

DRE Basse Normandie
Observatoire régional des transports

**SERVICES AUX TRANSPORTEURS
DANS L'AGGLOMERATION CAENNAISE
Phase I**

Novembre 2005



32 rue de Paradis - 75010 PARIS
Tél 01 42 46 22 66 - Fax 01 42 46 22 68
contact@sareco.fr - www.sareco.fr

SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
1. INTRODUCTION	5
1.1. OBJET ET ENJEUX DE L'ETUDE	5
1.2. PRESENTATION DES ZONES D'ACTIVITE DE LA ZONE D'ETUDE	7
1.3. CADRAGE METHODOLOGIQUE.....	9
2. ETAT DES LIEUX DES ZONES ACTUELLES DE STATIONNEMENT ET DE SERVICES.....	11
2.1. LES ZONES DE STATIONNEMENT « OFFICIELLES »	11
2.1.1 Offre.....	11
2.1.2 Services associées.....	15
2.2. LES ZONES DE STATIONNEMENT LIEES AUX PETITS RESTAURANTS ROUTIERS	17
LES ZONES DE STATIONNEMENT PRIVEES AU CŒUR DES ZA.....	19
2.3. SYNTHESE	21
2.4. GARAGES ET SERVICES D'ENTRETIEN PL DANS LA ZONE D'ETUDE	23
2.5. STATIONS SERVICES POSSEDANT UNE PISTE PL	25
2.6. CARTE DE SYNTHESE DE L'ENSEMBLE DES SERVICE.....	27
3. DETERMINATION DES SERVICES ATTENDUS PAR LES TRANSPORTEURS.....	29
3.1. ENQUETES AUPRES DES CONDUCTEURS	29
3.1.1 Objectifs et méthodologie de l'enquête.....	29
3.1.2 Enquêtes sur le centre routier de Mondeville	29
3.1.3 Enquêtes au restaurant « le Guilberville »	34
3.1.4 Enquêtes sur les ZA de l'agglomération	34
3.2. SYNTHESE	35
4. DETERMINATION DE LA DEMANDE EN STATIONNEMENT POIDS LOURDS SUR L'AGGLOMERATION	36
4.1. ETUDE DE LA SITUATION EN MATIERE DE FLUX ROUTIERS DE MARCHANDISES EN BASSE NORMANDIE	37
4.1.1 Les grands axes de transports.....	38
4.1.2 Les flux internes	38
4.1.3 Flux d'échange.....	38
4.1.4 Les flux de transit.....	38
4.1.5 Rappel du positionnement des aires de stationnement par rapport aux flux	41
4.2. EXPLOITATION DES ENQUETES DE TERRAIN	43
4.2.1 Détermination de la période de pointe.....	43
4.2.2 Résultats des comptages.....	43
4.2.3 Synthèse.....	46
4.2.4 Répartition de la demande par flux.....	49
4.2.5 Principaux résultats	49
4.3. ANALYSE DE LA BALANCE OFFRE-DEMANDE	50
ANNEXES	52
ANNEXE 1	53
LISTE DES RESTAURANTS ROUTIERS DANS LA PERIPHERIE DE CAEN.....	53
ANNEXE 2	56
LISTE DES ZONES DE STATIONNEMENT PRIVEES AU CŒUR DES ZONES D'ACTIVITES	56
ANNEXE 3	59
QUESTIONNAIRES ET RESULTATS D'ENQUETTES	59
ANNEXE 4	66
CALCUL DE LA DEMANDE THEORIQUE EN STATIONNEMENT	66

1. METHODOLOGIE.....	66
2. ANALYSE DE LA DEMANDE A L'AIDE DES COMPTAGES DE NUIT.....	67
2.1. RESULTATS DES COMPTAGES DE NUIT REALISES PAR LE BUREAU D'ETUDE SARECO	67
2.2. HYPOTHESES DE TRAITEMENT DES DONNEES	67
2.3. RESULTATS :.....	68
3. ANALYSE DES FLUX PL EN SOIREE GRACE A L'ENQUETE CORDON DE 1998.....	68
3.1. PRESENTATION DE L'ENQUETE CORDON DE 1998	68
3.2. REACTUALISATION DES RESULTATS	69
3.2.1 <i>Résultats</i>	70
4. COMPARAISON ENTRE MODELISATION DE LA DEMANDE ESTIMEE ET FLUX EN SOIREE..	71
4.1. ANALYSE DE L'ENQUETE CORDON.....	71
4.2. EXPLICATION DES DIFFERENCES OBTENUS AVEC LES ENQUETES NOCTURNES.....	72
ANNEXE 5	74
CALCUL DU RATIO DE POIDS LOURDS DE NUIT SUR LES ZONES D'ACTIVITES DE MONDEVILLE ET D'IFS	74
ANNEXE 6	75
PROBLEMATIQUE DU TRNASMANCHE ET POSITIONNEMENT DE L'AIRE DU MONT SAINT MICHEL	75
ANNEXE 7	77
ENQUETE DE ROTATION SUR LE CENTRE ROUTIER DE MONDEVILLE.....	77
ANNEXE 8	78
FREQUENTATION DE L'AIRE DE GIBERVILLE	78
SEMAINE DU 05 AU 11 SEPTEMBRE 2005	78
ANNEXE 9	79
REGLEMENT (CEE) N° 3820/85 DU CONSEIL DU 20 DECEMBRE 1985 RELATIF A L'HARMONISATION DE CERTAINES ..	79
DISPOSITIONS EN MATIERE SOCIALE DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS PAR ROUTE	79
ANNEXE 10	89
GLOSSAIRE	89
ANNEXE 11	91
EQUIPE DE TRAVAIL	91
ANNEXE 12	95
LISTE DES ZONES D'ACTIVITES DECLAREES D'INTERET COMMUNAUTAIRE.....	95
ANNEXE 13	97
AIRES DE SERVICES ET AIRES DE REPOS SUR L'A84.....	97
1. DESCRIPTION DES AIRES	97
2. UTILISATION DES DIFFERENTES AIRES.....	101
ANNEXE 14	102
UTILISATION DES STATIONS SERVICE DE L'AGGLOMERATION	102
ANNEXE 15	104
STATIONNEMENT DES AUTOCARS DE TOURISME	104
3. OFFRE EN STATIONNEMENT SUR L'AGGLOMERATION.....	104
3.1. EMBLEMES AMENAGES.....	104
3.2. PARKINGS NON AMENAGES.....	104

4. COMPTE-RENDU D'INTERVIEWS DES TRANSPORTEURS: AGENCE DE VOYAGE PIEL ET VOYAGES FOURNIER. 106

1. INTRODUCTION

1.1. Objet et enjeux de l'étude

Le transport routier de marchandises (TRM) qui ne cesse de se développer et de se modifier représente aujourd'hui un enjeu économique et social crucial.

Le secteur routier reste en effet un secteur clé de l'économie dont les dysfonctionnements peuvent avoir de graves conséquences, et la logistique prend une part de plus en plus importante dans les processus industriels. Ainsi, si le transport routier a du évoluer avec le développement de pratiques comme le flux tendu, son activité ne cesse de croître. Comme la charge moyenne des véhicules n'a pas augmenté significativement, le nombre de véhicule sur les routes augmente régulièrement.

Par ailleurs, la réglementation concernant le temps de conduite est relativement contraignante depuis 1985 : un conducteur doit respecter des temps de conduite maximaux de 4 h 30 séparés par une pause de 45 minutes (éventuellement fractionnées par période de 15 min minimum) ; un repos journalier de 11 heures est aussi obligatoire¹. Ainsi, les conducteurs ont l'obligation de s'arrêter tous les 300 km environ.

Pourtant, la progression du nombre de camions sur les routes et le durcissement des réglementations n'ont, en règle générale, pas été suivis par l'implantation de nouvelles aires de stationnement ou de services destinées aux transporteurs. L'agglomération Caennaise est confrontée à cette problématique sur tous les grands axes qui la desservent.

Le présent rapport, qui constitue la phase 1 du diagnostic sur l'offre en service proposés aux conducteurs de PL sur l'agglomération de Caen la mer entend

¹ Cf. annexe 3

donner un éclairage sur ces problématiques. Il s'articulera donc de la manière suivante :

- Nous dresserons tout d'abord un état des lieux des capacités de stationnement des poids lourds et des services présents sur l'Agglomération afin de juger de l'adéquation entre les besoins et l'offre existante.
- Nous définirons ensuite les besoins révélés par les conducteurs en matière de services. Cette définition s'appuiera sur les résultats des enquêtes réalisés auprès des conducteurs dans l'Agglomération Caennaise.
- La troisième partie tentera de quantifier les besoins réels en stationnement et en services à partir des statistiques et des comptages disponibles.
- Enfin, nous exposerons dans un dernier chapitre quelques préconisations inspirés des résultats précédents.

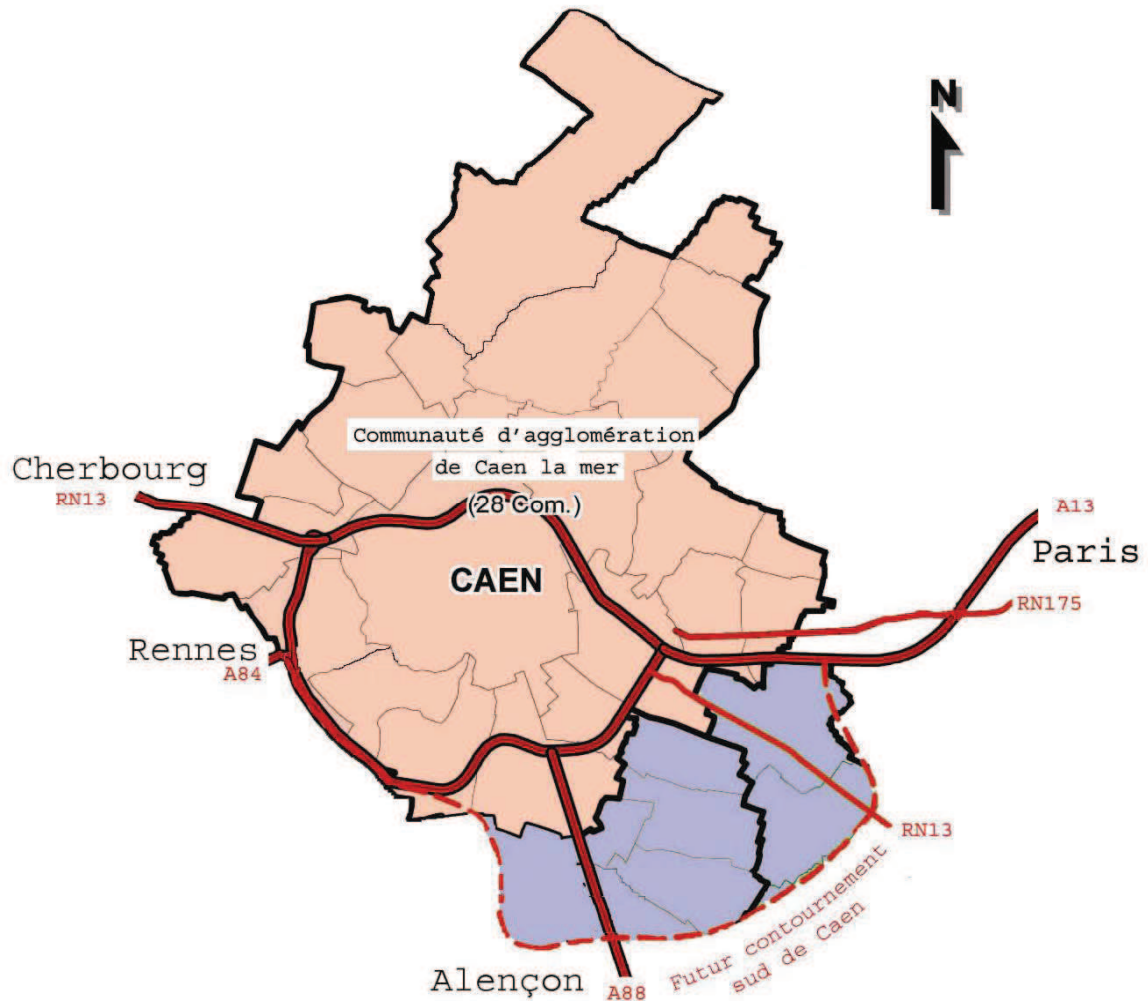


Figure 1: Zone d'étude

1.2. Présentation des zones d'activité de la zone d'étude

Lors de cette étude, nous connecterons les problématiques développées plus haut avec les zones d'activités économiques du périmètre d'étude d'une part, et avec les grands axes de circulation d'autre part. Il s'agit en effet des principaux pôles d'attraction en matière de flux poids lourds et donc des zones où la probabilité de rencontrer des infrastructures de service pour les conducteurs est la plus importante.

Par zone d'activité (ZA) nous désignons les zones de regroupement d'entreprises et d'activités économiques, ce qui inclut : les zones industrielles (ZI), les zones artisanales, les zones commerciales... On dénombre 49 zones d'activité sur le secteur de Caen, ce qui représente une surface de 1456,94 ha

(dont seulement 955 ha commercialisés). Les surfaces des zones d'activités sont très différentes. Les principales sont situées sur les communes suivantes : Rots, Carpiquet, Fleury-sur-Orne, Ifs, Giberville, Mondeville, Colombelles et Herouville-Saint-Clair. On observe un déséquilibre entre le Nord et Sud de l'Agglomération. Le Sud de l'Agglomération possède des ZA plus grandes et plus tournées vers l'activité commerciale (Carpiquet, Ifs, Mondeville...) alors que les zones d'activité du Nord sont plus tournées vers l'activité industrielle (Herouville, Colombelle...)¹.

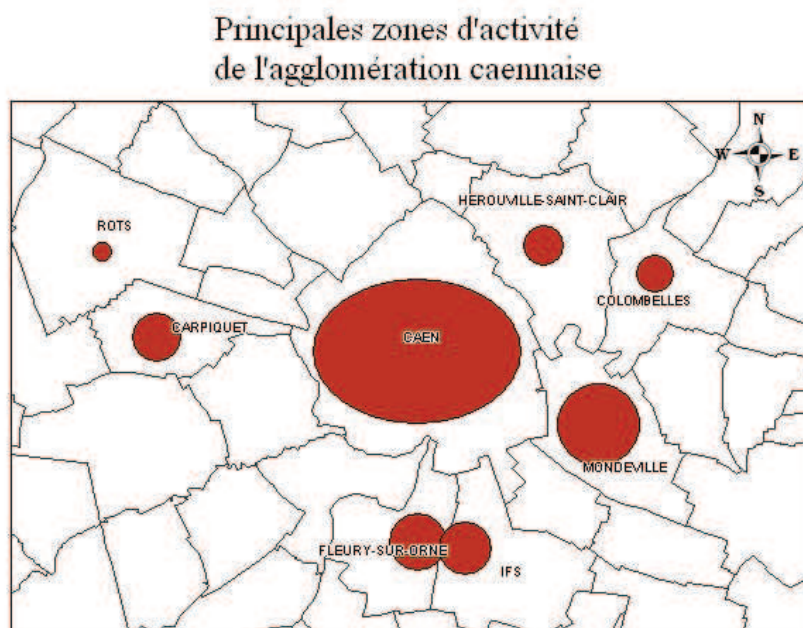


Figure 2: principales ZA de l'agglomération

¹ Les informations précédentes sont issues de l'étude « Profil des zones d'activité de la Basse-Normandie » du SATA de février 2003 / maître d'ouvrage : DRE Basse Normandie - observatoire régional des transports

Les principaux axes de communication de la zone d'étude sont :

- L'autoroute A13 en direction de Paris qui constitue le principal axe structurant de l'agglomération,
- l'autoroute des estuaires (A84) qui permet une ouverture sur l'Ouest Français et la péninsule Ibérique,
- la RN 13 en direction de Cherbourg à l'Ouest et de Lisieux à l'Est,
- la RN 158 au Sud, en direction de Falaise et d'Alençon.

1.3. Cadrage méthodologique

Pour évaluer l'offre en stationnement et en services présents sur l'Agglomération Caennaise, nous avons élaboré une typologie distinguant trois types de zone de stationnement clairement différenciés :

- Les zones de stationnement « officielles » : situées sur les plus grands axes routiers, bien desservies en services et connues du plus grand nombre.
- Les zones de stationnement liées aux petits restaurants routiers : ces aires de stationnement sont généralement petites, assez confidentielles et donc essentiellement fréquentées par des habitués.
- Les zones de stationnement privées au cœur des ZA : il s'agit d'aires de stationnement prévues par les entreprises installées sur les ZA. Elles sont généralement assez petites et loin de tout service.

De même, afin de clarifier le fonctionnement du trafic PL sur l'Agglomération, nous distinguerons 3 types de flux de PL :

- Les flux internes : il s'agit des flux dont l'origine et la destination sont internes à un périmètre qui comprend l'Agglomération et sa zone d'influence.
- Les flux d'échange : il s'agit des flux dont l'origine est interne à l'Agglomération et la destination externe à l'Agglomération, ou inversement.
- Les flux de transit : il s'agit des flux dont l'origine et la destination sont externes à l'Agglomération.

Il est nécessaire, enfin, pour éviter les malentendus, de bien saisir la distinction entre le repos journalier et les pauses effectuées par les conducteurs. Le repos journalier est long : au moins 9 heures consécutives toutes les 24 heures. Les pauses sont beaucoup plus courtes : 45 min toutes les 4h30 de conduite.

2. ETAT DES LIEUX DES ZONES ACTUELLES DE STATIONNEMENT ET DE SERVICES.

Nous évaluerons ici l'offre en stationnement et en service effectivement présente sur l'Agglomération Caennaise en respectant la typologie énoncée en introduction.

2.1. Les zones de stationnement « officielles »

2.1.1 Offre

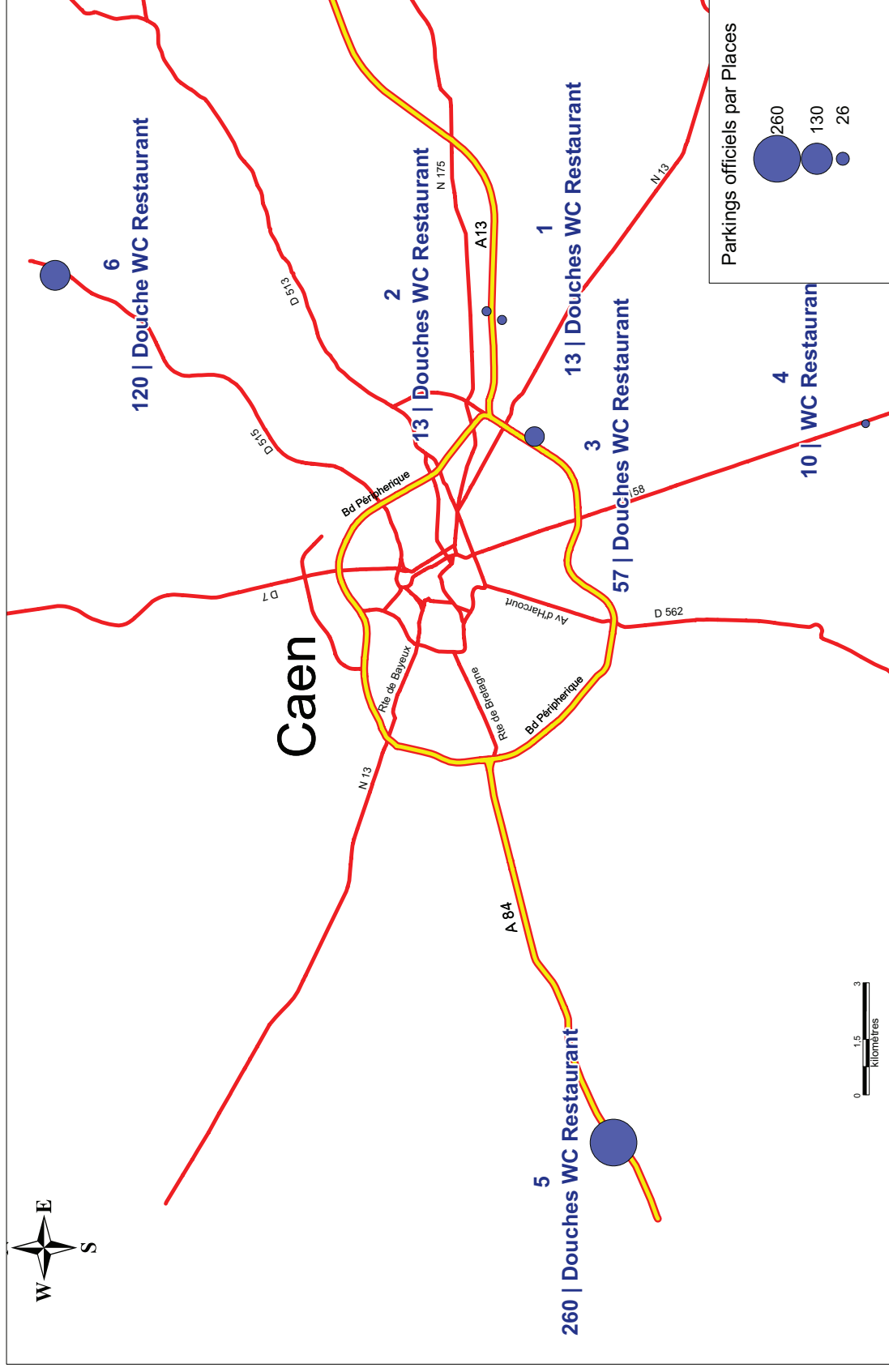
L'agglomération Caennaise est très peu dotée en matière d'aires routières pouvant accueillir des poids lourds. Au sein même de la zone d'étude, le seul parking capable d'accepter un nombre important de véhicules reste le Centre Routier de Mondeville au Sud-Est de l'Agglomération. Il faut s'éloigner un peu de l'Agglomération le long des axes structurants pour trouver d'autres infrastructures :

- Sur l'A84 en direction d'Avranches, sortie 40 au kilomètre 50, on trouve l'aire privée de Guilberville.
- Sur l'A13, à hauteur de Giberville, on trouve une aire de stationnement dans chaque sens de circulation.
- Sur la nationale 158 juste avant l'entrée dans Falaise on trouve une petite aire de repos comportant une zone PL.
- Enfin, sur le port d'Ouistreham, on trouve une aire de stationnement pour les PL en attente d'embarquement.

i) Le Centre routier de Mondeville

Services aux poids lourds dans l'agglomération de Caen

Parkings "officiels"



Numero	Nom	Places	Restaurant	Accès
3	Centre routier de Mondeville	57	Restaurant (5h-23h, sauf W)	rue des Frères Lumière
1	Aire de Giberville Sud	13	Restaurant (7h-22h)	A13
2	Aire de Giberville Nord	13	Restaurant	A13
4	Aire de Falaise	10		N158
5	Aire de Guibervilles	260	Restaurant	A84 sortie 40
6	Parking d'attente Brittany Fe	120	Restaurant	Zone portuaire

numéro de parking : 8
 nombre de places | toilettes et restaurant : 3 | WC Restaurant



Figure 3 Centre routier de Mondeville

Le centre routier de Mondeville est situé au sein de la zone d'activités de Mondeville, rue des Frères Lumière. Il possède un parking Poids Lourds public de 57 places marquées au sol.

Le centre routier de Mondeville a essentiellement une utilisation d'échange avec l'Agglomération.

On doit noter que pour les PL qui circulent dans le sens Paris Caen, il existe un passage limité en hauteur à 4m15 : passage sous un pont de chemin de fer.

ii) L'aire privée de Guilberville

Le restaurant le Guilberville est proche de l'A84, sortie 40¹. Il ne fait donc pas directement partie de la zone d'étude. Cependant, il est suffisamment gros et se trouve suffisamment près de l'Agglomération pour rentrer en concurrence avec les aires de stationnement du secteur d'étude, notamment en ce qui concerne le trafic de transit.



Figure 4 Parking de l'aire de Guilberville



Figure 5 Restaurant le Guilberville

Le restaurant possède un parking surveillé de 260 places environ où les camions frigorifiques sont séparés des autres poids lourds. Le stationnement est gratuit la nuit pour les clients ayant consommé un repas le soir. Dans le cas contraire, il est facturé 10 euros à la sortie.

L'aire de Guilberville est essentiellement utilisée dans le cadre d'un trafic de transit.

iii) Les aires de Giberville

¹ Le Saussey 50160 Guilberville

Les aires de Giberville possèdent actuellement une capacité de 13 PL dans chaque sens.

Les aires de Giberville sont essentiellement utilisées dans le cadre du trafic de transit.

iv) Les aires de Falaise : Soulangy Ouest

Cette aire située sur la nationale 158 juste avant l'entrée dans Falaise compte 13 places dédiées aux poids lourds. On note l'existence d'un camion à frite de 9h00 à 16h00.

Le site est également essentiellement utilisé pour un trafic de transit.

v) L'Aire d'attente du port de Ouistreham

Ce parking est situé près de l'embarcadère de fret. Il comporte environ 120 places. Cette aire répond à une logique particulière puisqu'elle est uniquement destinée aux conducteurs empruntant le transmanche (avec la compagnie Brittany Ferries).

2.1.2 Services associées

La plupart des aires de stationnement « officielles » possèdent une offre de services associés assez importante.

i) Le Centre routier de Mondeville

Restauration : brasserie/ restaurant le Central

Sanitaires : douches et toilettes

Horaires : le lundi de 7h à 23 h et jusqu'au vendredi de 5 h à 23 h.

Le restaurant est fermé le samedi et le dimanche.

Distraction : coin télévision, projection des matches de football.

Hôtellerie : Un hôtel : le Bonzaï mais il n'est pas utilisé par les conducteurs qui préfèrent dormir dans leur cabine.

ii) L'aire privée de Guilberville

Restauration : Restaurant familial « Le Guilberville »

Sanitaires : douches et toilettes

Horaires : de 4h30 à 23h dans la semaine

Distraction : coin télévision,

Cabines téléphoniques.

iii) Les aires de Giberville

Restauration : restaurants autoroutiers

Sanitaires : douches et toilettes

Horaires : de 7h à 22h

Cabines téléphoniques.

iv) L'aire de Falaise

Restauration : vendeur de frites en journée

Sanitaires : toilettes

v) L'aire d'attente de Ouistreham

Restauration : Oui

Sanitaires : toilettes, douches

Cabines téléphoniques

2.2. Les zones de stationnement liées aux petits restaurants routiers

Nous avons recensé, en parcourant les grands axes et en interrogeant les conducteurs, les restaurants routiers qui accueillent véritablement des poids lourds dans le périmètre de Caen.

Dans la périphérie de Caen nous avons pu dénombrer pas moins d'une dizaine de restaurants routiers. Leur utilisation est essentiellement liée aux échanges avec l'Agglomération.

Ces restaurants offrent en général un qualité d'accueil fort appréciée des conducteurs (du point de vue de la restauration notamment).

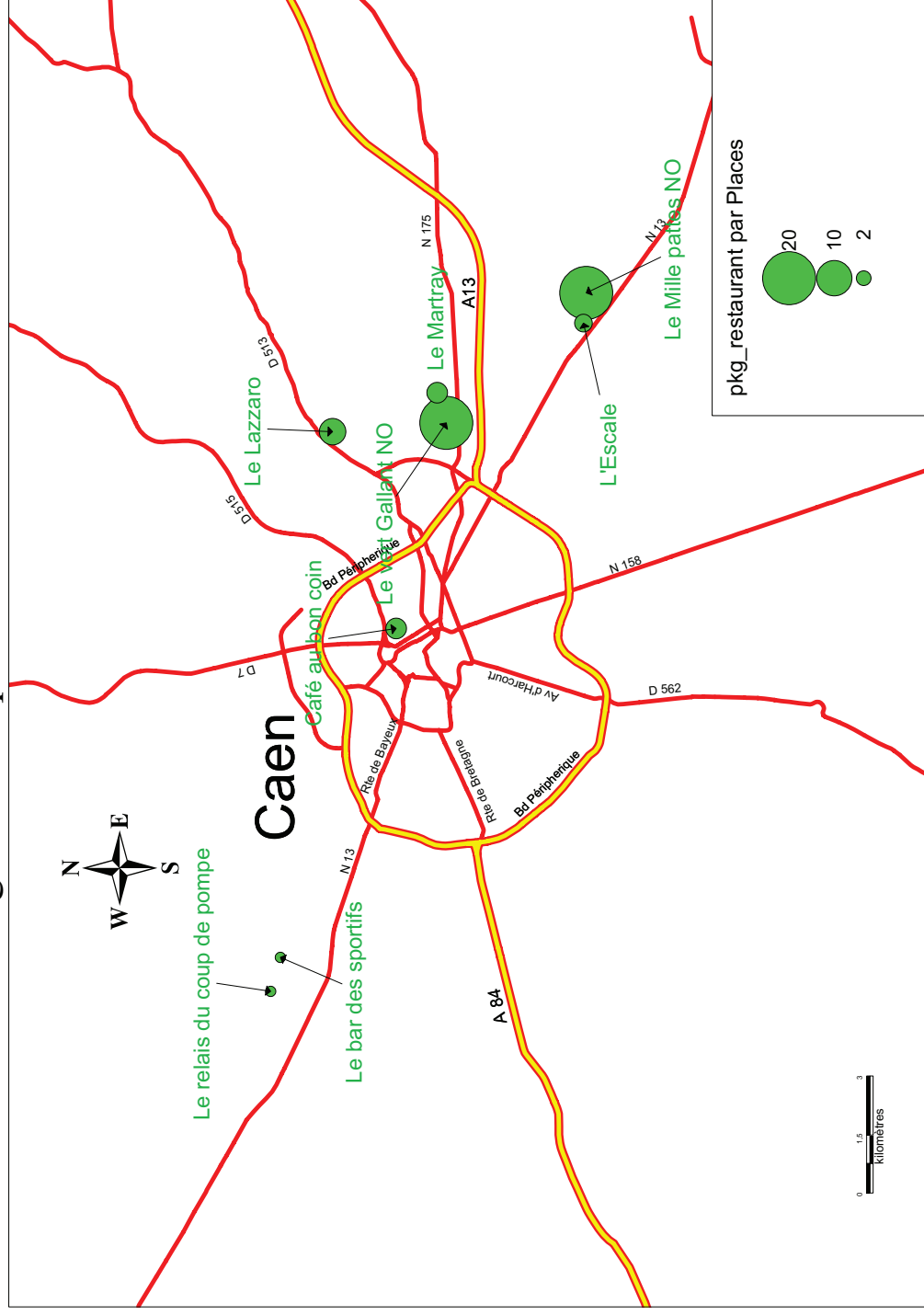
Cependant la plupart de ces petits restaurants routiers est confronté à des difficultés et sont de moins en moins fréquentés par les conducteurs. Tout d'abord, ces restaurants ne bénéficient pas de fléchage routier ce qui implique une clientèle d'habitues ; on trouve ainsi très peu de conducteurs étrangers dans ces établissements. Ensuite, l'ensemble de ces restaurants présente des conditions de stationnement très dégradées : très peu d'espace pour stationner les poids lourds et mauvais état des parking, lorsqu'ils existent.

