

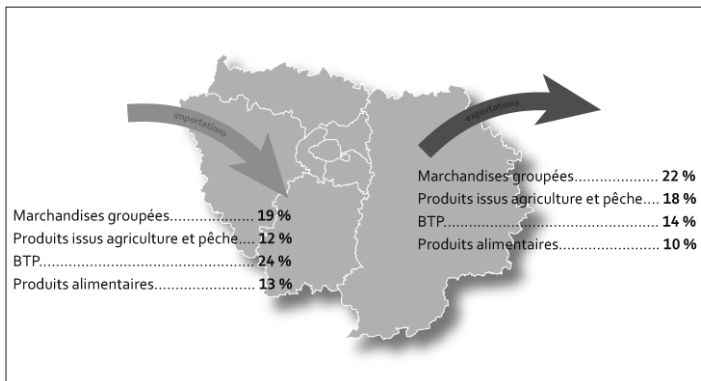
Logistique urbaine : vers un schéma d'orientation logistique parisien



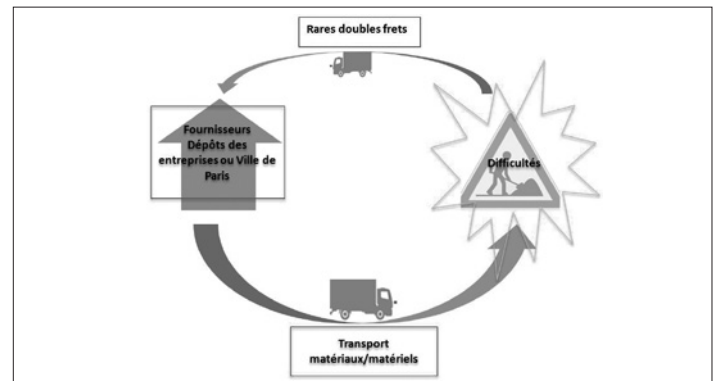
Fascicule 1/6 — Comptes-rendus des ateliers prospectifs



Fascicule 2/6 — Analyse des résultats de FRETURB



Fascicule 3/6 — Analyse des données SITRAM



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



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



Fascicule 6/6 — Le patrimoine logistique parisien

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

Logistique urbaine : vers un schéma d'orientation logistique parisien

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

Sommaire

1. Le parc roulant
 - 1.1. Un parc en déclin, composé pour l'essentiel de camionnettes
 - 1.2. Une donnée contre-intuitive : les camions sont majoritairement implantés en petite couronne, les camionnettes en grande couronne
 - 1.3. Une évolution négative du parc, qui s'accompagne d'un glissement du centre de gravité du cœur de l'agglomération vers la grande périphérie
 - 1.4. Des modifications substantielles de la composition du parc
 - 1.5. Que signifient ces évolutions structurelles du parc roulant ?
2. Les immatriculations
 - 2.1. Les immatriculations sont en baisse : elles n'alimentent plus le parc roulant
 - 2.2. Un élément déterminant : l'ancienneté du parc
 - 2.3. Une typologie des immatriculations qui mute progressivement et pèse sur la structure du parc
 - 2.5. Quelle est la portée de ces évolutions structurelles des immatriculations ?
3. La délivrance de licences de transport
 - 3.1. L'Ile-de-France et Rhône-Alpes sont les creusets du transport public de marchandises
 - 3.2. Mais l'Ile-de-France affiche une structure très typée
 - 3.3. Une décennie de croissance de la demande de titres et de copies
 - 3.4. Une modification importante de la demande...
 - 3.5. ...qui a pesé sur la composition du parc
 - 3.6. Les véhicules légers en petite couronne, les poids lourds en grande couronne
 - 3.7. Une consolidation de position pour la petite couronne
 - 3.8. Des secteurs d'activités très concentrés

Conclusion

Directrice de la publication : Dominique Alba

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

Sous la direction de : André-Marie Bourlon

Cartographie : Apur sauf mention contraire

Mise en page : Apur

www.apur.org

1. Le parc roulant

Préambule méthodologique

Jusqu'en 2002, les parcs de camionnettes et camions étaient statistiquement fusionnés ; à partir de 2003, les statistiques distinguent les véhicules de moins de 3,5 tonnes de ceux présentant un poids supérieur.

À compter de 1999, le parc comporte tous les véhicules dont la date de mise en circulation est inférieure à 15 ans. Avant cette date, l'ancienneté de prise en compte était limitée à 10 ans. Cette évolution du champ rend les comparaisons impossibles.

Quelques définitions

- **Camion** : véhicule routier rigide automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises, et dont le poids total autorisé en charge excède 3 500 kg.
- **Camionnette** : véhicule routier rigide automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises, et dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3 500 kg.
- **Poids total autorisé en charge** : total du poids du véhicule à l'arrêt et en ordre de marche (y compris le poids du conducteur et de toutes les personnes transportées en même temps) et du poids du chargement déclaré admissible.

1.1. Un parc en déclin, composé pour l'essentiel de camionnettes

En 1999, le parc roulant francilien de camions et camionnettes atteignait 804 400 unités ; jusqu'en 2010, le parc régional s'est globalement contracté de 10,6 %, et se stabilise à cette date à moins de 720 000 véhicules.

L'érosion de la flotte régionale s'est engagée dès 2004, avec cependant deux points d'orgue : 2007 et 2009, qui constituent des millésimes de fort repli.

À l'instar des mouvements qui touchent le parc de voitures particulières, la décrue touche d'abord Paris (dès 2003) avant de faire tache d'huile : premiers replis conséquents en 2004 en petite couronne et en 2007 en grande couronne. Ce n'est qu'en 2009 que le parc hexagonal est à son tour touché par une chute de la flotte.

Les camionnettes composent 94,2 % de l'ensemble de la flotte de transports de marchandises, et les taux de pénétration des camions varient du simple au double selon les territoires : de 3,3 % dans Paris à 6,8 % en petite couronne.

Sous l'action d'une diminution plus rapide du parc de camionnettes, la part des camions dans l'ensemble de la flotte régionale se dilate, passant en moyenne de 5,2 % du parc en 2003 à 5,8 % en 2010.

1.2. Une donnée contre-intuitive : les camions sont majoritairement implantés en petite couronne, les camionnettes en grande couronne

Près de la moitié du parc régional de camions est implanté en petite couronne (47,7 %). Le département de la Seine-Saint-Denis concentre à lui seul plus du quart (26,3 %) du parc de camions de moins de 15 ans immatriculés en Ile-de-France.

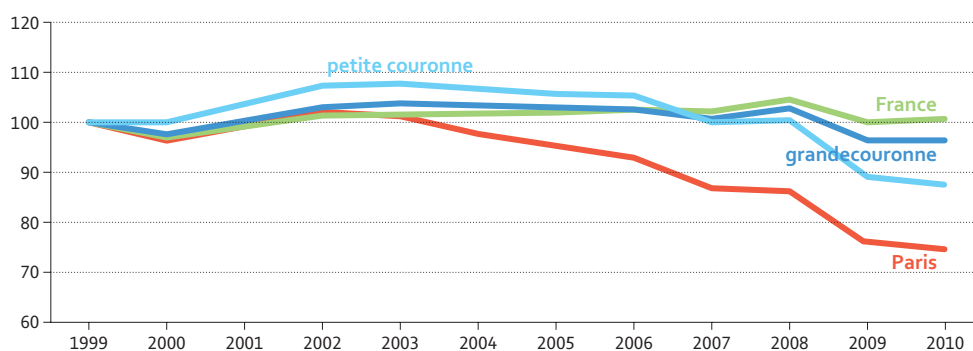
Alors que globalement le parc de camions diminue en France (-2,7 % entre 2003 et 2010) et dans l'ensemble de la région (-4,8 %), avec des baisses très prononcées à Paris (-20,5 %) et dans les Hauts-de-Seine (-32,0 %), il augmente à l'inverse fortement en Seine-Saint-Denis (+16,3 %) ainsi que dans les Yvelines (+5,6 %).

