

Si le XX^e siècle a installé des réseaux de stations-service, le XXI^e siècle doit réinventer les services urbains et offrir un nouveau réseau de stations (de) services urbains.

Calendrier prévisionnel

FIN 2018 :

- État des lieux
- Des stations-service aux stations multi-énergies

PREMIER SEMESTRE 2019 :

- Vers un réseau de « stations (de) services urbains »

VERS UN RÉSEAU DE STATIONS (DE) SERVICES URBAINS

NOTE DE CADRAGE

L'année 2018 sera marquée par l'adoption finale du premier Plan Climat Air Énergie de la Métropole. Celui-ci aspire à faire du Grand-Paris un territoire respirable et neutre en carbone. Il se décline dans tous les domaines et se traduit notamment, pour les transports, par la mise en place d'une Zone à Basses Emissions (ZBE). C'est aussi la fin des moteurs diesel à court terme et au-delà de toutes motorisations thermiques qui est confirmée. À l'échelle nationale, la fin de la vente de véhicules à moteur thermique est prévue pour 2040. À l'échelle régionale, la sortie du diesel à Paris et dans le périmètre intra A86 est annoncée pour 2025 et

pour 2030 ailleurs ; la sortie de la motorisation thermique étant quant à elle programmée pour 2030 à l'intérieur de l'A86 et pour 2040 sur le reste du territoire régional en accord avec l'objectif national. La Ville de Paris souhaite aller encore plus vite en mettant fin au diesel dès 2024 et à toutes motorisations thermiques d'ici 2030.

L'abandon des véhicules à motorisation thermique soulève de nombreuses questions de faisabilité, en particulier en matière de basculement des flottes vers des énergies décarbonées, et en matière d'offre aujourd'hui encore résiduelle en points d'avitaillement « verts ».



Au-delà de la question d'avitaillement des véhicules en nouvelles énergies, c'est tout le système des services urbains indispensables à cette ville post carbone qui est ré-interrogé : des infrastructures pour favoriser le réemploi, la collecte et une meilleure valorisation de nos biens et déchets, pour permettre une logistique optimisée, pour produire de l'énergie à partir de nos biodéchets, etc. autant de services et de nouvelles fonctions qui pourraient constituer ensemble le socle d'un réseau de nouvelles stations de services urbains maillant finement le territoire métropolitain.

Dans le cadre de son programme partenarial 2018-2019, l'Apur propose d'engager une réflexion sur ces nouvelles

stations de services urbains et sur leur maillage territorial. Ces travaux s'organiseront en 3 parties :

- Une première partie portant sur le réseau actuel de stations-service à partir des travaux menés en 2012 réactualisés (cf. ci-contre) ;
- Une deuxième sur son potentiel d'évolution vers les nouveaux carburants et nouvelles énergies (GNV/BioGNV, hydrogène en particulier) ;
- Une dernière partie questionnant la station de services urbains de la ville post carbone, à travers une analyse des maillages à renforcer au regard de ces services urbains, et la faculté des territoires à les accueillir. Quelques explorations d'insertion de ces stations de services urbains seront conduites dans le territoire métropolitain.

Questionner la station de services urbains de la ville post carbone, en considérant les maillages à renforcer et la faculté des territoires à les accueillir.

Des stations-service aux stations de services urbains

Partie 1 : État des lieux des stations-service et autres points d'avitaillement de la Métropole

Le maillage actuel de la métropole en stations-service, en cuves privatives et points de distribution réservés constitue un premier jalon de quantification de l'offre. Les carburants proposés aujourd'hui à la pompe et les projets des distributeurs et énergéticiens sont également à prendre en considération pour mesurer l'effort de transition entrepris vers des énergies non fossiles.