Les solutions apportées sont souvent provisoires: prêt gracieux d'un parking par une entreprise voisine, et parfois gênantes :stationnement le long de la chaussée... Les complaisances accordées ne sont alors pas envisageables dans le cas d'une plus grande affluence et elles peuvent cesser du jour au lendemain. Parfois, l'activité liée aux conducteurs de poids lourds est donc tout à fait remise en cause. Ces restaurant souffrant d'un déficit d'image dans la profession de la restauration, l'activité est alors totalement remise en cause.

La liste des restaurants routiers recensés par SARECO est présentée en Annexe 1 du présent rapport et est résumée dans la carte ci-après.

Services aux poids lourds dans l'agglomération de Caen

Parkings liés aux petits restaurants routiers



Numero	Nom	Places	Accès	Commune
7	Le vert Gallant	20	route de Rouen	Giberville
8	Le Martray	4	route de Rouen	Giberville
9	Le Lazzaro	6	D513	Colombelles
10	Café au bon coin	4	Avenue P. Berthelot	Caen
14	Le relais du coup de pompe	1	route de Caen	Rots
13	Le bar des sportifs	1	route de Caen	Rots
11	L'Escale	3	route de Paris	Vimont

numéro de parking Non officiel
 nombre de places | toilettes et restaurant
8 NO
3 | WC Restaurant

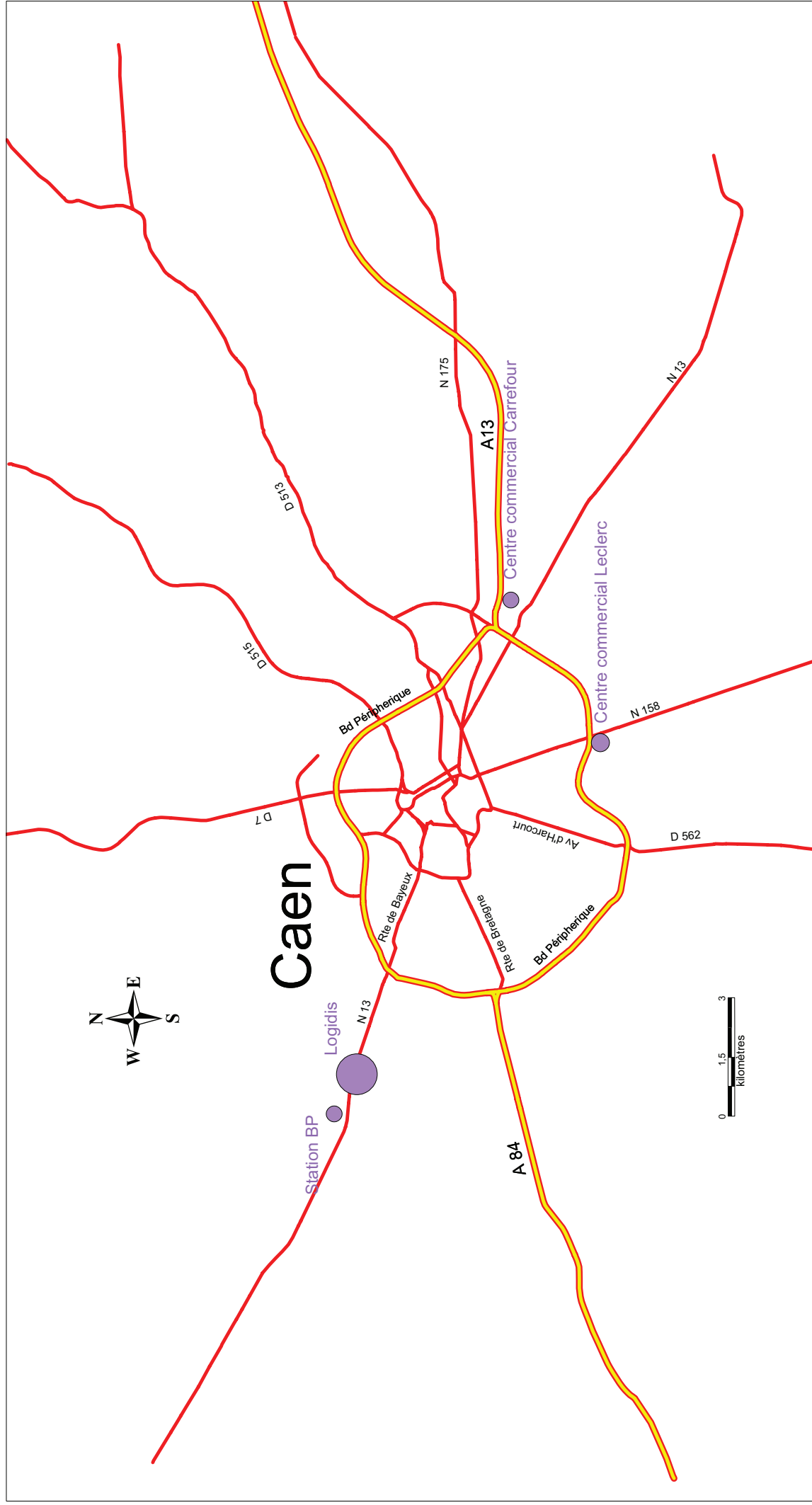
Les zones de stationnement privées au cœur des ZA

Au cœur même des Zones d'activités, très peu de parking ou de services sont mis à la disposition des conducteurs alors même que nos entretiens avec les conducteurs ont révélé que certains passaient parfois la nuit dans ces zones.

La liste des zones de stationnement privées au cœur des ZA recensées par SARECO est présentée en Annexe 2 du présent rapport et est résumée dans la carte ci-après.

Services aux poids lourds dans l'agglomération de Caen

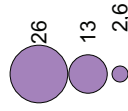
Zones de stationnement privées en coeur des zones d'activités



Observatoire régional des transports de Basse Normandie

Numero	Nom	Places	Accès	Commune
17	Logidis	26	ZA Carpiquet	Carpiquet
16	Centre commercial Leclerc	6	ZA Object'ifs sud	Ifs
15	Centre commercial Carrefour	5	Centre commercial Mondeville 2	Mondeville
18	Station BP	5	Centre commercial Cora	Rois

Parkings en coeur de zones d'activités par Places



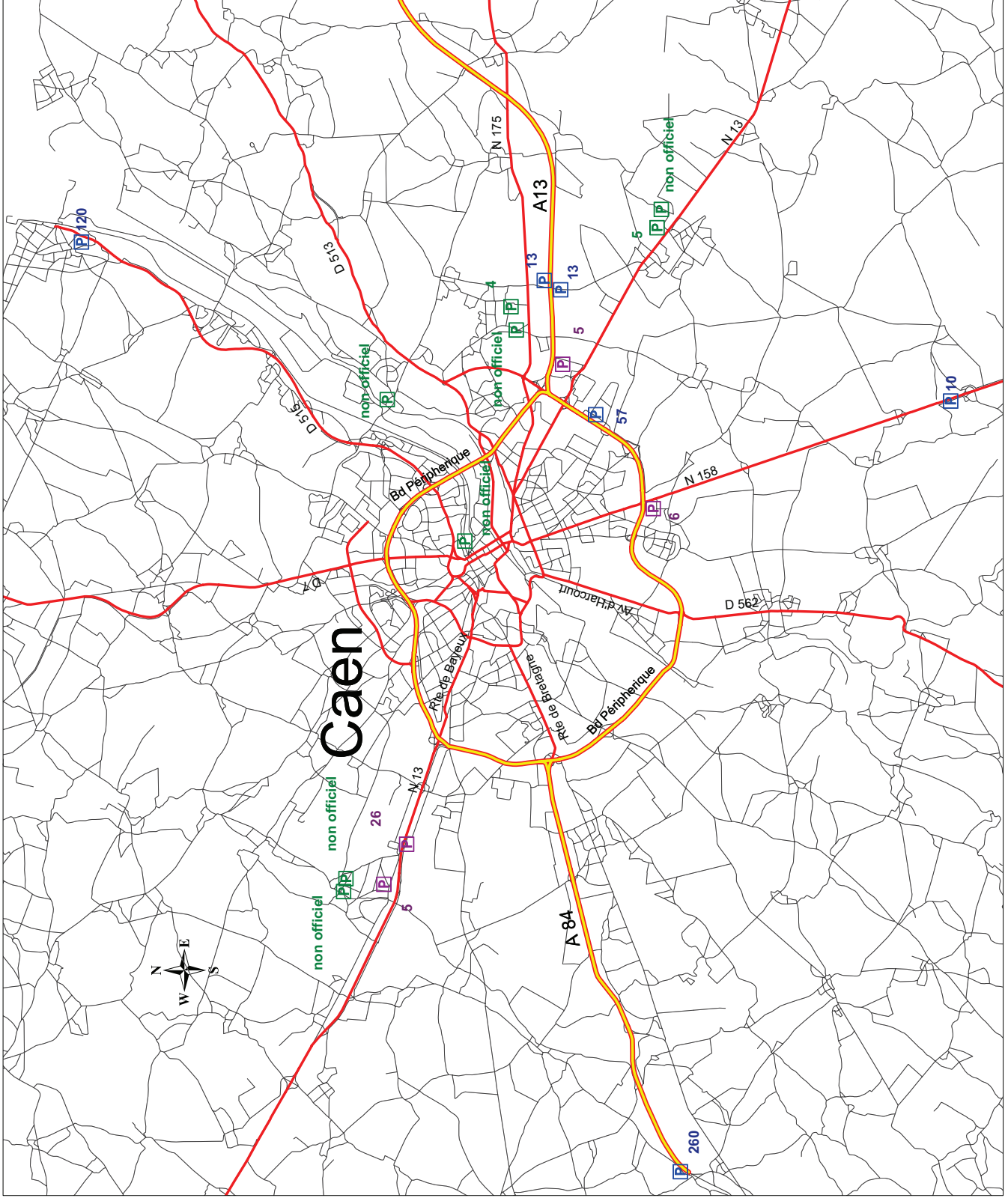
2.3. Synthèse

L'offre de stationnement PL recensée par SARECO est récapitulée dans le tableau et sur la carte ci-après, les aires de Guilberville et de Ouistreham sont traitées séparément car l'une se trouve en dehors de l'aire d'étude et l'autre répond à une logique très particulière.

Site	Nombre de places formelles	Nombre de places informelles	Total
Zones de stationnement liées aux petits restaurants routiers	14	~ 40	~54
Zones de stationnement « officielles » sauf Guilberville et Ouistrham	93	-	93
Zones de stationnement privées au cœur des ZA	43	~10	~53
SOUS TOTAL	150	~50	~200
Aire de Guilberville	~260		~260
SOUS TOTAL	~410	~50	~460
Aire d'attente de Ouistreham	120		120
TOTAL	~530	~50	~580

Places de stationnement

Agglomération de Caen



Nombre de places par type de parking :

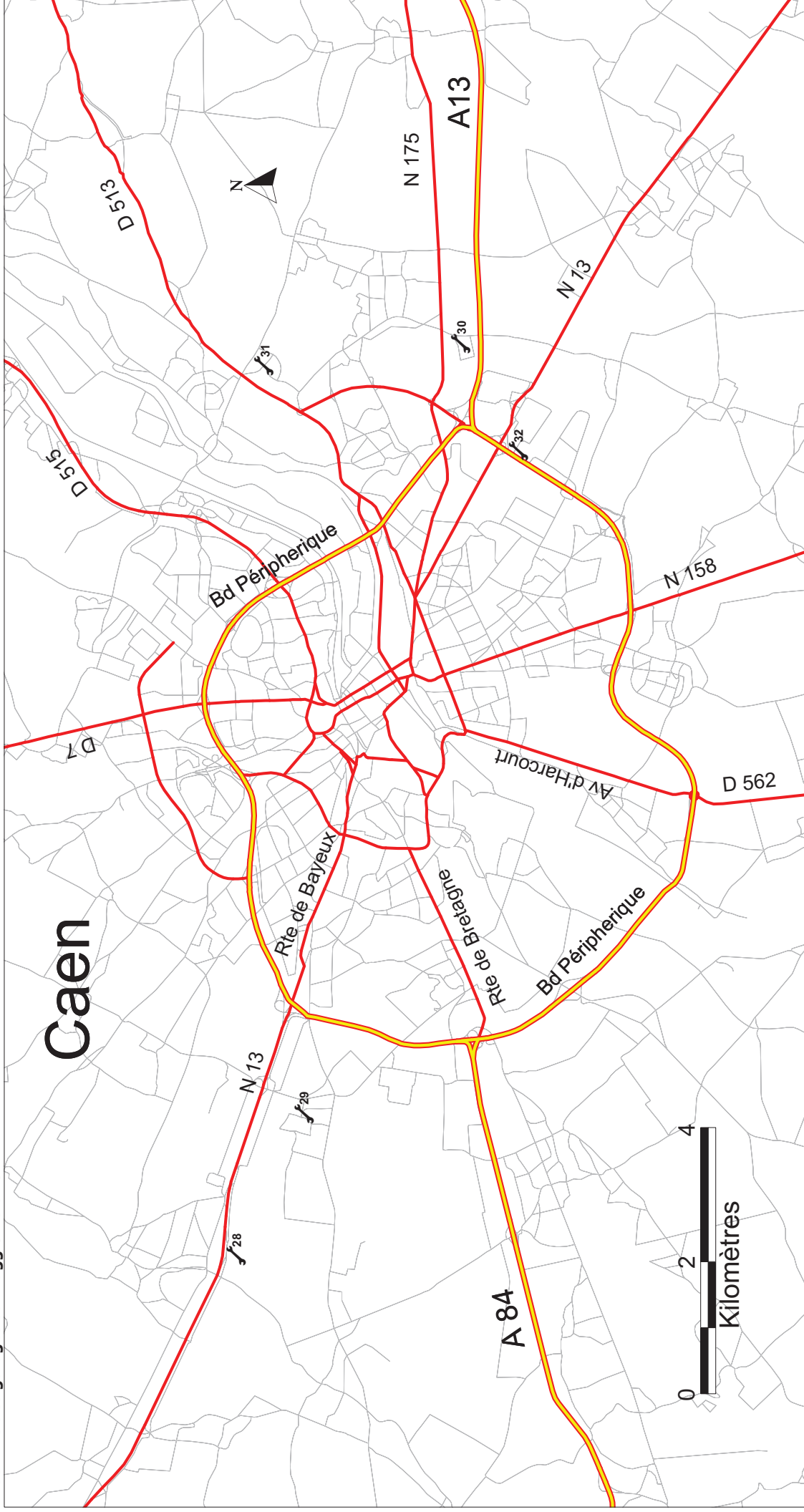
- P liés aux petits restaurants routiers
- P parkings "officiels"
- P zones de stationnement privées au coeur des zones d'activités

2.4. Garages et services d'entretien PL dans la zone d'étude

Même si la grande majorité des conducteurs sont en contrat avec une entreprise spécifique pour ce qui concerne l'entretien et la réparation de leur véhicule, nous nous sommes attaché à localiser les entreprises qui proposaient ce type de services dans la zone d'étude.

Les résultats sont présentés dans le tableau et la carte suivante :

N° du service	Nom	Commune	Route d'accès
27	DAF	Carpiquet	Za Carpiquet
28	Codica	Carpiquet	RN 13
29	Garage Jacquet	Giberville	Zi le Martray
30	Spécial T	Colombelles	Rue Jean Monnet
31	Volvo Truc	Mondeville	Rue des frères Lumière



GARAGES	Numero	Nom garage	Commune	Accès
	28	DAF	Carpiquet	ZA Carpiquet
	29	CODICA	Carpiquet	RN 13
	30	Garage Jac	Giberville	ZI le Martray
	31	DAF	Colombelles	Rue Jean Monnet
	32	Volvo Truc	Mondeville	rue des frères Lumières

ORT Basse Normandie

SARECO 32 rue de Paradis 75010 PARIS



sareco
l'ingénierie du stationnement

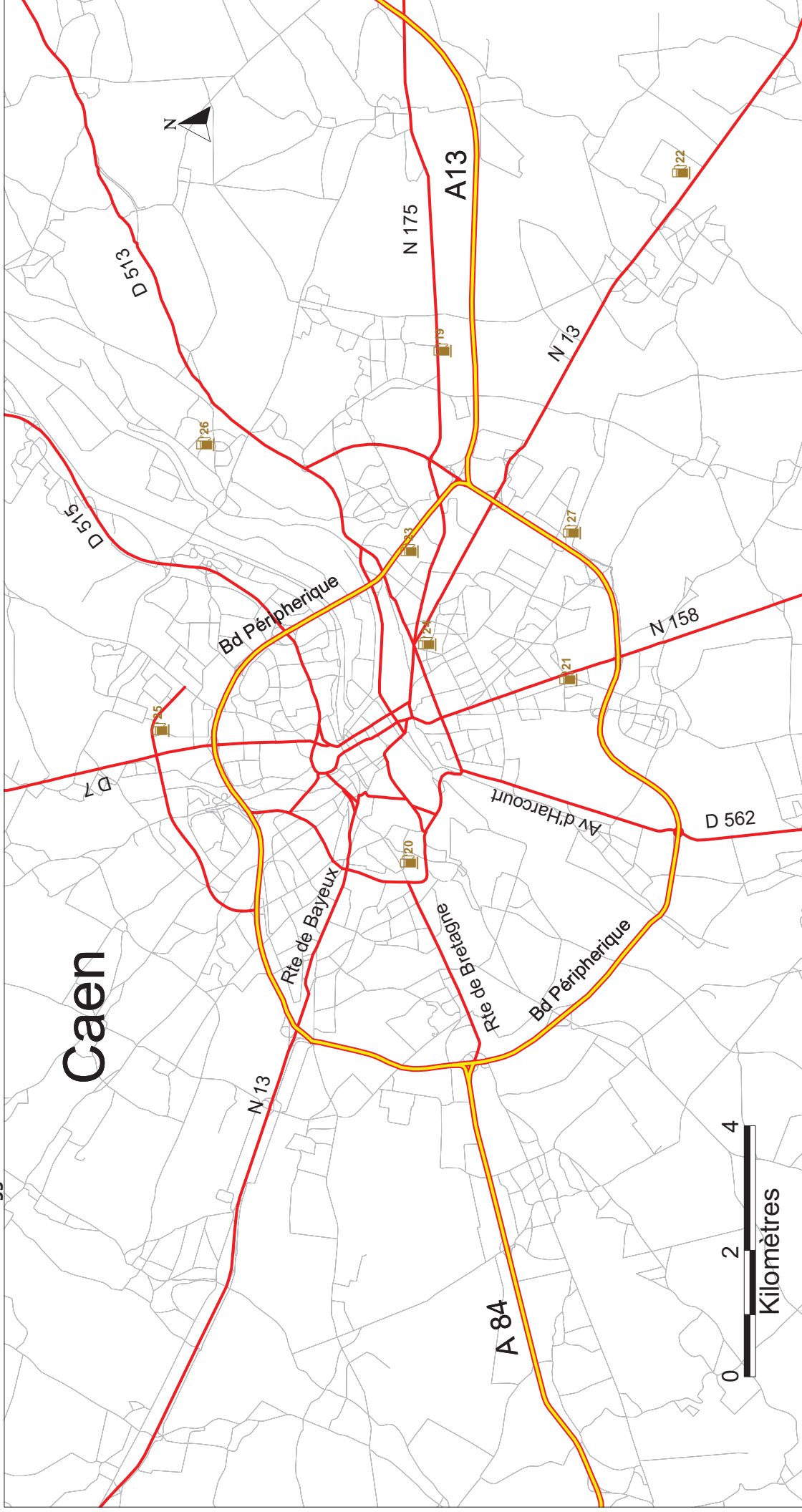
2.5. Stations services possédant une piste PL

La majorité des conducteurs confirme qu'étant donné la capacité des réservoirs de leurs véhicules, il est désormais possible d'effectuer un très grand nombre de kilomètres sans avoir besoin de s'arrêter dans une station service pour y faire le plein.

Nous avons tout de même relevé l'offre en stations services munies d'une piste PL dans le périmètre d'étude.

Les résultats sont présentés dans le tableau et la carte suivante :

N° du service	Nom	Commune	Route d'accès
19	Station BP Station Esso	Giberville	A13
20	Total station service	Caen	60 bvd Yves Guillon
21	Station Elf	Iffs	992 rte de Falaise
22	BP	Cagny	54 rte Paris
23	Macon Mondeville	Mondeville	8 rte Paris
24	Bp place demi lune	Caen	Place demi lune
25	Station Elf	Herouville St Clair	Bvd Henri Becquerel
26	Total	Caen	4 rue Roger Salengro



STATION ESSENCE

Numero	Nom station	Commune	Accès
19	Station BP/ Station Esso	Giberville	A 13
20	Total station service	Caen	60 Bv Yves Guillion
21	Elf	Ifs	992 rte de Falaise
22	BP	Cagny	54 route de Paris
23	Macon - Mondeville	Mondeville	8 route de Paris
24	BP Place demi-lune	Caen	place demi-lune
25	ELF	Herouville St Clair	Bvd Henri Becquerel
26	Total	Caen	4 rue Roger Salengro
27	AS24	Granthéville	ZI Caen-Mondeville

ORT Basse Normandie

SARECO 32 rue de Paradis 75010 PARIS



sareco
l'ingénierie du stationnement

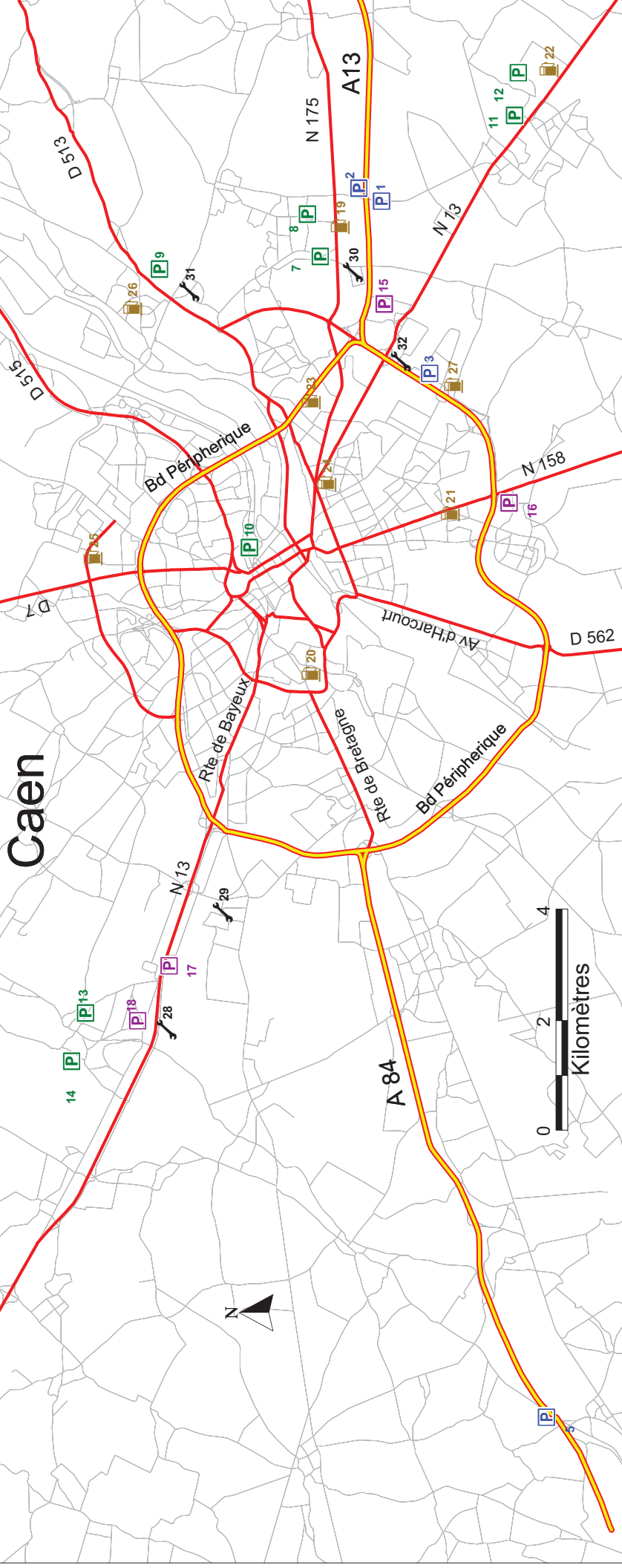
2.6. Carte de synthèse de l'ensemble des service

La carte suivante fait figurer la localisation de l'ensemble des services décrits plus haut.

Sur cette carte, les limites communales ont été enlevées pour plus de clarté.

STATION ESSENCE	Numero	Nom station	Commune	Accès
	19	Station BP/ Station Esso	Giberville	A 13
	20	Total station service	Caen	60 Bv Yves Guillion
	21	Elf	Ifs	992 rte de Falaise
	22	BP	Cagny	54 route de Paris
	23	Macon - Mondeville	Mondeville	8 route de Paris
	24	BP Place demi-Lune	Caen	place demi-Lune
	25	ELF	Herouville St Clair	Bvd Henri Becquerel
	26	Total	Caen	4 rue Roger Salengro
	27	AS24	Greuthville	ZI Caen-Mondeville

GARAGES	Numero	Nom garage	Commune	Accès
	28	DAF	Carpiquet	ZA Carpiquet
	29	CODICA	Carpiquet	RN 13
	30	Garage Jac	Giberville	ZI le Martray
	31	DAF	Colombelles	Rue Jean Monnet
	32	Volvo Truc	Mondeville	rue des frères Lumières



Numero	Nom	Commune	Accès
3	Centre routier de Mondeville	Mondeville	rue des Frères Lumière
1	Aire de Giberville Sud	Giberville	A 13
2	Aire de Giberville Nord	Giberville	A 13
4	Aire de Falaise	Falaise	N158
5	Aire de Guilberville	Guilberville	A84 sortie 40
6	Parking d'attente Britany Fer	Ouistreham	Zone portuaire
Numero	Nom	Commune	Accès
17	Logidis	Carpiquet	ZA Carpiquet
16	Centre commercial Leclerc	Ifs	ZA Objectifs sud
15	Centre commercial Carrefour	Mondeville	Centre commercial Mondeville
18	Station BP	Rois	Centre commercial Cora

Numero	Nom	Commune	Accès
7	Le vert Gallant	Giberville	route de Rouen
8	Le Martray	Giberville	route de Rouen
9	Le Lazzaro	Colombelles	D513
10	Café au bon coin	Caen	Avenue P. Berthelot
14	Le relais du coup de pompe	Rois	route de Caen
13	Le bar des sportifs	Rois	route de Caen
11	L'Escale	Vimont	route de Paris
12	Le Mille pattes	Mout	la gare

ORT Basse Normandie

SARECO 32 rue de Paradis 75010 PARIS



3. DETERMINATION DES SERVICES ATTENDUS PAR LES TRANSPORTEURS

3.1. Enquêtes auprès des conducteurs¹

3.1.1 Objectifs et méthodologie de l'enquête

Une enquête a été réalisée auprès des conducteurs stationnant sur l'Agglomération de Caen. Il s'agissait de comprendre les éléments suivants :

- Cerner le profil des utilisateurs des différentes zones de stationnement,
- Déterminer les pratiques des conducteurs vis-à-vis des pauses (durées de voyage, raisons de l'arrêt...),
- Evaluer la satisfaction des conducteurs quant à l'offre de places de stationnement sur l'Agglomération Caennaise.
- Déterminer les attentes des conducteurs quant aux aires de repos.

Les enquêtes ont été réalisées sur 3 sites différents : Sur le Centre routier de Mondeville, sur l'aire de stationnement du restaurant « Le Guilberville » et au cœur de certaines ZA de l'Agglomération.

3.1.2 Enquêtes sur le centre routier de Mondeville

Le centre routier est situé sur la zone industrielle de Mondeville, à proximité du périphérique Sud de l'Agglomération Caennaise. Il dispose de 57 emplacements poids lourds marqués au sol et d'un restaurant « Le Central ».

¹ Cf.annexe 3

23 enquêtes furent réalisées sur le site entre le mercredi 14 septembre à 18 heures et le vendredi 16 septembre à midi. Les enquêtes ont été réalisées dans les tranches horaires 12h-14h et 18h-23h. 6 enquêtes complémentaires furent réalisées le 19 octobre de 16 h à 19 h.

i) Résultats de l'enquête

Identification des conducteurs

La majorité des conducteurs interrogés est de nationalité française (78,3%). Cela provient probablement du très médiocre jalonnement jusqu'au centre routier. Par ailleurs les conducteurs étrangers (pays de l'Est, espagnols...) semblent s'arrêter principalement sur l'aire du Mont - St - Michel¹. La grande majorité des conducteurs interrogés effectuait leur repos journalier et parmi ceux-ci, plus de la moitié se trouvait à moins de 300 kms de leur lieu d'origine. Au total, plus de 62% des conducteurs interrogés sur le centre routier ont travaillé sur l'Agglomération. On observe donc bien le caractère local du centre routier de Mondeville et son importance du point de vue de la desserte régionale. Un autre constat peut être établi à partir de l'analyse des origines et des destinations des conducteurs : l'axe Nord-Ouest / Sud-Est empruntant l'A13 et l'A84 est nettement plus représenté que les autres axes. Notamment les flux en provenance des ports (Ouireham, Cherbourg) ne semblent pas marquer de repos sur le site de Mondeville.

Classification des véhicules

L'enquête interview menée sur le centre routier de mondeville permet de donner une image des types de véhicules effectuant une pause ou un repos sur l'agglomération.

Les résultats sont les suivants :

			Equipement du camion		
tonnage Moyenne = 38.13 Médiane = 40.00 Min = 24.00 Max = 45.00			Rideaux coulissants	32	54.2%
			Savoyarde	2	3.4%
Moins de 28 4 6.7% De 28 à 31 6 10.0% De 32 à 35 9 15.0% De 36 à 39 3 5.0% De 40 à 43 25 41.7% 44 et plus 13 21.7% Total 60 100.0%			citerne	5	8.5%
			frigorifique	5	8.5%
			plateau	2	3.4%
			porte-voitures	1	1.7%
			bétaillère	2	3.4%
			benne	3	5.1%
			châssis à conteneur	0	0.0%
			fourgon	2	3.4%
			autre	5	8.5%
			Total	59	100.0%

On observe que la grande majorité des véhicules sont des PL possédant un fort tonnage : supérieur à 40 tonnes.

Il s'agit par ailleurs essentiellement de véhicules « classiques », à rideaux coulissants, savoyarde ou à plateau (61% au total).

Identification des problèmes du centre routier

Les conducteurs interrogés ont très souvent soulevé le problème de la taille du parking. De l'avis de tous il est sous dimensionné et la majorité des conducteurs se sont déjà confrontés à des situations de saturation du centre à leur arrivée. Face à cette situation, les conducteurs stationnent dans les rues adjacentes ou sur les ZA périphériques (beaucoup de stationnement sur le site d'Euro master). D'autres sont même contraints d'effectuer leur repos sur le parking du client qu'ils livrent le lendemain. On peut par ailleurs déceler quelques pratiques extrêmes : face à une véritable pénurie de places sur le centre routier et aux alentours, certains conducteurs décrochent leur remorque sur un parking périphérique (si leur chargement est peu précieux) et viennent en solo sur le site, afin de

¹ Cf..chapitre 4.1.4

pouvoir manger et stationner en sécurité. Les enquêtes menées par SARECO confirment cette pénurie de places de stationnement sur le centre routier. Pendant les périodes de pointe, il est effectivement complètement saturé. Ainsi, le mercredi 14 septembre à 21h30, les 57 places marquées au sol étaient occupées et on dénombrait 20 stationnements sur voirie à proximité immédiate du parking. Le jeudi 15 septembre à 22h, les 57 places marquées au sol étaient occupées et on dénombrait 13 stationnements sur voirie à proximité immédiate du parking. Mis à part ce problème majeur, les conducteurs sont pour la plupart satisfaits du centre de Mondeville. Ils jugent l'état de propreté des sanitaires convenable. Certains regrettent tout de même la non séparation entre les camions frigorifiques et les autres sur le parking, ce qui génère du bruit. Le côté « industriel » de la restauration du centre est aussi critiqué.