La diminution du nombre de camionnettes en Ile-de-France s'est accompagnée d'un desserrement de leur implantation du cœur de l'agglomération (59,1 % du parc localisé à Paris et en petite couronne en 2003) vers la grande couronne (désormais 45,1 % du parc régional).

1.3. Une évolution négative du parc, qui s'accompagne d'un glissement du centre de gravité du cœur de l'agglomération vers la grande périphérie

L'érosion du parc de camions et camionnettes est plus marquée à mesure que l'on approche du centre de la métropole : 1 véhicule de transports de marchandises sur 4 (25 %) a été « retiré de la circulation » au cours de cette période à Paris, 12 % du parc de petite couronne a subi un repli, cependant que la baisse reste contenue à 3 % en grande couronne ; à noter que le parc hexagonal reste stable, à + 0,8 %. Ces évolutions à intensité et vitesse variables ont impacté la répartition géographique globale du parc : si les départements composant la petite et la grande couronne faisaient globalement jeu égal en 1999 (près de 42 % du parc régional pour chacun de ces périmètres, 17 % pour Paris), c'est désormais **la grande couronne qui abrite la majorité des véhicules en circulation**, avec 45 % du parc régional, contre 41 % pour la petite couronne, et 14 % pour Paris ; ces données sont conformes à l'état des connaissances sur le desserrement logistique, qui confirme une disparition nette des surfaces dédiées à Paris et en première couronne, et d'un développement de ces infrastructures en grande couronne. Ainsi la Seine-et-Marne, premier département logistique de France, représente 28 % des surfaces bâties dans la région depuis 1975.

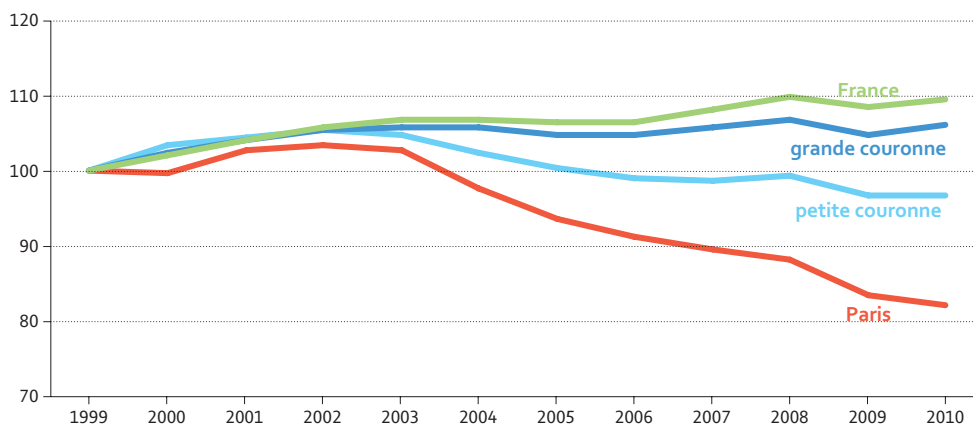
Évolution du parc de camions et camionnettes depuis 1999 base 100



Source : Fichier Central des Automobiles (cartes grises)

À titre indicatif, nous avons intégré la courbe d'évolution du parc de voitures durant la même période (1999-2010). Bien que se maintenant à un niveau plus élevé, le nombre de voitures répertoriées connaît une baisse importante à Paris et en petite couronne, et suit un relief aux contours assez proches de ceux du parc de camions et camionnettes.

Évolution du parc de voitures depuis 1999 en base 100



Source : Fichier Central des Automobiles (cartes grises)

1.4. Des modifications substantielles de la composition du parc

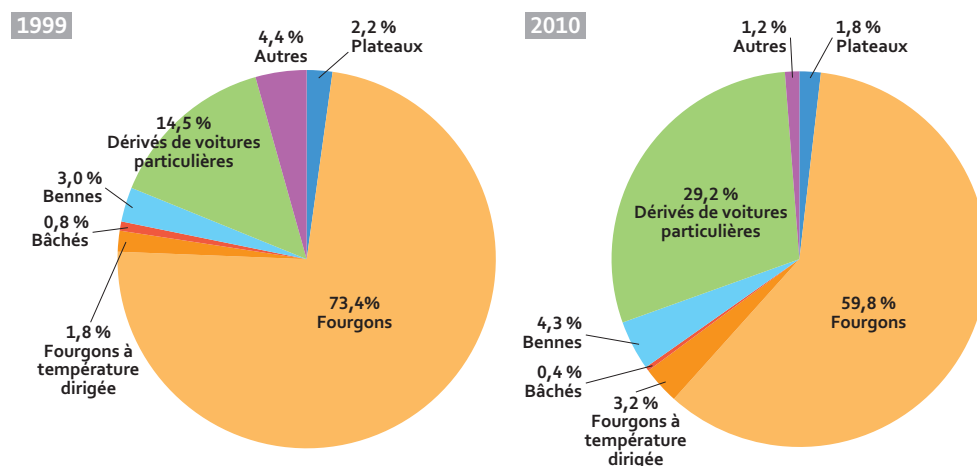
La composition du parc a nettement évolué entre 1999 et 2010 : ainsi, les fourgons, qui constituent encore l'essentiel du parc (59,8 % en 2010) sont toutefois en fort repli et sont peu à peu rattrapés par d'autres catégories de véhicules : les fourgons à température dirigée, les bennes, et plus encore, les dérivés de voitures particulières ; le camion-fourgon est un porteur équipé d'une caisse fourgon. Il est utilisé pour le transport de marchandises ou de matériel. Il peut être équipé de différentes façons en fonction de son utilisation (déménagement, camion magasin, véhicule atelier...).

Les **fourgons à température dirigée**, forts d'un effectif de 23 300 unités en Ile-de-France (au 1^{er} janvier 2010), portent le poids de la région pour cette catégorie de véhicules de 22,8 % à 31,4 % entre 1999 et 2010 ; **près d'un tiers du parc hexagonal de fourgons à température dirigée est désormais immatriculé dans un département francilien** ; à cet égard, la Seine-Saint-Denis se distingue par un poids et une croissance de cette catégorie de véhicules particulièrement importante et rapide : le parc de fourgons à température dirigée y a été multiplié par 2,3 en une dizaine d'années. Avec 16 000 véhicules de ce type, le département concentre près de 70 % des fourgons à température dirigée de la région ; le fourgon à température dirigée est un porteur équipé d'une caisse isotherme et d'un groupe électrogène pour produire du froid. Il peut ainsi transporter sur de longues distances des marchandises périssables (fruits, légumes, salaisons, viandes...), des produits chimiques, ou autres matériaux sensibles à la variation de température ou nécessitant des températures constantes. Les températures de ces camions frigorifiques peuvent être maintenues selon des impératifs de conservation requis pour chaque produit : de - 25 ° à + 25 °C.

Les **bennes**, au nombre de 30 800 en Ile-de-France en 2010, ont connu un fort accroissement depuis 1999 (près de 30 % de croissance), mais cette croissance s'est principalement polarisée sur les départements de grande couronne. Cette catégorie de véhicules a connu un train de croissance très élevé dans l'ensemble de la métropole (+ 70,3 %) ; le camion-benne fait partie de la grande famille des porteurs, c'est un véhicule destiné à transporter des marchandises de type : sable, roche, terre, gravats... Il est utilisé pour les chantiers de travaux publics et de voirie.

Ces deux graphiques en secteur témoignent des grands mouvements qui ont affecté la structure du parc en une décennie.

