conditions de développement d'usages mixtes, et notamment le déploiement de petites plateformes logistiques, permettant du transbordement (cross-docking), de l'accueil de flottes de véhicules électriques pour le transport de marchandises vers les derniers kilomètres, et de la recharge de batteries électriques sur place.

- pour les emprises dont la surface ou la typologie ne pourrait pas convenir à cette double activité, on pourrait également imaginer la mise en place de parcs-relais avec offres d'emplacements équipés de bornes de charge pour les véhicules électriques ou hybrides rechargeables, ou encore des points-relais ou boîtes automatisées pour les particuliers venant récupérer des commandes réalisées à distance.

Concernant les indépendants, l'allocation d'aides à la mise aux normes des installations pourrait également être assujettie à la mise en place de bornes de recharge rapide quand l'implantation physique d'un tel ouvrage ne génère pas de nuisance sur la chaussée. En effet, aujourd'hui, une charge rapide immobilise un véhicule pendant 30 minutes en moyenne.

Les possibilités sont multiples et méritent sans doute un examen plus approfondi. Une telle expertise est d'autant plus envisageable que l'opération Lagny (dépôt de bus de la RATP dans le 20^e arrondissement) a ouvert une brèche dans l'interdiction faite aux ICPE (Installations Classées Protection de l'Environnement) de cohabiter avec d'autres fonctions.

Certaines emprises occupées aujourd'hui par des stations-service pourraient ainsi muter vers une mixité des usages en ajoutant de nouveaux services à l'offre en distribution de carburants. L'équation que nous avons développée est cependant assujettie à de nombreuses inconnues : l'orientation des politiques publiques à l'égard du diesel, et plus généralement, du moteur à combustion, les choix des pouvoirs publics locaux en matière de lutte contre les pollutions et les leviers d'intervention en matière de transports alternatifs (transports en commun, modes actifs, véhicules décarbonnés...) ; enfin, le destin des stations-service est plus largement arrimé à celui de l'image transmise et perçue de la voiture et de l'usage qui en découlera.

Les hypothèses sur lesquelles nous avons travaillé sont issues de l'exploitation d'indicateurs propres à chaque station ; elles restent dépendantes de données masquées (politiques publiques, modifications des usages, stratégies d'achat de flottes par les acteurs économiques, mais également politiques des acteurs de la distribution...) qui peuvent perturber les projections proposées.

CONCLUSION

Les données recueillies et exploitées, les entretiens menés auprès des professionnels du secteur ou des institutionnels, les différents articles ou études consacrés au sujet, forment un faisceau d'indices qui convergent et conduisent au même constat : qu'il s'agisse de données de contexte, ou de statistiques propres au secteur de la distribution de carburants, les stations-service sont en fort déclin, sous l'action conjointe d'une multitude de facteurs, externes ou endogènes.

Les causes de ce déclin sont diverses et s'imbriquent de façon complexe. Elles relèvent de registres économiques, mais également symboliques ou encore de politiques des pouvoirs publics. Baisse de la motorisation, baisse des immatriculations et baisse de la circulation impactent lourdement la distribution de carburants. Si le cadre réglementaire, la percée des grandes et moyennes surfaces et les opérations d'aménagement ont pu contribuer ou contribuent encore à affaiblir le réseau, il convient de souligner qu'au-delà de ces facteurs, l'usage de la voiture perd du terrain, notamment en milieu urbain. En effet, la voiture à moteur « thermique » fait aujourd'hui l'objet de rejets de la part des populations des grands pôles urbains : elle pourrait tout à la fois incarner un obstacle dans un milieu urbain assez congestionné, un vecteur de pollutions (atmosphérique et sonore), et un objet coûteux, en termes de prix des carburants, mais également en matière de coûts connexes (accessoires, réparations, assurances...). Cette prise de distance est bien sûr facilitée dans des villes où les transports en commun se sont massifiés et où les modes de transports alternatifs (auto-partage, covoiturage) et actifs (vélos, marche à pied) se développent. La servitude à la voiture reste cependant entière dans les territoires péri-urbains, ruraux, montagneux, dépourvus d'offres alternatives.