Service désirés par les conducteurs sur une aire de stationnement

Il convient, pour bien comprendre les besoins des conducteurs, de distinguer le repos de la pause. La pause, qui intervient après 4h30 de conduite ne dure que 45 min. Elle est alors prise sur les zones d'activités ou le long d'une route. Les conducteurs estiment qu'une aire de stationnement n'est pas indispensable pour effectuer ce type de repos. Le repos est lui beaucoup plus long : au moins 9 heures consécutives toutes les 24 heures¹. Les conducteurs ont alors besoin de tout ce dont ils ne disposent pas dans leur cabine. Pour évaluer les besoins en services des conducteurs, la majorité de nos entretiens ont donc été effectués lors des repos. Les questionnaires ont alors révélé que les conducteurs désirent unanimement bénéficier

¹ Cf..Annexe 9.

d'un parking bien aménagé ¹ et suffisamment grand pour effectuer ce repos. Une séparation entre les « frigos », bruyants, et les autres est appréciée. En outre, un parking surveillé constitue un plus pour beaucoup de conducteurs interrogés. Ils suggèrent à ce propos des solutions du type de celles proposées en Allemagne : l'entrée sur parking est payante mais cette participation est remboursée lors de l'achat d'un repas au restaurant (ce type de solution a d'ailleurs été adoptée sur le site de Guilberville sur l'A 84). On peut signaler, vis-à-vis de cette problématique, que les assureurs et les transporteurs ont adopté une nouvelle clause vol depuis 2004 qui prend notamment en compte le fait que le conducteur était, ou non stationné dans un endroit sûr au moment du vol.

Si quelques conducteurs préfèrent prendre leur repas dans leur camion, la présence d'un service de restauration paraît indispensable à la plupart des conducteurs. L'enquête révèle à ce sujet que les restaurants pratiquant une cuisine « familiale » et conviviale sont beaucoup plus appréciés que les restaurants plus industriels du type de celui présent sur le centre routier. Des sanitaires (WC, douches) suffisamment nombreux et propres paraissent aussi essentiels. De nombreux conducteurs ont évoqué la nécessité d'un distributeur automatique alors que cette proposition ne figurait pas dans notre liste. D'autres services sont jugés utiles mais pas indispensables comme une zone multiservices et une ouverture 24h/24. Enfin, certains services seraient sans importance comme la présence d'un garage (la plupart des conducteurs interrogés sont sous concession), d'un hôtel (les conducteurs dorment dans leur immense majorité dans leurs camions), d'une station service (un camion peut parcourir tout le trajet d'une livraison sans avoir besoin de faire le plein) ou d'une salle de repos. Il est important de noter pour comprendre

¹ Un conducteur a suggéré de faire manœuvrer des camions et de prendre des mesures pour la

ces résultats que les conducteurs ont souvent tout le confort nécessaire dans leur cabine (télévision, lecteur DVD, cafetière...).

3.1.3 Enquêtes au restaurant « le Guilberville »

Le restaurant le « Guilberville » est situé non loin de l'autoroute A84 sortie 40 dans le sens Caen → Avranches. Il dispose d'un grand parking pouvant accueillir entre 200 et 250 poids lourds

16 enquêtes furent réalisées sur le site le mercredi 19 octobre entre 20h et 21h et le jeudi 20 octobre entre 11h00 et 14h.

i) Résultats de l'enquête

La majorité des conducteurs interrogés est de nationalité française (88%). Etant donné les horaires auxquelles ont été réalisées les enquêtes, il est normal de retrouver deux groupes : ceux qui effectuent une pause pour déjeuner (56%) et ceux qui effectuent leur repos (44 %). Très peu de conducteurs ont pour origine l'Agglomération Caennaise et 87% des conducteurs ne se sont pas arrêtés à Caen pour une livraison ou un chargement. Contrairement au centre routier de Mondeville, le restaurant de Guilberville est donc utilisé principalement par les conducteurs qui sont en transit sur l'agglomération Caennaise. Ce constat est corroboré par les conducteurs qui, lorsqu'on leur demande pourquoi ils ne stationnent pas sur le centre routier de Mondeville déclarent à 94% qu'ils sont en transit et que le centre routier de Caen n'est pas sur leur trajet. L'axe Paris - Nantes semble privilégié et plus du tiers des conducteurs ont pour destination la Ville de Nantes.

3.1.4 Enquêtes sur les ZA de l'agglomération

15 interviews ont été réalisées sur les ZA de l'Agglomération.

Etant donné les heures d'interview la plupart des conducteurs sont en attente de livraison. Ceux qui y prennent leur repos invoquent des motifs tels que le rapprochement de leur lieu de livraison ou le mauvais aménagement des centres routiers pour expliquer leur choix.

3.2. Synthèse

Il ressort de ces interviews trois grandes spécificités locales :

- On doit tout d'abord noter une utilisation très différente des deux grosses poches de stationnement que sont le centre routier et le parking du restaurant « Le Guilberville ». La principale utilisation du premier est locale : le centre routier accueille des conducteurs qui ont ou qui vont charger ou livrer une marchandise sur l'Agglomération de Caen alors que le Guilberville est quasi-exclusivement fréquenté par des camions en simple transit sur l'Agglomération.
- On doit ensuite noter un mécontentement en ce qui concerne les places de stationnement pour le trafic d'échange sur les zones d'activités de l'Agglomération, ce qui se répercute par un engorgement du centre routier.
- Enfin, il apparaît que l'Agglomération de Caen n'est pas un lieu d'arrêt pour les conducteurs étrangers. (Moins de 10% de camions stationnés aux Guilberville étaient étrangers et seulement 15% de la clientèle est étrangère sur le centre routier de Mondeville). L'explication réside principalement dans le fait que l'Agglomération ne possède pas de grandes aires autoroutières clairement jalonnées, plus couramment utilisées par les étrangers¹. Ils se reportent donc sur des aires comme celle du Monts St Michel ou celle de Beuzeville (sur l'A 13).

Les entretiens permettent en outre de dégager les principales habitudes des conducteurs :

- Les conducteurs sont plus exigeants pour les repos que pour les pauses, qu'ils effectuent souvent chez le client (les temps de chargement et déchargement sont comptés comme des pauses).
- Un parking sûr à proximité d'un point restauration et de douches et toilettes propres sont les principales attentes des conducteurs lors des repos. L'aménagement du parking et notamment la séparation des frigos et des bétailières des autres poids lourds est aussi important.
- Les conducteurs sont dans l'ensemble favorables à une formule du type de celle rencontrée en Allemagne (parking gardienné payant remboursé dans le repas) pour assurer leur sécurité.
- La grande majorité des conducteurs est prévoyante et très peu de conducteurs sont obligés de s'arrêter à la suite d'un dépassement de leur temps de conduite.
- La majorité des conducteurs part sur une longue durée (5 jours ou plus).

Ces résultats sont confortés par l'étude de l'observatoire social régional des transports des Pays de la Loire² dans laquelle les conducteurs expriment des attentes similaires, et où l'on remarque que les pauses et les repos sont des phases différentes qui conduisent à des attentes différentes.

4. DETERMINATION DE LA DEMANDE EN STATIONNEMENT POIDS LOURDS SUR L'AGGLOMERATION

Afin de pouvoir juger de l'adéquation entre les installations existantes répertoriées et la demande exprimée par les conducteurs, nous avons dû estimer cette demande. La tâche est relativement difficile car les statistiques qui permettent d'avoir une

¹ Les aires de Giberville, sur l'A13 sont par exemple très fréquentées par les étrangers, mais sont trop petites.

² « Pause et repos pris en dehors du domicile par les conducteurs de transports routiers de marchandises »

image fidèle du nombre de conducteurs effectuant un repos à l'échelle d'une agglomération sont particulièrement déficitaires, voire inexistantes. De plus, le stationnement des poids lourds est lié à plusieurs phénomènes qu'on peut difficilement distinguer :

- Le nombre de poids lourds fréquentant un axe donné,
- Les rythmes de temps de conduite et de repos imposés par la législation,
- La durée des trajets des véhicules, ainsi que les horaires de départ et d'arrivée,
- Les habitudes des conducteurs qui les poussent à privilégier certaines aires plutôt que d'autres.

Afin d'obtenir tout de même une image fidèle de la demande, nous comparerons des comptages réalisés par nos soins sur les sites répertoriés et leurs abords et des chiffres obtenus à partir d'une actualisation de l'enquête cordon réalisée sur l'Agglomération de Caen en 1998. La problématique du transmanche étant tout à fait particulière et ne posant pas de grosses difficultés sur la zone d'étude, elle ne fera pas ici partie de notre propos¹.

Afin de comprendre le contexte Caennais, il est dans un premier temps nécessaire d'étudier le positionnement régional vis-à-vis du transport de marchandises.

4.1. Etude de la situation en matière de flux routiers de marchandises en Basse Normandie

La Basse Normandie n'est pas une région très génératrice de marchandises : elle ne se situe qu'au 17^{ème} rang français pour sa production et au 18^{ème} pour le commerce extérieur. En faisant abstraction du transport maritime, le mode routier transporte 95% des échanges².

¹ Cf. Annexe 6

² Source : Positionnement stratégique de plates-formes logistiques et/ou multimodales en Basse-Normandie/ février 2003/ Observatoire régional des transports de Basse-Normandie.

4.1.1 Les grands axes de transports

Si la moitié des échanges routiers est régionale, 3 grands axes de transport apparaissent clairement.

- L'axe Paris-Normandie (A13/N13) est le plus important et témoigne de la dépendance du transit par la région parisienne pour une grande partie des échanges.
- L'axe Nord-Sud (RN158) est emprunté par 2/3 des flux transmanche du port de Caen-Ouisteham.
- L'autoroute des Estuaires (A29/A13/A84) qui permet à la Basse Normandie d'être sur un axe national et Européen.

4.1.2 Les flux internes

Comme pour beaucoup de régions françaises, la moitié des échanges régionaux s'effectue en interne. Les flux internes sont donc les plus importants. Pourtant, il s'agit des flux dont les besoins en matière de services sont les plus faibles, car les conducteurs sont généralement proches de leur domicile et peuvent donc rentrer chez eux pour prendre leur repos.

4.1.3 Flux d'échange

Les flux d'échanges avec l'Agglomération sont relativement modestes et en grande partie de ces échanges s'effectuent en interne dans la région Basse Normandie. Les principales zones de stationnement pour ces flux sont d'une part le centre routier de Mondeville, d'autre part les parkings liés aux petits restaurants routiers et enfin les parkings privés au cœur des ZA.

4.1.4 Les flux de transit

- i) Les Flux

Le transit routier à travers la Basse-Normandie est estimé à un peu plus de 1 million de PL par an (soit 3 500 PL/jour ouvrable).

Les plus importants trafics de transit (75%) proviennent de la Haute Normandie. Cependant les deux tiers environ empruntent la RN 138 et n'affectent pas Caen directement. 30% empruntent l'axe A13/RN13-A84 et pénètrent donc dans la zone d'étude.

Le trafic transmanche représente 20% du transit total. Cependant, les ports de Caen et Cherbourg ont un hinterland essentiellement régional (seuls 230 PL partent du port de Ouistreham vers la Grande Bretagne chaque jour).

Le transit Est-ouest sur l'axe A84-A13 se développe et permet des échanges entre les régions de l'Ouest et le Nord de la France et l'Europe.

Finalement on peut donc estimer qu'entre 1 300 et 1500 camions transitent chaque jour dans la zone d'étude.

Transmanche : Le flux de transit engendré par le transmanche affecte peu la zone d'étude en matière de services à fournir et ceci pour deux raisons :

- D'une part parce que la grande majorité du trafic lié au transmanche de Cherbourg emprunte la Route départementale N°2.
- D'autre part parce que les conducteurs du transmanche réalisent pour la plupart leurs pauses et leurs repos sur les parkings d'attente dans les ports afin de profiter au mieux du temps de traversée et de limiter les ruptures de charge¹.

ii) Les besoins en services

¹ Cf. Annexe 6

National et international : L'axe majeur de transit au sein de la zone d'étude demeure le transit A84-A13 entre l'Ouest et le Nord de la France. Dans une proportion moindre, on observe un flux de transit en direction du Sud par la RN 158 et entre Caen et Cherbourg par la RN13. Les aires de stationnement utilisées par les conducteurs en transit sont principalement des aires autoroutières. Les étrangers ont tendance à s'arrêter sur les aires officielles bien fléchées : aires de Giberville sur l'A13, aire du Mont-Saint-Michel sur l'A84 alors que les conducteurs français privilégient le restaurant « le Guilberville » sur l'A84.

Transmanche : Les besoins en services liés au transmanche sont donc à traiter directement dans les ports concernés. Le Port de Caen Ouistreham, possède une infrastructure pour le moment suffisante avec 120 places près de l'embarcadère.

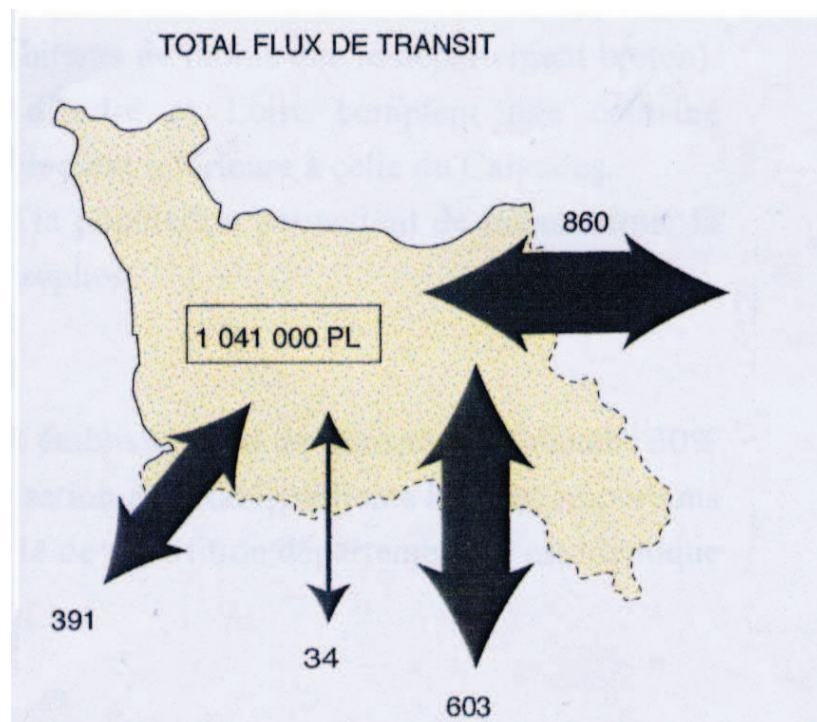


Figure 6 Vision schématique des principaux flux de transit à travers l'agglomération de Caen.

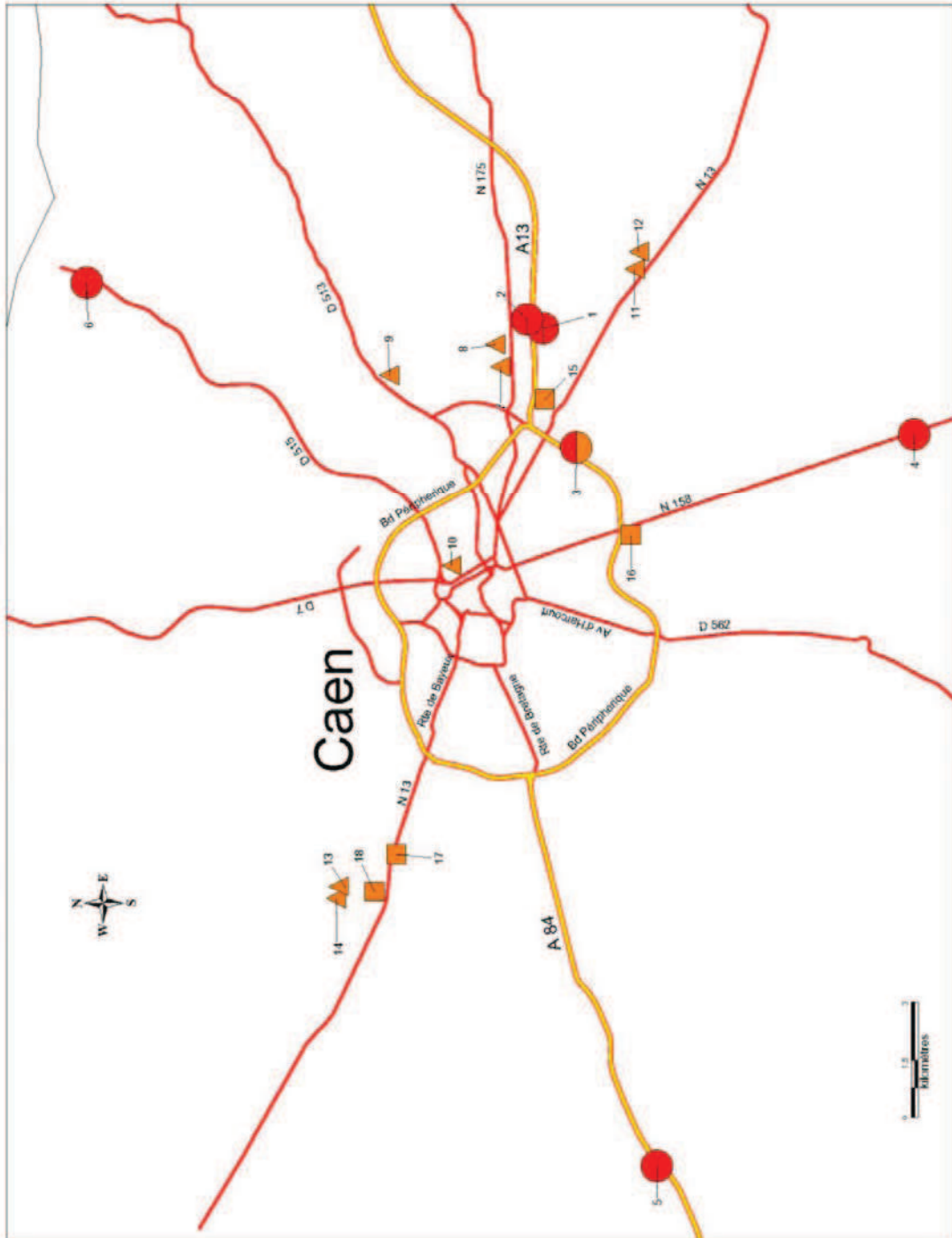
Source : ORT Basse Normandie

4.1.5 Rappel du positionnement des aires de stationnement par rapport aux flux

La carte ci-dessous rappelle la vocation des différentes aires de stationnement recensées par rapport aux différents types de flux :

Fonctions de transit et d'échange :

parkings officiels, parkings restaurants et parkings zones d'activités



Observatoire régional des transports de Basse Normandie

Novembre 2005
SABECO 30 rue de Paradis 75010 PARIS

4.2. Exploitation des enquêtes de terrain

A partir des observations effectuées sur les différents sites au cours de nos premières visites, un comptage des camions effectuant un repos sur les principales aires de stationnement de l'Agglomération Caennaise a été réalisé dans la nuit du mercredi 19 octobre. Ces comptages furent élaborés à partir de l'analyse des conditions d'utilisation du centre routier, notamment pour déterminer l'heure et la date des comptages.

4.2.1 Détermination de la période de pointe

D'après le patron de la brasserie « Le Central », présent sur le site, les jours de plus forte affluence sont le mardi, le mercredi et le jeudi. Par ailleurs, lors de notre enquête le mercredi 14 septembre et le jeudi 15 septembre, nous avons en effet pu constater que le centre routier était complètement saturé à partir de 19h-19h30. (Le mercredi à 17h30, il restait seulement 8 places vides). Une enquête de rotation a été réalisée le jeudi 15 septembre au soir de 17h à 22h. Elle révèle une très faible rotation du parc après 19 heures comme on peut le constater en Annexe 7. Par ailleurs, les conducteurs semblent être matinaux puisque des 77 camions présents sur le site le mercredi soir, il n'en restait plus que 44 le jeudi à 6h45.

4.2.2 Résultats des comptages

Au vu de ces pratiques observées sur le centre routier de Mondeville, la décision a été prise d'effectuer les comptages un mercredi entre 20h et 4h30 afin d'avoir l'image la plus fidèle possible de la demande en stationnement sur l'Agglomération.

Les résultats observés sont présentés ci-dessous par type de zone de stationnement.

i) Utilisation des restaurants routiers.

L'enquête n'est pas exhaustive mais a été réalisée auprès des restaurants accueillant le plus grand nombre de camions la nuit. On peut considérer que le nombre de PL stationnant auprès des autres restaurants routiers est marginal.

	Nombre de poids lourds stationnés à proximité du site	Sur places formelles	Sur places informelles ou interdites	Heure de passage
ZA Du Martray Le Matray (Route de Rouen)	4 PL	4	-	23 h 30
ZA Du Martray LeVert Gallant (Route de Rouen)	22 PL	-	22	23 h 30
Le Lazzaro	2 PL	-	2	23 h 15
Le Mille pattes	15 PL	-	15	0 h 00
TOTAL	43 PL	4	39	

ii) Utilisation des aires officielles

La majorité des aires routières officielles a été enquêtée à l'exception de l'aire de Ouistreham, qui répond uniquement à la logique du transmanche et de l'aire de Soulangy (à l'entrée de falaise), excentrée, très peu utilisée en journée et ne possédant aucun service de restauration apte à attirer les conducteurs.

Les résultats sont présentés dans les tableaux ci-dessous :

	Nombre de poids lourds stationnés à proximité du site	Sur places formelles	Sur places informelles ou interdites	Heure de passage
Centre Routier	85 PL	57	28	02 h 00
Aire de Giberville sens Paris à Caen	31 PL	13	18	23 h 45
Aire de Giberville sens Caen à Paris	24 PL	13	11	23 h 45
SOUS-TOTAL	140 PL	83	57	
Le Guilberville	234 PL	234	-	01 h 00
TOTAL	374 PL	317	57	

iii) Utilisation des petits terrains privés dans les zones d'activité.

Les observations réalisées sur les ZA visitées sont rassemblées dans le tableau suivant :

	Nombre de poids lourds stationnés à proximité du site	Sur places formelles	Sur places informelles ou interdites	Heure de passage
Mondeville II	16 PL	11	5	02 h 00
Leclerc ZA d'Ifs	7 PL	7	-	22 h 45
Logidis	5 PL	5	-	23 h 00
Hypermarché Cora et station BP ZA Carpiquet	3 PL	2	1	23 h 00
TOTAL	31 PL	25	6	

Toutes les zones d'activités n'ont pas été enquêtées. Afin d'avoir une idée du nombre réel de PL stationnant sur les ZA, un ratio à l'hectare a été effectué en Annexe 5. Celui-ci permet d'avancer le

chiffre d'une demande totale en stationnement de **80 PL** dans l'ensemble des ZA de la zone d'étude.

4.2.3 Synthèse

Le tableau suivant récapitule les principales observations réalisées par rapport à l'occupation nocturne des sites.

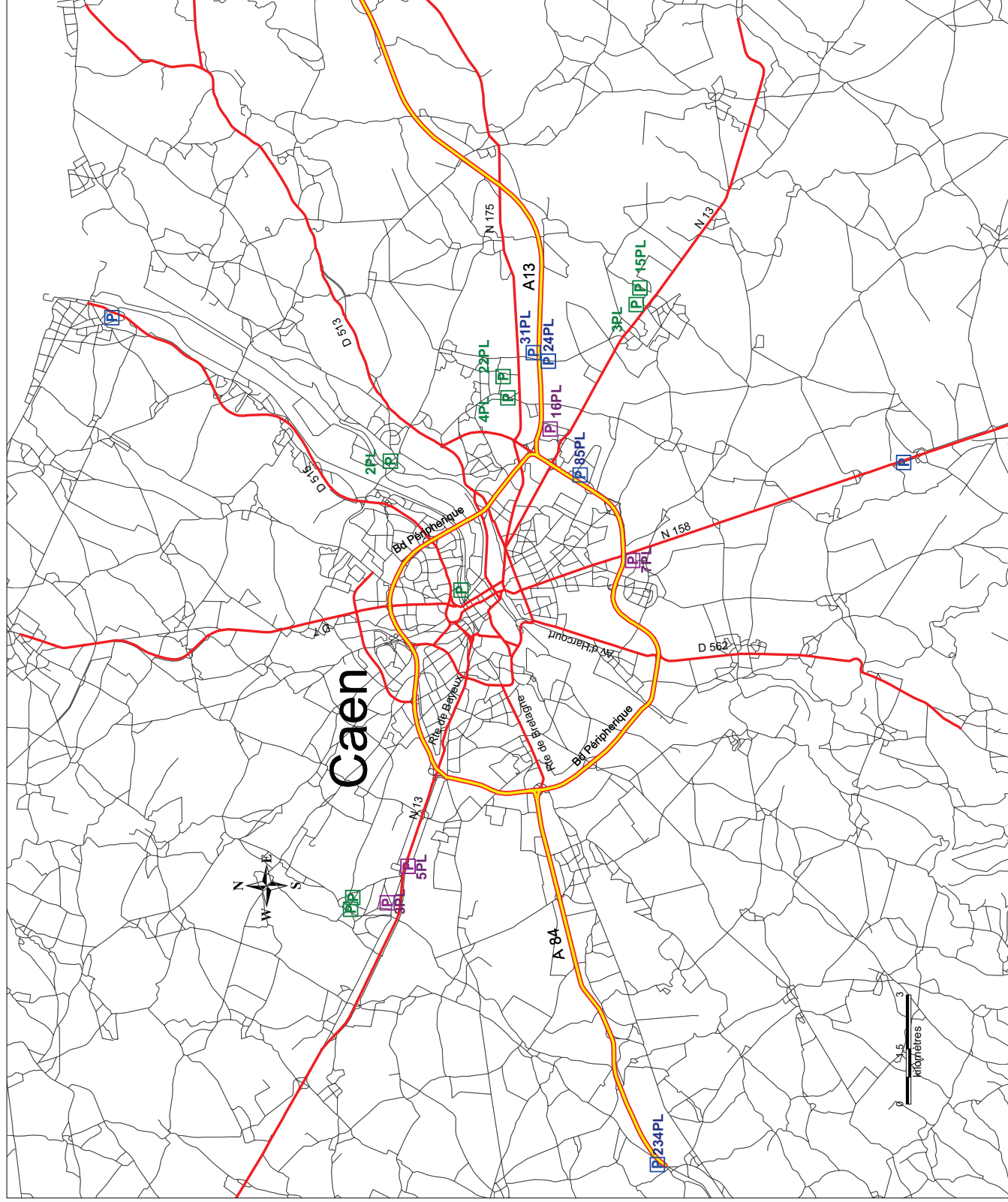
Type d'aire de stationnement	Nombre de PL	Sur places formelles	Sur places informelles ou interdites	Part dans le stationnement total
restaurants routiers	43 PL	4 PL	39 PL	9,60%
Zones de stationnement "officielles"	140 PL	83 PL	57 PL	31,25%
Zones de stationnement privées au cœur des ZA	31 PL (comptages)	25 PL	6 PL	6,92%
SOUS TOTAL	214 PL	112 PL	102 PL	48%
Aire de Guilberville	234 PL	234 PL	0 PL	52,23%
TOTAL	448 PL	346 PL	102 PL	100%

Le travail effectué en Annexe 5 sur le nombre de camions en repos sur les différentes ZA et un arrondi supérieur pour tenir compte d'un facteur de confort ou de pointes éventuelles permet de proposer le tableau simplifié suivant :

Type d'aire de stationnement	Nombre de PL
restaurants routiers	50 PL
Zones de stationnement "officielles	150 PL
Zones de stationnement privées au cœur des ZA (estimation)	80 PL
SOUS TOTAL	280 PL
Aire de Guilberville	250 PL
TOTAL	530 PL

Occupation nocturne des aires de stationnement

Agglomération de Caen



Fréquentation nocturne par type de parking :

- liés aux petits restaurants routiers
- parkings "officiels"
- zones de stationnement privées au coeur des zones d'activités

4.2.4 Répartition de la demande par flux

- Afin d'exploiter les données des observations réalisées sur site nous adopterons les dispositions suivantes :
 - * On considérera que les flux internes n'entraînent pas de demande spécifique en stationnement.
 - * On estimera la demande liée aux flux d'échanges s'exprime au cœur des ZA et en partie sur le centre routier de Mondeville.
 - * On estimera de même que la demande liée au flux de transit s'exprime sur les zones de stationnement officielles.

Les détails de ces hypothèses, accompagnés d'une comparaison avec les flux PL de soirée observés lors de l'enquête cordon de 1998 sont présentés en annexe 4.

4.2.5 Principaux résultats

Après analyse des résultats bruts selon les modalités décrites plus haut, et notamment, on obtient les fourchettes arrondies suivantes :

Demande Totale	Demande flux interne	Demande flux échange	Demande flux transit transit
~530	0	~180	~350

La demande théorique en stationnement PL sur l'Agglomération de Caen, un soir de semaine, est donc d'environ 550 places qui se répartissent entre la demande liée aux flux d'échanges avec la ville (~200 places) et la demande liée au transit (~350 places).

Cette évaluation ne tient pas compte de la demande engendrée par le trafic transmanche du port d'Ouistreham, celle-ci étant très spécifique et entièrement satisfaite par le parking d'attente d'Ouistreham.

4.3. Analyse de la balance offre-demande

Le travail précédent, qui a permis d'approcher la demande en stationnement à la pointe sur l'agglomération caennaise et par type de véhicules est à rapprocher de des résultats obtenus en première partie sur l'offre en stationnement proposée sur l'agglomération en dehors de l'aire d'attente de Ouistreham.

Cette mise en regard est effectuée dans le tableau suivant :

		trafic d'échange	trafic de transit	Total
offre	Formelle	114	296	410
	Non formelle	50	-	50
	Totale	164	296	460
demande	-	180	350	530

On constate grâce au tableau précédent qu'il existe une demande importante, d'**environ 70 PL** non satisfaite.

Si ce besoin n'est pas assouvi on verra sans doute se multiplier des comportements comme : stationnement sur la chaussée, dépassement du temps de conduite, repos dans les ZA faiblement équipées en services.

Cette carence en matière de stationnement PL est d'autant plus importante sur l'agglomération que sur les 460 places offertes, environ 50 sont informelles et peuvent disparaître du jour au lendemain.

Ce constat conduit permet par ailleurs de mettre en perspective la saturation actuelle du centre routier de Mondeville : celui-ci constitue un lieu d'arrêt privilégié pour le trafic d'échange sur l'agglomération, or la demande en

stationnement liée à ce trafic sur l'agglomération n'est satisfaite qu'à 90% si on compte les places informelles et qu'à 60% sans en tenir compte.