Composition du parc de PL et de VUL en Ile-de-France



Source : Fichier Central des Automobiles (cartes grises)

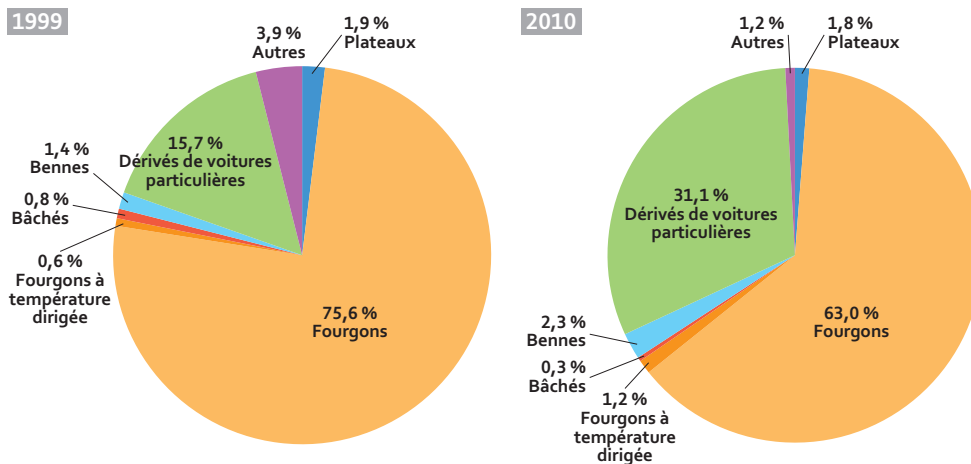
Évolution du parc de camions et camionnettes en Ile-de-France par type de carrosserie

	Parc 1999	Parc 2010	Variation	Part des moins de 3,5 tonnes dans le parc 2010
 © dreamstime.com	590 700	430 300	- 27 %	97 %
 © lecoindupro.com	14 300	23 300	+ 62 %	64 %
 © europe-camions.com	23 700	30 800	+ 30 %	72 %
 © nos-machines.com	17 600	13 200	- 25 %	80 %
 © autoline-eu.fr	6 300	2 600	- 59 %	26 %
 © automania.be	116 500	210 400	+ 81 %	100 %

Source : Fichier Central des Automobiles (cartes grises)

Au cours de cette même décennie, des mouvements de puissance analogue ont modifié le parc de camionnettes et camions de Paris. Cependant, ces graphiques en secteur témoignent d'une présence plus affirmée à Paris qu'en région des fourgons ordinaires et des dérivés de voitures particulières.

Composition du parc de PL et de VUL à Paris



Source : Fichier Central des Automobiles (cartes grises)

1.5. Que signifient ces évolutions structurelles du parc roulant ?

Le parc roulant de camions et camionnettes diminue sensiblement depuis 1999, mais au prix de mouvements de fond particulièrement significatifs :

- les camionnettes, bien plus nombreuses que les camions, sont néanmoins les plus impliquées dans la baisse du parc ;
- le recul du parc diminue en intensité à mesure que l'on s'éloigne du centre de l'agglomération et se conforme en cela au desserrement logistique à l'œuvre depuis les années 80 ;
- les fourgons à température dirigée et les bennes font une percée remarquable dans le parc, et témoignent peut-être à la fois d'une amélioration technologique de l'offre et d'une intensification de la demande en produits frais pour les premiers, et reflètent peut-être une augmentation des chantiers de travaux publics pour les seconds ;
- les dérivés de voitures particulières utilisés dans le transport de marchandises connaissent une forte expansion au cours de la période prise en compte (1999-2010), et leur pénétration témoigne sans doute d'un basculement du parc qui s'opère en partie au détriment des fourgons : ce mode de transports des marchandises s'est développé sur l'ensemble du territoire hexagonal (+ 151,9 %) et régional (+ 80,5 %), et à l'intérieur de ce dernier, plus encore en grande couronne (+ 149,2 %). Les dérivés de voitures particulières, anciennement dénommés véhicules de société par l'administration fiscale, sont des véhicules transformés à partir de voitures de tourisme (pick-up, fourgonnettes...) et ne disposant que de deux places assises. Ils sont assimilés à des véhicules utilitaires et bénéficient par conséquent de leurs avantages fiscaux. Exemples : Renault Kangoo, Peugeot Partner, Citroën Berlingo...

2. Les immatriculations

Préambule méthodologique

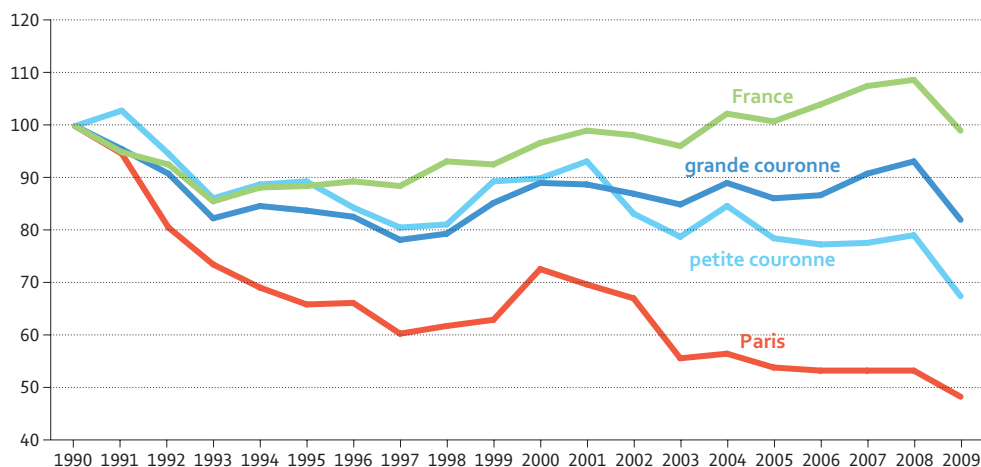
Les types de carrosserie ne sont distingués dans les immatriculations que depuis 2002. Jusqu'alors, les statistiques établies par le SOeS ne fournissaient qu'un agrégat d'immatriculations (en distinguant le neuf et l'occasion) par département et pour les grandes catégories : camions, camionnettes. C'est pourquoi les données d'ensemble seront appréciées depuis 1990 et les données plus détaillées, depuis 2002.

Les données concernant les immatriculations de véhicules d'occasion ne sont plus disponibles depuis leur dernière livraison, en 2009. En conséquence, notre attention se portera, à partir de cette date, sur les statistiques d'immatriculations des véhicules neufs qui s'étendent jusqu'en 2012.

2.1. Les immatriculations sont en baisse : elles n'alimentent plus le parc roulant

204 400 camions et camionnettes neufs ou d'occasion étaient immatriculés en Ile-de-France en 1990. En 2009, ce volume atteint 142 300 véhicules, soit un niveau inférieur de 30 %. Cette **baisse moyenne varie de 18 % en grande couronne à 52 % à Paris**. La France métropolitaine dans son ensemble affiche un retrait modéré de 1 %. **Le recul des immatriculations s'engage très tôt et très vite sur l'ensemble des territoires examinés ici** : dès les années 1991 et 1992, les baisses sont significatives aussi bien à Paris, qu'en petite couronne, grande couronne, France métropolitaine. Les années 1999-2000, puis 2004, marqueront une légère reprise des immatriculations, sans pour autant que le niveau initial de 1990 soit rattrapé. Très vulnérables à la conjoncture économique, les immatriculations sont clairement sensibles aux épisodes récessifs de 1991 (krack immobilier, guerre en Irak), de 2001 (Bulle Internet, krach boursier, attentats du 11 septembre), puis de 2008 (crise des subprimes, krach boursier).