Côté opérateurs, on trouvera sur le banc des accusés les grandes et moyennes surfaces : en pénétrant dans le jeu de la distribution de carburants dans les années 80, les grandes et moyennes surfaces (GMS) ont bousculé la structure de ce secteur et emballé le marché en provoquant une redistribution des cartes. L'onde de choc provoquée par leur arrivée sur le marché de la distribution, particulièrement sensible dans les années 80 et 90, aurait dû s'atténuer depuis longtemps. Le nombre de points de vente liés aux grandes et moyennes surfaces progresse désormais très peu (les GMS représentent 40 % des points de vente de distribution du carburant en 2010), mais leur part de marché continue d'augmenter (59 % des volumes distribués en 2010). Si les grandes et moyennes surfaces ont contribué à une forte évasion commerciale des usagers, elles subissent désormais elles aussi les effets de la baisse de la consommation. À Paris, et dans notre périmètre d'étude, la situation est à la fois conforme à ces constats, tout en présentant de fortes spécificités. D'une part, le poids des GMS est tout à fait mineur au regard de l'offre proposée par les pétroliers, réseaux d'indépendants et indépendants. D'autre part, et malgré le déclin du nombre de stations-service, il est important d'insister sur l'exceptionnelle densité de l'offre – en particulier à Paris — au regard de la situation tendue que connaissent certains territoires ruraux ou montagnards. À Paris, la baisse du nombre de stations-service, aussi importante soit-elle, ne s'est pas accompagnée, sur la période récente, d'une hausse des volumes de carburants vendus par les stations qui se sont maintenues. Il n'y a donc pas de rente de situation pour les stations qui subsistent. Au contraire, les débits de ces dernières diminuent entre 2008 et 2010. Autrement dit, le nombre de stations a diminué, mais le gâteau à partager s'est également réduit. Seules les stations localisées dans l'hyper-centre, et notamment les indépendants, bénéficient d'un léger regain de leurs ventes. L'accroissement des débits dans l'hyper-centre de Paris montre qu'il existe une demande dans les zones les plus « déficitaires », en raison notamment de l'explosion du nombre de deux-roues motorisés et de la dépendance des professionnels à l'usage des carburants dans des secteurs où le tissu économique reste très vivace.

Comme le montre l'enquête réalisée auprès des usagers, les stations-service enquêtées recrutent dans un périmètre assez restreint, et fonctionnent pour l'essentiel avec une clientèle de proximité. Or, le trafic est en baisse dans l'ensemble du cœur d'agglomération, du centre de Paris à l'A86, et cette baisse se répercute sur la chalandise locale.

Plus qu'à la baisse du nombre de stations, il convient plutôt de s'attacher à la bonne répartition spatiale de ces dernières, véritable gage de sécurité et d'efficacité des services publics, mais également des véhicules utilitaires. On l'a vu dans l'étude réalisée par l'INRA pour la DATAR, le contact entre le monde économique et les stations est important et incontournable. Ces équipements occupent une part structurante pour la vie économique et publique locale et leur disparition ne serait pas sans conséquence sur la productivité des entreprises et sur la qualité du niveau de service rendu par les services d'urgence.

Les services publics tels que la Banque Postale, la Police, les pompiers ou encore le SAMU, se sont séparés en partie ou totalement des dépôts de carburants qu'ils possédaient en propre. Leur localisation géographique répond à des critères d'égalité d'accès du public, et échappe à des logiques de rentabilité. Ces services demeurent dépendants des stations-service pour leur ravitaillement, et une trop forte érosion de l'offre, ou plus exactement un déséquilibre territorial de l'offre, pourrait remettre en cause l'efficacité de leur mission. Cette situation requiert une attention toute particulière de la part des pouvoirs publics.

Nombreuses sont les stations-service qui ont trouvé des parades à la baisse des débits de carburants et aux faibles marges réalisées par cette prestation.

Certaines stations ont veillé à adapter leur offre, en s'associant à des marques de distributeurs alimentaires : enseignes « Huit à 8 » pour BP (groupe Carrefour), « Vival » pour les stations Avia (groupe Casino), « Petit Casino » pour Shell, « L'express by Casino » pour Esso. Ces partenariats élargissent l'offre de services des stations et leur offrent de nouveaux débouchés.