ANNEXES

ANNEXE 1

LISTE DES RESTAURANTS ROUTIERS DANS LA PERIPHERIE DE CAEN

La présentation des restaurants est faite à partir du Nord et en tournant dans le sens horaire autour de l'Agglomération.

- Aux abords de la ZA Lazzaro : restaurant Lazzaro effectuant un service le matin, le midi et le soir. Les camions stationnent sur un parking informel de 6-7 places en face du restaurant le long de la SMN. Il est cependant le long d'une route donc bruyant.



7 Restaurant le Lazzaro et parking le long de la SMN

Au sud de la zone portuaire d'Herouville, on trouve 1 restaurant :

- Café du bon coin - 60 av. Pierre Berthelot

4 places le long de la route mais la zone est tout à fait inactive la nuit et le restaurant est fermé, les conducteurs n'y dorment qu'exceptionnellement. 30 places de stationnement qui étaient jadis disponibles, ont disparu avec la construction du canal.

Sur la commune de Giberville : 2 restaurants :

- Le Vert Gallant - 19 route de Rouen

- * Service à midi comme le soir (6h-12h),

- * Pas de parking mais arrangement de complaisance avec l'entreprise de logistique TODD qui met à disposition son parking d'une centaine de places. Présence de douches.

- Le Martray - 7 route de Rouen

- * Service à midi comme le soir (7h- 20h30),

- * 4-5 places sur un parking privé. Rond point nationale 175,

- * Possibilité de prendre une douche dans une des chambres d'hôtel.

Ces deux restaurants bénéficieront prochainement de la création d'une quinzaine de places de stationnement poids lourds sur le rond-point en construction sur la N175.

Sur la commune de Moulton, 1 restaurants :

- Le Mille-pattes - La gare

- * Service à midi comme le soir,

- * Parking de 30 places supprimé début septembre 2005 à cause de l'agrandissement de l'entreprise qui prêtait le terrain. En remplacement, un parking est gracieusement mis à disposition par une usine d'emboutissage de pièces de voitures de côté de la route. Les conducteurs stationnent également en face, le long de voie de chemin de fer.

Sur la commune de Vimont, un restaurant :

- L'escale
 - * Service à midi seulement,
 - * 2-3 places le long de la N13 et 2-3 places à l'arrière.

Sur la commune de Rots : 2 restaurants :

- Le Relais du coup de pompe - 22 route de Caen
- Le bar des sportifs - 25 route de Caen.

Ces deux restaurants n'accueillent presque plus de camions suite à la politique municipale en matière de stationnement.

ANNEXE 2

LISTE DES ZONES DE STATIONNEMENT PRIVEES AU CŒUR DES ZONES D'ACTIVITES

Dans la ZI de Carpiquet, rue Poirier, on peut relever la présence d'un parking PL de 26 places devant l'enseigne LOGIDIS. Ce parking est cependant réservé aux conducteurs desservant l'entreprise. Par ailleurs, il est très peu desservi en services : nous n'avons recensé qu'une station service PL en libre service aux environs. L'enseigne met cependant à disposition des conducteurs des douches et des toilettes ainsi qu'un distributeur de boissons.



Figure 8 Aire de stationnement LOGIDIS

- Nous avons également relevé le long de la N13 la présence d'une station de lavage - réparation (DAF) où les gérants acceptent éventuellement que les conducteurs effectuent une courte pause.
- De l'autre côté de la route, jouxtant le centre commercial Cora, on note la présence d'une station service BP possédant 5 places de stationnement PL, souvent utilisées la nuit.
- La zone portuaire est elle aussi totalement démunie de services PL. Certains emplacements non formels pourraient accueillir des Poids Lourds mais l'accès est parfois bloqué comme l'illustre la photographie et l'inactivité nocturne n'incite pas les conducteurs à y stationner.



Figure 9 Aire de stationnement informel condamnée sur la zone du port

La ZI de Mondeville possède quelques restaurants, plusieurs stations services et une station de lavage. Cependant ces services sont éloignés du seul véritable parking PL de la zone : le centre routier.

On peut toutefois noter la présence d'un parking PL de 5-6 places à l'arrière du magasin Carrefour du centre commercial Mondeville2.



Figure 10 Parking PL de Carrefour

Sur la ZA d'Ifs, nous avons relevé la présence d'un parking PL doté de 6 places de stationnement, propriété du magasin Leclerc. Lors de notre première visite effectuée le 15 septembre à 9h, un conducteur y était endormi.



Figure 11 Parking PL de Leclerc ZA d'Ifs

ANNEXE 3

QUESTIONNAIRES ET RESULTATS D'ENQUETTES

Les conducteurs ont été interrogés à la fois dans leur camion sur les différentes aires de stationnement et dans l'enceinte des restaurants du Centre Routier et de l'aire de Guilberville.

Très peu de conducteurs ont refusé de répondre aux enquêtes, et ils ont pour la plupart montré un vif intérêt au sujet de l'étude, qui les touche particulièrement.

- Résultats :

- * Lieux d'enquêtes :

Lieu	Nb. cit.	Fréq.
Centre Routier	29	48,3%
Centre Commercial Mondeville 2	3	5,0%
ZA Carpiquet	6	10,0%
Centre Commercial CORA	2	3,3%
ZA Lazzaro	0	0,0%
ZA d'Ifs	2	3,3%
ZA du Martray	2	3,3%
Guilberville	16	26,7%
TOTAL OBS.	60	100%

- * Résultats globaux :

- Identification du conducteur :

nationalité conducteur			nationalité transporteur			nombre de véhicules du transporteur			âge		
française	52	86.7%	française	52	86.7%	Moyenne = 2.47 'de 10 à 49'			Moyenne = 41.86		
Belge	4	6.7%	belge	4	6.7%	moins de 10	14	23.3%	Médiane = 42.00		
allemande	1	1.7%	allemande	1	1.7%	de 10 à 49	20	33.3%	Min = 23.00 Max = 59.00		
italienne	1	1.7%	italienne	1	1.7%	de 50 à 99	10	16.7%	Moins de 24	1	1.7%
Luxembourgeoise	1	1.7%	Luxembourgeoise	1	1.7%	100 et plus	16	26.7%	De 24 à 29	6	10.2%
Turque	1	1.7%	Suédoise	1	1.7%	Total	60	100.0%	De 30 à 35	9	15.3%
Total	60	100.0%	Total	60	100.0%				De 36 à 41	13	22.0%
									De 42 à 47	14	23.7%
									48 et plus	16	27.1%
									Total	59	100.0%

Compte propre ou compte d'autrui		
autrui	58	96.7%
compte propre	2	3.3%
Total	60	100.0%

– Identification du camion

tonnage			Equipement du camion		
Moyenne = 38.13 Médiane = 40.00 Min = 24.00 Max = 45.00			Rideaux coulissants	32	54.2%
Moins de 28	4	6.7%	Savoyarde	2	3.4%
De 28 à 31	6	10.0%	citerne	5	8.5%
De 32 à 35	9	15.0%	frigorifique	5	8.5%
De 36 à 39	3	5.0%	plateau	2	3.4%
De 40 à 43	25	41.7%	porte-voitures	1	1.7%
44 et plus	13	21.7%	bétaillère	2	3.4%
Total	60	100.0%	benne	3	5.1%
			châssis à conteneur	0	0.0%
			fourgon	2	3.4%
			autre	5	8.5%
			Total	59	100.0%

– Identification de la marchandise

Marchandise transportée		
produits industriels	28	46.7%
produits alimentaires	14	23.3%
matière dangereuses	1	1.7%
produits industriels et produits alimentaires	11	18.3%
animaux vivants	2	3.3%
Convoi exceptionnel	1	1.7%
ne sait pas	2	3.3%
Autre	1	1.7%
Total	60	100.0%

– Informations sur le trajet

Raison de l'arrêt			durée du voyage		
Repas	17	28.3%	<1 journée	0	0.0%
toilettes	2	3.3%	1 jour	1	1.7%
pause	5	8.3%	2 jours	4	6.7%
repos journalier:coupure	25	41.7%	3 jours	1	1.7%
carburant	0	0.0%	4 jours	6	10.0%
Relais	1	1.7%	5 jours	44	73.3%
Attente pour autorisation de livraison ou pour RDV	10	16.7%	plus	4	6.7%
Total	60	100.0%	Total	60	100.0%

Origine			destination		
Caen	5	8.5%	Nantes	8	13.6%
Bar sur Aube (Aube)	2	3.4%	Ne sait pas à cette heure	6	10.2%
Brugges (Belgique)	2	3.4%	Caen	5	8.5%
Dinan (Côtes d'Armor)	2	3.4%	Cherbourg	3	5.1%
Le Havre	2	3.4%	Rennes	3	5.1%
Metz	2	3.4%	Arras (Nord)	2	3.4%
Nice	2	3.4%	Forges les Eaux (Seine Maritime)	2	3.4%
Paris	2	3.4%	Le Havre	2	3.4%
Rennes	2	3.4%	Allemagne	1	1.7%
Rouen	2	3.4%	Amiens (Somme)	1	1.7%
Amiens (Somme)	1	1.7%	Angers (Maine et Loire)	1	1.7%
Avranche (Manche)	1	1.7%	Angers (Maine-et-Loire)	1	1.7%
Bayonne	1	1.7%	Anvers	1	1.7%
Belgique	1	1.7%	Arthon en Retz	1	1.7%
Blois	1	1.7%	Bernay (Eure)	1	1.7%
Bolbec (Seine Maritime)	1	1.7%	Brugges	1	1.7%
chargement à Mondeville	1	1.7%	Chalens (Vendée)	1	1.7%
Chateaubourg (Ille et Vilaine)	1	1.7%	Deux Sèvres	1	1.7%
Châtenois (Bas Rhin)	1	1.7%	Escouville (Calvados)	1	1.7%
Cherbourg	1	1.7%	Evreux (Eure)	1	1.7%
Craon (Mayenne)	1	1.7%	Gavray (Manche)	1	1.7%
Deux Sèvres	1	1.7%	Guingamp	1	1.7%
Doullens (Somme)	1	1.7%	Landreneau (Finistère)	1	1.7%
Epernay (Marne)	1	1.7%	Lille	1	1.7%
Etain (Meuse)	1	1.7%	Metz	1	1.7%
Gent (Belgique)	1	1.7%	Mondeville	1	1.7%
Lens (Pas de Calais)	1	1.7%	Ne sait pas à cette heure (rechargement à Caen)	1	1.7%
Lisieux	1	1.7%	Nogent le Retrou (Eure et Loir)	1	1.7%
Loudéac (Côtes d'Armor)	1	1.7%	Orléans	1	1.7%
Mondeville	1	1.7%	Roche-sur-yon	1	1.7%
...	16	27.1%	...	6	10.2%
Total	59	100.0%	Total	59	100.0%

– Acceptation d'un parking payant

Aires surveillées et d'accès payant		
Oui, selon le principe de ce qui existe déjà (Allemagne ou aire de Guilberville...)	7	21.9%
Oui, si le coût est pris en charge par mon employeur	1	3.1%
Oui, pour assurer la sécurité des marchandises	9	28.1%
Non	9	28.1%
NSP	6	18.8%
Total	32	100.0%

• Résultats en fonction du lieu d'enquête :

Livraison sur l'agglomération caennaise				ZA livrée		entreprise livrée			
Lieu	oui	non	TOTAL						
Centre Routier	18	11	29	Carpiquet	12	33.3%	Logidis	7	18.9%
Centre Commercial Mondeville 2	3	0	3	Mondeville	9	25.0%	Conforama	4	10.8%
ZA Carpiquet	6	0	6	lfs	4	11.1%	Hypermarché	2	5.4%
Centre Commercial CORA	1	1	2	ZA	3	8.3%	Leclerc	2	5.4%
ZA Lazzaro	0	0	0	Centre	1	2.8%	Calcia	1	2.7%
ZA d'lfs	2	0	2	d	1	2.8%	Carrefour	1	2.7%
ZA du Martray	0	2	2	Lazzaro	1	2.8%	Cimenterie	1	2.7%
Guilberville	2	14	16	Lazzarro	1	2.8%	Citroën	1	2.7%
TOTAL	32	28	60	Port	1	2.8%	Cora	1	2.7%
				Rots	1	2.8%	de	1	2.7%
				Stade	1	2.8%	déménagement	1	2.7%
				ville	1	2.8%	Dépôt	1	2.7%
				Total	36	100.0%	Entreprise	1	2.7%
							Gasset	1	2.7%
							Golf	1	2.7%
							La	1	2.7%
							Malherbe	1	2.7%
							Monoprix	1	2.7%
							Normatrans	1	2.7%
							Particulier	1	2.7%
							Poste	1	2.7%
							recyclage	1	2.7%
							RVI	1	2.7%
							Système	1	2.7%
							Transports	1	2.7%
							U	1	2.7%
							Total	37	100.0%

Motif du lieu de stationnement	Non réponse	Je n'ai pas trouvé de place au centre routier	Je n'ai plus le possibilité de rouler (temps dépassé)	Je me rapproche du lieu de livraison/je suis en attente pour une livraison prochaine	Je suis en transit et le centre routier de Caen n'est pas sur mon trajet	Je ne fréquente jamais les centres routiers, la restauration ne me convient pas	Je ne fréquente jamais les centres routiers, l'environnement ne me convient pas	Je ne fréquente jamais les centres routiers par occupation économique	Autre	TOTAL
Lieu										
Centre Commercial Mondeville 2	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3
ZA Carpiquet	0	0	0	6	0	0	0	0	0	6
Centre Commercial CORA	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2
ZA Lazzaro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ZA d'Ifs	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
ZA du Martray	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2
Guilberville	0	0	1	0	15	0	0	0	0	16
TOTAL	0	0	2	12	15	1	0	0	1	31

Usage du centre routier de Caen	Non réponse	Non, jamais	Oui, car j'étais obligé de m'arrêter (plus de temps)	Oui, pour bénéficier des douches et autres services car arrivée tardive à proximité de Caen	Oui, mais peu souvent car manque de places	Autre	TOTAL
Lieu							
Centre Commercial Mondeville 2	0	2	0	0	1	0	3
ZA Carpiquet	0	2	0	0	2	2	6
Centre Commercial CORA	0	2	0	0	0	0	2
ZA Lazzaro	0	0	0	0	0	0	0
ZA d'Ifs	0	0	0	0	2	0	2
ZA du Martray	0	2	0	0	0	0	2
Guilberville	1	5	0	1	9	0	16
TOTAL	1	13	0	1	14	2	31

- Résultats spécifiques au centre routier :

* Utilisation du centre routier :

fréquence d'arrêt			facilité de stationnement		
Tous les jours	0	0.0%	oui	24	82.8%
plusieurs fois par semaine	2	6.9%	non	5	17.2%
plusieurs fois par mois	13	44.8%	Total	29	100.0%
plusieurs fois par an	4	13.8%			
moins souvent	9	31.0%			
C'est la première fois	1	3.4%			
Total	29	100.0%			

avis sur le centre		
Bien	3	14.3%
Manque de places	2	9.5%
Ne fréquente les centres routiers que pour sa toilette	2	9.5%
Trop petit	2	9.5%
Bonne qualité de restauration et d'accueil	1	4.8%
Correct	1	4.8%
difficultés à trouver de la place vers 18h00 et après 22h00	1	4.8%
Malbouffe	1	4.8%
Manque de place et horaire de fermeture à revoir (ouverture 24h/24h préconisée)	1	4.8%
Manque de place et qualité d'accueil à revoir	1	4.8%
Manque de place et qualité de la restauration	1	4.8%
Manque de place/ 250 à 300 places nécessaires	1	4.8%
Manque de places (100 places supplémentaires)	1	4.8%
Manque de places et restaurant trop cher	1	4.8%
Moyen	1	4.8%
Services oK mais trop petit	1	4.8%
Total	21	100.0%

* Confrontation à une situation de saturation du centre ?

Manque de place sur le centre ?			Réaction		
oui	25	96.2%	aller sur une autre aire (précisez laquelle)	7	30.4%
non	1	3.8%	stationnement sur la chaussée	16	69.6%
Total	26	100.0%	Total	23	100.0%

* Services désirés sur aire de stationnement :

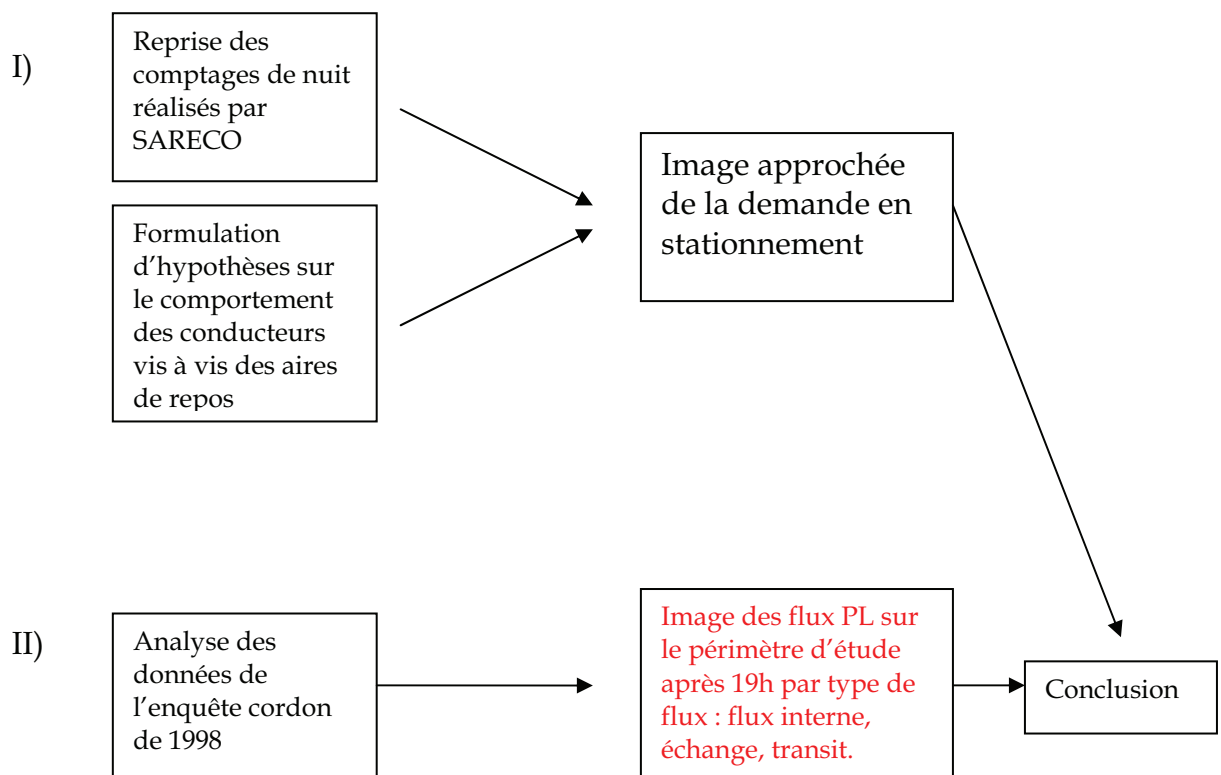
restaurant			toilettes et douches			Zone multi-services		
Moyenne = 3.76 'Très important'			Moyenne = 3.97 'Très important'			Moyenne = 2.21 'Peu important'		
Sans importance	1	3.4%	Sans importance	0	0.0%	Sans importance	9	31.0%
Peu important	1	3.4%	Peu important	0	0.0%	Peu important	8	27.6%
Assez important	2	6.9%	Assez important	1	3.4%	Assez important	9	31.0%
Très important	25	86.2%	Très important	28	96.6%	Très important	3	10.3%
Total	29	100.0%	Total	29	100.0%	Total	29	100.0%
Informatique			Salle de jeux			Salle de repos		
Moyenne = 1.41 'Sans importance'			Moyenne = 1.38 'Sans importance'			Moyenne = 2.21 'Peu important'		
Sans importance	20	69.0%	Sans importance	19	65.5%	Sans importance	11	37.9%
Peu important	6	20.7%	Peu important	9	31.0%	Peu important	5	17.2%
Assez important	3	10.3%	Assez important	1	3.4%	Assez important	9	31.0%
Très important	0	0.0%	Très important	0	0.0%	Très important	4	13.8%
Total	29	100.0%	Total	29	100.0%	Total	29	100.0%
Hôtel			garage pour réparations			parking gardienné		
Moyenne = 1.31 'Sans importance'			Moyenne = 1.83 'Peu important'			Moyenne = 3.03 'Assez important'		
Sans importance	22	75.9%	Sans importance	11	37.9%	Sans importance	3	10.3%
Peu important	5	17.2%	Peu important	13	44.8%	Peu important	4	13.8%
Assez important	2	6.9%	Assez important	4	13.8%	Assez important	11	37.9%
Très important	0	0.0%	Très important	1	3.4%	Très important	11	37.9%
Total	29	100.0%	Total	29	100.0%	Total	29	100.0%
Ouverture 7j/7			ouverture 24/24					
Moyenne = 2.10 'Peu important'			Moyenne = 2.59 'Assez important'					
Sans importance	10	34.5%	Sans importance	6	20.7%			
Peu important	7	24.1%	Peu important	5	17.2%			
Assez important	11	37.9%	Assez important	13	44.8%			
Très important	1	3.4%	Très important	5	17.2%			
Total	29	100.0%	Total	29	100.0%			

ANNEXE 4

CALCUL DE LA DEMANDE THEORIQUE EN STATIONNEMENT

1. METHODOLOGIE

Afin d'évaluer la demande poids lourds en stationnement sur le périmètre d'étude, la méthodologie suivante a été utilisée :



2. ANALYSE DE LA DEMANDE A L'AIDE DES COMPTAGES DE NUIT

2.1. Résultats des comptages de nuit réalisés par le bureau d'étude SARECO

Nous reprenons ici les résultats des comptages de nuit réalisés la nuit du mercredi 19 octobre de 20h00 à 04h30.

Type d'aire de stationnement	Nombre de PL	Sur places formelles	Sur places informelles ou interdites	Part dans le stationnement total
restaurants routiers	43 PL	4 PL	39 PL	9,60%
aires routières publiques et privées	140 PL	83 PL	57 PL	31,25%
petits terrains privés dans les zones d'activité	31 PL	25 PL	6 PL	6,92%
SOUS TOTAL	214 PL	112 PL	102 PL	48%
Aire de Guilberville	234 PL	234 PL	0 PL	52,23%
TOTAL	448 PL	346 PL	102 PL	100%

2.2. Hypothèses de traitement des données

- On considèrera que la totalité des conducteurs présents sur les zones d'activités et dans les petits restaurants routiers font partie du trafic d'échange. Afin de compléter les enquêtes réalisées sur ce type d'aire de stationnement et afin de donner un chiffre affiné prenant en compte les zones d'activités non visitées, un ratio du nombre de camions présents à l'hectare a été réalisé, qui a permettra de préciser les chiffres des comptages¹.

¹ Cf. Annexe 5

- Les interviews réalisées sur le centre routier de Mondeville nous montrent que 62 % des conducteurs présents sur le centre routier sont en trafic d'échange, on utilisera ce ratio dans la répartition par type de flux des PL stationnés sur le site.
- On considérera que l'aire de Guilberville sur l'A84 et les aires de Giber-ville sur l'A13 sont utilisées par des conducteurs en transit (Hypothèse réaliste).
- Enfin, on considérera que la totalité des conducteurs effectuant un trajet interne ramène leur camion à dans leur entreprise et ne nécessite donc pas de place spécifique.

2.3. Résultats :

Demande liée au flux d'échange ≈ 43 (restaurants routiers) + 84 (ZA) + $0.62 \cdot 85$ (centre routier) ≈ 180 PL.

Demande liée aux flux de transit $\approx 0.38 \cdot 85$ (centre routier) + 234 (aire de Guilberville) + 55 (zones de stationnement « officielles ») + ~ 30 PL non comptés ≈ 350 PL.

Total	nombre interne	nombre échange	nombre transit
530	0	180	350

3. ANALYSE DES FLUX PL EN SOIREE GRACE A L'ENQUETE CORDON DE 1998

3.1. Présentation de l'enquête cordon de 1998

Cette enquête a été réalisée en Mai 1998. Ont été réalisées des enquêtes par interview sur la période 7h - 19h et des recensements par catégorie de **véhicules sortants** sur la période 7h - 19h.

14 postes d'enquêtes ont été mobilisés : RN 175 Est, A13 Dozulé le péage, A13 Dozulé bretelle, A13 Troarn, RN 13 Est, RD 41 Sud-est, RD 80 Sud-est, RD 158 Sud, RD 562 Sud, RN 175 Ouest, RN 13 Ouest, RD 7 Nord, RD 515, RD 513 Nord-Est

3 types de trafic ont été distingués lors de ces enquêtes :

- Trafic interne : Déplacement dont l'origine et la destination sont internes à l'aire du SDAU,
- Trafic d'échange : Déplacement dont l'origine est interne au SDAU et la destination externe au SDAU, ou inversement,
- Trafic de transit : déplacement dont l'origine et la destination sont externes à l'aire du SDAU.

3.2. Réactualisation des résultats

L'enquête cordon datant de 1998, il nous a fallu réactualiser les résultats afin d'obtenir une idée des flux actuels.

Pour réaliser cette opération nous nous sommes appuyés sur les données du SES (Service Economies et Statistiques) concernant l'évolution du trafic pour le TRM (Transport Routier de Marchandises) en France. En effet, aucune des spécificités de l'Agglomération de Caen ne justifient un écart important de l'évolution du trafic PL par rapport à la moyenne nationale.

Les données sont les suivantes :

Principaux résultats des transports routiers de marchandises

(Camions de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge et tracteurs routiers de moins de 15 ans d'âge, immatriculés en France métropolitaine)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Millions de véhicules-kilomètres									
Trafic	19 133	19 369	19 917	21 145	21 031	21 202	21 286	20 849	21 709
dont en France	17 627	17 874	18 340	19 523	19 590	19 885	20 107	19 791	20 616
dont à vide (France)	4 952	4 913	5 023	5 242	5 191	5 353	5 345	5 272	5 448
Source : DAEI/SES - Enquête TRM		97_96	98_97	99_98	00_99	01_00	02_01	03_02	04_03
Evolution		1,40%	2,61%	6,45%	0,34%	1,51%	1,12%	-1,57%	4,10%

Source : SES ministère des Transports, de l'Équipement du Tourisme et de la Mer.

Ainsi, un flux de 100 PL en 1998 est réactualisé à :

$$100 \times 1,0645 \times 1,0034 \times 1,0151 \times 1,0112 \times 0,9843 \times 1,0410 \approx 112 \text{ PL fin 2004.}$$

3.2.1 Résultats

Les résultats ci-dessous concernent les flux observés après 17 heures. En effet, seuls ceux-ci seront exploités par la suite.

	Nombre PL 17h-19h	% interne pointe soir	% échange pointe soir	% transit pointe soir	nombre interne	nombre échange	nombre transit
RD 513 N-E Caen vers DIVES	48	40,70%	48,10%	11,10%	19,536	23,088	5,328
RD 515 Nord Caen vers ouistreham	85	37,10%	57,10%	5,70%	31,535	48,535	4,845
RD 7 Nord	66	25,90%	55,60%	18,50%	17,094	36,696	12,21
RN 13 Ouest	124	0,00%	47,80%	52,20%	0	59,272	64,728
RN 175 Ouest	176	8,10%	53,20%	38,70%	14,256	93,632	68,112
RD 562 Sud	75	35,70%	42,90%	21,40%	26,775	32,175	16,05
RN 158 Sud	140	12,50%	52,50%	35,00%	17,5	73,5	49
RD 80 Sud-Est	43	0,00%	12,50%	87,50%	0	5,375	37,625
RD 41 Sud-Est	23	7,70%	53,80%	38,50%	1,771	12,374	8,855
RN 13 EST	131	0,00%	52,00%	48,00%	0	68,12	62,88
RN 175 Est	46	0,00%	66,70%	33,30%	0	30,682	15,318
A13 Caen vers Paris	172	0,00%	34,00%	66,00%	0	58,48	113,52
A13 sortie Troarn	5	0,00%	39,50%	60,50%	0	1,975	3,025
A13 Bretelle Dozule	23	0,00%	36,40%	63,60%	0	8,372	14,628
TOTAL	1157	11,10%	47,73%	41,15%	128,467	552,276	476,124
Total redressé	1300	11,10%	47,73%	41,15%	144	620	535
<p><i>légende</i></p> <p> Sens entrant</p> <p> Sens sortant</p>							

4. COMPARAISON ENTRE MODELISATION DE LA DEMANDE ESTIMEE ET FLUX EN SOIREE

4.1. Analyse de l'enquête cordon

Les résultats de l'enquête sont donnés heure par heure de 7 h à 19h. Ceci nous permet alors de ne s'intéresser qu'aux heures où les conducteurs sont susceptibles de s'arrêter pour effectuer leur repos.

On peut considérer que les arrêts effectués sur la zone d'étude pour un repos concernent les flux PL se trouvant après 17h aux différents points de comptage de l'enquête cordon. Par ailleurs, l'enquête cordon ne donne aucun résultat quand aux flux PL après 19h00. Afin de tenir compte de la demande en stationnement qui s'exprime après cet horaire, nous utiliserons donc les résultats observés lors de l'enquête de rotation sur le site du centre routier de Mondeville. Un camion présent aux points de comptage à 19h00 stationnerait sur le site de Mondeville aux environs de 19h30. Les observations menées sur le centre routier montrent que le nombre de PL arrivés après 20 heures et stationnant sur le site s'élève à 10% de la demande totale. Nous majoreront donc les résultats obtenus à l'aide de l'enquête cordon de 10% afin de tenir compte de la demande exprimée après 20 heures.

Dans les cas où nous ne possédons que les flux sortants, nous considérerons que les flux sont symétriques sur un cordon (flux entrant = flux sortant). Cette hypothèse, forte à première vue se vérifie pourtant bien sur les postes où les flux ont été comptés dans les deux sens.

Nous considérerons enfin que la répartition des poids lourds selon leur catégorie (trafic interne, trafic échange, trafic transit) est semblable, dans le sens entrant durant la période 17h-19h, à celui constaté dans le sens sortant à 17h lors de l'enquête.

En prenant les hypothèses ci-dessus, on observe les résultats suivants :

	Total	Nombre interne	Nombre échange	Nombre transit
Demande de stationnement	1430	159	682	588

4.2. Explication des différences obtenus avec les enquêtes nocturnes

- Trafic interne

Etant donné les distances en jeux, on peut raisonnablement considérer que la totalité des conducteurs effectuant un trajet interne ramène leur camion à leur base et ne nécessite donc pas de place spécifique, les durées de trajet étant inférieures à 4 h 30. Donc la demande de 159 places de stationnements liée au trafic interne est en fait auto satisfaite.

- Trafic d'échange

Les différences constatées entre les observations nocturnes et la demande maximale théorique calculée plus haut ont au moins deux explications :

- * Le trafic d'échange regroupe à la fois les conducteurs caennais qui rejoignent leurs entreprises et qui n'ont donc pas besoin de place de stationnement et les conducteurs extérieurs qui desservent l'Agglomération (chargement ou déchargement) qui eux ont besoin de places de stationnement aux horaires sélectionnées.
- * La demande calculée à partir de l'enquête cordon est une demande maximale théorique : elle suppose que TOUS les conducteurs cherchent à effectuer un repos dès 17 heures.