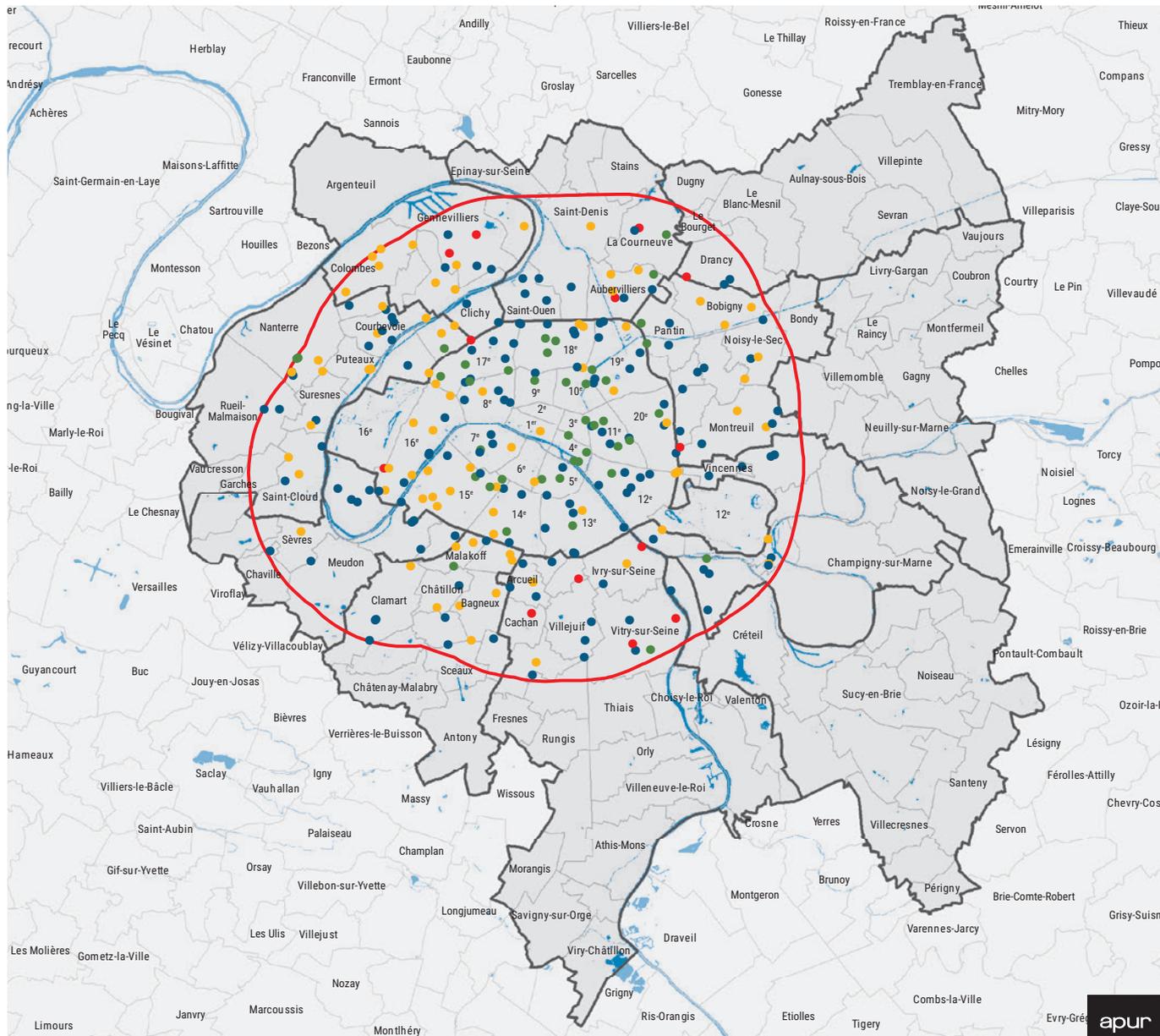
Des sources de ravitaillement non carbonées sont déjà déployées dans la métropole (GNV, hydrogène, bornes de recharge électrique), et ne sont pas toujours associées à la distribution classique de carburants.

L'objectif de la première partie de l'étude est donc de réaliser un bilan « prospectif » des implantations de stations-service et des points de ravitaillement autonomes dans l'ensemble de la

métropole (131 communes) et d'évaluer leur pérennité au regard des problématiques de mutations urbaines et des contraintes réglementaires.

la feuille de route reposera sur les éléments suivants :

- Mise à jour et élargissement géographique de l'étude « stations-service » réalisées sur la base de données 2012 (alors réduite à Paris + 5 km autour) avec la conception de fiches (adaptées au focus multi-énergies) ;
- Documentation des cuves privatives et stations réservées par appariement de bases de données (cf. services DRIEE) ;
- Intégration des points d'avitaillement en électricité, GNV, hydrogène et information sur les plans de déploiement (cf. énergéticiens : Enedis, RTE, GRDF, GRT, acteur hydrogène) ;
- Analyse de l'état des lieux et bilan sur les évolutions observées entre 2012 et 2018 (rythmes de fermetures, secteurs de carence).



LES RÉSEAUX DE STATIONS-SERVICE EN 2012

- Grande et moyenne surface (14)
- Indépendant (39)
- Pétrolier (137)
- Réseau d'indépendant (81)
- Périmètre d'étude 2012 : Paris + 5 km à partir du Boulevard périphérique

Source : Apur 2012

Actualiser les travaux menés en 2012 à la lumière des nouveaux enjeux

L'étude « stations-service », réalisée par l'Apur en 2012, s'est attachée à réaliser un bilan de la situation nationale des stations-service, à répertorier 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 privés et des points de distribution utilisés par les services d'urgence (police, pompiers, SAMU) et les grandes flottes captives (RATP et Transports Automobiles Municipaux). Un exercice de projection d'évolution du réseau de stations

à Paris à l'horizon 2020 a été effectué à partir d'éléments factuels connus pour chaque station.