Évolution du nombre d'immatriculations de camions et camionnettes neufs et d'occasion depuis 1990 en base 100

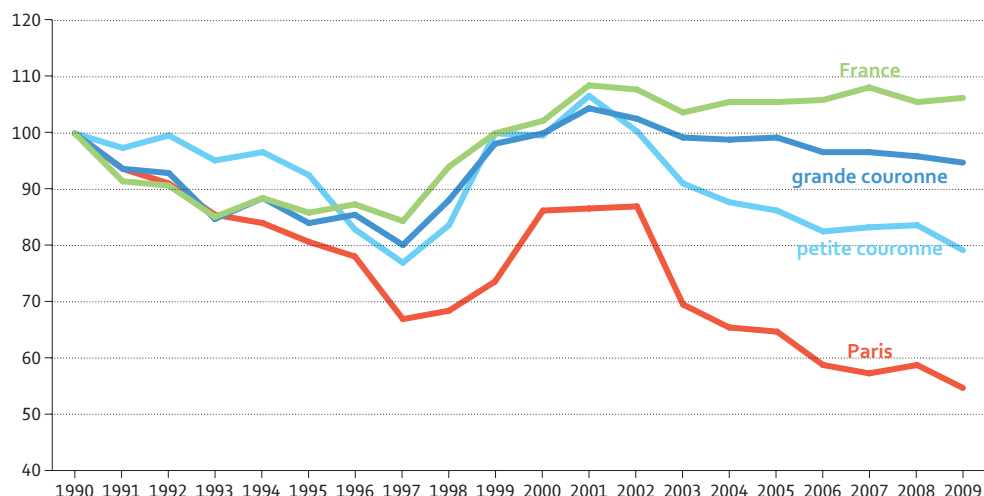


Source : Fichier Central des Automobiles (cartes grises)

Comme pour le parc roulant, il nous a semblé pertinent de mettre en perspective l'évolution des immatriculations de camions et camionnettes avec celle des voitures. Bien que s'appuyant sur des volumes très différents (les voitures représentent en moyenne 87 % des immatriculations annuelles, en France, en 2009, on recense une immatriculation de camions ou camionnettes pour 7 immatriculations de voitures en moyenne), là encore l'orientation des courbes est relativement proche. Cependant sur l'ensemble de la période, la baisse des immatriculations de camions et camionnettes est globalement plus prononcée que celle des voitures.

L'état des connaissances en matière d'immatriculations de camions et camionnettes neufs permet de mettre en évidence une reprise sensible de ces dernières en 2010 et 2011, y compris à Paris, mais cette courte période de rebond est aussitôt suivie, en 2012, d'un déclin très prononcé.

Évolution du nombre d'immatriculations de voitures neuves et d'occasion depuis 1990 en base 100



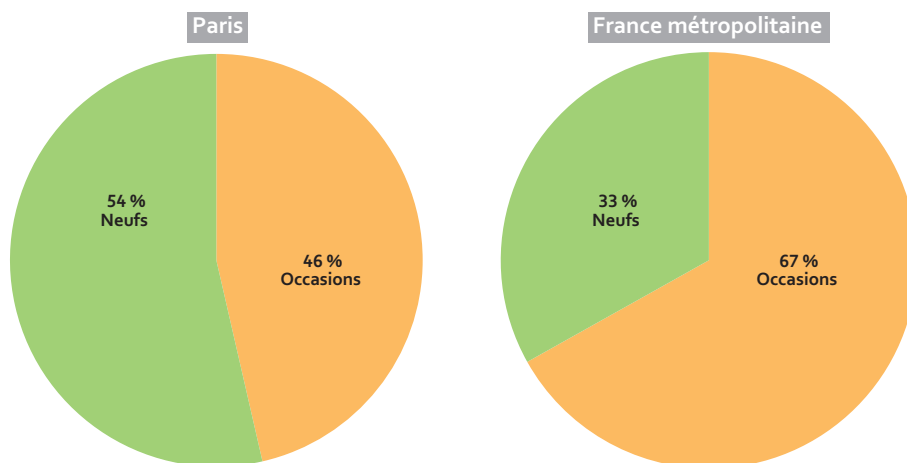
Source : Fichier Central des Automobiles

2.2. Un élément déterminant : l'ancienneté du parc

En 2009 à Paris, les immatriculations concernent en majorité (54 %) des camions et camionnettes neufs. En grande couronne, ce ratio n'est plus que de 39 % et pour l'ensemble de l'Hexagone, on tombe à 1 immatriculation neuve pour 2 immatriculations d'occasion (33 % de neuf).

C'est un facteur important, dans la mesure où les véhicules les plus récents sont également ceux qui intègrent le plus de progrès technologiques, en matière notamment de consommation de carburants (ils sont plus sobres), et d'émissions de polluants (ils sont plus « vertueux »). C'est donc une donnée non négligeable.

Poids respectifs du neuf et de l'occasion dans les immatriculations de camions et camionnettes, en 2009



Sources : SOes, Fichier Central des Automobiles (cartes grises)

En 2010, 10,1 % du parc était constitué de véhicules neufs, ce qui porte le rythme de renouvellement moyen à 9,9 ans (10,8 ans en grande couronne, 12,5 ans en France en moyenne). Ce taux de pénétration du neuf est inférieur pour les voitures particulières en 2009, avec respectivement 8,9 %, 8,1 % et 7,3 %. Les vitesses de renouvellement du parc sont donc plus longues.

Poids du neuf dans le parc et rythme de renouvellement

	Pénétration du neuf dans le parc		Rythme moyen de renouvellement exprimé en années	
	Camions et camionnettes 2010	Voitures particulières 2009	Camions et camionnettes 2010	Voitures particulières 2009
Paris	10,1 %	8,9 %	9,9	11,2
petite couronne	10,1 %	7,7 %	9,9	12,9
grande couronne	9,3 %	8,1 %	10,7	12,4
France métropolitaine	8,0 %	7,3 %	12,5	13,7

Sources : SOeS, Fichier Central des Automobiles

2.3. Une typologie des immatriculations qui mute progressivement et pèse sur la structure du parc

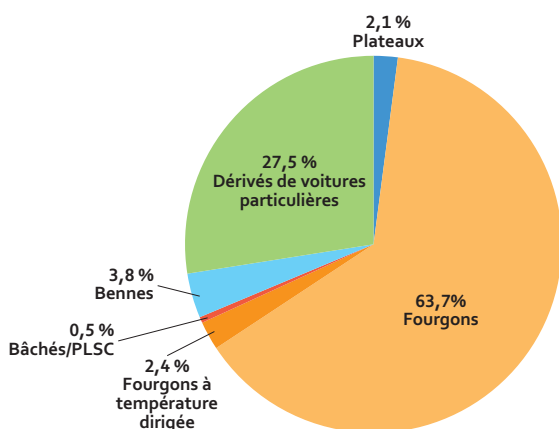
Les immatriculations de camions et camionnettes ont chuté de 15 % en 10 ans en Ile-de-France, ce qui représente en moyenne 2 600 immatriculations de moins chaque année. Proches de 168 000 en 1999, elles plafonnent à 142 000 unités en 2009, après avoir culminé à 177 000 en 2001. Dans l'ensemble de la métropole au contraire, les immatriculations ont progressé de près de 7 %.

Bien que globalement en recul, les immatriculations de camions et camionnettes ont connu des fluctuations variées selon la nature de la carrosserie :

Les **fourgons** pèsent, en 2009, pour 64 % dans les immatriculations en Ile-de-France (714 140), un poids cependant en repli par rapport à 1999 (68 %).

En dépit de l'infléchissement de cette catégorie de véhicules, la structure globale des immatriculations régionales ne connaît pas de bouleversements majeurs en une décennie.

Structure des immatriculations en Ile-de-France, en 2009



Sources : SOeS, Fichier Central des Automobiles

On note cependant que dans un climat général de baisse des immatriculations, toutes les catégories de véhicules ne sont pas impactées de la même manière : si les performances des fourgons et bâchés au cours de la décennie sont encore plus mauvaises que l'évolution toutes catégories confondues des immatriculations, au contraire, celles des bennes, des plateaux et plus encore des fourgons à température dirigée est très supérieure à la moyenne. Pour autant, ces trois catégories restent encore marginales en volume d'immatriculations (11 780 immatriculations en 2009 contre 89 780 pour les fourgons).

Les immatriculations en région Ile-de-France en 1999 et en 2009

	1999	2009	Sur ou sous-représentation de la catégorie en 2009-1999
Plateaux	2 361	2 918	146 %
Fourgons	113 460	89 778	94 %
Fourgons à température dirigée	2 574	3 454	159 %
Bâchés/PLSC	1 000	717	85 %
Bennes	4 740	5 403	135 %
Dérivés de voitures particulières	42 283	38 774	108 %
TOTAL	168 221	142 261	

Sources : SOeS, Fichier Central des Automobiles

Le total inclut des catégories faiblement représentées (bétailières, citernes, porte-voitures...)

Lecture : Les « + 146 % » des plateaux expriment la différence de poids de cette catégorie de véhicules entre 1999 et 2009. C'est un indice de « sur-représentation », qui reflète le dynamisme ou l'absence de dynamisme d'une catégorie de véhicules. Inférieur à 100, il illustre l'affaiblissement d'une catégorie.