- Trafic de transit

La demande en stationnement théorique induite par le trafic de transit et calculée plus haut ne tient pas compte des comportements des conducteurs qui souhaitent souvent se rapprocher le plus possible de leur destination pour

effectuer leur repos. De même, tous les conducteurs de la tranche horaire sélectionnée ne souhaitent pas s'arrêter, certains conducteurs roulant de nuit. De même, les conducteurs en transit ne souhaitent pas nécessairement stationner sur l'agglomération de Caen, dont les aires de stationnement sont difficilement accessibles et sont rarement sur les grands axes de transit. On peut donc estimer que sur les 588 demandes théoriques, on a entre 300 et 400 demandes réelles en stationnement dues au trafic de transit.

ANNEXE 5

CALCUL DU RATIO DE POIDS LOURDS DE NUIT SUR LES ZONES D'ACTIVITES DE MONDEVILLE ET D'IFS

Lors de l'enquête nocturne du mercredi 19 octobre, nous avons réalisé un comptage exhaustif des camions présents sur les zones de Mondeville, Ifs, Carpiquet et Lazaro.

Afin de redresser les résultats obtenus et tenir compte des zones non visitées, nous avons réalisé un ratio de poids lourds à l'hectare pour chacune des zones visitées.

Zone	surface	nombre de PL dénombrés	PL/ha
Carpiquet	160 ha	8	0,050
Ifs	100 ha	5	0,050
Mondeville 2	68 ha	16	0,235
MOYENNE	109 ha	9,67	0,088

On trouve par ailleurs 955,09 ha de surface commercialisée de zone d'activités sur l'Agglomération de Caen¹.

On peut extrapoler à $0,088 \times 955,09 = 84$ le nombre de camions présents la nuit sur les zones d'activités caennaises.

¹ Cf. Etude « Profil des zones d'activités de la Basse-Normandie » février 2003

ANNEXE 6

PROBLEMATIQUE DU TRANSMANCHE ET POSITIONNEMENT DE L'AIRE DU MONT SAINT MICHEL

Afin d'appréhender de manière globale le sujet de l'étude, il est nécessaire de comprendre le fonctionnement des différents types de flux qui peuvent être mis en jeu dans le cadre du transport de marchandises. Dans ce contexte, l'une des spécificités de Caen est sa position quasi-côtière avec la présence du port d'Ouistreham et son activité dans le trafic transmanche.

Afin de comprendre les enjeux de ces flux en matière de besoins de services et afin de clarifier le rôle de l'aire du Mont Saint Michel (A84) dans ce trafic, le bureau d'étude SARECO a conduit une série d'interviews auprès des représentants des conducteurs, des compagnies de ferry et du personnel présent sur l'aire du Mont Saint Michel. Nous vous livrons ici les conclusions auxquelles nous sommes arrivés à l'issue des interviews.

- Dans la majorité des ports transmanche, la traversée dure 4 h ou plus (4h pour Dieppe, 5h ½ pour Ouistreham). Les conducteurs essaient donc, dans la mesure du possible, de faire coïncider leur repos avec la traversée. Ils entament donc leur repos sur les parkings « pré embarquement » et le finissent dans les ferries. Cette pratique est possible dans la mesure où les ports ont prévu suffisamment de places pour stationner les camions en attente, ce qui est généralement le cas : sur le port d'Ouistreham, 120 places sont prévues pour un trafic journalier

d'environ 230 PL (source MJJ-conseil). Le trafic engendré par le transmanche ne génère donc pas un gros besoin en service sur l'Agglomération caennaise.

- L'A84 ne semble pas revêtir l'importance qu'on aurait pu soupçonner dans le trafic transmanche. En effet, peu de conducteurs du transmanche l'utilisent : les 2/3 du trafic engendré par Ouistreham passent par le Sud et la D158 et la majorité de celui engendré par Cherbourg emprunte la Route départementale N°2. Cependant, du fait des aménagements réalisés et à venir sur la RN 174 à 2X2 voies entre la RN 13 et l'A 84, le trafic de transit en provenance de Cherbourg va vraisemblablement se reporter sur cet axe au détriment de la route départementale N°2 et donc concerner l'aire du Mont St Michel. La forte fréquentation de l'aire du Mont Saint Michel et la grosse proportion d'étrangers y stationnant seraient liées à l'offre relativement pauvre en matière de stationnement entre Rennes et Caen. Les conducteurs français retrouvent plus facilement sur le parking du restaurant le Guilberville mais celui-ci n'étant pas fléché, les étrangers n'ont que la solution de l'aire du Mont Saint Michel.

ANNEXE 7

ENQUETE DE ROTATION SUR LE CENTRE ROUTIER DE MONDEVILLE

Une enquête de rotation a été effectuée par SARECO sur le centre routier de Mondeville le 14 septembre 2005 entre 17h00 et 21h00. Un enquêteur spécialisé a effectué un relevé de l'offre disponible sur le site avant d'effectuer un relevé de l'occupation heure par heure. Ce relevé d'occupation s'accompagne d'un relevé des plaques d'immatriculation afin de pouvoir juger de la rotation des véhicules.

Ratio	17h00	18h00	19h00	20h00	21h00
Taux d'occupation	32%	42%	81%	96%	96%
Taux de congestion	33%	44%	100%	116%	119%
Taux d'interdit	5%	11%	15%	17%	19%

Taux d'occupation = véhicules sur places autorisées / places autorisées.

Taux de congestion = véhicules en stationnement autorisé ou interdit / places autorisées.

Taux d'interdit = véhicules en stationnement interdit / tous véhicules

Part de véhicules non immatriculés en France

17h00	18h00	19h00	20h00	21h00
20%	14%	9%	14%	12%

ANNEXE 8

FREQUENTATION DE L'AIRE DE GIBERVILLE

SEMAINE DU 05 AU 11 SEPTEMBRE 2005

		Nombre de PL présents	
		Paris --> Caen	Caen --> Paris
Lundi	3h30/5h00	3	4
	7h30/9h00	6	6
	11h30/13h00	8	16
	17h30/19h00	19	23
mardi	3h30/5h00	48	27
	7h30/9h00	15	14
	11h30/13h00	7	13
	17h30/19h00	8	19
mercredi	3h30/5h01	40	21
	7h30/9h01	27	17
	11h30/13h01	14	23
	17h30/19h01	45	28
jeudi	3h30/5h01	9	23
	7h30/9h01	11	8
	11h30/13h01	12	9
	17h30/19h01	16	16
vendredi	3h30/5h02	37	25
	7h30/9h02	7	10
	11h30/13h02	5	12
	17h30/19h02	4	11
samedi	3h30/5h02	12	14
	7h30/9h02	1	4
	11h30/13h02	5	1
	17h30/19h02	8	3
dimanche	3h30/5h03	14	4
	7h30/9h03	8	2
	11h30/13h03	14	4
	17h30/19h03	11	5
Moyenne sur mardi, mercredi, jeudi	3h30/5h03	32,33	23,67
	7h30/9h03	17,67	13,00
	11h30/13h03	11	15
	17h30/19h03	23	21

ANNEXE 9

REGLEMENT (CEE) N° 3820/85 DU CONSEIL DU 20 DECEMBRE 1985

RELATIF A L'HARMONISATION DE CERTAINES

DISPOSITIONS EN MATIERE SOCIALE DANS LE DOMAINE

DES TRANSPORTS PAR ROUTE

Journal officiel n° L 370 du 31/12/1985 p. 0001 – 0007

Modifications :

Repris par le Règlement 103/94 (JO L 001 03.01.94 p.572)

Dérogé par le Règlement 451/94 (JO L 187 22.07.94 p.9)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75,

vu la décision du Conseil, du 13 mai 1965, relative à l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable (1), et notamment sa section III,

vu la proposition de la Commission (2),

vu l'avis de l'Assemblée (3),

vu l'avis du Comité économique et social (4),

(1) considérant que, dans le domaine des transports par route, les dispositions communautaires en matière sociale sont fixées par le règlement (CEE) no 543/69 (5), modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) no 2829/77 (6); que ces dispositions visent l'harmonisation des conditions de concurrence entre les transports terrestres, notamment en ce qui concerne le secteur routier, ainsi que l'amélioration des conditions de travail et de la sécurité routière; que les progrès accomplis dans ces domaines doivent être préservés et approfondis, mais qu'il est nécessaire d'assouplir les dispositions dudit règlement sans porter atteinte à leurs objectifs ;

(2) considérant que, compte tenu des modifications exposées ci-après, il convient, dans un souci de clarté, de réunir en un texte unique l'ensemble des dispositions applicables en la matière, et, par voie de conséquence, d'abroger le règlement (CEE) no 543/69; qu'il convient toutefois de maintenir en vigueur pour une période déterminée les exemptions prévues à l'article 4 pour certains véhicules et les dispositions de l'article 15 pour certains transports de voyageurs ;

(3) considérant que les dispositions du présent règlement ayant trait aux conditions de travail ne peuvent pas porter atteinte à la compétence des partenaires sociaux de stipuler, notamment dans le cadre de conventions collectives de travail, des dispositions plus favorables aux travailleurs; que, en vue de favoriser le progrès social ou d'améliorer la sécurité routière, chaque État membre doit garder la faculté d'appliquer certaines mesures appropriées ;

(4) considérant que, compte tenu de la diminution des effectifs de convoyeurs et de receveurs, il n'est plus nécessaire de réglementer les repos des membres de l'équipage autres que le conducteur;

(5) considérant que le remplacement de la semaine mobile par la semaine fixe est de nature à faciliter l'organisation des travaux des conducteurs et d'améliorer leur contrôle ;

(6) considérant qu'il est nécessaire de définir un régime applicable aux transports routiers internationaux en provenance ou à destination d'un pays tiers ou entre deux pays tiers passant en

transit sur le territoire d'un État membre; qu'il convient d'appliquer à ces transports les dispositions de l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), du 1er juillet 1970; que, dans le cas des véhicules immatriculés dans un État qui n'est pas partie contractante de l'AETR, ces dispositions ne s'appliquent qu'à la partie du trajet qui est effectuée à l'intérieur de la Communauté ;

(7) considérant que, la matière de l'AETR relevant du domaine d'application du présent règlement, la compétence de négocier et de conclure l'accord en question appartient à la Communauté; que les circonstances particulières des négociations relatives à l'AETR justifient cependant, à titre exceptionnel, une procédure selon laquelle les États membres de la Communauté procèdent au dépôt séparé de leurs instruments de ratification ou d'adhésion dans le cadre d'une action concertée, tout en agissant dans l'intérêt et pour le compte de la Communauté ;

(8) considérant que, pour garantir dans le trafic intracommunautaire la primauté du droit communautaire, les États membres ont, lors du dépôt de leurs instruments de ratification ou d'adhésion, à faire valoir une réserve selon laquelle les transports internationaux effectués entre les États membres ne sont pas à considérer comme des transports internationaux au sens de l'accord ;

(9) considérant que les possibilités offertes aux parties contractantes, aux termes mêmes de l'accord, de conclure des conventions bilatérales portant dérogation audit accord, en ce qui concerne le trafic frontalier et le trafic de transit, relèvent en principe de la compétence de la Communauté ;

(10) considérant que, si une modification du régime interne de la Communauté dans le domaine concerné exige une modification correspondante de l'accord, les États membres entreprennent une démarche commune pour que cette modification soit apportée dans le cadre de l'accord et suivant la procédure prévue dans celui-ci ;

(11) considérant que certains transports peuvent être exclus du champ d'application du présent règlement ;

(12) considérant qu'il est souhaitable de compléter et de préciser certaines définitions et de mettre à jour certaines dispositions, notamment en ce qui concerne l'exemption prévue pour certaines catégories de véhicules ;

(13) considérant qu'il convient de prévoir des mesures pour l'âge minimal des conducteurs affectés aux transports de marchandises ou aux transports de voyageurs, en tenant compte également de certaines exigences de formation professionnelle, ainsi que pour l'âge minimal des convoyeurs et receveurs; que, à des fins de formation professionnelle, les États membres doivent avoir la faculté de ramener l'âge minimal des convoyeurs à seize ans révolus ;

(14) considérant que, en ce qui concerne les temps de conduite, il convient d'en limiter la durée continue et la durée journalière, sans que cette réglementation puisse porter atteinte aux réglementations nationales qui obligent le conducteur à ne conduire de véhicule qu'aussi longtemps qu'il est en mesure de le faire en toute sécurité ;

(15) considérant qu'un allongement de la durée journalière de conduite, allant de pair avec un raccourcissement de la durée de conduite par période de deux semaines, est de nature à faciliter la gestion des entreprises de transport tout en contribuant au progrès social ;

(16) considérant que les dispositions concernant les interruptions de conduite devraient être aménagées à cause de l'allongement de la durée journalière de conduite ;

(17) considérant que, en ce qui concerne le temps de repos, il convient de fixer les durées minimales et les autres conditions auxquelles les repos journalier et hebdomadaire des conducteurs sont soumis;

(18) considérant que le déroulement des voyages serait facilité si le conducteur avait la possibilité de fractionner son repos journalier, notamment afin de ne pas lui imposer de prendre son repas et choisir son hébergement au même endroit ;

(19) considérant qu'il est bénéfique au progrès social et à la sécurité routière d'allonger les repos hebdomadaires, tout en permettant de raccourcir ces repos à condition que le conducteur puisse compenser, à un endroit de son choix dans un délai donné, les fractions de repos non prises ;

(20) considérant que de nombreux transports par route à l'intérieur de la Communauté utilisent le ferryboat ou les chemins de fer sur une partie du parcours; qu'il importe que la réglementation prévoie des dispositions concernant les repos journaliers appropriées à ces transports ;

(21) considérant que, pour des raisons de sécurité de la circulation routière, les primes accordées en fonction de la distance parcourue et / ou du tonnage transporté, qui pourraient compromettre la sécurité routière, doivent être interdites ;

(22) considérant qu'il est souhaitable de prévoir la possibilité de déroger au présent règlement pour certains transports nationaux ayant des caractéristiques particulières; qu'il convient que, en cas de dérogations, les États membres s'assurent que le niveau de protection sociale et de sécurité routière n'est pas mis en cause ;

(23) considérant qu'il est justifié, étant donné la nature particulière des transports de voyageurs, de donner une nouvelle définition à la catégorie des véhicules que les États membres peuvent dispenser de l'application du présent règlement dans le domaine des transports nationaux ;

(24) considérant que les États membres devraient être habilités, avec l'autorisation de la Commission, à accorder des dérogations au présent règlement dans des circonstances exceptionnelles; que, dans des cas d'urgence, ces dérogations devraient pouvoir être accordées pour un temps limité sans autorisation préalable de la Commission ;

considérant que, pour les conducteurs des véhicules affectés à des services réguliers de voyageurs, une copie de l'horaire et un extrait du registre de l'entreprise peuvent se substituer à l'appareil de contrôle; qu'il serait utile, pour l'application du présent règlement et la prévention des abus, de faire délivrer aux conducteurs qui le demandent des extraits de leurs registres de service ;

(26) considérant qu'il est souhaitable, dans l'intérêt de l'efficacité des contrôles, que les transports internationaux réguliers de voyageurs, à l'exception de certains services frontaliers, ne soient plus dispensés de l'obligation d'installer et d'utiliser l'appareil de contrôle ;

(27) considérant qu'il y a lieu de souligner l'importance et la nécessité du respect du présent règlement par les employeurs et les conducteurs ;

(28) considérant qu'il convient que la Commission suive l'évolution de la situation dans les États membres et présente au Conseil et à l'Assemblée un rapport sur l'application du présent règlement tous les deux ans ;

(29) considérant que, en vue de l'application et du contrôle du présent règlement, il est utile que les États membres s'accordent mutuellement assistance,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

SECTION PREMIÈRE

Définitions

Article premier

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1. « transport par route », tout déplacement effectué sur les routes ouvertes à l'usage public, à vide ou en charge, d'un véhicule affecté au transport de voyageurs ou de marchandises ;

2. « véhicules », les automobiles, les tracteurs, les remorques et les semi-remorques, tels que ces termes sont définis ci-après:

a) « automobile », tout véhicule, pourvu d'un dispositif mécanique de propulsion, circulant sur la route par ses propres moyens, autre que celui qui se déplace sur rails, et servant normalement au transport de voyageurs ou de marchandises ;

b) « tracteur », tout véhicule, pourvu d'un dispositif mécanique de propulsion, circulant sur la route par ses propres moyens, autre que celui qui se déplace sur rails, et conçu spécialement pour tirer, pousser ou actionner des remorques, semi-remorques, outils ou machines;

c) « remorque », tout engin de transport destiné à être attelé à une automobile ou à un tracteur;

d) « semi-remorque », une remorque sans essieu avant, accouplée de telle manière qu'une partie appréciable du poids de cette remorque et de son chargement soit supportée par le tracteur ou l'automobile;

3. « conducteur », toute personne qui conduit le véhicule, même pendant une courte période, ou qui est à bord du véhicule pour pouvoir le conduire le cas échéant;

4. « semaines », la période comprise entre 0 heure le lundi et 24 heures le dimanche;

5. « repos », toute période ininterrompue d'au moins une heure pendant laquelle le conducteur peut disposer librement de son temps;

6. « poids maximal autorisé », le poids maximal admissible du véhicule en ordre de marche, charge utile comprise;

7. « services réguliers de voyageurs », les transports nationaux et internationaux conformes à la définition figurant à l'article 1er du règlement no 117/66/CEE du Conseil, du 28 juillet 1966, concernant l'introduction des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs par route effectués par autocars et par autobus (1).

SECTION II

Champ d'application

Article 2

1. Le présent règlement s'applique aux transports par route visés à l'article 1er point 1 et effectués à l'intérieur de la Communauté.

2. L'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) s'applique, à la place des présentes règles, aux transports routiers internationaux :

- effectués à destination ou en provenance de pays tiers parties à l'accord, ou en transit par ces pays, pour l'ensemble du trajet, par des véhicules immatriculés dans un État membre ou dans un de ces pays tiers,

- effectués en provenance ou à destination d'un pays tiers qui n'est pas partie à l'accord par des véhicules immatriculés dans un de ces pays, pour tout trajet effectué à l'intérieur de la Communauté.

Article 3

La Communauté engagera avec les pays tiers les négociations qui se révéleraient nécessaires pour l'application du présent règlement.

Article 4

Le présent règlement ne s'applique pas aux transports effectués au moyen de:

1. véhicules affectés aux transports de marchandises et dont le poids maximal autorisé, y compris celui des remorques ou des semi-remorques, ne dépasse pas 3,5 tonnes;
2. véhicules affectés aux transports de voyageurs qui, d'après leur type de construction et leur équipement, sont aptes à transporter neuf personnes au maximum, le conducteur compris, et sont destinés à cet effet;
3. véhicules affectés aux transports de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres;
4. véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 30 kilomètres à l'heure;
5. véhicules affectés aux services des forces armées, de la protection civile, des pompiers et des forces responsables du maintien de l'ordre public, ou placés sous le contrôle de ceux-ci;
6. véhicules affectés aux services des égouts, de la protection contre les inondations, de l'eau, du gaz, de l'électricité, de la voirie, de l'enlèvement des immondices, des télégraphes, des téléphones, des envois postaux, de la radiodiffusion, de la télévision et de la détection des émetteurs ou récepteurs de télévision ou de radio;
7. véhicules utilisés dans des états d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage;
8. véhicules spécialisés affectés à des tâches médicales;
9. véhicules transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines;
10. véhicules spécialisés de dépannage;
11. véhicules subissant des tests sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien, et véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation;
12. véhicules utilisés pour des transports non commerciaux de biens dans des buts privés;
13. véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail.

SECTION III

Équipages

Article 5

1. L'âge minimal des conducteurs affectés aux transports de marchandises est fixé :

a) pour les véhicules, y compris, le cas échéant, les remorques ou les semi-remorques, dont le poids maximal autorisé est inférieur ou égal à 7,5 tonnes, à 18 ans révolus;

b) pour les autres véhicules, à:

_ 21 ans révolus

ou

_ 18 ans révolus, à condition que l'intéressé soit porteur d'un certificat d'aptitude professionnelle constatant l'achèvement d'une formation de conducteur de transports de marchandises par route reconnu par un des États membres, conformément à la réglementation communautaire concernant le niveau minimal de formation de conducteurs pour le transport par route.

2. Les conducteurs affectés aux transports de voyageurs doivent être âgés d'au moins 21 ans. Les conducteurs affectés aux transports de voyageurs sur des trajets dépassant un rayon de 50 kilomètres autour du point d'attache habituel du véhicule doivent répondre également à l'une des conditions suivantes :

- a) avoir exercé pendant un an au moins l'activité de conducteur affecté aux transports de marchandises des véhicules dont le poids maximal autorisé est supérieur à 3,5 tonnes;
- b) avoir exercé pendant un an au moins l'activité de conducteur affecté aux transports de voyageurs sur des trajets ne dépassant pas un rayon de 50 kilomètres autour du point d'attache habituel du véhicule, ou à d'autres types de transports de voyageurs non assujettis au présent règlement, pour autant que l'autorité compétente estime qu'ils ont de cette manière acquis l'expérience nécessaire;
- c) être porteurs d'un certificat d'aptitude professionnelle constatant l'achèvement d'une formation de conducteur de transports de voyageurs par route reconnu par un des États membres, conformément à la réglementation communautaire concernant le niveau minimal de formation de conducteurs pour le transport par route.

3. L'âge minimal de convoyeurs et des receveurs est fixé à 18 ans révolus.

4. Les conducteurs de véhicules affectés au transport de voyageurs ne sont pas soumis aux conditions visées au paragraphe 2 second alinéa points a), b) et c) s'ils ont exercé leur activité pendant un an au moins avant le 1er octobre 1970.

5. Pour les transports nationaux effectués dans un rayon de 50 kilomètres autour du lieu d'exploitation du véhicule, y compris les communes dont le centre se trouve dans ce rayon, chaque État membre peut ramener l'âge minimal des convoyeurs à 16 ans révolus, à conditions que ce soit à des fins de formation professionnelle et dans les limites des dispositions nationales en matière d'emploi.

SECTION IV

Temps de conduite

Article 6

1. La durée totale de conduite comprise entre deux repos journaliers ou entre un repos journalier et un repos hebdomadaire, dénommée ci-après « période de conduite journalière », ne doit pas dépasser 9 heures. Elle peut être portée à 10 heures deux fois par semaine.

Après un maximum de six périodes de conduite journalières, le conducteur doit prendre un repos hebdomadaire tel que défini à l'article 8 paragraphe 3.

La période de repos hebdomadaire peut être reportée à la fin du sixième jour si la durée totale de conduite au cours des six jours ne dépasse pas le maximum correspondant à six périodes de conduite journalières.

Dans le cas des transports internationaux de voyageurs, autres que les services réguliers, les mots « six » et « sixième » figurant aux deuxième et troisième alinéas sont remplacés respectivement par « douze » et « douzième ».

Les États membres peuvent étendre l'application de l'alinéa précédent aux transports nationaux de voyageurs sur leur territoire, autres que les services réguliers.

2. La durée totale de conduite ne doit pas dépasser 90 heures par période de deux semaines consécutives.

SECTION V

Interruptions et temps de repos

Article 7

1. Après 4 heures et demie de conduite, le conducteur doit respecter une interruption d'au moins 45 minutes, à moins qu'il n'entame une période de repos.

2. Cette interruption peut être remplacée par des interruptions d'au moins 15 minutes chacune, intercalées dans la période de conduite ou immédiatement après cette période, de manière à respecter les dispositions du paragraphe 1.

3. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres peuvent, dans le cas des transports réguliers nationaux de voyageurs, fixer l'interruption minimale à 30 minutes après un temps de conduite n'excédant pas 4 heures. Cette dérogation ne peut être accordée qu'aux cas où des interruptions de conduite dépassant 30 minutes risqueraient d'entraver la circulation du trafic en milieu urbain et où il n'est pas possible aux conducteurs d'intercaler une interruption de 15 minutes dans les 4 heures et demie de conduite précédant l'interruption de 30 minutes.

4. Pendant ces interruptions, le conducteur ne peut effectuer d'autres travaux. Aux fins du présent

article, le temps d'attente et le temps non consacré à la conduite passé dans un véhicule en marche, un ferry-boat ou un train ne sont pas considérés comme d'« autres travaux »

5. Les interruptions observées au titre du présent article ne peuvent être considérées comme repos journaliers.

Article 8

1. Dans chaque période de 24 heures, le conducteur bénéficie d'un temps de repos journalier d'au moins 11 heures consécutives, qui pourrait être réduit à un minimum de 9 heures consécutives trois fois au maximum par semaine, à condition qu'un temps de repos correspondant soit accordé par compensation avant la fin de la semaine suivante.

Les jours où le repos n'est pas réduit conformément au premier alinéa, il peut être pris en deux ou trois périodes séparées au cours de la période de 24 heures, l'une de ces périodes devant être d'au moins 8 heures consécutives. Dans ce cas, la durée minimale du repos est portée à 12 heures.

2. Pendant chaque période de 30 heures dans laquelle il y a au moins deux conducteurs à bord d'un véhicule, ceux-ci doivent chacun bénéficier d'un repos journalier d'au moins 8 heures consécutives.

3. Au cours de chaque semaine, une des périodes de repos visées aux paragraphes 1 et 2 est portée, à titre de repos hebdomadaire, à un total de 45 heures consécutives. Cette période de repos peut être réduite à un minimum de 36 heures consécutives si elle est prise au point d'attache habituel du véhicule ou au point d'attache du conducteur, ou à un minimum de 24 heures consécutives si elle est prise en dehors de ces lieux. Chaque raccourcissement est compensé par un temps de repos équivalent pris en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine concernée.

4. Une période de repos hebdomadaire qui commence dans une semaine est se prolonge dans la suivante peut être rattachée à l'une ou à l'autre de ces semaines.

5. Dans le cas des transports de voyageurs auxquels l'article 6 paragraphe 1 quatrième et cinquième alinéas est applicable, une période de repos hebdomadaire peut être reportée à la semaine suivant celle au titre de laquelle le repos est dû et rattachée au repos hebdomadaire de cette deuxième semaine.

6. Tout temps de repos pris en compensation pour la réduction des périodes de repos journaliers et/ou hebdomadaires doit être rattaché à un autre repos d'au moins 8 heures et doit être accordé, à la demande de l'intéressé, au lieu de stationnement du véhicule ou au point d'attache du conducteur.

7. Le repos journalier peut être pris dans un véhicule pour autant qu'il soit équipé d'une couchette et qu'il soit à l'arrêt.

Article 9

Par dérogation à l'article 8 paragraphe 1, au cas où, dans le domaine des transports de marchandises ou de voyageurs, un conducteur accompagne un véhicule transporté par ferry-boat ou en train, le repos journalier peut être interrompu une seule fois, pour autant que les conditions suivantes soient remplies :

- la partie du repos journalier prise à terre doit pouvoir se situer avant ou après la partie du repos journalier prise à bord du ferry-boat ou du train ;
- la période entre les deux parties du repos journalier doit être aussi courte que possible et ne peut, en aucun cas, dépasser 1 heure avant l'embarquement ou après le débarquement, les formalités douanières étant comprises dans les opérations d'embarquement ou de débarquement,
- pendant les deux parties du repos journalier, le conducteur doit pouvoir disposer d'un lit ou d'une couchette.

Le repos journalier ainsi interrompu est augmenté de 2 heures.

SECTION VI

Interdiction de certains types de rémunérations

Article 10

Il est interdit de rémunérer, même par l'octroi de primes ou de majorations de salaire, les conducteurs salariés en fonction des distances parcourues et / ou du volume des marchandises transportées, à moins que ces rémunérations ne soient pas de nature à compromettre la sécurité routière.

SECTION VII

Dérogations

Article 11

Chaque État membre peut appliquer des minimaux plus élevés ou des maximaux moins élevés que ceux fixés aux articles 5 à 8. Toutefois, le présent règlement continue de s'appliquer aux conducteurs effectuant des transports internationaux sur des véhicules immatriculés dans un autre État membre.

Article 12

À condition de ne pas compromettre la sécurité routière et afin de lui permettre d'atteindre un point d'arrêt approprié, le conducteur peut déroger au présent règlement dans la mesure nécessaire pour assurer la sécurité des personnes, du véhicule ou de son chargement. Le conducteur doit mentionner le genre et le motif de la dérogation sur la feuille d'enregistrement de l'appareil de contrôle ou dans son registre de service.

Article 13

1. Chaque État membre peut accorder des dérogations sur son territoire ou, avec l'accord de l'État intéressé, sur le territoire d'un autre État membre, à toute disposition du présent règlement applicable aux transports effectués au moyen d'un véhicule appartenant à une ou à plusieurs des catégories énumérées ci-après :

- a) véhicules affectés aux transports de voyageurs qui, d'après leur type de construction et leur équipement, sont aptes à transporter 17 personnes au maximum, le conducteur compris, et sont destinés à cet effet;
- b) véhicules utilisés par les autorités publiques pour des services publics qui ne concurrencent pas les transporteurs professionnels;
- c) véhicules utilisés pour des transports de marchandises par des entreprises agricoles, horticolas, forestières ou de pêche, dans un rayon de 50 kilomètres autour de leur point d'attache habituel, y compris le territoire des communes dont le centre est situé dans ce rayon;
- d) véhicules transportant des déchets d'animaux ou des carcasses non destinées à la consommation humaine;
- e) véhicules utilisés pour le transport d'animaux vivants des fermes aux marchés locaux et vice versa, ou des marchés aux abattoirs locaux;
- f) véhicules utilisés comme boutiques pour la desserte des marchés locaux ou pour des opérations de vente de porte à porte, ou utilisés pour des opérations ambulantes de banque, de change ou d'épargne, l'exercice du culte, des opérations de prêts de livres, disques ou cassettes, des manifestations culturelles ou des expositions, et spécialement équipés à ces fins;
- g) véhicules transportant du matériel ou de l'équipement, à utiliser dans l'exercice du métier de leur conducteur, dans un rayon de 50 kilomètres autour de leur point d'attache habituel, à condition que la conduite du véhicule ne représente pas l'activité principale du conducteur et que la dérogation ne porte pas gravement atteinte aux objectifs poursuivis par le présent règlement. Les États membres peuvent soumettre cette dérogation à l'obtention d'une autorisation individuelle;
- h) véhicules circulant exclusivement sur des îles dont la superficie ne dépasse pas 2 300 kilomètres carrés et qui ne sont pas reliées au reste du territoire national par un pont, un gué ou un tunnel ouvertes aux véhicules à moteurs;
- i) véhicules affectés aux transports de marchandises, propulsés par gaz produit sur le véhicule ou par électricité, ou équipés d'un ralentisseur, dans la mesure où ces véhicules, aux termes de la législation de l'État membre d'immatriculation, sont assimilés aux véhicules propulsés par moteur à essence ou gasoil dont le poids maximal autorisé, y compris celui des remorques ou des semiremorques, ne dépasse pas 3,5 tonnes;
- j) véhicules affectés aux cours de conduite automobile en vue de l'obtention d'un permis de conduire;
- k) tracteurs exclusivement affectés à des travaux agricoles et forestiers.

Les États membres informent la Commission des dérogations qu'ils accordent au titre du présent paragraphe.

2. Les États membres peuvent, après autorisation de la Commission, déroger à l'application des dispositions du présent règlement pour les transports effectués dans des circonstances exceptionnelles, si de telles dérogations ne portent pas gravement atteinte aux objectifs poursuivis par le présent règlement.