Ce travail a souligné le recul, depuis les années 1980, du nombre de stations-service à Paris et en proche banlieue. Ce déclin est dû à de nombreux facteurs propres à Paris comme la baisse de la motorisation et de la circulation, l'évolution des normes, mais aussi au plan national, la concurrence de nouveaux opérateurs (grandes et moyennes surfaces) pratiquant une politique de prix agressive. **En 2012, 271 stations-service sont recensées à Paris et dans un rayon de 5 km autour.** Le durcissement de la législation

concernant la sécurité oblige nombre de petites stations indépendantes, majoritaires à Paris, à prévoir des travaux complexes de mises aux normes avec un coût dissuasif, ce qui pourrait compromettre leur survie à court terme.

Partie 2 : Des stations-service aux stations multi-énergies

Cette partie vise à évaluer la capacité des stations-service existantes à évoluer vers une offre multi-énergies. Elle repose sur les étapes suivantes :

- Prise de contact avec les distributeurs de carburants (pétroliers, indépendants, GMS) en vue d'apprécier leur politique d'enrichissement de leurs stations en carburants propres (stratégie, calendrier, géographie) ;
- Recensement des contraintes sécuritaires et réglementaires liées à l'installation de postes de ravitaillement en énergies propres (GNV/BioGNV, hydrogène, électricité en intégrant les contraintes liées aux réseaux) ;
- Identification des stations-service en capacité d'accueillir des offres nouvelles : croisement des contraintes et des caractéristiques physiques des stations, identification des secteurs en carence ;
- Recueil des expérimentations ou démonstrateurs en cours en France.

L'étude sera articulée avec les travaux en cours sur le déploiement de l'hydrogène (Ville de Paris-Sipperec) et s'appuiera également sur le projet de station multi-énergies du Pont de Grenelle (Appel à projet « Réinventer la Seine »). L'étude GNV fournira un cadre, notamment pour les aspects sécuritaires, réglementaires, et les hypothèses de mutualisation développées.

Les bases de données utilisées pour l'étude sur les stations-service de 2012 seront réexploitées et mises à jour. L'actualisation des fiches réalisées en 2012 permettra également d'évaluer la pertinence des outils utilisés alors pour réaliser des hypothèses d'évolution du réseau : 120 stations en 2012 à Paris, 29 à 90 en 2020 selon les scénarios (type d'implantation, débit, mises aux normes, statut...)



Station GNV de Bercy

Les principes qui guidaient l'étude de 2012 étaient de mesurer l'impact de la disparition des stations-service sur les pratiques des usagers et estimer les effets sur les flottes captives, notamment des services d'urgence. L'adaptation de ces services (BSPP, AHP, Police...) aux nouvelles restrictions de circulation pourrait être abordée à l'occasion de cette nouvelle étude.

Partie 3 : Vers un réseau de « stations de services urbains »

Si le maillage actuel de la métropole est faible en stations-service multi-énergies, il l'est aussi en déchetteries et en lieux d'apport de réparation, de valorisation de nos déchets. Il l'est également en lieux de logistique adaptés (espaces logistiques urbains, hôtels logistiques, etc.) au regard de l'objectif de neutralité carbone fixé.

Pour contourner la difficulté d'insérer ces fonctions dans une ville dense au foncier rare et cher, la méthode proposée est d'explorer la mise en place d'un maillage de programmes mixtes intégrant plusieurs de ces fonctions, les stations de services urbains, selon une nomenclature à préciser. Il est proposé dans cette dernière partie de :

- Définir la liste des composantes de ces stations de demain et d'établir pour

chacune d'entre elles une fiche technique en précisant les conditions d'insertion en milieu urbain dense ;

- Identifier les secteurs en carence pour chacune des composantes ;
- Explorer un éventail de propositions d'insertion de « stations de services urbains » à partir de situations concrètes intégrant plusieurs de ces composantes sur des emprises potentiellement disponibles, libérables, ou encore optimisables.

Les deux premières parties seront réalisées d'ici fin 2018, la dernière durant le premier semestre 2019.

Directrice de la publication :

Dominique ALBA

Chargée d'étude : **Sophie RENOUEL**

Sous la direction de : **Olivier RICHARD**

Cartographie et traitement statistique :

Apur

Photos et illustrations :

Apur sauf mention contraire

Mise en page : **Apur**

www.apur.org

L'Apur, Atelier parisien d'urbanisme, est une association loi 1901 qui réunit autour de ses membres fondateurs, la Ville de Paris et l'État, les acteurs de la Métropole du Grand Paris. Ses partenaires sont :