Le croisement entre grandes catégories de véhicules par poids et types de carrosseries n'est envisageable qu'à compter de l'année 2002, et jusqu'en 2009 pour le total des immatriculations (dernière année disponible pour les immatriculations d'occasion). Avant 2002, les catégories de véhicules selon le poids n'étaient pas distinguées.

Évolution des immatriculations (par poids et par types de carrosseries)

	2002		2009		2002	2009
	PL	VUL	PL	VUL		
Plateaux	435	1 886	342	2 576	2 321	2 918
Fourgons	2 598	106 805	1 901	87 877	109 403	89 778
Fourgons à température dirigée	1 146	1 735	1 023	2 431	2 881	3 454
Bâchés/PLSC	342	543	299	418	885	717
Bennes	1 513	4 430	1 415	3 988	5 943	5 403
Dérivés de voitures particulières	0	43 276	0	38 774	43 276	38 774
TOTAL	7 059	159 554	5 585	136 676	166 613	142 261

Sources : SOeS, Fichier Central des Automobiles

Le total inclut des catégories faiblement représentées (bétailières, citernes, porte-voitures...)

Sur ou sous-représentation de la catégorie PL et VUL (par types de carrosseries)

	Sur ou sous-représentation de la catégorie PL en 2009-2002	Sur ou sous-représentation de la catégorie VUL en 2009-2002	Sur ou sous-représentation de la catégorie en 2009-2002
Plateaux	99 %	159 %	147 %
Fourgons	93 %	96 %	96 %
Fourgons à température dirigée	113 %	164 %	140 %
Bâchés/PLSC	111 %	90 %	95 %
Bennes	118 %	105 %	107 %
Dérivés de voitures particulières		105 %	105 %

Sources : SOeS, Fichier Central des Automobiles

Les évolutions 2002-2009 confirment les grandes tendances décennales, en y apportant quelques nuances selon le poids du véhicule. La part des poids lourds dans certaines catégories est plus importante en 2009 qu'en 2002 : c'est le cas pour les fourgons à température dirigée, les bâchés et les bennes. Toutefois, cette inflexion reste modeste. En revanche, la progression des VUL est plus évidente dans les catégories plateaux et fourgons à température dirigée.

2.4. Comment se déclinent ces mutations à l'échelle infra-régionale ?

Les immatriculations à Paris en 1999 et en 2009

	1999	2009	Sur ou sous-représentation de la catégorie en 2009-1999
Plateaux	260	272	137 %
Fourgons	17 210	12 538	95 %
Fourgons à température dirigée	104	277	348 %
Bâchés/PLSC	109	102	122 %
Bennes	370	317	112 %
Dérivés de voitures particulières	7 104	5 766	106 %
TOTAL	25 321	19 401	

Sources : SOeS, Fichier Central des Automobiles

Le total inclut des catégories faiblement représentées (bétailières, citernes, porte-voitures...)

Lecture : Les « + 37 % » des plateaux expriment la différence de poids de cette catégorie de véhicules entre 1999 et 2009. C'est un indice de « sur-représentation », qui reflète le dynamisme ou l'absence de dynamisme d'une catégorie de véhicules. Inférieur à 100, il illustre l'affaiblissement d'une catégorie.

Si globalement les tendances à la sous ou à la sur-représentation selon les carrosseries sont assez conformes entre Paris, petite couronne et grande couronne, certaines catégories de véhicules confortent leur poids dans certains territoires plus que dans d'autres.

Ainsi, les fourgons à température dirigée sont en « sur-représentation » importante dans les immatriculations de 2009 à Paris (par rapport à 1999). C'est également le cas, mais dans une moindre mesure en petite couronne (+ 85 %), et pas du tout le cas en grande couronne (-2 %). La perte de vitesse des fourgons banaux constatée dans les immatriculations régionales est également de mise dans nos trois grands territoires, à des degrés assez proches.

En revanche, si en volume les immatriculations de dérivés de voitures particulières diminuent à Paris, leur poids dans le total des immatriculations augmente légèrement, alors qu'il diminue en petite couronne. En grande couronne en revanche, il augmente en volume et en poids.

Difficile ici de décomposer les éléments selon le poids du véhicule. On se trouve en effet devant un effectif trop faible pour se livrer à ce type d'exercice.

2.5. Quelle est la portée de ces évolutions structurelles des immatriculations ?

Le nombre d'immatriculations de camions et camionnettes, neufs ou d'occasion, diminue de 15 % entre 1999 et 2009, soit un rythme de déclin plus rapide que celui du parc roulant :

- premier constat : un volume d'entrées dans le parc qui se réduit plus vite que le stock signifie un **vieillissement du parc** ;
- si le recul du parc diminue en intensité à mesure que l'on s'éloigne du centre de l'agglomération, la baisse des immatriculations s'avère plus importante en petite couronne qu'à Paris, et assez faible en grande couronne ; c'est dans le département des Hauts-de-Seine que l'on enregistre le repli le plus important (- 46 % d'immatriculations contre - 23 % à Paris) ; cette baisse est-elle le témoin d'une baisse ou d'un transfert de l'activité ? On enregistre le même glissement sur les entrepôts logistiques ;
- les fourgons à température dirigée, les bennes et les plateaux maintiennent un niveau d'immatriculation élevé au regard des autres catégories, confortant ainsi leur pénétration dans le parc roulant de camions et camionnettes ;
- les dérivés de voitures particulières, dont la présence dans le parc roulant a fortement augmenté au cours de la période 1999-2009, voient en revanche leurs immatriculations fléchir dans le même temps, tout particulièrement en petite couronne.

3. La délivrance de licences de transport

Préambule méthodologique

Le transport public routier de marchandises est soumis à réglementation. Les entreprises exerçant ces activités sont tenues de demander leur inscription au registre tenu par le Préfet de région. Cette inscription est toutefois soumise à des exigences de capacité professionnelle, de capacité financière, d'établissement et d'honorabilité professionnelle.

Plusieurs restrictions ou limites sont associées à cette source :

- l'effet de siège : la délivrance des titres se fait dans le département où siège l'entreprise, l'activité pouvant s'exercer n'importe où ailleurs sur le territoire, ce qui limite la portée de l'interprétation de la source ;
- le caractère déclaratif de l'activité : si la réglementation s'impose à tous, la délivrance de titres ne peut se faire qu'à l'issue d'une demande de l'entreprise ;
- l'absence des comptes propres : le registre tenu par le Préfet de région ne prend pas en compte l'activité de transport de marchandises en compte propre.

Quelques définitions

- **Transport pour compte propre (ou privé)** : le transport en compte propre est établi lorsque la marchandise est la propriété de l'entreprise... et est transportée par cette entreprise pour ses besoins propres à l'aide de ses propres véhicules et conducteurs ou de véhicules pris en locations avec ou sans conducteur ; le transport doit rester une activité accessoire de l'entreprise (circulaire ministérielle du 10 mars 2000) ; les transports qui entrent dans cette catégorie s'effectuent sans licence communautaire ni licence de transport intérieur.
- **Transport pour compte d'autrui (ou public)** : le transport pour compte d'autrui concerne le transport rémunéré de marchandises pour un tiers. Dans ce cas, le transporteur n'est pas propriétaire de la marchandise transportée.

3.1. L'Ile-de-France et Rhône-Alpes sont les creusets du transport public de marchandises

En juillet 2013, la région Ile-de-France, avec près de 11 000 licences, pèse 22,5 % du total des licences délivrées en métropole, loin devant Rhône-Alpes (près de 5 500 licences). Ces territoires détiennent à eux deux plus du tiers des licences de transports publics, illustrant ainsi la vitalité économique de ces régions : 22,5 % des licences pour l'Ile-de-France, 29,5 % du PIB, 11,3 % des licences nationales pour Rhône-Alpes, et 9,7 % du PIB. Pour toutes les régions hexagonales, ces deux indicateurs sont fortement corrélés.