Dans des cas d'urgence, ils peuvent accorder une dérogation temporaire ne dépassant pas trente jours et notifiée immédiatement à la Commission.

La Commission notifie aux autres États membres toute dérogation accordée au titre du présent paragraphe.

SECTION VIII

Contrôle et sanctions

Article 14

1. Dans le cas des transports réguliers de voyageurs:

- nationaux,
 - internationaux, dont les terminaux de la ligne se trouvent dans une distance de 50 kilomètres à vol d'oiseau d'une frontière entre deux États membres, et dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 100 kilomètres, assujettis au présent règlement,
- un horaire et un registre de service sont établis par l'entreprise.

2. Le registre doit indiquer, pour chaque conducteur, le nom et le point d'attache, ainsi que l'horaire préalablement fixé pour les différentes périodes de conduite, les autres périodes de travail et les périodes de disponibilité.

3. Le registre doit comprendre toutes les mentions visées au paragraphe 2 pour une période minimale couvrant la semaine en cours ainsi que celle qui la précède et celle qui la suit.

4. Le registre doit être signé par le chef d'entreprise ou par son délégué.

5. Chaque conducteur affecté à un service visé au paragraphe 1 doit être porteur d'un extrait du registre de service et d'une copie de l'horaire de service.

6. L'entreprise conserve le registre de service pendant un an après l'expiration de la période couverte. Elle donne un extrait du registre aux conducteurs intéressés qui en font la demande.

7. Le présent article n'est pas applicable aux conducteurs de véhicules équipés d'un appareil de contrôle utilisé conformément au règlement (CEE) no 3821/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (1).

Article 15

1. L'entreprise organise le travail des conducteurs de telle manière qu'ils puissent se conformer aux dispositions appropriées du présent règlement ainsi que du règlement (CEE) no 3821/85.

2. L'entreprise vérifie périodiquement si les deux règlements ont été respectés. Si des infractions sont constatées, l'entreprise prend les mesures nécessaires pour éviter qu'elles se reproduisent.

Article 16

1. La Commission établit tous les deux ans un rapport concernant l'application du présent règlement par les États membres et l'évolution intervenue dans les domaines en question. La Commission transmet le rapport au Conseil et à l'Assemblée dans un délai de treize mois à compter de la date à laquelle prend fin la période de deux ans couverte par le rapport.

2. Afin de permettre à la Commission d'établir le rapport visé au paragraphe 1, les États membres adressent à la Commission, tous les deux ans, les informations nécessaires sous forme d'un compte rendu type. Ces informations doivent parvenir à la Commission au plus tard le 30 septembre suivant la date à laquelle prend fin la période de deux ans couverte par le rapport.

3. La Commission établit le compte rendu type après consultation des États membres.

Article 17

1. Les États membres arrêtent, en temps utile, après consultation de la Commission, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires à l'exécution du présent règlement. Ces dispositions portent, entre autres, sur l'organisation, la procédure et les instruments de contrôle ainsi que sur les sanctions applicables en cas d'infraction.

2. Les États membres s'accordent mutuellement assistance pour l'application du présent règlement et le contrôle de celle-ci.

3. Dans le cadre de cette assistance mutuelle, les autorités compétentes des États membres se communiquent régulièrement toutes les informations disponibles concernant;

- les infractions au présent règlement commises par les non-résidents et toute sanction appliquée pour de telles infractions,
- les sanctions appliquées par un État membre à ses résidents pour de telles infractions commises dans d'autres États membres.

SECTION IX

Dispositions finales

Article 18

1. Le règlement (CEE) no 543/69 est abrogé.

Toutefois:

- l'article 4 dudit règlement reste applicable jusqu'au 31 décembre 1989 aux véhicules utilisés par les autorités publiques pour les services publics qui ne concurrencent pas les transporteurs professionnels

ainsi qu'aux tracteurs exclusivement affectés aux travaux agricoles et forestiers locaux. Néanmoins, un État membre peut prescrire que le présent règlement s'appliquera aux dits transports nationaux sur son territoire à partir d'une date antérieure,

- l'article 15 dudit règlement reste applicable jusqu'au 31 décembre 1989 aux véhicules et aux conducteurs affectés aux transports internationaux réguliers de voyageurs, dans la mesure où les véhicules effectuant ces services ne sont pas équipés d'un appareil de contrôle utilisé conformément au règlement (CEE) no 3821/85.

2. Les références au règlement abrogé en vertu du paragraphe 1 doivent s'entendre comme faites au présent règlement.

Article 19

Le présent règlement entre en vigueur le 29 septembre 1986.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 20 décembre 1985.

Par le Conseil

Le président

R. KRIEPS

(1) JO no 88 du 24. 5. 1965, p. 1500/65.

(2) (2) JO no C 100 du 12. 4. 1984, p. 3, et JO no C 223 du 3. 9. 1985, p. 5.

(3) (3) JO no C 122 du 20. 5. 1985, p. 168.

(4) JO no C 104 du 25. 14. 1985, p. 4, et JO no C 303 du 25. 11. 1985, p. 29.

(5) JO no L 77 du 29. 3. 1969, p. 49.

(6) JO no L 334 du 24. 12. 1977, p. 1.

(1) JO no 147 du 9. 8. 1966, p. 2688/66.

Synthèse :

CONDUITE CONTINUE MAXIMALE		4 h 30
INTERRUPTION MINIMALE DE CONDUITE CONTINUE (PAUSE)		45 min fractionnables en périodes d'au moins 15 min
CONDUITE JOURNALIÈRE MAXIMALE		9 h 00 avec possibilité de 10 h 00 deux fois par semaine
NOMBRE MAXIMAL DE PÉRIODES OU DE JOURS DE CONDUITE CONSÉCUTIFS		6 Cas particulier : 12, pour les seuls transports occasionnels ¹ internationaux de voyageurs
CONDUITE MAXIMALE SUR DEUX SEMAINES CONSÉCUTIVES		90 h 00
REPOS JOURNALIER MINIMAL	a) simple équipage	Par période de 24 heures : consécutives avec possibilité de réduction à 9 heures – 11 heures trois fois par semaine avec compensation correspondante avant la fin de la semaine suivante

OU

– 12

		heures dont l'une de 8 heures au moins.
	b) double équipage	Par périodes de 30 heures : 8 heures consécutives
REPOS HEBDOMADAIRE MINIMAL		45 h 00 consécutives avec possibilité de réduction à : – 36 h 00 au domicile ; – 24 h 00 hors domicile, avec compensation correspondante prise en bloc avant la fin de la 3 ^{ème} semaine suivant la semaine en cause. Cas particulier : pour les transports occasionnels ¹ internationaux de voyageurs, report possible par jonction avec le repos hebdomadaire de la semaine suivante.

ANNEXE 10

GLOSSAIRE

Affrètement : Opération par laquelle un affréteur confie, à la demande d'un chargeur un lot à un affrété, sans groupage préalable. Ou Contrat de mise à disposition d'un moyen de transport (navire, aéronef, véhicule routier, etc.) par un fréteur propriétaire ou gestionnaire de ce moyen de transport, pour une entreprise qui en est alors l'affréteur.

Allotissement : Processus d'approvisionnement consistant pour un fournisseur à livrer en un seul lieu (entrepôt ou plateforme) des produits regroupés en lots distincts, destinés à des lieux finaux différents. Ce mode d'approvisionnement peut s'effectuer à partir d'une commande unique dite « commande allotie » ou à partir de plusieurs commandes à livrer en même temps en un même lieu.

Cantonement : Section définie dans le réseau de voie de déplacement d'un entrepôt. Il a pour objectif d'éviter les collisions des engins de manutention et de prévenir les opérateurs par un marquage au sol.

Chronotachygraphe : Instrument de mesure et d'enregistrement de la vitesse et des différents temps (conduite, travail et repos) soit automatiquement (vitesse, conduite) soit par manipulation (travail et repos). Élément important du débat sur l'harmonisation sociale européenne puisqu'à défaut d'un consensus européen sur les temps et les règles du jeu (Règlement 3820), le lissage des conditions de concurrence passe au minimum par une application stricte des règles existantes, donc par un appareil de contrôle inviolable et infalsifiable. C'est le chronotachygraphe entièrement électronique (version 1B) qui a été retenu par la Commission Européenne et qui sera obligatoire sur les véhicules neufs au cours de l'année 2001. Ce chronotachygraphe constitue l'outil de contrôle fiable de l'activité des conducteurs routiers de l'Union européenne.

Formations obligatoires, initiales ou continues : Formations prévues dans l'accord cadre du 20 janvier 1995 qui concrétise le volet formation du Contrat de progrès. Objectif : améliorer la sécurité par la formation systématique de tous les conducteurs routiers, qu'ils aient ou non une expérience. La FIMO (Formation Initiale Minimale Obligatoire de 4 semaines) et la FCOS (Formation Continue Obligatoire de Sécurité, de 3 jours, renouvelable tous les 5 ans) ont été étendues à l'ensemble du transport public de marchandises (décret du 31 mai 97) et au compte propre (Loi Gayssot du 6 février 1998).

Logistique : Consiste en la mise à disposition, au moindre coût, d'un produit de qualité à l'endroit et au moment précis où sa demande existe. La logistique permet l'adéquation entre un besoin et une offre. La logistique suppose donc de gérer un double courant de flux : flux de marchandises (flux physiques), flux des informations qui s'y rapportent (flux immatériels en raison de l'échange informatisé des données).

ANNEXE 11

EQUIPE DE TRAVAIL

Equipe des consultants ayant travaillé sur le document

Bureau d'Etudes SARECO

- Ingénieur principal : Eric Gantelet ; SARECO ;
- Ingénieur chargé d'étude : Simon Aulagnier ; SARECO.

32 rue de Paradis

75010 PARIS

Tél : +33(0)1 42 46 22 66

Fax +33 (0)1 42 46 22 68

contact@sareco.fr

Responsable du pilotage de l'Etude DRE Basse Normandie

Fabrice Piedagnel

Responsable de l'unité déplacement, environnement et de l'Observatoire Régional des Transports

Direction régionale de l'équipement de Basse Normandie Service prospective, aménagement, déplacements 10 boulevard du général Vanier CAEN cedex BP 40 - 14 006 CAEN cedex

Tél. : 02.31.43.19.18

Fax : 02.31.43.19.00

Membres du comité technique et du comité de pilotage**Membres du comité technique**

Titre	Nom	Société	service	Adresse	CP	Ville	fonction
Monsieur	Arnaud MOREAU	FNTV - FNTR		Centre routier - ZI de Mondeville	14 120	Mondeville	
		conducteur transport routier de voyageurs					
Madame	Nancy NOEL	TLF		66 quai de Boisguilbert	76 000	Rouen	Déléguée régionale
Monsieur	Michel LARUE	UNOSTRA NORMANDIE		4 chemin vert	61 100	Saint Georges des Groseilliers	
Madame	LENGLINE	ENTREPRISE NOYON		Route de Paris - ZA de la vallée Barrey	14 120	Mondeville	
Monsieur	MARCHAL	ENTREPRISE NORMATRANS		Rue des frères Chappe	14 540	Grentheville	
Monsieur	Hubert BERTIN	conducteur transport routier de marchandises		23 rue Saint Ouen	14 000	Caen	
Monsieur	Raymond PIGEON	conducteur transport routier de marchandises		Le haut de la rue	61 160	Fontaine les Bassets	
Monsieur	Yves DENIEL	Direction régionale de l'équipement	Service routier de maîtrise d'ouvrage	10 boulevard du général Vanier BP 80 517	14 035	Caen cedex 01	chef de service
Monsieur	Damien NERKOWSKI	Direction régionale de l'équipement	Service prospective aménagement déplacements	10 boulevard du général Vanier BP 80 517	14 035	Caen cedex 01	chef de service
Monsieur	Jean Louis JOUVET	Direction régionale de l'équipement	Service des transports routiers et de la sécurité routière	10 boulevard du général Vanier BP 80 517	14 035	Caen cedex 01	chef de service
Monsieur	Jacques LOUISE	Direction régionale de l'Equipement		10 boulevard du général Vanier BP 80 517	14035	Caen cedex 01	Directeur régional délégué
Monsieur	Fabrice PIEDAGNEL	Direction régionale de	Service prospective	10 boulevard du général	14035	Caen cedex 01	Responsable d'unité

Titre	Nom	Société	service	Adresse	CP	Ville	fonction
		l'Equipement	aménagement déplacements	Vanier BP 80 517			
Madame	Marie FORTIN	Direction régionale de l'Equipement		10 boulevard du général Vanier BP 80 517	14035	Caen cedex 01	Chargée d'étude
Monsieur	Benjamin Croze	Direction départementale de l'équipement	Service études et grands travaux	10 boulevard du général Vanier BP 80 517	14 035	Caen cedex 01	Responsable d'unité

Membres du comité de pilotage

Titre	Nom	Société	service	Adresse	CP
Monsieur	Jean-Michel LAUDRIN	Communauté d'agglomération de Caen-la-Mer		21, place de la République	14 050
Monsieur	François Régis OLIVIER	Société des autoroutes Paris Normandie	Service développement	Echangeur des Essarts BP 7	76 530
Monsieur	Hervé MANGNAN	Conseil général du Calvados		5 place Félix Boué - BP 519	14 035
Monsieur	Franck FANGET	Conseil Régional de Basse-Normandie	Service Transports	Abbaye aux Dames - BP 523	14035
Monsieur	Christian MADELAINE	VIACITES		6, boulevard Georges POMPIDOU	14 000
Madame	Claire COULIBALY	VIACITES		6, boulevard Georges POMPIDOU	14 000
Monsieur	Arnaud MOREAU	FNTV - FNTR		Centre routier - ZI de Mondeville	14 120
		ENTREPRISE représentant la FNTV			
Madame	Nancy NOEL	TLF		66 quai de Boisguilbert	76 000
Monsieur	Michel LARUE	UNOSTRA NORMANDIE		4 chemin vert	61 100
Monsieur	Jean-Loup MERLOT	Direction départementale de l'équipement	Direction	10 boulevard du général Vanier BP 80 517	14 035
Monsieur	Jacques Louise	Direction régionale de l'équipement	Direction	10 boulevard du général Vanier BP 80 517	14 035
Madame	Géraldine GARDETTE	Direction départementale de l'équipement	Service développement	10 boulevard du général Vanier BP 80 517	14 035
Monsieur	David BARJON	Direction départementale de l'équipement	Service aménagement urbanisme	10 boulevard du général Vanier BP 80 517	14 035
Monsieur	Philippe REGNIER	Direction départementale de l'équipement	Service exploitation des routes et	10 boulevard du général Vanier BP 80 517	14 035

Titre	Nom	Société	service	Adresse	CP
			des transports		
Monsieur	Benoît HAUCHECORNE	Direction départementale de l'équipement	Service études et grands travaux	10 boulevard du général Vanier BP 80 517	14 035
Monsieur	Yves DENIEL	Direction régionale de l'équipement	Service infrastructures et sécurité routière	10 boulevard du général Vanier BP 80 517	14 035
Monsieur	Damien NERKOWSKI	Direction régionale de l'équipement	Service analyse territoriale et aménagement	10 boulevard du général Vanier BP 80 517	14 035
Monsieur	Jean Louis JOUVET	Direction régionale de l'équipement	Service transport défense	10 boulevard du général Vanier BP 80 517	14 035

ANNEXE 12

LISTE DES ZONES D'ACTIVITES DECLAREES D'INTERET COMMUNAUTAIRE

COMMUNES	ZONES D'ACTIVITES
Ifs :	Z.A. Rocade Sud Z.A. Porte Sud Z.A. La Dronnière Z.A.C. Object'Ifs Sud (<i>gestion SEM</i>)
Bretteville-sur-Odon :	Z.A. La Grande Plaine Z.A. Les Forques
Colombelles :	Z.A.C. Lazzaro Z.A.C du plateau / Normandial (<i>gestion SEM</i>)
Cuverville :	Z.A.C. La Vannière
Mondeville :	Z.A. Charles de Coulomb Z.I. Mondeville Sud / Centre routier Z.A. Henry Spriet Z.A. de l'Etoile Z.A. Vallée Barrey Z.A. Est Zone portuaire de Mondeville / Cours Caffarelli

	Z.I. de l'Espérance Z.A. de Calix
Hérouville-Saint-Clair :	Z.A.C. Cifis Z.A.C. Sphère Z.A. d'Hérouville
Giberville :	Z.A. Le Martray Z.A. Le Clos de la tête (<i>gestion SEM</i>)
Fleury :	Parc d'activités de Fleury sur Orne (<i>gestion SEM</i>)

ANNEXE 13

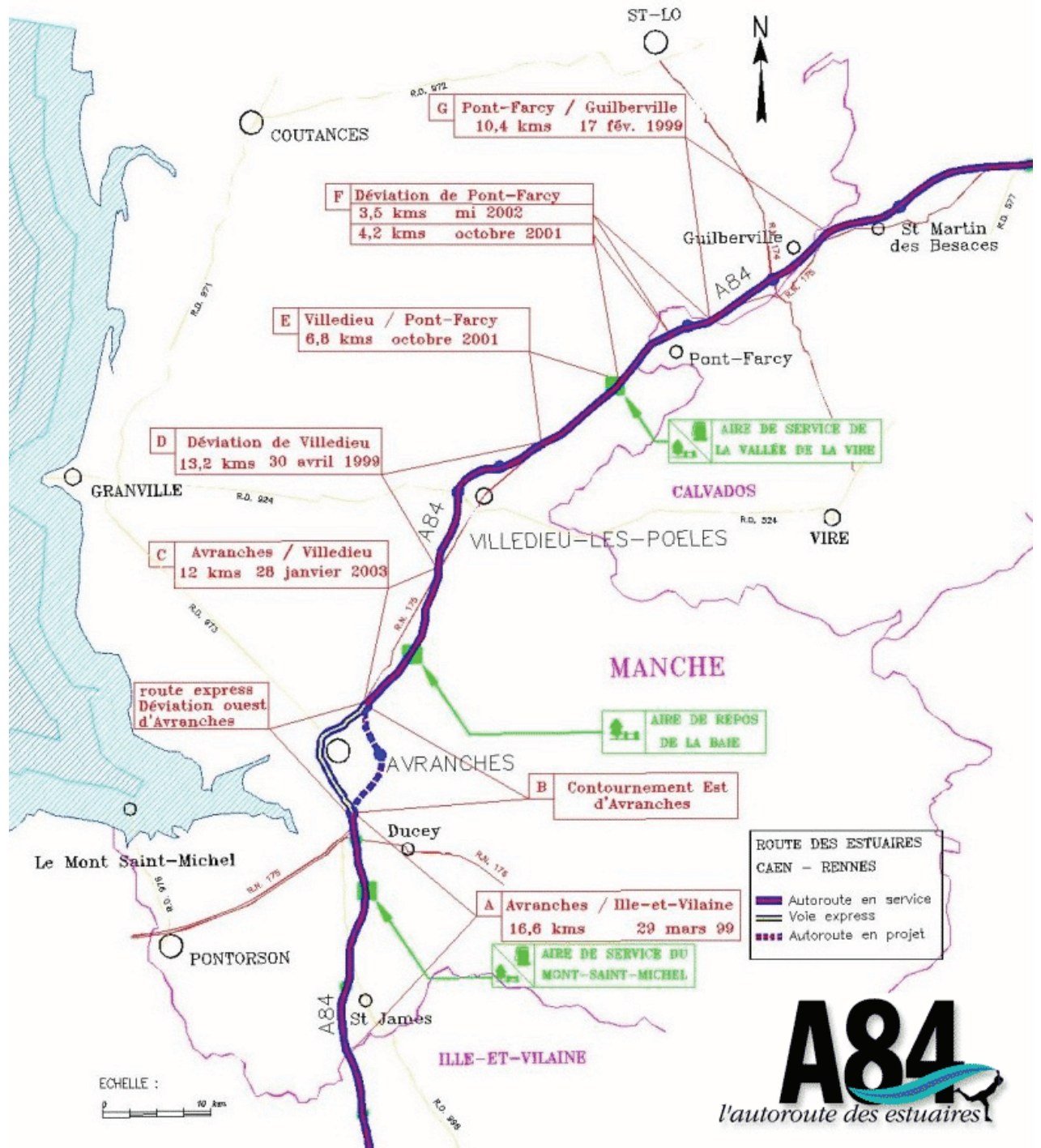
AIRES DE SERVICES ET AIRES DE REPOS SUR L'A84

L'étude menée dans le présent rapport met en évidence l'importance que revêt l'axe Nord Sud entre l'A84 et l'A13 en matière de besoin de services lié au trafic de transit.

Il s'agit ici d'étudier les différentes aires publiques de services et de repos offertes aux conducteurs sur l'A84. ces aires sont décrites dans leur ordre d'apparition sur le trajet Caen → St James.

1. DESCRIPTION DES AIRES

La carte ci-dessous, issue du site de la DDE du calvados, situe les principales aires :



Km 138.5 Aire de St Jean des Essartiers // Cahagnes : 1 aire par sens.



Sens Caen → St James : Aire des Essartiers.

Parking : 25 places PL

Services : Cabine téléphonique, toilettes, lavabos, borne secours.

Sens St James → Caen : Aire de Cahagnes.

Parking : 15 places PL

Services : Cabine téléphonique, toilettes, lavabos

Km 108 Aire de service de la vallée de la Vire : Aire accessible dans les deux sens.



Parking : 2 parcs de 10 places PL

Services : Cabine téléphonique, toilettes, douche, épicerie (11h00-14h30 ; 18h30-22h00), restaurant les bruyères (12h00-14h30 ; 18h30-23h00 sauf le mardi).

Km 82 Aire de repos de la Baie du Mont St Michel : 2 Aires avec passerelle.



Sens Caen → St James

Parking : 12 places PL

Services : Cabine téléphonique, toilettes, borne secours.

Sens St James → Caen : Aire de Cahagnes.

Parking : 13 places PL

Services : Cabine téléphonique, toilettes, lavabos

Km 61.5 Aire de service « Le Mont St Michel » : aire accessible dans les deux sens.



Parking : 48 places PL

Services : Cabine téléphonique, toilettes, cafétéria 11h00 à 23h00, épicerie 24h/24-7j/7.

2. UTILISATION DES DIFFERENTES AIRES

En journée, les différentes aires de l'A84 sont moyennement utilisées.

Le tableau ci-dessous récapitule l'occupation des principales aires en matinée :

Nom de l'aire	Places offertes	Occupation en matinée	taux d'occupation
Aire de St Jean des Essartiers	25	7	28%
Aire de Cahagnes	15	8	53%
Aire de la vallée de la Vire	20	10	50%
Aire de la Baie Caen --> St James	12	5	42%
Aire de la Baie St James --> Caen	13	6	46%
Aire du Mont St Michel	48	19	40%
Total	133	55	41%

En soirée, afin d'effectuer leur repos, il semblerait que les conducteurs cherchent les aires les plus équipées, possédant un parking grand afin de pouvoir se regrouper et dotées d'un service de restauration. On observe alors une préférence pour l'aire du Mont St Michel.

ANNEXE 14

UTILISATION DES STATIONS SERVICE DE L'AGGLOMERATION

Les principales stations services de l'agglomération ont été enquêtées afin de connaître leur fréquentation par les conducteurs.

Les résultats, présentés dans le tableau ci-dessous confirment les résultats des enquêtes conduites auprès des conducteurs et révélant leur faible besoin pour ce type de services (forte contenance des réservoirs des PL).

Dès lors, il paraît important de proposer des solutions alternatives aux traditionnelles concessions pétrolières sur les aires de services (qui conduisent parfois à des échecs lorsque aucun groupe pétrolier n'est intéressé à la construction). On peut par exemple imaginer des concessions avec un restaurateur routier.

N° du service	Nom	fréquentation	Remarque
19	Station BP Station Esso	? 10 PL/jour	Non réponse 18000 litres entre le 1 ^{er} et le 8 février 2006
20	Total station service	?	Non réponse
21	Elf (Ifs)	Environ 60 PL/jour	Dont 1/2 d'habités
22	BP	?	Refus de répondre
23	Macon Mondeville	5-10 PL/jour	3-4 semi
24	Bp place demi lune	10 PL/ an	Accès difficile
25	Station Elf	2-3 PL/jour	
26	Total	?	Non consulté
	AS24 Mondeville	68 000 L/jour ~ 340 PL/ jour	2/3 en transit 1/3 d'habités

ANNEXE 15

STATIONNEMENT DES AUTOCARS DE TOURISME

3. OFFRE EN STATIONNEMENT SUR L'AGGLOMERATION

3.1. Emplacements aménagés

Lieux de dépose :

- Esplanade de l'hôtel de ville : 5 places

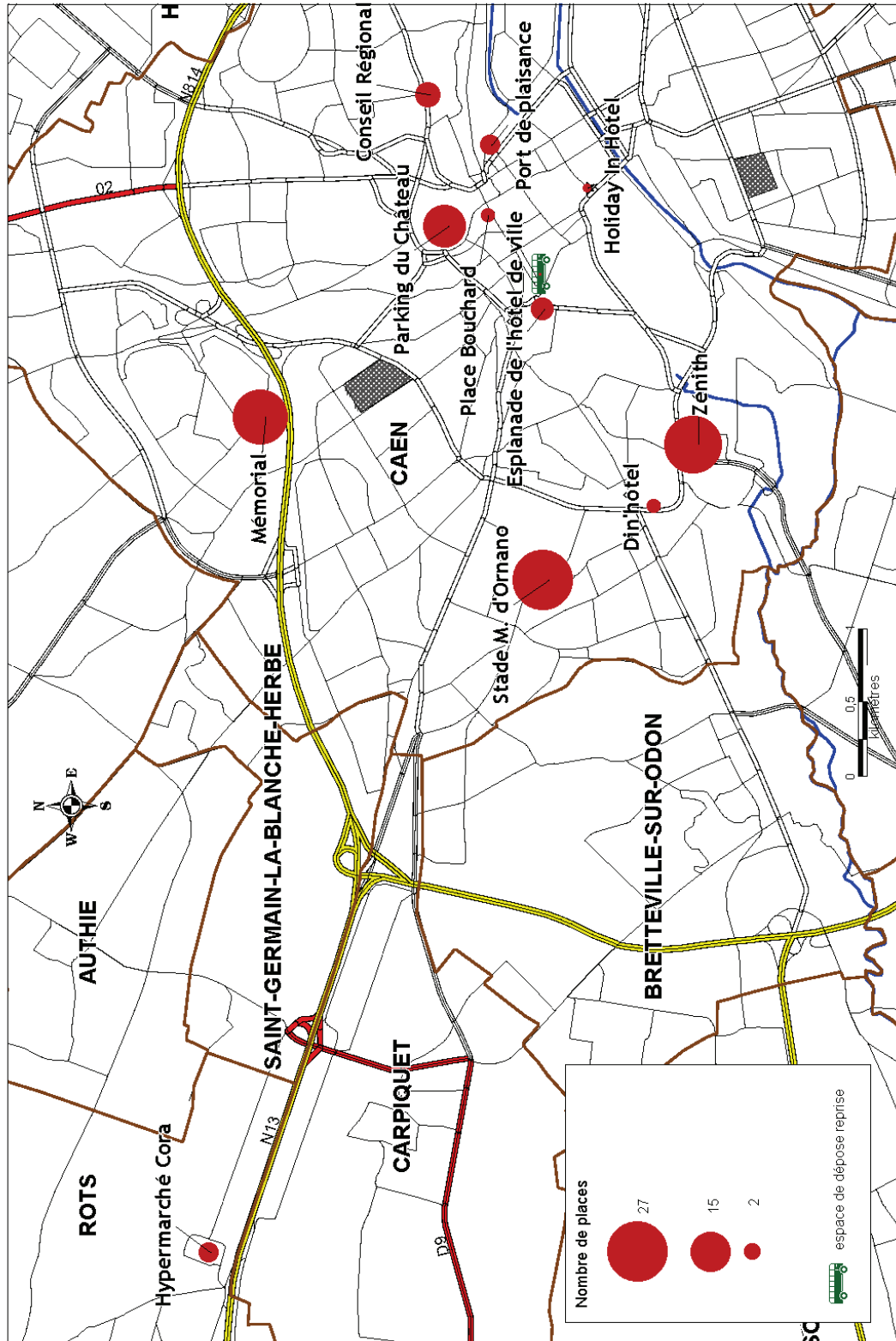
Parkings monuments

- Mémorial de Caen : 23 places
- Zénith : 25 places
- Château : 15 places
- Stade d'Ornano : 27 places
- Place Bouchard : 2 places
- Port de plaisance : 4 places

3.2. Parkings non aménagés

- Din'hôtel (Bd Y. Guillou) : 2 places
- Holiday In Hôtel (place Foch) : 1 place

Capacité de stationnement : cars de tourisme Caen et ses environs



SARBECO 32, rue de Flandre 75010 Paris
Novembre 2005

Observatoire régional des transports de Basse Normandie

4. COMPTE-RENDU D'INTERVIEWS DES TRANSPORTEURS: AGENCE DE VOYAGE PIEL ET VOYAGES FOURNIER.

Le stationnement des autocars de tourisme sur Caen n'est pas particulièrement problématique, les problèmes d'accessibilité semblent plus aigus (notamment entre Caen et Flers).

Quelques difficultés ont toutefois été signalées :

- Au niveau de la gare routière où seuls un ou deux emplacements non aménagés sont accessibles aux transporteurs privés,
- Pour des déposes reprises en centre-ville, par exemple près du grand auditorium. Actuellement, les conducteurs déposent les clients au château, qui fait généralement partie de la visite.
- Sur le périphérique, il n'existe pas d'emplacements aménagés où les chauffeurs pourraient effectuer un passage de relais.

L'aire de stationnement la mieux identifiée semble être celle du château qui a été spontanément citée aux cours des deux interviews.

DRE Basse Normandie
Observatoire régional des transports

**SERVICES AUX TRANSPORTEURS
DANS L'AGGLOMERATION CAENNAISE
Phase II : Analyse et perspectives d'évolution**

Mars 2006

SOMMAIRE

1.	LES EVOLUTIONS D'INFRASTRUCTURE	1
1.1.	<i>Evolutions des infrastructures routières</i>	1
1.2.	<i>L'évolution de l'offre</i>	15
2.	LES EVOLUTIONS DE LA DEMANDE	17
2.1.	<i>Création de nouvelles ZA</i>	17
2.2.	<i>Densification de zones existantes</i>	17
2.3.	<i>L'augmentation du trafic sur le port d'Ouistreham</i>	18
2.4.	<i>Evolutions des pratiques des transporteurs</i>	19
2.5.	<i>Synthèse</i>	19
3.	PERSPECTIVES D'EQUILIBRES OFFRE-DEMANDE	20
4.	SYNTHESE	22

1. LES EVOLUTIONS D'INFRASTRUCTURE

L'agglomération Caennaise devrait connaître dans les prochaines années de nombreuses évolutions en terme d'infrastructures de transports et de sites permettant l'accueil des conducteurs et transit et en échange avec l'agglomération. L'objet de ce chapitre est de dresser la liste de ces évolutions et d'en étudier les conséquences sur les trafics et les services offerts aux conducteurs.