Ces services peuvent procurer, pour les populations résidentes voisines, une véritable mieux-value dans des zones déficitaires en offre commerciale. C'est essentiellement au travers de ces boutiques que les stations-service assurent leurs bénéfices.

Par ailleurs, les stations ont mis en place des systèmes de cartes de fidélité ou de comptes pour les entreprises ou les particuliers se ravitaillant fréquemment. Cette gestion en compte, avec paiement différé, constitue souvent un avantage comparatif pour les stations qui se sont engagées dans cette voie.

Il faut cependant rappeler ici que si certaines stations s'ouvrent à des prestations secondaires, d'autres entrevoient dans la cession de leurs actifs immobiliers une issue définitive (et lucrative) à un segment de leur activité devenu désormais faiblement rentable. Si les réseaux d'indépendants, les grandes et moyennes surfaces et les pétroliers peuvent s'appuyer sur des groupes solides pour financer la mise aux normes de leurs stations ou une diversification de leur offre, la situation est toute autre pour les indépendants isolés dont on a vu pourtant la place importante qu'ils occupent dans l'hyper-centre notamment, en répondant particulièrement bien aux besoins des deux-roues motorisés et de certaines flottes captives. Ces indépendants constituent aujourd'hui le maillon faible du dispositif, leur fragilité financière pouvant les conduire à fermer leur exploitation, faute de pouvoir financer une mise à niveau de leurs installations.

Enfin, ce qui pourrait s'apparenter à la chronique d'une mort annoncée de la distribution de carburants est à moduler fortement, car si les statistiques ne jouent pas en faveur des véhicules automobiles, le moteur thermique a encore de beaux jours devant lui. En effet, les constructeurs flèchent une part importante de leurs dépenses d'investissement dans la recherche et à l'élaboration de moteurs moins dépendants des énergies fossiles, mais les deux-roues motorisés, les trois-roues motorisés ou encore les poids lourds, sont encore peu traversés par ces innovations, et les véhicules décartonnés n'ont pas encore démontré toute leur capacité et toute leur puissance. Encouragée par les pouvoirs publics, l'acquisition de véhicules dotés de motorisations alternatives reste malgré tout encore balbutiante. Elle est cependant gratifiée de projections de pénétration dans le parc roulant comprise entre 6 et 15 % selon les sources à l'horizon 2020. Aujourd'hui, les motorisations alternatives demeurent marginales dans le total des immatriculations neuves. En 1998, 1,7 % des immatriculations neuves à Paris bénéficiaient de carburations « propres », ce ratio est passé à 1,8 % en 2009. Au niveau hexagonal, ces parts sont respectivement de 1,2 et 1,7 %. La pénétration des véhicules « propres » dans le parc roulant est lente et modeste : à Paris, elle passe de 0,5 % à 0,7 % entre 2000 et 2010, dans l'Hexagone en moyenne, de 0,4 % à 0,6 %. En avril 2013, le parc électrique circulant en France est estimé à 25 000 véhicules. Les études du Commissariat Général au Développement Durable montrent que les particuliers se tournent plus volontiers vers le GPL, cependant que les entreprises, privées ou publiques, privilégient plutôt l'électrique. Sur un usage urbain, l'utilisation d'un véhicule électrique est économiquement au même niveau que les alternatives thermiques en additionnant tous les coûts (investissement initial, carburant/énergie, maintenance/assurance). En revanche, sur un usage mixte urbain/autoroutier, le véhicule électrique reste moins performant, le surcoût étant alors d'environ 10 %³⁸.

L'UGAP, opérateur d'achat auprès de l'État, a ainsi relancé une commande de 2 600 véhicules électriques sur 3 ans pour la flotte des services publics. À ce jour, les commandes publiques constituent l'un des principaux relais de croissance des véhicules électriques. Le plan automobile du 25 juillet 2012 préconise ainsi que 25 % des nouveaux véhicules achetés par l'État doivent être électriques ou hybrides et que tout nouveau véhicule à usage urbain sera électrique.

38 — In « Panorama 2013 : le point sur le marché des véhicules électrifiés », IFP Energies Nouvelles, décembre 2012. Les calculs de coûts prennent en compte toutes les dépenses réalisées pendant 15 années d'utilisation du véhicule électrique comparées à celles de véhicules essence ou diesel.