Sans surprise, c'est également en Ile-de-France et en Rhône-Alpes que les copies de licences sont les plus nombreuses : respectivement 84 700 et 57 800, soit 32,7 % des copies délivrées en métropole.

3.2. Mais l'Ile-de-France affiche une structure très typée

Qu'il s'agisse des licences ou des copies de licences, l'Ile-de-France se distingue de l'ensemble des régions métropolitaines par une surreprésentation du transport par véhicules légers. 74,2 % des licences sont octroyées à des entreprises de transport intérieur de marchandises (moins de 3,5 tonnes), un poids très supérieur à la moyenne hexagonale (50,5 %). Dans les autres régions, véhicules légers et poids lourds font globalement jeu égal.

3.3. Une décennie de croissance de la demande de titres et de copies

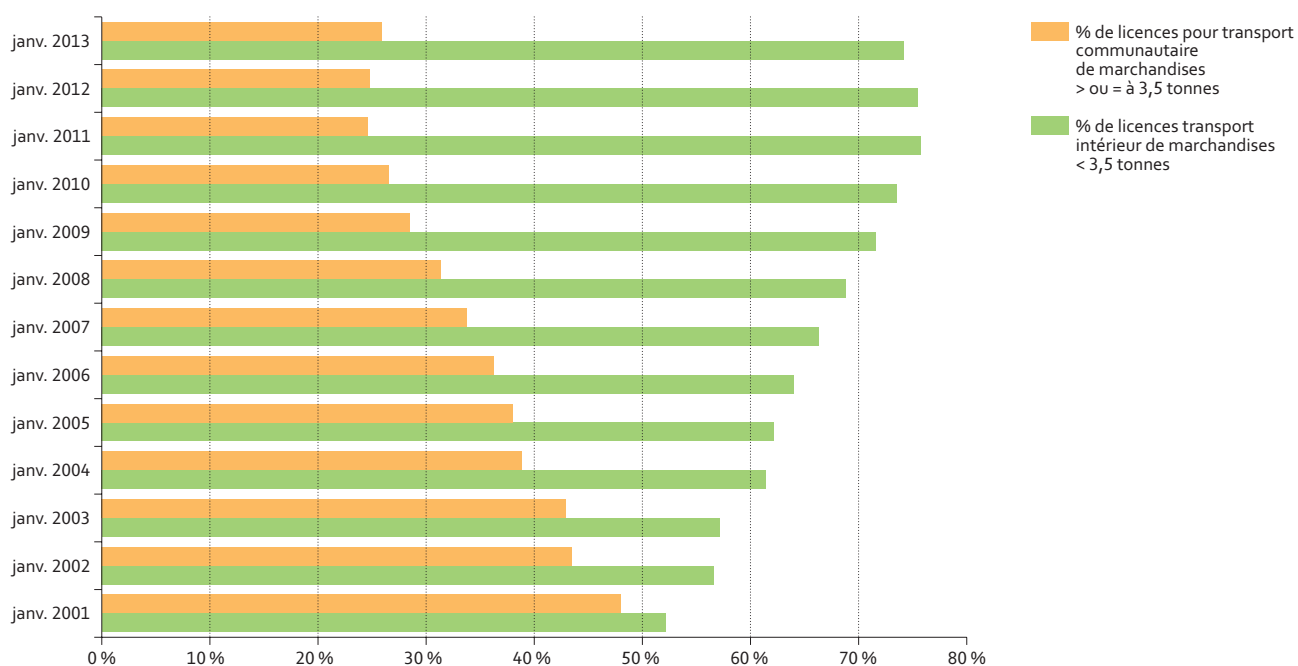
Au 1^{er} janvier 2013, le registre des transports de marchandises compte près de 11 000 entreprises inscrites en région Ile-de-France réalisant du transport de marchandises pour compte d'autrui. À cette date, le nombre de copies de licences valides, correspondant au nombre de véhicules exploités, délivrées atteint 87 200. À l'inverse du parc de camions et camionnettes, ce stock est en forte croissance en région. Toutefois, la croissance du nombre de licences et de copies n'a pas été linéaire et a connu des mouvements variés : une hausse prononcée en 2002 et en 2003, puis entre 2008 et 2010, puis un coup de frein depuis 2011. La forte hausse des années 2002 et 2003 est la conséquence des évolutions réglementaires qui ont obligé les entreprises de transport léger à s'inscrire au registre (décret du 30 août 1999).

3.4. Une modification importante de la demande...

La croissance du nombre de licences et de copies s'est accompagnée d'un basculement rapide de la demande :

- le nombre d'entreprises réalisant du transport public de marchandises avec des véhicules légers (PTAC < 3,5 tonnes) a été multiplié par 6 entre janvier 2001 et janvier 2013, passant de 1 170 à 8 120 au cours de la période ;
- le nombre d'entreprises de transports de marchandises réalisés avec des véhicules lourds (PTAC > ou = à 3,5 tonnes) s'est accru dans des proportions sensiblement inférieures : leur nombre a été multiplié par 2,6, passant de 1 080 à 2 830 ;
- ce double accroissement à vitesse variable a favorisé un changement de la structure de l'offre : en 2001, les licences pour transport de marchandises < 3,5 tonnes représentaient 52 % du total des licences franciliennes. En 2013, elles absorbent 74 % du total des licences.

Évolution du nombre de licences de transport public de marchandises par VUL et poids lourds en Ile-de-France



Sources : DRIEA, Département Régulation des transports routiers

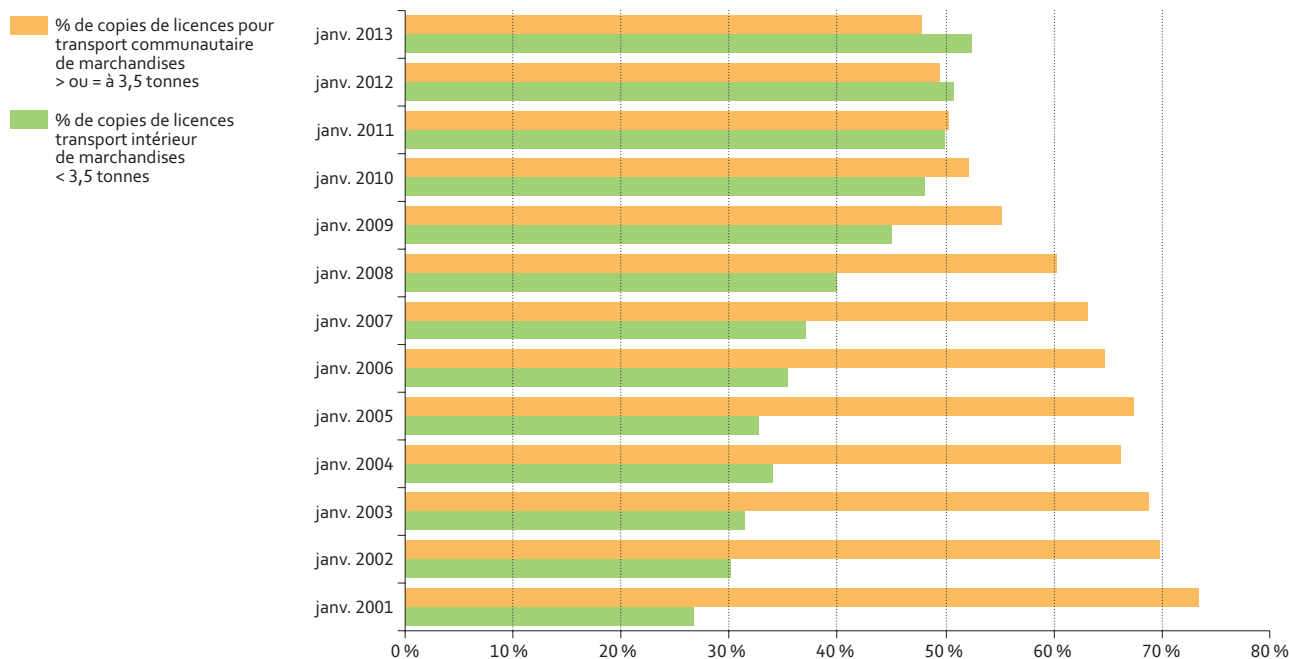
3.5. ...qui a pesé sur la composition du parc

Le nombre de copies de licences (autrement dit de « droits ouverts par véhicule ») délivrées par le Préfet de région pour le transport public de marchandises en Ile-de-France a été multiplié par 4 entre 2001 et 2013. Le pic de l'augmentation a eu lieu en 2001-2002, puis en 2007-2008/2009. Ces 5 années absorbent la majeure partie (70,6 %) de la croissance observée au cours de la période 2001-2013.