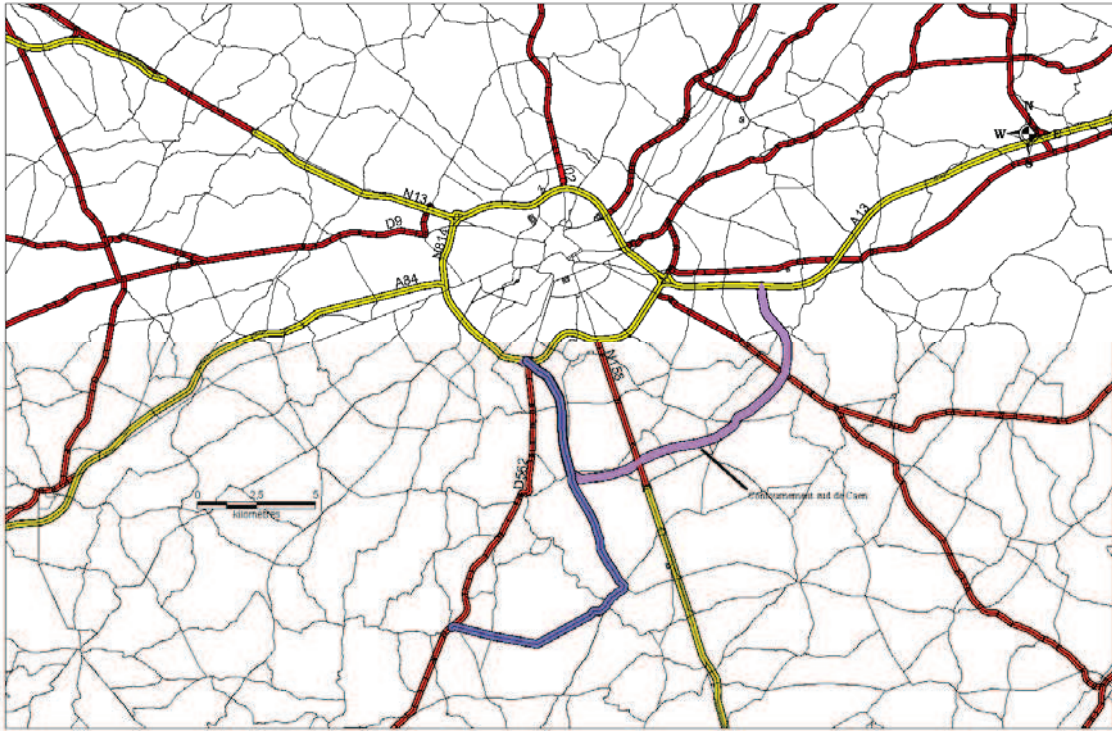
1.1. Evolutions des infrastructures routières

1.1.1 Projet de contournement Sud de Caen

Le projet :

La réalisation du contournement sud de Caen est inscrite au schéma multimodal de services collectifs de transport de voyageurs et de transport de marchandises. Il permettra, à l'horizon 2015, de relier l'autoroute A13 à la RD562 comme le figure le plan ci-dessous.

Tracé du futur contournement sud de Caen :
liaison A13-RN13



Observatoire régional des transports de Basse Normandie

Novembre 2005
SARECO 32 rue de Paris 14010 Fams

Ce projet constitue, pour le secteur de l'agglomération Caennaise, un enjeu très important. On en attend, en effet, de nombreux effets. Les principaux seront bien entendus des modifications de comportements des usagers dus aux encombrements actuellement constatés sur le périphérique Caennais.

Les informations suivantes sont issues du site Internet de l'équipement Basse Normandie.

Le projet est constitué de 3 points principaux :

- Barreau A13-RN13. Il s'agit d'une portion à péage. Une concession avec la SAPN a été actée par le décret du 05/11/04. Le projet a été déclaré d'utilité publique le 27 Juin 2005. Les acquisitions foncières ainsi que les travaux seront assurés par la SAPN. La mise en service pourrait être envisagée à l'horizon 2008.
- Liaison RN13-RN158 : L'avant projet sommaire est en cours d'élaboration. Une procédure « projet d'intérêt général » (PIG) a été mise en œuvre (arrêté pris le 29/04/04, notification auprès des élus faite, prise en compte par les communes dans leur document d'urbanismes en attente). L'enquête publique pourrait avoir lieu à l'automne 2006.
- Liaison RN158 – déviation de la RD 562 : Elle sera réalisée sous maîtrise d'ouvrage déléguée du Conseil Général. La concertation locale a été faite, l'enquête publique aura lieu en 2006. La mise en service pourrait intervenir en même temps que la déviation de la RD562 en 2008.

Les conséquences :

La réalisation du contournement Sud de Caen aura de multiples conséquences quant au niveau de service rendu auprès des conducteurs sur

l'agglomération de Caen. L'organisation du trafic PL, et notamment du trafic de transit national, sera en effet fortement modifiée par ce projet.

Les principaux effets attendus sont des effets de reports entre l'actuel périphérique Sud et le futur demi-contournement sud de Caen. Des effets d'inductions (accroissement du trafic uniquement dû à la nouvelle infrastructure) pourront par ailleurs être observés mais plus marginalement.

Par ailleurs certaines infrastructures, shuntées par le projet seraient beaucoup moins fréquentées ne se trouvant plus directement sur le passage des poids lourds.

i) Conséquences sur le trafic PL :

Au regard du tracé du futur contournement Sud de l'Agglomération, on s'attend à ce que le trafic PL le plus impacté par l'infrastructure soit le trafic de transit national, essentiellement entre l'A13 et l'A84 et entre l'A13 et la future A88.

Une évaluation économique et sociale des conséquences du demi contournement sud de Caen réalisée en avril 2003 par le bureau d'étude Isis pour le compte de la Direction Départementale de l'Équipement du Calvados a confirmé cet état de fait.

L'évaluation simule l'état du trafic sur les principaux axes de l'agglomération à l'échéance 2015 dans diverses situations. L'impact de la réalisation du demi-contournement est spécifiquement étudié.

Nous nous intéresserons ici aux résultats obtenus dans le cadre d'un scénario médian dit « de base » avec hausse modérée du trafic et cohérent avec les évolutions récentes (les effets d'induction dus à la réalisation de cet ouvrage sont inclus dans ces évolutions).

Dans ce cadre, les résultats de l'étude sont les suivants :

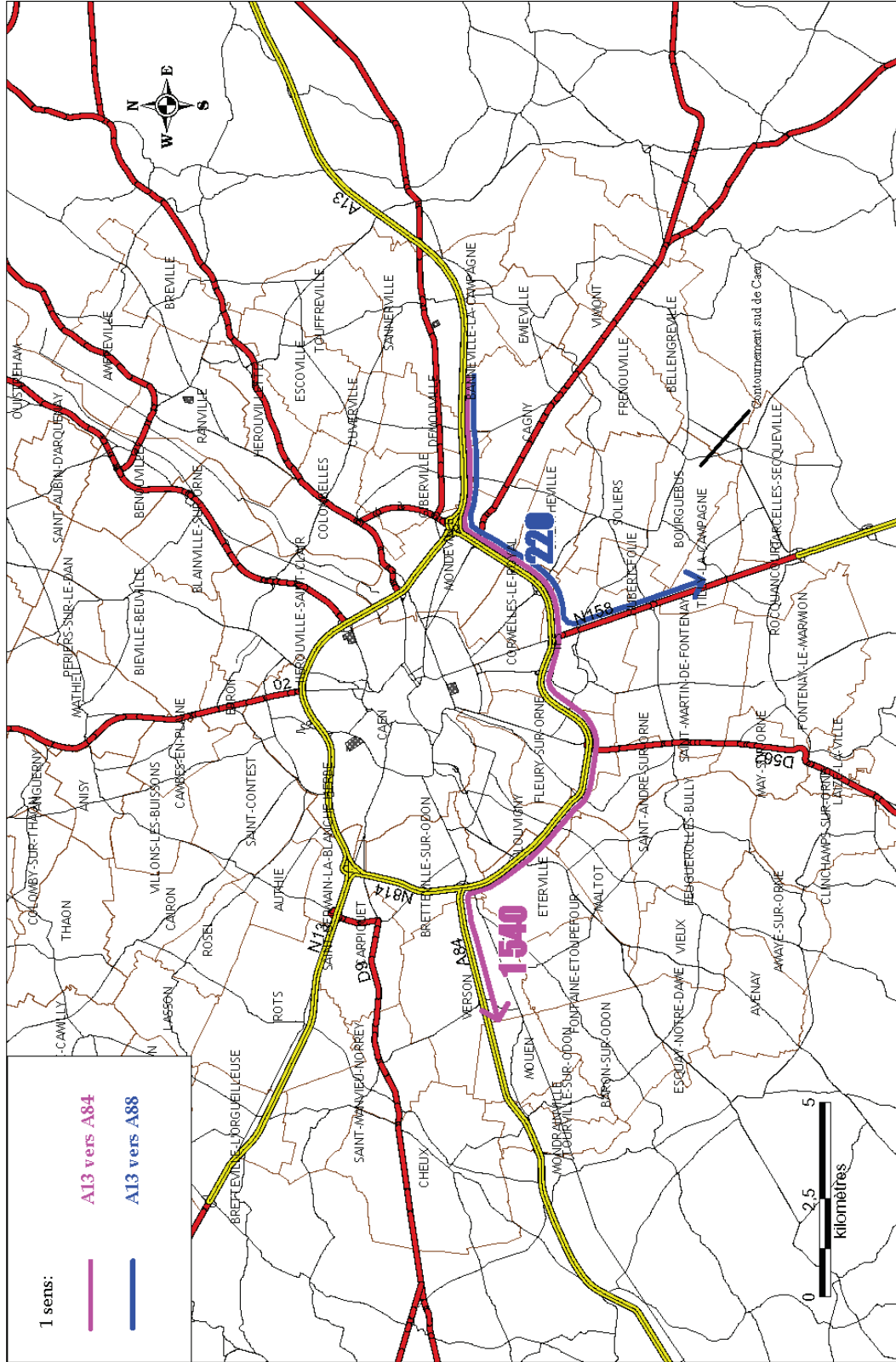
- Report sur le contournement des poids lourds effectuant actuellement le trajet A13 → A88 par le périphérique : **100%**.
- Report sur le contournement des poids lourds effectuant actuellement le trajet A13 → A84 par le périphérique : 70 %.

En d'autres termes, 100 % du trafic PL entre l'A13 et l'A88 et 70 % du trafic PL entre l'A13 et l'A84 délaisseraient le périphérique Sud actuel pour se reporter sur le demi contournement.

Les deux plans ci-dessous donnent les résultats des simulations dans les 2 hypothèses de non réalisation et de réalisation du demi-contournement sud de Caen. Le trafic représenté est le plus impacté par l'ouvrage : le trafic national. Les chiffres représentent alors le TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel) **dans 1 seul sens** entre l'A13 et l'A84 d'une part et l'A13 et l'A88 d'autre part.

Trafic National TMJA 2015

Situation de référence (sans barreau)

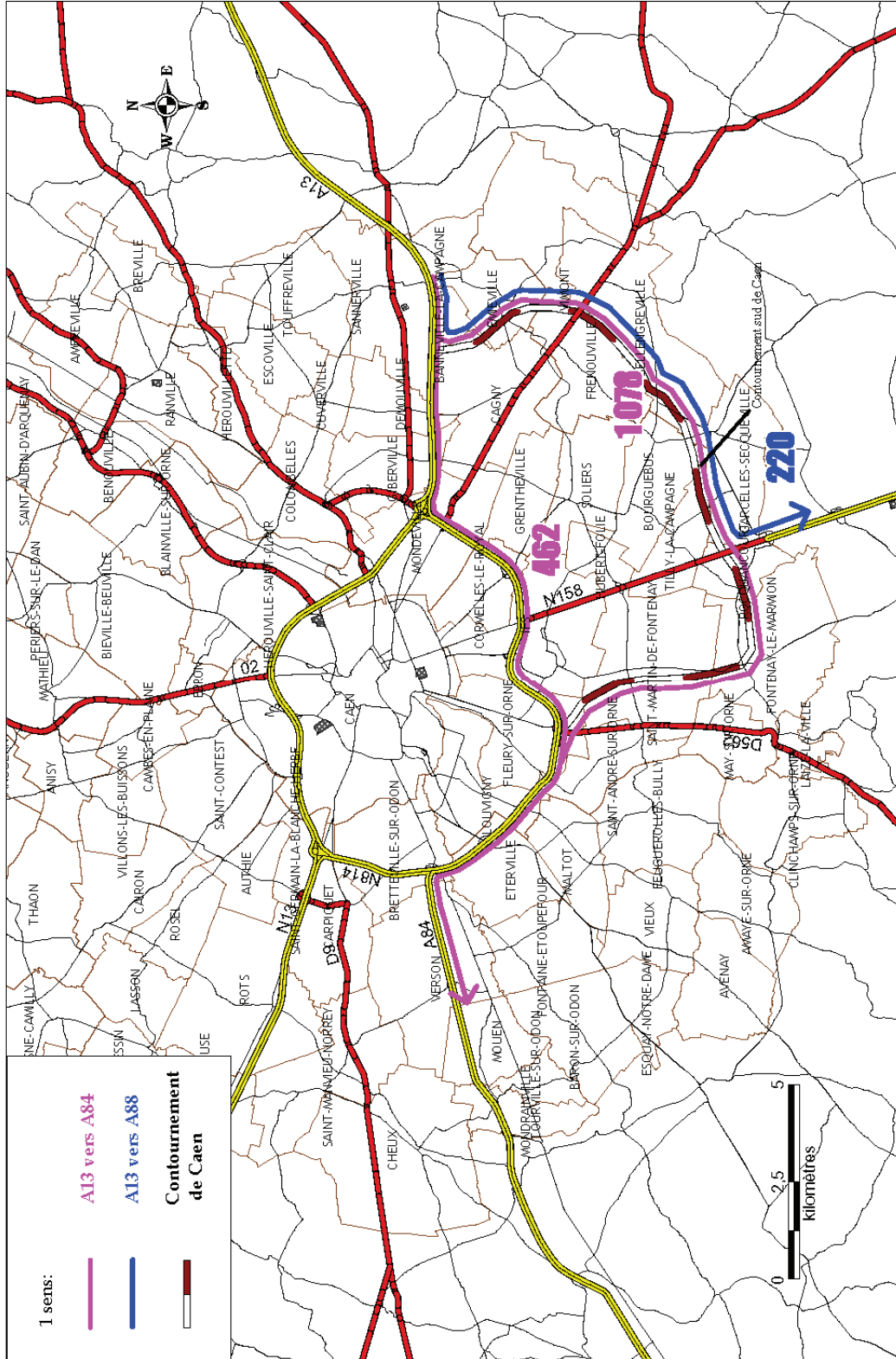


Mars 2015
SARECO 32 rue de Paradis 75010 Paris

Observatoire Régional des Transports
Basse Normandie

Trafic National TMJA 2015

Schéma de la situation avec le demi-contournement sud de Caen complet



Observatoire Régional des Transports
Basse Normandie

Mars 2006
SAR.ECO 32 rue de Paradis 75010 Paris

Le trafic de transit en direction de Cherbourg sera logiquement très faiblement impacté, le contournement Sud de Caen constituant dans ce cas un détour.

ii) Infrastructures de services évitées par le futur contournement

Les conducteurs qui emprunteront le futur contournement sud de Caen n'auront plus accès à certains équipements existants, notamment ceux présents sur le périphérique Sud de Caen.

Les équipements concernés sont les suivants (voir Phase I : diagnostic de la situation).

- Les aires de services autoroutières de Giberville Sud et Nord, chacune équipée d'une station service,
- Le centre routier de Mondeville,
- La station service Elf à Ifs,
- La station service AS24 (en attente de contact).

Ceci aura vraisemblablement un impact non négligeable sur la fréquentation de ces établissements, en particulier sur celle des aires de Giberville Sud et Nord, actuellement très utilisées par un trafic de transit.

En terme de stationnement, la réalisation du demi-contournement Sud revient alors à shunter des espaces de stationnement qui accueillent aujourd'hui environ 80 PL en trafic de transit (Cf. Phase I). En 2015, et en adoptant la même progression que dans l'étude réalisée par Isis, environ 130 véhicules seront donc concernés par la situation.

La baisse, bien que présente, sera moins significative sur le centre routier de Mondeville, fréquenté aux 2 tiers par une clientèle en échange avec l'Agglomération.

Pourtant, la baisse de fréquentation ne conduira pas à des sous-utilisations puisque les trois établissements sont actuellement saturés. Cela permettrait donc un retour à une situation moins contrainte.

En terme de service « essence », l'impact en terme d'activité économique sur les stations services shuntées ne sera pas négligeable (on peut envisager des baisses d'activité allant jusqu'à 20 % de l'activité totale). Il est par ailleurs très délicat d'estimer la baisse de qualité « service rendu » aux conducteurs PL. En effet, pour ce qui concerne les 2 stations autoroutières de Giberville, on a vu dans le diagnostic qu'elles étaient très faiblement fréquentées par les PL (environ 10 PL/jour pour chacune d'entre elle). Elles devraient subir une baisse de fréquentation mais le nombre de camions concerné n'est pas significatif. En ce qui concerne la station Elf à Ifs, l'interview des gérants a permis de révéler qu'une trentaine de camions en transit y réalisait le plein chaque jour. Il semblerait cependant qu'il s'agisse pour une bonne part d'entre eux de conducteurs du transmanche, qui ne seront pas impactés par la réalisation de l'ouvrage. La station la plus fréquentée par des « non habitués » est l'AS24 de Mondeville : 340 conducteurs y font le plein quotidiennement aux dires des gérants. Environ 220 d'entre eux ne sont pas des habitués. Etant donné la localisation de la pompe, on peut estimer que sa fréquentation doit être du même type que celle du centre routier et que parmi ces 220 conducteurs environ 70 sont en simple transit sur l'agglomération. En conclusion, il apparaît que la

réalisation du demi contournement entraînera une dégradation du service « essence » pour une centaine de conducteurs.

1.1.2 Projet A88 : mise aux normes autoroutières de la RN 158 entre Caen et Falaise

Le projet :

Le projet de l'A88, entre Caen et Sées constitue un deuxième projet qui devrait modifier le paysage caennais en terme d'infrastructure de transport. Cette autoroute, qui reliera l'A28 à hauteur de Sées a en effet pour vocation de désenclaver les ports d'Ouistreham et Cherbourg en les reliant aux liaisons autoroutières desservant la région Centre ainsi que l'Ouest et le Sud-ouest.

Elle doit en outre renforcer Caen dans son rôle de capital régional en offrant une meilleure connexion avec Falaise, Argentan et Sées.



Plans 1 et 2 : Les images ci-dessous sont issues du site <http://www.a88.info> consacré au projet A88.

Dans le cadre de la réalisation de l'A88 entre Caen et Sées, la nationale 158, déjà 2 X 2 voies devrait bénéficier entre Caen et Falaise d'une mise aux normes autoroutières. L'échangeur avec Caen sera réalisé vers la centrale électrique d'Ifs. Les échanges entre les parties Est et Ouest de la ZA se feront grâce au passage souterrain actuel du centre Leclerc.

Les conséquences en terme de services aux conducteurs :

La transformation de la nationale 158 en autoroute n'entraînera pas de conséquence directe sur les services apportés aux conducteurs sur cet axe. En effet, à notre connaissance, aucun service ne sera supprimé et aucun nouveau service n'est prévu sur la portion Caen Falaise.

Ce projet aura par contre un impact direct sur le trafic PL sur cet axe et donc interfèrera indirectement sur les besoins en service aux abords de l'agglomération de Caen.

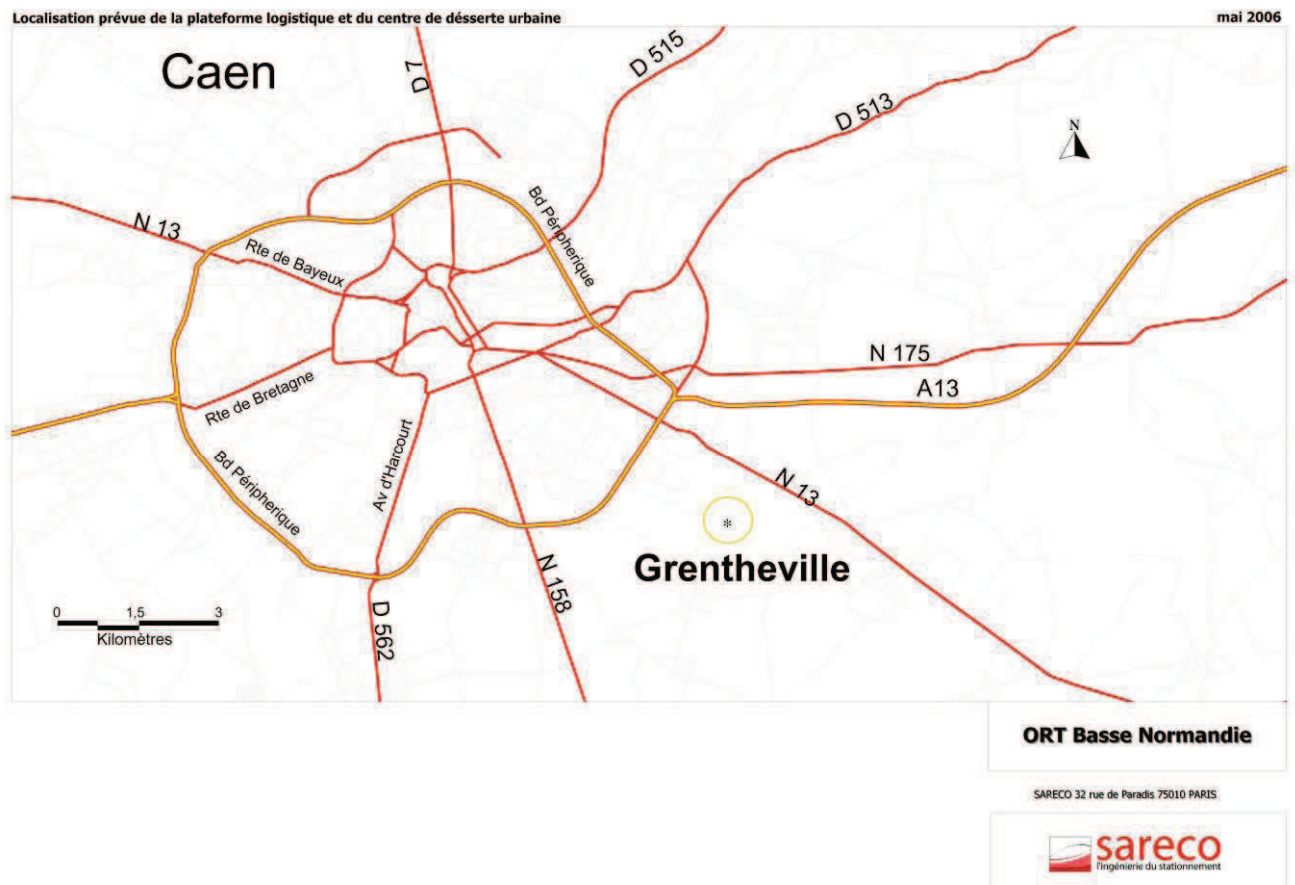
L'augmentation des vitesses devrait permettre de gagner environ 10 min sur le simple trajet Caen → Falaise. Par ailleurs, la jonction avec l'A28, ouvrant sur le Sud ouest, devrait entraîner une augmentation des flux entre ces régions et Caen et devrait participer au développement du trafic transmanche dans le port d'Ouistreham. Cependant, ces évolutions sont difficilement quantifiables. Elles seront intégrées dans une évolution globale du trafic PL au chapitre 2.5.

1.1.3 La plate forme logistique et le centre de desserte urbaine

Le projet :

L'élaboration actuelle du PDU prévoit la mise en place d'une plate forme logistique de rupture de charge proche du centre urbain. Il propose par ailleurs la mise en place d'un centre de distribution urbain en vue de maîtriser les flux des poids lourds circulant dans la zone dense.

Le site de Cormelle Le Royal-Mondeville-Grentheville, en continuité Sud Est du parc d'activités existant, devrait accueillir cette plate-forme.



Les conséquences en terme de services aux conducteurs :

En terme de demande en stationnement, la plate-forme logistique n'entraîne aucune modification fondamentale du diagnostic établi en phase I puisque qu'elle concernera des prestataires locaux qui trouveront, de facto, une place sur la plate-forme. La seule conséquence prévisible sera l'augmentation du trafic PL dans une zone déjà lourdement chargée.

Le centre de desserte urbaine modifiera de son côté profondément le schéma des flux d'échange avec l'agglomération. Il constituera en effet un point de passage obligé dans l'agglomération pour ce type de trafic.

Une telle situation présente alors une véritable opportunité dans le contexte de pénurie de places de stationnement au cœur de l'agglomération et de saturation du centre routier de Mondeville : le centre de desserte urbaine se substituant au centre ville et aux zones d'activités comme point de livraison principal, on pourrait envisager d'y créer un espace de repos pour les conducteurs accompagnés d'un restaurant, ce qui permettrait de rétablir l'équilibre offre demande lié aux flux d'échanges dans les meilleures conditions possibles : au plus près du point de livraison et avec les meilleurs services.

Il faut toutefois signaler la forte augmentation locale de trafic poids lourds qui résulterait d'un tel projet.

1.1.4 Le Boulevard Industriel

Un projet de boulevard industriel communautaire existe au sud est de l'agglomération. Il s'agirait d'une 2 ou 3 voies qui reliraient le « clos de la tête » à la ZA Object'Ifs Sud via le centre commercial Mondeville 2 en longeant la voie ferrée.

L'objectif d'un tel projet est de relier les principales ZA de l'agglomération, ce qui permettrait de décharger le périphérique aux heures de pointe.

Ce projet renforcerait encore un peu le centre routier dans son rôle central vis-à-vis des services dédiés au trafic d'échange avec l'agglomération en améliorant ses connections avec les autres zones d'activités du sud Est Caennais.

1.1.5 La mise aux normes de la RN13 à l'ouest de Caen

L'itinéraire de l'actuelle N13 entre Caen et Cherbourg devrait à termes être mis aux normes autoroutières avec réaménagement des échangeurs qui deviendront les seuls liens de l'autoroute avec la voirie locale, la modification des dispositifs de sécurité...

Cette progressive mise aux normes autoroutière devrait permettre de favoriser les échanges entre les départements du Calvados et de la Manche .Cette mise aux normes permettra en outre d'ouvrir le port de Cherbourg aux réseaux autoroutiers nationaux et Européens.

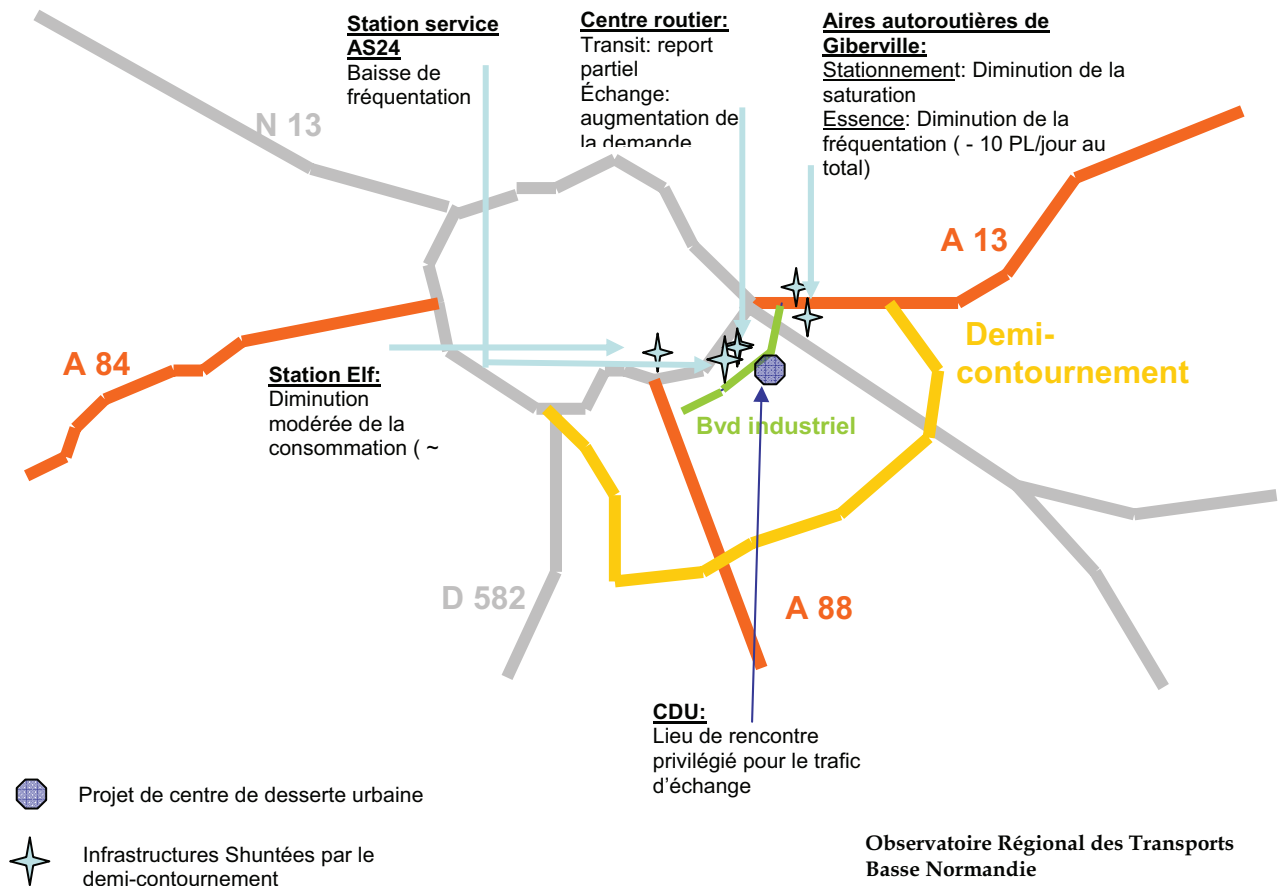
1.1.6 La liaison Inter Quartier Nord de Caen



Plan du Boulevard urbain Nord et du prolongement du Boulevard Weygang

Face à l'augmentation croissante des flux aux entrées nord de l'agglomération Caennaise, Caen la mer envisage la réalisation d'une liaison Inter Quartier Nord afin de faciliter la diffusion de la circulation dans ces secteurs.

1.1.7 Schéma de synthèse



1.2. L'évolution de l'offre

1.2.1 Au Cœur de l'agglomération

La prise en compte des besoins des conducteurs de poids lourds, notamment pour les pauses et les repos semble émerger lentement des projets d'aménagement des zones industrielles et des zones d'activités. Ainsi, deux projets de zones de repos sont actuellement en réflexion dans les ZA de l'agglomération. Ces réflexions sont soutenues par la communauté d'agglomération, sensibilisée à ces problématiques.

Cependant, ces deux projets (création d'une zone d'attente aux abords de RVI, création d'une zone d'attente de 3 ou 4 PL dans la zone Object'Ifs Sud) restent très restreints et d'origine privée. Aucun projet d'envergure ne semble se dessiner sur l'agglomération et les aménageurs tels Nor-

mandie Aménagement avouent ne pas prendre véritablement en compte cette problématique dans les projets qui leurs sont confiés.

1.2.2 Sur les futurs axes structurants

i) Sur l'A88

D'après les informations disponibles sur le site Internet dédié aux travaux réalisés sur l'A88 www.a88.info/, la mise aux normes autoroutières entre Caen et Falaise n'entraînera la construction d'aucune nouvelle aire de services.