Le développement d'interactions entre le bâtiment et le véhicule électrique pourrait ouvrir de nouvelles perspectives de développement en augmentant les avantages comparatifs des voitures décarbonnées. Le principe du « vehicle-to-home » (V2H), déjà expérimenté au Japon, permet de réaliser des échanges énergétiques entre une maison ou un immeuble de bureaux, et une batterie électrique, à charge pour le réseau de réaliser l'opération inverse quand nécessaire. De ce point de vue, les véhicules électriques pourraient constituer des « réserves tournantes »³⁹.

Le développement d'emplacements de stationnement dédiés aux véhicules électriques ou hybrides rechargeables en ville pourrait également optimiser le développement du parc. Aujourd'hui, les grandes villes françaises comptent 8 800 places de stationnement réservées aux véhicules électriques, mais toutes ne sont pas dotées de bornes de charge. À Paris, les parcs concédés proposent 135 places aux véhicules électriques. En surface, les usagers de voitures électriques peuvent accéder aux bornes de charge « Autolib' » sous certaines conditions (temps d'occupation limité et souscription d'un abonnement).

Les projections de consommation établies par l'Apur permettent de postuler une poursuite du repli des consommations de gazole et de sans-plomb à l'horizon 2020, une continuation de la baisse du parc roulant et de la circulation automobile à Paris, une prolongation de la baisse des débits des stations.

On a vu cependant que les pouvoirs publics, et notamment les acteurs locaux, peuvent disposer de leviers d'action qui peuvent à la fois concourir au maintien d'une offre de distribution de carburants sécurisée, suffisante et équitable pour les véhicules thermiques et hybrides circulant sur leur territoire, et orienter des choix futurs de conversion à l'énergie décarbonnée en encourageant le déploiement de bornes de recharge rapide aujourd'hui, et pourquoi pas de réserves d'hydrogène demain, pour alimenter les véhicules à piles à combustible, dont l'arrivée sur le marché est considérée comme imminente.

La Ville ne peut enrayer à elle seule un déclin qui dépasse largement ses frontières. La mise en place d'une veille active sur les équipements existants peut constituer un premier pas vers la prise en compte des évolutions et des besoins des différents usagers. La politique d'approvisionnement des services de la police et des pompiers mériterait sans doute également une réflexion : élargissement des contrats de fourniture à l'ensemble des distributeurs et mise aux normes des cuves dédiées ou création de nouvelles cuves.

↓

STATIONS-SERVICE L'AVENIR DU RÉSEAU PARISIEN EN QUESTION

↓

LE MARCHÉ PARISIEN EN CHIFFRES

730 000

Le nombre de véhicules immatriculés 75, sans compter les milliers d'automobilistes transitant chaque jour dans la capitale, approvisionnés par les 137 stations-service implantées à Paris intra muros.

-41 %

La diminution du nombre de stations-service à Paris entre 1995 et 2010.

12,7 millions

Le nombre de pleins de 30 litres effectués en 2010 dans les stations parisiennes, soit un volume de 381 850 m³ distribué.

① La réglementation se durcit

Phénomène sensible sur l'ensemble du territoire national, l'érosion du nombre de stations-service est particulièrement marquée dans Paris et les communes limitrophes. Cette tendance tient en partie à l'évolution de la réglementation européenne en matière environnementale, qui impose aux propriétaires exploitants une mise aux normes de leurs stations-service. Pour des raisons techniques, la plupart des stations-service implantées sur les trottoirs parisiens ne peuvent être modernisées et sont exposées à une fermeture administrative.●

② Les travaux de rénovation coûtent cher

Même lorsque les travaux de mise aux normes sont réalisables, ils représentent un budget important – entre 100 000 et 150 000 euros – que beaucoup de propriétaires exploitants ne pourront pas mobiliser avant l'échéance. Le coût de la rénovation a par ailleurs convaincu certaines entreprises et institutions de cesser d'exploiter leurs propres sites de stockage privatif. La Mairie de Paris, notamment, prévoit de se désengager de la plupart de ses dépôts de carburant.●