En 2010, pour la première fois, le nombre copies régresse, avant de connaître une quasi-stagnation en 2012. À l'instar des licences, la part des véhicules légers augmente 3 fois plus vite que celle des poids lourds : + 593 % versus + 162 %. Une progression à vitesses variables qui donne lieu à un profil d'évolution en forme de pyramide inversée.

Au final, **la taille moyenne des entreprises de transport public de marchandises évolue assez peu** ; en augmentation pour le transport léger, elle diminue faiblement pour le transport lourd : elle passe **de 5,2 à 5,6 véhicules pour le transport léger de marchandises, et de 15,6 à 14,7 pour le transport lourd de marchandises.**

Évolution du nombre de copies de licences de transport public de marchandises par VUL et poids lourds en Ile-de-France



Sources : DRIEA, Département Régulation des transports routiers

En 2011 pour la première fois, le nombre de poids lourds exploités est inférieur au nombre de véhicules légers.

Les données résultant de l'enquête TRM (Transport Routier de Marchandises) témoignent également d'un repli du parc de véhicules dédiés au transport de marchandises pour compte d'autrui à l'échelon national.

Parc en service pour le transport routier de marchandises en France

	2000	2012	Évolution	% d'évolution
Compte d'autrui...	232 200	205 700	- 26 500	- 11,4 %
...dont licence communautaire	228 800	199 300	- 29 500	- 12,9 %
Compte propre	199 800	221 400	+ 21 600	+ 10,8 %
TOTAL	432 000	427 100	- 4 900	- 1,1 %

Source : SOeS, enquête TRM

Pour le transport routier pour compte d'autrui, l'année 2007 a constitué un pic avec 239 900 véhicules enregistrés. Depuis, le parc essuie un déclin prononcé et rapide. À front renversé, la courbe de progression du transport de marchandises pour compte propre a sensiblement décollé au tout début des années 2000, pour atteindre un palier en 2002, auquel a succédé un repli sensible du parc. À partir de 2007, on enregistre un important rebond de croissance. 2007 constitue en effet un point d'étiage avec 191 100 véhicules dénombrés. Entre 2007 et 2012, le parc de véhicules réalisant du transport de marchandises pour compte d'autrui a diminué de 14,3 %, cependant que le parc de véhicules réalisant du transport de marchandises pour compte propre s'est accru de 14,6 %.

3.6. Les véhicules légers en petite couronne, les poids lourds en grande couronne

En juillet 2013, le nombre de copies de licences de transports publics de marchandises se répartit comme suit :

Validation des copies de licence (par départements)

	Nombre de copies de licence de transport intérieur de marchandises	%	Nombre de copies de licence de transport communautaire de marchandises	%	Nombre total de copies de licence de transport	%
Paris	8 649	19,7	4 393	10,6	13 042	15,3
Hauts-de-Seine	7 011	16,0	6 761	16,3	13 772	16,1
Seine-Saint-Denis	9 136	20,8	5 988	14,4	15 124	17,7
Val-de-Marne	5 289	12,1	4 895	11,8	10 184	11,9
TOTAL petite couronne	21 436	48,9	17 644	42,6	39 080	45,8
Seine-et-Marne	3 142	7,2	6 796	16,4	9 938	11,6
Yvelines	2 621	6,0	3 200	7,7	5 821	6,8
Essonne	3 082	7,0	3 947	9,5	7 029	8,2
Val-d'Oise	4 943	11,3	5 473	13,2	10 416	12,2
TOTAL grande couronne	13 788	31,4	19 416	46,8	33 204	38,9
Ile-de-France	43 873		41 453		85 326	

Sources : DRIEA, Département Régulation des Transports Routiers

3.7. Une consolidation de position pour la petite couronne

Près d'un véhicule léger sur deux est rattaché à une entreprise implantée en petite couronne (48,9 %), et la Seine-Saint-Denis présente, avec Paris, les volumes de véhicules légers les plus élevés de la région (respectivement 9 140 – 20,8 % — et 8 650 – 19,7 % -).

La situation est plus contrastée pour les poids lourds: 46,8 % d'entre eux ressortissent d'une entreprise installée en grande couronne, mais les écarts entre petite couronne et grande couronne sont assez faibles (respectivement 17 650 PL et 19 420 PL), et au final, le parc des Hauts-de-Seine est aussi volumineux que celui de la Seine-et-Marne, et celui de la Seine-Saint-Denis surpasse en nombre ceux des Yvelines, de l'Essonne ou encore du Val-d'Oise.

En 5 ans, de janvier 2008 à juillet 2013, la présence des entreprises et des véhicules légers de transport de marchandises s'est consolidée en cœur de l'agglomération parisienne. Avec 8 800 véhicules supplémentaires inscrits au registre, Paris et les 3 départements de la petite couronne captent 70 % de la hausse du secteur (+ 12 600 copies de licences supplémentaires en Ile-de-France). Le Val-de-Marne (+ 55,8 %) et la Seine-Saint-Denis (+ 50,0 %) focalisent cette croissance.

Concernant le transport de marchandises avec des poids lourds, le nombre de copies de licences a augmenté quatre fois moins vite que celui des véhicules légers, et la géographie de l'offre s'est

également légèrement déplacée, se renforçant en petite et en grande couronne, au détriment de la capitale, dont les effectifs décroissent en volume et en poids. Deux départements capitalisent l'essentiel de la croissance : le Val-de-Marne et la Seine-et-Marne. Ils absorbent près des 2/3 de la hausse enregistrée depuis 2008 dans les demandes de copies de licences relatives aux poids lourds.

Au total, toutes catégories confondues, tous les départements ont connu un accroissement du nombre de copies, mais Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne ont potentialisé l'essentiel de ce développement.

3.8. Des secteurs d'activités très concentrés

Si l'Ile-de-France rassemble 22,5 % des licences nationales délivrées pour le transport public de marchandises, la région se distingue par une **concentration de certaines activités de transports : le fret de proximité, les services de déménagement, le commerce de gros, les activités liées aux foires, salons et congrès, les activités de construction, l'entreposage et le stockage frigorifique et non frigorifique**, sont autant de secteurs surreprésentés dans la région par rapport à leur poids dans l'hexagone. Le fret de proximité, avec 5 841 licences, représente plus de la moitié des licences régionales et près de 27 % du secteur en France. C'est le plus gros pourvoyeur de licences, loin devant le fret interurbain.

Spécificité régionale de l'activité principale des entreprises détenant une licence de transport de marchandises en juillet 2013

	Nombre de licences en Ile-de-France	Poids de la région	Indice de spécificité
Transports routiers de fret de proximité	5 841	26,9 %	114,5
Transports routiers de fret interurbains	1 760	16,2 %	68,9
Affrètement et organisation des transports (organisation logistique des transports de marchandises)	530	31,1 %	132,3
Services de déménagement	419	29,3 %	124,4
Commerce de gros non spécialisé	82	63,1 %	268,1
Location de voitures et véhicules automobiles légers (< ou = à 3,5 tonnes)	78	43,1 %	183,2
Entreposage et stockage non frigorifique	53	24,9 %	105,8
Autres activités de soutien aux entreprises (ex : collecte de fonds, services de saisie...)	40	36,4 %	154,6
Autres services personnels (ex : services de machines fonctionnant avec des pièces de monnaie...)	35	33,0 %	140,3
Nettoyage courant des bâtiments (nettoyage de bureaux, bâtiments publics...)	24	32,9 %	139,7
Autres services de réservation et activités connexes (ex : offices de tourisme, services des guides touristiques...)	21	36,2 %	153,9
Organisation de foires, salons professionnels et congrès	18	62,1 %	263,8
Construction de maisons individuelles (entreprises générales de construction...)	16	42,1 %	179,0
Autres commerces de détail sur éventaires et marchés (commerces de détail non alimentaires et non textiles)	15	31,9 %	135,7
Entreposage et stockage frigorifique	15	34,1 %	144,9

Sources : DRIEA, Département Régulation des Transports Routiers

Un indice de spécificité supérieur à 100 témoigne de la concentration d'un secteur en Ile-de-France au regard de son poids en métropole. Pour illustration, l'indice 268,1 affiché par le commerce de gros non spécialisé indique que ce secteur est 2,68 fois plus représenté en Ile-de-France qu'en France métropolitaine. Toutefois, face à un indice, élevé, il convient de regarder les volumes concernés afin de s'assurer de la robustesse de la donnée.