③ L'aménagement urbain se fait aux dépens du réseau

Autre facteur de contraction du réseau de stations-service parisien : la multiplication de décisions spécifiques liées à la politique d'aménagement de la Ville. Travaux de couverture du périurbain, programmes immobiliers, création d'une ZAC... Plusieurs stations-service ont été ou risquent d'être supprimées dans le cadre de ces opérations. Le développement d'infrastructures de transport public, comme le tramway, remet également en cause l'existence de nombreuses stations aux portes de la capitale.●

L'APPROVISIONNEMENT DE LA CAPITALE REPOSE SUR UN ÉQUILIBRE FRAGILE

D'ICI À 2020, PLUS DE 90 STATIONS-SERVICE SONT MENACÉES DE DISPARITION. LE REPORT MASSIF DE LA DEMANDE EN CARBURANT VERS LES SITES QUI RESTERONT EN ACTIVITÉ FAIT PESER SUR PARIS UN RISQUE DE PÉNURIE À MOYEN TERME.

❶ Fermetures parmi les plus grosses stations-service

Le réseau de stations-service et les sites de stockage privés constituent les deux piliers de l'approvisionnement de Paris en carburant. Les principales stations-service sont implantées sur des concessions appartenant à la Ville de Paris et attribuées pour une durée limitée à douze ans. Au nombre de 38 en 2010, ces stations-service, qui comptent seulement pour un quart du réseau parisien intra muros, représentent à elles seules près de la moitié de l'approvisionnement de la capitale en volume.

Concessions en sursis

Parmi elles, seize stations, qui distribuent les quantités de carburant les plus importantes, sont aujourd'hui menacées de fermeture en raison de projets d'aménagement public, sans que des solutions de remplacement ne soient envisagées.●

❷ Abandon des sites de stockage privatif

Pour assurer la fourniture de leur flotte automobile, les gros consommateurs de carburant – collectivités, administrations, grandes sociétés privées – détiennent des sites de stockage privés, approvisionnés par les principaux fournisseurs pétroliers. Traditionnellement, ce modèle permet de ravitailler les véhicules de la Mairie de Paris et du ministère de l'Intérieur, les camions des sapeurs-pompiers, les véhicules de la police ou les ambulances de l'AP-HP (Assistance publique-Hôpitaux de Paris). Mais, là encore, le nombre de sites en service devrait significativement reculer. À la clé, un report de la consommation de leurs propriétaires vers un réseau de stations-service, lui-même de moins en moins dense...

Menace de pénurie

Cette érosion du réseau impose une réflexion urgente sur le

risque potentiel d'une pénurie de carburant à Paris à moyen terme. La disparition de volumes massifs d'approvisionnement engendrée par la fermeture de 98 sites d'ici à 2020 (estimation toutes stations-service confondues) et leur report vers les sites qui resteront en activité sont de nature à créer une situation difficilement gérable.●

2010

381 850 m³

L'estimation du volume de carburant consommé en stations-service à Paris en 2010, soit l'équivalent de 12 728 300 pleins (source UFIP).

137 stations

Le nombre de stations-service à Paris en 2010, dont 38 sont implantées sur des sites appartenant à la Ville de Paris. Celles-ci contribuent à hauteur de 51 % à l'approvisionnement parisien.

65%

des stations parisiennes sont implantées sous immeuble, en parking ou sur les trottoirs.

2020

350 000 m³

La projection de la demande parisienne de carburant en volume pour 2020, à laquelle devra répondre le réseau de stations-service de la capitale.

39 stations

Le nombre de stations-service à Paris en 2020, estimation basée sur le durcissement de la réglementation appliquée aux stations-service implantées sous immeuble ou en parking d'ici à 2020.