Conclusion

Ces trois indicateurs : parc, immatriculations et licences, forment une mosaïque mettant en relief quelques évolutions clés.

Un parc essentiellement composé de VUL

En 2010, le parc régional de camions et camionnettes est composé à 94 % de véhicules légers, et leur part dans le total augmente à mesure que l'on approche le cœur de l'agglomération. Près de la moitié du parc francilien de véhicules lourds est implanté en petite couronne, en majeure partie en Seine-Saint-Denis.

Un desserrement logistique qui s'observe sur le parc, les licences, les immatriculations, et qui accompagne le mouvement de diminution des surfaces logistiques en zone centrale, au profit de la grande périphérie

Le parc régional de camions et camionnettes est en déclin, avec une érosion qui s'engage dès 2004, à l'unisson de la baisse du parc roulant de voitures particulières. Les mouvements sont d'ailleurs similaires : d'abord un reflux parisien, qui s'étend en tâche d'huile vers la petite couronne puis gagne de façon plus feutrée la grande couronne. Le phénomène général de repli de la flotte s'accompagne d'un glissement manifeste du centre de l'agglomération vers sa grande périphérie ; ce mouvement centrifuge coïncide à la dynamique du desserrement logistique, telle que documentée par de nombreuses études.

La DRIEA¹ a en effet montré que les surfaces régionales dédiées entièrement ou partiellement à la logistique ont augmenté de 40 % entre 1987 et 2008, avec des évolutions contrastées selon les périodes et les territoires : contraction pour Paris et la première couronne (- 360 hectares), accroissement important pour les couronnes situées entre l'A86 et la Francilienne (+ 2 000 hectares), et au-delà de la Francilienne (+ 2 800 hectares). La croissance est particulièrement affirmée pour les entrepôts logistiques d'une surface supérieure à 10 000 m². Les disparitions nettes en zone centrale sont marquées pour certaines communes de l'ouest (Clichy, Levallois-Perret, Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux) ou encore de l'est parisien (Saint-Ouen, Saint-Denis, Aubervilliers, La Courneuve). La DRIEA évalue à 17,5 millions de m² utiles le parc des entrepôts en Ile-de-France (au 1er janvier 2010), dont 72 % sont localisés en grande couronne (près de 30 % pour le seul département de Seine-et-Marne), 25 % en petite couronne (près de 12 % en Seine-Saint-Denis) et le reliquat (moins de 3 %) à Paris. 24 communes, parmi les 1 300 que compte la région, concentrent près de 46 % du parc régional et 9 grands territoires (regroupement de communes répondant à un ensemble cohérent de critères) totalisent plus de 85 % du parc d'entrepôts d'Ile-de-France. On note à ce titre deux grands cônes se dessinant au départ de Paris, l'un vers le nord : les territoires contigus de Plaine de France-boucle nord des Hauts-de-Seine et de Roissy, offrant plus de 30 % de la surface logistique régionale en entrepôts, et l'autre vers le sud : les territoires limitrophes de Seine Amont-Nord Essonne et de Sénart Centre Essonne, proposant près de 35 % des surfaces d'entrepôts.

1 — « Les dynamiques spatiales à l'œuvre sur longue période dans la logistique en Ile-de-France », DRIEA Ile-de-France, février 2012, et « L'immobilier d'entrepôts en Ile-de-France en 2010, estimation au 1^{er} janvier 2010 », DRIEA Ile-de-France, Service de la Connaissance des Études et de la Prospective, décembre 2013.

Une modification substantielle de la composition du parc

Il est frappant de constater que le repli du parc de camions et camionnettes, s'est accompagné d'une modification profonde de sa composition. Le stock de camions et camionnettes a sensiblement fondu, mais on constate un afflux de fourgons à température dirigée et de bennes, au détriment des fourgons simples et des plateaux. Ces mouvements de fond sont assez lourds et positionnent désormais la région à un niveau élevé de concentration de la flotte hexagonale de fourgons à température dirigée (près d'un tiers du parc).

Un parc qui vieillit ?

Le stock de camions et camionnettes résulte des immatriculations de véhicules neufs et d'occasion. En forte baisse entre 1990 et 2009, ces immatriculations n'alimentent plus le parc roulant en région. Particulièrement sensible à Paris (- 52 %), la baisse n'en reste pas moins sérieuse en grande couronne (- 18 %). L'examen attentif de l'évolution des immatriculations de véhicules neufs permet d'avoir une portée plus lointaine : elle indique une légère reprise des immatriculations à Paris entre 2010 et 2012, 2010 constituant le plus bas point d'étiage de la période 1990-2012, une poursuite de l'érosion en petite couronne, et une stabilisation en grande couronne. Au total, près de 70 000 camions et camionnettes neufs ont été immatriculés en 2012.

La relative stabilité des immatriculations de véhicules neufs dans un parc déclinant permet une mutation plus rapide de la flotte vers des véhicules plus sobres et plus vertueux. C'est une caractéristique forte de la région, au regard du parc roulant hexagonal. Les immatriculations neuves dominent (54 % du total), alors qu'elles ne représentent que 32 % du total des immatriculations en métropole hors région Ile-de-France. Pour autant, le marché de l'occasion prend de l'ampleur à Paris : son taux de pénétration dans les immatriculations de camions et camionnettes s'établissait à moins de 39 % en 1990, il atteint désormais 46 %.

Une forte concentration de l'activité de transport public de marchandises sur quelques acteurs

L'évolution du nombre de licences traduit également d'importants mouvements dans le transport public de marchandises. Aujourd'hui, 3 licences sur 4 sont délivrées au titre du transport par véhicules de moins de 3,5 tonnes, contre 50 % au niveau hexagonal. Entre 2001 et 2013, on constate une croissance vigoureuse de la demande de licences et de copies, et un basculement de la structure vers le transport léger. Toutefois depuis 2010, la demande a tendance à se tasser. Entre 2008 et 2013, la présence des véhicules légers de transport de marchandises s'est consolidée en cœur d'agglomération, et notamment en Seine-Saint-Denis et dans le Val-de-Marne.

Moins de 1 % des entreprises licenciées concentrent un tiers de la flotte. Elles sont en effet 83 à disposer d'un parc égal ou supérieur à 100 véhicules. Les 10 plus grandes d'entre elles sont ITM logistique alimentaire à Paris (il s'agit de la logistique du groupement des Mousquetaires), Star's Service (Paris), Pomona (Hauts de Seine), Mory et Mory Team (Seine-Saint-Denis), DHL express (Val d'Oise), Ducros Express (Val d'Oise), UPS France (Yvelines), Exapaq (Paris) et OCP répartition (Seine-Saint-Denis). Toutefois, ces éléments sont livrés à titre informatif car ils expriment plus un effet de siège qu'une implantation réelle de l'ensemble de la flotte dans les communes concernées.

La mise en commun de ces différents indicateurs dessine un paysage du transport en région Ile-de-France assez atypique par rapport au reste de l'Hexagone. Certes, on décrit ici des phénomènes passés, mais les mouvements structurels sont assez puissants pour esquisser une poursuite des tendances à l'œuvre. Cependant, le sort que les pouvoirs publics pourraient réserver aux surfaces logistiques ou encore aux véhicules de transports de marchandises, jouera un rôle décisif dans l'évolution de ces indicateurs.