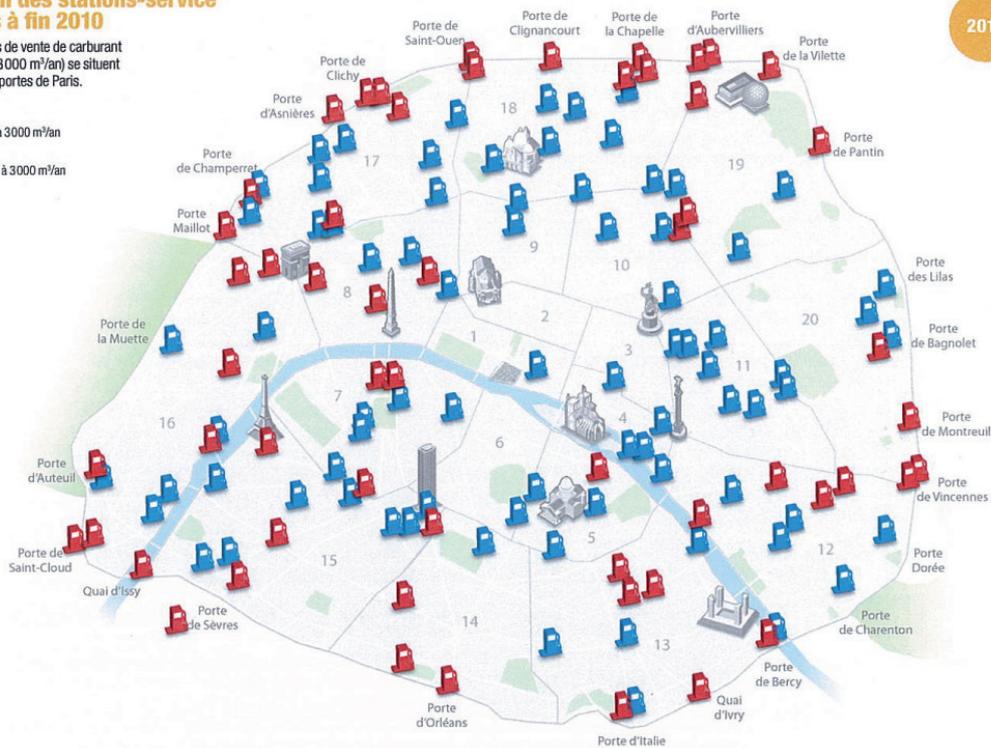
77%

La part de la consommation en carburant se concentrerait quasi exclusivement sur des stations-service au débit supérieur à 3000 m³ par an.

Implantation des stations-service parisiennes à fin 2010

Les principaux points de vente de carburant (volume supérieur à 3000 m³/an) se situent majoritairement aux portes de Paris.

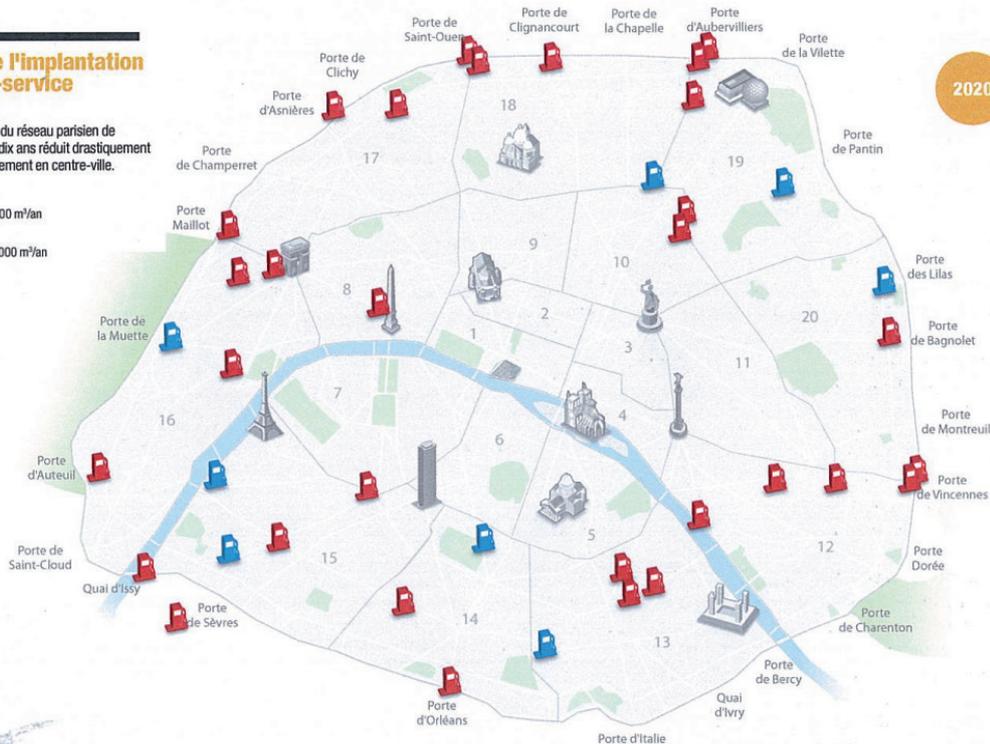
-  89 stations
Débit inférieur à 3000 m³/an
-  57 stations
Débit supérieur à 3000 m³/an



Projection de l'implantation des stations-service en 2020

La contraction estimée du réseau parisien de stations-service d'ici à dix ans réduit drastiquement les solutions de ravitaillement en centre-ville.

-  8 stations
Débit inférieur à 3000 m³/an
-  31 stations
Débit supérieur à 3000 m³/an



UN IMPACT RÉEL SUR LA VIE DES PARISIENS

LA CONTRACTION DU NOMBRE DE POINTS DE VENTE
SE TRADUIT PAR L'ÉMERGENCE DE DIFFICULTÉS MULTIPLES
POUR L'ENSEMBLE DES ACTEURS DE LA CAPITALE.



① La sécurité et les services publics pénalisés

En réduisant les solutions de ravitaillement, les fermetures de stations-service prévues à court terme risquent de provoquer un effet de pénurie dans l'agglomération parisienne. L'une des conséquences prévisibles est un engorgement de certains points de vente, avec des files d'attente débordant sur la voie publique et suscitant des problèmes de sécurité. Cette situation pourrait également affecter l'approvisionnement et donc la capacité d'intervention de professions vitales qui remplissent une mission d'intérêt général comme les bennes à ordures ménagères, les compagnies de taxis, les sapeurs-pompiers, les policiers, le Samu et les ambulanciers.●



② Des répercussions sur l'économie et l'emploi

Une telle évolution pénaliserait lourdement la population, d'autant qu'elle se traduirait aussi par la disparition des services de proximité rendus par les stations (réparation et lavage des véhicules, vente de produits d'entretien...). L'activité économique pourrait être impactée par les difficultés d'approvisionnement d'entreprises et de particuliers dont l'activité est tributaire de véhicules motorisés (voitures et deux-roues). Enfin, de nombreux points de vente étant sous la menace d'une fermeture définitive, des répercussions sociales sont à craindre. La fermeture potentielle de 16 stations-service en concession d'ici à trois ans menace près de 200 emplois directs et indirects à Paris intra muros, sans réelle possibilité de reclassement dans le secteur.●



③ Une évolution négative pour l'environnement

La raréfaction des stations-service obligera les consommateurs à effectuer leur ravitaillement dans des zones plus éloignées de leur domicile ou de leur lieu de travail. On estime qu'il faudra parcourir 10 km de plus en moyenne pour faire le plein, ce qui se soldera par une augmentation des consommations de carburant et des émissions de CO₂. Seconde incidence au plan environnemental: la réduction de l'offre en énergies alternatives. En raison d'un maillage trop lâche de stations équipées, certains conducteurs de véhicules GPL manquent déjà de solutions pour s'approvisionner dans Paris intra-muros.●

Le devenir des stations-service et du ravitaillement en carburants à Paris et en proche banlieue

Depuis les années 1980, le nombre de stations-service a fortement décru à Paris et en proche banlieue. Ce déclin est dû à de nombreux facteurs propres à Paris comme la baisse de la motorisation et, partant, de la circulation, mais aussi au niveau national, par la concurrence, à partir des années 1980, de nouveaux opérateurs (les grandes et moyennes surfaces) ayant une politique de prix agressive.

Par ailleurs, un durcissement de la législation, concernant la sécurité, oblige, nombre de petites stations indépendantes, majoritaires à Paris, à prévoir des travaux de mises aux normes dont le coût peut s'avérer important, voire les obliger à cesser leur activité. L'étude s'est attachée à réaliser un bilan de la situation nationale des stations-service, à recenser et inventorier les stations implantées à Paris et dans un rayon de 5 km autour du boulevard périphérique et à dresser un état des lieux des stockages privatifs et des points de distribution utilisés par les services d'urgence (Police, pompiers et SAMU) et des grandes flottes captives (RATP et Transports Automobiles Municipaux).

Un exercice de projection d'évolution du réseau de stations-service à Paris, à l'horizon 2020, a été effectué à partir d'éléments factuels connus pour chaque station.