Dans les faits, à hauteur de Soulangy une aire de repos existe d'ores et déjà (Cf. Phase I de l'étude) . Il est prévu de la transformer en aire de service mais il se pourrait qu'aucun candidat pétrolier ne soit intéressé.

De même, aucun projet de zone de stationnement ne semble prévu entre Falaise et Sées.

ii) Sur le demi contournement sud

La réalisation d'une zone de services sur le demi-contournement sud est envisagée et est l'une des problématiques auxquelles doit répondre le présent rapport.

1.2.3 Zones liées aux restaurants routiers

Comme on a déjà pu le signaler lors de la phase I de l'étude, les gérants des restaurants routiers qui accueillent à l'heure actuelle une partie de la demande en stationnement liée au repos des conducteurs sont en règle générale dans des situations précaires et souvent confrontés à des difficultés quant aux possibilités de stationnement des conducteurs à proximité de leurs établissements. Les conducteurs sont alors souvent

contraints de s'arrêter dans de mauvaises conditions, le long des voies par exemple, causant parfois des problèmes de sécurité.

Si la demande des conducteurs pour de tels établissements reste toujours aussi vive, on peut cependant craindre que les coûts trop élevés d'acquisition ou de réfection des parkings condamnent, à terme, certains de ces restaurants. Par ailleurs, les volontés des élus et des riverains de chasser les poids lourds et qui conduisent à des interdictions du trafic PL sur certaines communes devraient renforcer cette tendance et conduire à une diminution de la capacité d'accueil de ces établissements.

2. LES EVOLUTIONS DE LA DEMANDE

2.1. Création de nouvelles ZA

Une concertation avec M. Dubois de la communauté d'agglomération a révélé que les principaux projets d'aménagements économiques dans les prochaines années seraient principalement situés à l'Est de l'agglomération, principalement sur les communes de Fleury, Colombelles, sur le plateau (ancien SMN). Au total, 200 à 400 hectares devraient être aménagés dans les années à venir.

2.2. Densification de zones existantes

2.2.1 Projet de marché de gros sur le site de Supermonde

La requalification du site actuellement désaffecté de SuperMonde en marché de gros est d'actualité. L'emprise du projet concerne l'ensemble du site.

Ce projet devrait encore augmenter les flux engendrés par cette zone Sud-Est de l'agglomération. On peut cependant raisonnablement penser que les flux engendrés seront des flux essentiellement locaux qui, outre

les capacités d'attentes in situ, ne nécessiteront pas de besoins spécifiques en termes de services sur l'agglomération.

2.2.2 La montée en charge des zones récentes

Les zones d'activités nouvellement aménagées comme la ZAC Object'Ifs Sud ou la ZA Verson, devraient voir leur occupation se densifier à moyen terme. Ces densifications s'accompagneront vraisemblablement d'une augmentation des chargements et livraison dans ces zones et donc d'une augmentation de flux PL globaux d'échange avec l'agglomération. Il serait pourtant présomptueux d'avancer un chiffre quant à ces augmentations et elles seront globalisées au paragraphe 2.5.

2.3. L'augmentation du trafic sur le port d'Ouistreham

On constate déjà depuis plusieurs années une forte augmentation du trafic de fret sur le port d'Ouistreham. Récemment, les flux ont encore augmentés avec la mise en place du nouveau bateau « le mont St Michel » de l'entreprise « Brittany Ferries » possédant de très fortes capacités (équivalentes à 132 camions).

Par ailleurs, le développement récent des grands axes de transport et notamment la jonction A88- A28 devrait donner « une coup de fouet économique » à l'activité du port d'Ouistreham.

On peut ainsi estimer que l'augmentation de trafic lié au fret sur le port devrait être de l'ordre de 20% à 50% d'ici 2007. Il est toutefois important de rappeler que ce type de trafic ne représente actuellement que 200 PL/ jour . Ce trafic pourrait donc dorénavant concerner 300 véhicules.

Ces évolutions vont conduire à une augmentation de la demande sur la zone d'attente du port qui risque, en pointe, d'être saturé.

2.4. Evolutions des pratiques des transporteurs

La modification du contexte routier et le souci permanent de rentabilité devraient conduire à certaines modifications de comportements parmi les transporteurs.

En premier lieu, de nouvelles clauses vol ont été signées entre les assureurs et les transporteurs en 2004. Celles-ci responsabilisent les transporteurs en introduisant des conditions de remboursement, en cas de vol, variables en fonction des conditions de protection du véhicule concerné et des conditions de sécurité du lieu de stationnement d'autre part. Ces évolutions devraient encourager les transporteurs à effectuer les arrêts sur des zones de stationnement sécurisés. On peut alors envisager que des établissements proposant des solutions du type de celles présentes sur le « Guilberville » (parking gardienné remboursé pour la consommation d'un menu) seront, à l'avenir, de plus en plus prisées.

Par ailleurs, la rationalisation de l'utilisation des moyens de production devrait peu à peu pousser les transporteurs à faire rouler leurs camions le plus souvent possible, en favorisant les pratiques du type « passage de relais » entre deux conducteurs afin de limiter au maximum les temps où le camion ne roule pas. Ce type de pratique devrait conduire à un étalement de la pointe de demande en stationnement puisque les passages de relais ne devraient pas avoir la même concomitance que les arrêts pour le repos. Par ailleurs, ces pratiques devraient limiter la durée de la demande en pointe, les passages de relais étant plus bref que les repos des conducteurs.

2.5. Synthèse

L'ensemble des facteurs étudiés ci-dessus vont plutôt dans le sens d'une augmentation des flux PL dans la zone de Caen : accessibilité renforcée du territoire par la construction de nouvelles infrastructures, densification des activités économiques.... Ces augmentations sont pourtant difficiles à évaluer individuellement. Afin d'envisager des actions pérennes, dans ce chapitre,

nous étudierons alors les conséquences d'une croissance globale du trafic sur la demande en stationnement actuellement constatée. L'augmentation des flux est difficile à prédire. Cependant, si on se base sur les évolutions des dernières années, une augmentation des trafics de 2 à 4 % par an nous semble réaliste.

Pour évaluer la demande dans les années à venir, nous avons supposé que celle-ci était directement liée au trafic.

En considérant une hausse du trafic constante de 3% par an sur les 10 années à venir et sans augmentation de l'offre en stationnement sur l'agglomération, une projection à l'horizon 2015 donne donc les résultats suivants :

	trafic d'échange		trafic de transit		Total	
	Actuel	2015	Actuel	2015	Actuel	2015
demande	180	240	350	470	530	710

On assisterait à une augmentation du tiers de la demande entre aujourd'hui et 2015.

3. PERSPECTIVES D'EQUILIBRES OFFRE-DEMANDE

		trafic d'échange		trafic de transit		Total	
		Actuel	2015	Actuel	2015	Actuel	2015
offre	Formelle	114	114	296	296	410	410
	Non formelle	50	50 ou moins	-	-	50	50 ou moins
	Totale	164	164	296	296	460	460
demande	-	180	240	350	470	530	710
Déficit	Total	16	76	54	174	70	250

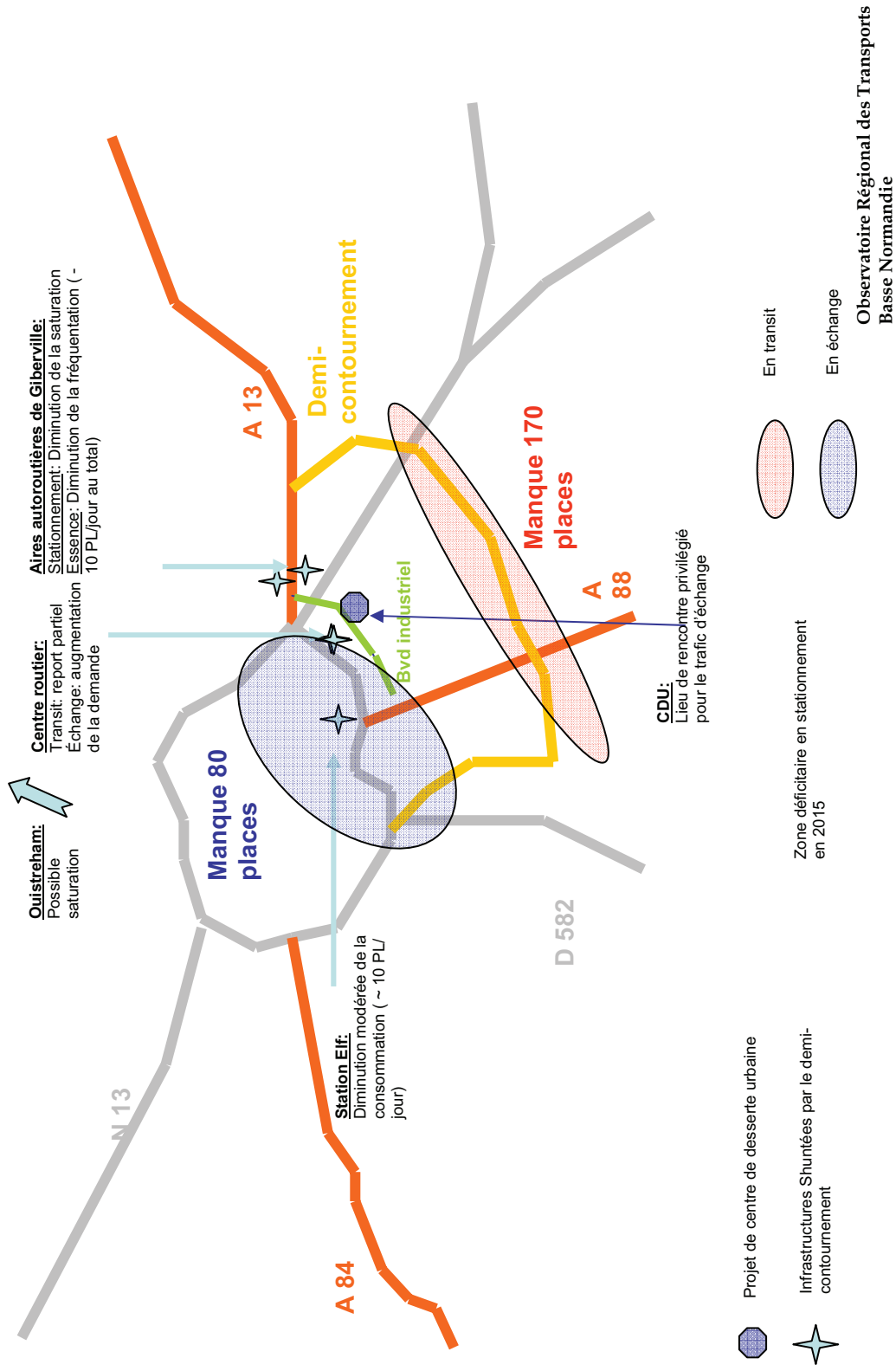
On assisterait, entre aujourd'hui et 2015 à plus d'un triplement de la demande non satisfaite entre aujourd'hui et 2010, cette dernière augmentant de 70 PL à 250 PL.

Les phénomènes de saturations des sites officiels devraient donc s'amplifier. On pourrait notamment assister à une multiplication des phénomènes de dépassement du temps de conduite et à une précarisation des conditions de repos, effectué au tout venant si aucune autre solution n'est envisagée.

Ce constat conduit naturellement à proposer certaines solutions pour répondre, de manière directe ou non, au problème de manque de place de stationnement . Ce sera l'objet de la phase III de l'étude.

4. SYNTHÈSE

Schéma récapitulatif des évolutions envisagées à l'horizon 2015



DRE Basse Normandie
Observatoire régional des transports

**SERVICES AUX TRANSPORTEURS
DANS L'AGGLOMERATION CAENNAISE
Phase III : Préconisations**

Mars 2006



32 rue de Paradis - 75010 PARIS
Tél 01 42 46 22 66 - Fax 01 42 46 22 68
contact@sareco.fr - www.sareco.fr

SOMMAIRE

1.	MISE EN ŒUVRE DE NOUVEAUX SITES D'ACCUEIL	1
1.1.	<i>Nouveaux sites d'accueil pour le trafic de transit.....</i>	<i>1</i>
1.2.	<i>Création d'une nouvelle zone de services pour le trafic d'échange.....</i>	<i>6</i>
1.3.	<i>Intégration de la problématique d'accueil des conducteurs lors de l'aménagement de nouvelles zones d'activités sur l'agglomération</i>	<i>9</i>
1.4.	<i>Elargir et encadrer l'offre proposée par les restaurants routiers.....</i>	<i>9</i>
2.	L'AMELIORATION DES SYSTEMES D'INFORMATION	11
2.1.	<i>Tirer profit du futur système d'information en temps réel (PMV) sur le périphérique Caennais</i>	<i>11</i>
2.2.	<i>Organiser une centralisation et un suivi des informations relatives au stationnement PL à l'échelle régionale</i>	<i>12</i>
2.3.	<i>Animation d'un site Internet présentant les possibilités d'accueil sur le territoire Caennais</i>	<i>12</i>
3.	CONCLUSION GENERALE	13

1. MISE EN ŒUVRE DE NOUVEAUX SITES D'ACCUEIL

La phase II de la présente étude a mis en lumière le déficit de places dont souffrira l'agglomération de Caen dans les années à venir. Les projections effectuées montrent ainsi qu'à l'horizon 2015, environ 250 places de stationnement PL devraient être construites pour satisfaire totalement la demande en semaine. Parmi ces 250 places, environ 170 places concernent un trafic de transit et environ 80 places un trafic d'échange avec l'agglomération. Il est important de faire la distinction entre ces deux types de trafics qui conduisent à des attentes différentes avec des politiques d'accueil spécifiques à mettre en place.

1.1. Nouveaux sites d'accueil pour le trafic de transit

1.1.1 Quantification de l'offre à créer

Les mesures proposées se doivent d'être pérennes. On se basera donc sur les chiffres des déséquilibres projetés en 2015.

- Occupation de l'offre existante en 2015

On peut raisonnablement envisager qu'en 2015, l'ensemble de l'offre actuellement présente sur l'agglomération sera occupée en pointe.

En effet, la seule évolution susceptible de conduire à une réduction de la demande sur certaines aires est le résultat du demi-contournement sud de Caen qui déchargera les aires de Giberville et de Mondeville de 70% de la demande liée au trafic du transit qui s'y manifesterait.

Cependant, ces sites sont d'ores et déjà largement saturés et cette baisse de fréquentation se traduira tout au plus par un retour à une utilisation optimale des zones de stationnement sans créer de places vides.

- Déséquilibre de l'offre de transit en 2015

Les projections effectuées en phase 2 du présent rapport ont conduit à envisager un déficit de l'ordre de 180 - 200 places de l'offre dédiée au trafic de transit à l'horizon 2015. Ce chiffre correspond donc à l'offre à créer pour rétablir une situation normale et régler durablement les dysfonctionnements liés au déficit de l'offre sur l'agglomération caennaise.

1.1.2 Localisation de l'offre à créer

Une véritable réflexion sur la localisation d'une nouvelle offre de service doit être menée afin de présenter une offre le plus en adéquation possible avec la demande exprimée par les conducteurs.

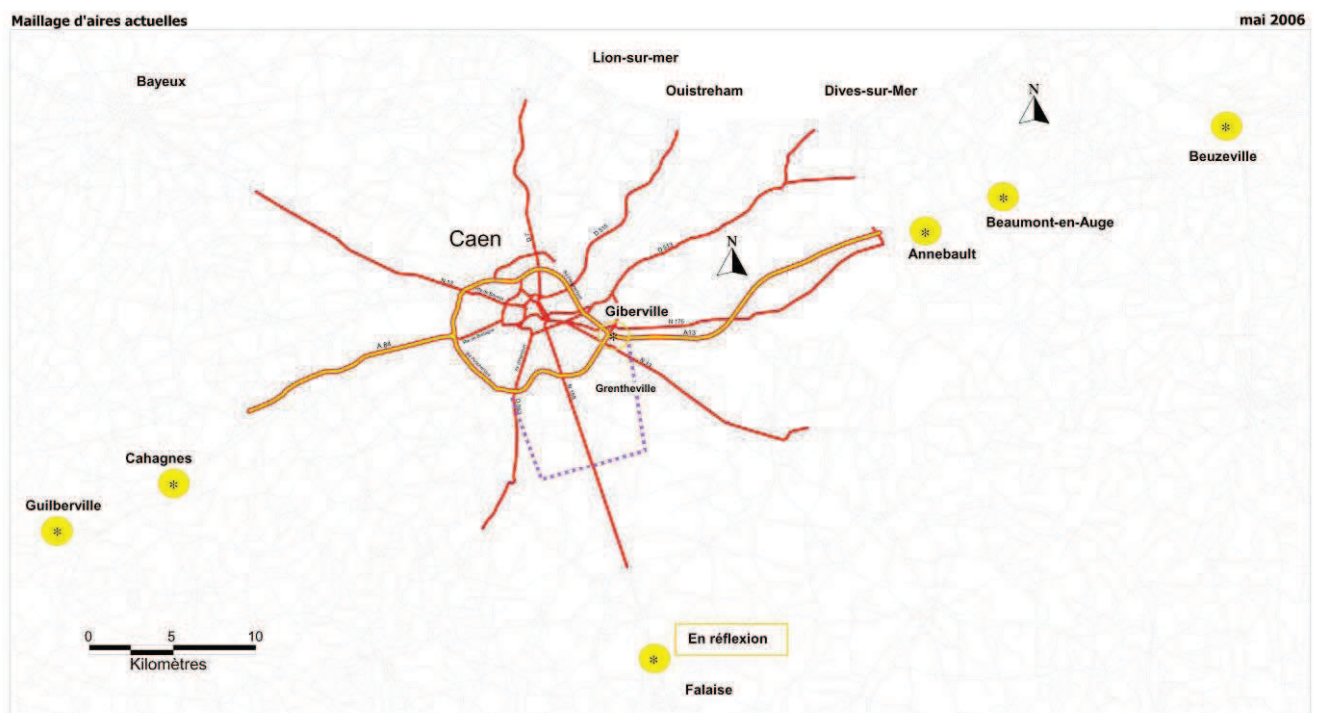
Le projet de réalisation du demi-contournement sud de Caen constitue une véritable opportunité quant à la création d'une nouvelle zone de stationnement PL destinée au trafic de transit. En effet, ce projet se situe à la confluence des flux A13-A84 (les plus importants en termes de transit sur l'agglomération) et des flux A13-A88 qui auront tendance à se développer.

La question de la localisation d'une aire de service sur le demi-contournement Sud est plus épineuse. On peut apporter les éléments de réponse suivants :

- Le projet d'une nouvelle aire de service sur le demi-contournement sud de Caen doit s'intégrer dans le maillage des aires de service déjà existantes sur le territoire. Dans ce cadre, on remarque :
 - * Qu'au Sud, la future A88 sera peu dotée en aires de stationnement, la première aire rencontrée sur cet itinéraire étant l'aire de repos de Sées à la jonction avec l'A28 à 75 Km du périphérique Caennais.

- * Que sur l'A84, la première zone de stationnement rencontrée est le restaurant « Le Guilberville » à une vingtaine de kilomètres du périphérique de Caen et possédant une très forte capacité.
- * Que sur l'A13, les premières aires de repos après la jonction avec le demi-contournement sont les aires de repos d'Annebault et de Beaumont en Auge à une vingtaine de kilomètres de la jonction avec le demi-contournement. Les aires de services de Beuzeville sont situées à une vingtaine de kilomètres plus loin sur l'A13.

Le schéma ci-dessous récapitule les informations données au dessus.



* Aires existantes sur le réseau autoroutier

ORT Basse Normandie

SARECO 32 rue de Paradis 75010 PARIS

sareco
l'ingénierie du stationnement

Figure 1 : Maillage d'aires actuelles

- La réalisation d'une nouvelle aire de services doit par ailleurs tenir compte des différents flux susceptibles de parcourir le futur contournement. Dans ce contexte, 3 barreaux sont à distinguer sur l'ouvrage :

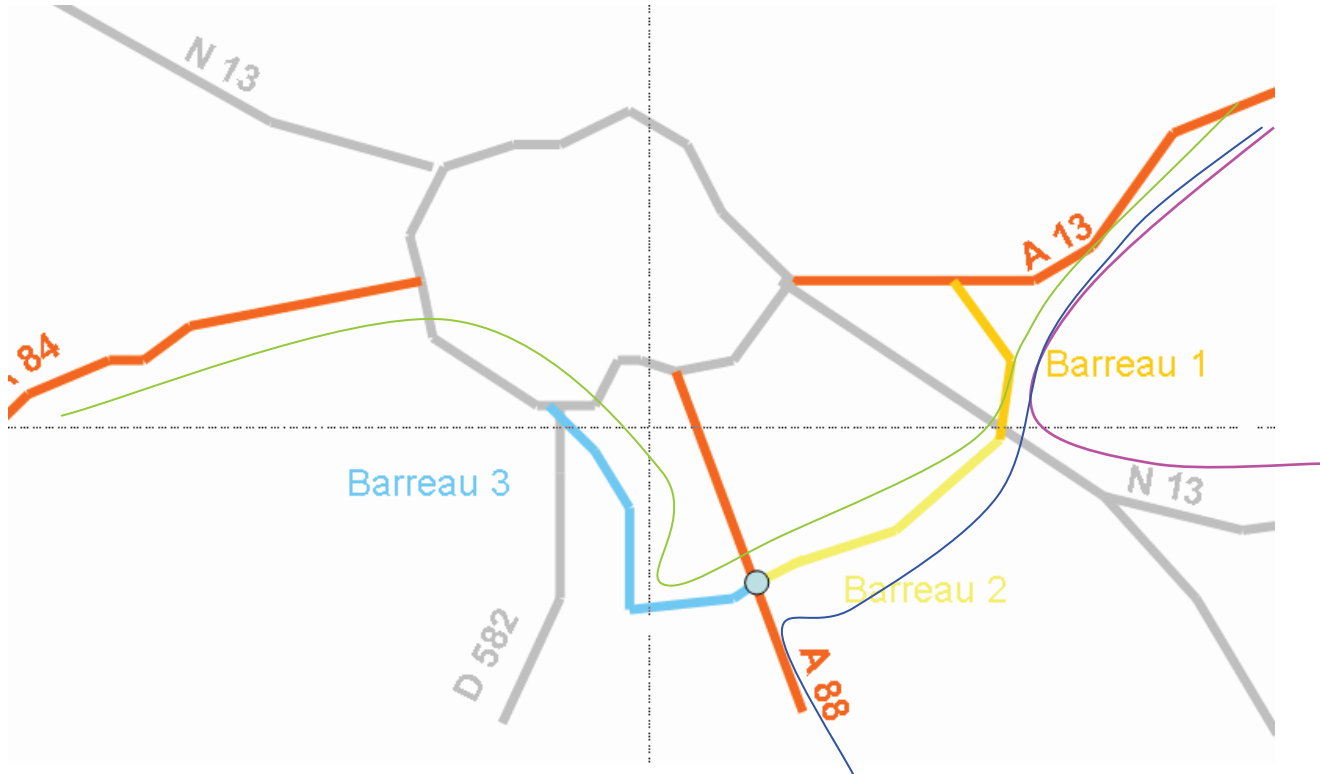


Figure 2 : les 3 barreaux du demi-contournement sud

* Le barreau 1 sera parcouru par les flux :

- A13 \leftrightarrow A84 —
- A13 \leftrightarrow A88 —
- A13 \leftrightarrow N13 (Rq : flux non national) —

* Le barreau 2 est parcouru par les principaux flux de transit :

- A13 \leftrightarrow A84 —
- A13 \leftrightarrow A88 —

Par ailleurs, l'intersection avec l'A88 pourrait être une opportunité pour s'adresser aux flux Nord - Sud (notamment le flux transmanche) et aux flux A84 \leftrightarrow A88.

* Le barreau 3 sera parcouru par les flux A84 \leftrightarrow A13 et A84 \leftrightarrow A88 mais n'affectera pas le flux A13 \leftrightarrow A84, l'un des plus importants sur l'agglomération.

- **Conclusion** : Aux vues des différents éléments présentés ci-dessus, le site privilégié pour l'implantation d'une nouvelle aire de service semble être à l'emplacement d'un futur échangeur entre le demi-contournement de Caen et l'A88. Cet emplacement s'inscrit en effet le mieux dans le maillage des aires existantes et constitue un carrefour des différents flux de transit qui parcourent l'agglomération.

1.1.3 Services à associer à une nouvelle offre de stationnement pour le flux de transit :

Le questionnaire réalisé auprès des conducteurs et présenté en phase I de l'étude constitue une aide précieuse pour déterminer les services nécessaires sur une nouvelle aire de stationnement PL.

On peut alors proposer les aménagements suivants :

- Parking aménagé : allées de circulation bien dimensionnées, séparation entre camions bruyants et les autres, cheminements piétons sécurisés,... et gardiennés : on pourrait envisager un système du type de celui en place sur le Guilberville avec stationnement payant gardienné, compris dans le prix du repas.
- Etablissement de restauration « familial » et de qualité.
- Equipements sanitaires en nombre suffisant et maintenus propres.

- La mise en place d'une station service est controversée : la phase deux du rapport a précisé que la réalisation du demi-contournement Sud de Caen et les stations qu'il shunte, devraient concerner chaque jour une centaine de conducteurs en transit qui se servaient dans ces stations. Ce chiffre plaide plutôt, en première approche, pour la recherche d'un concessionnaire à installer sur une éventuelle aire sur le demi-contournement de Caen, en remplacement des stations shuntées.

Il est cependant intéressant de constater que la majorité des conducteurs concernés se servent actuellement sur la station AS24 de Mondeville. En outre, cette station service propose des tarifs très compétitifs et un système de paiement particulier par carte membre AS24. Dans ces conditions, l'attractivité d'un concessionnaire, dont les tarifs seront plus élevés, sur cette clientèle sera très faible. Ce constat réduit très nettement le nombre quotidien de conducteurs susceptibles de se servir dans une station service concédée sur l'A88.

Nous proposons alors le processus suivant :

- * Recherche d'un pétrolier acceptant la concession,
- * Si recherches fructueuses : concession classique,
- * Si recherches infructueuses, on optera pour la non implantation de station service et l'élaboration d'une solution de financement innovante avec l'établissement de restauration prévu sur le site.

1.2. Création d'une nouvelle zone de services pour le trafic d'échange

1.2.1 Quantification de l'offre à créer

Les projections effectuées en phase II de l'étude ont mis en lumière un déficit d'environ 80 places pour le trafic d'échange à l'horizon 2015.

Le tableau ci-dessous rappelle les principales données relatives à ce chiffre :

		trafic d'échange		trafic de transit		Total	
		Actuel	2015	Actuel	2015	Actuel	2015
offre	Formelle	114	114	296	296	410	410
	Non formelle	50	50 ou moins	-	-	50	50 ou moins
	Totale	164	164	296	296	460	460
demande	-	180	240	350	470	530	710
Déficit	Total	16	76	54	174	70	250

Dans le cadre de prises de décisions pérennes, la construction d'environ 80 places de stationnement sur l'agglomération est envisagée.

1.2.2 Localisation de l'offre à créer

La localisation de nouvelles aires de stationnement dédiées au flux d'échange à l'agglomération, doit, pour répondre pertinemment aux attentes des conducteurs prendre en comptes à la fois les lieux principaux de chargement-déchargement de l'agglomération mais aussi la centralité et la facilité d'accès des lieux envisagés.

Dans ce cadre, un certain nombre d'éléments mérite d'être formulé :

- Les zones d'activités les plus denses et les plus génératrices de flux de l'agglomération se situent au Sud est de l'agglomération sur les communes de Mondeville, Colombelles, Iffs...
- Les projets envisagés sur l'agglomération : Marché de gros sur le site de Supermonde et Centre de Distribution urbaine sur le site de Cormelle Le Royal-Mondeville-Grentheville constituent des opportunités à saisir dans l'optique d'une création d'aires de services dédiées au trafic d'échange.

Ainsi, le centre de Distribution Urbaine constituera un point de passage obligé dans l'agglomération pour ce type de trafic en même temps que le principal point d'échange logistique de celle-ci. Il serait

alors parfaitement naturel d'adjoindre à ce centre de distribution une aire de stationnement de 80 places qui compléterait l'offre présente dans le centre routier de Mondeville.

De même, le projet de marché de gros sur le site de Supermonde ouvre des perspectives intéressantes quant à l'implantation d'une nouvelle aire de stationnement au cœur de l'agglomération.

En effet, une telle zone de stationnement serait située non loin de l'actuel centre routier de Mondeville, ce qui permettrait une bonne lisibilité pour les conducteurs et une possible économie d'échelle vis-à-vis des services à mettre en place. Par ailleurs, on peut imaginer que le marché de gros se trouve intéressé par une telle proposition qui fournirait, en matinée, les zones d'attente nécessaires aux conducteurs desservant le site.

On remarquera que les 2 localisations proposées sont proches l'une de l'autre et se situent à un carrefour économique qui constitue en outre un carrefour en terme de trafic véhicules. Les difficultés actuellement rencontrées sur le périphérique caennais aux heures de pointe et notamment dans la zone de Mondeville pourraient conduire à certaines appréhensions sur ces choix géographiques. Il est alors important de noter que la réalisation d'un site d'accueil n'entraînera en aucun cas un flux supplémentaire sur les axes qui le desserviront. Il ne s'agit en effet pas d'un pôle économique générateur de trafic, il offre simplement une possibilité d'arrêts supplémentaires à un flux PL qui circulait en tout état de cause sur l'axe. Il n'incite en aucune manière les conducteurs routiers à emprunter un axe donné mais se contente d'améliorer le service proposé sur cet axe.

1.2.3 Services à associer à l'offre en stationnement

Les mêmes remarques peuvent être formulées que pour le trafic de transit. On peut cependant préciser que la réalisation d'une nouvelle aire de stationnement destinée au trafic d'échange aux abords de l'agglomération, pourrait, sous certaines conditions, tirer partie des infrastructures existantes ; Ainsi, une extension du site de Mondeville en coordination avec la réaffectation du site de Supermonde pourrait être envisagée sous l'hypothèse d'un accord avec le marché de gros et de la réalisation d'un cheminement piétons court et sécurisé entre les deux sites .

1.3. Intégration de la problématique d'accueil des conducteurs lors de l'aménagement de nouvelles zones d'activités sur l'agglomération

Nous avons vu lors du diagnostic que certains conducteurs cherchaient à stationner à proximité immédiate de leurs clients, en plein cœur des zones d'activités afin de perdre un minimum de temps lors de opération de chargement - déchargement, attitude produite par le phénomène de « premier arrivé premier servi ». Ces pratiques mènent les conducteurs à effectuer leur repos dans des conditions très dégradées, sur des zones qui n'ont jamais été pensées pour leur accueil.

Dans ce cadre, il convient d'intégrer cette problématique en amont des futurs projets en y prévoyant la réalisation de zones de stationnement équipés.

Afin d'encourager les entreprises qui s'installent sur le site à participer à ces réflexions, on pourrait envisager **une intégration des aires de stationnement dans l'assiette subventionnable, qui se limite aux voiries.**

1.4. Elargir et encadrer l'offre proposée par les restaurants routiers

Le réseau de restaurants routiers présents sur l'agglomération de Caen constitue un tissu relativement dense d'établissements qui participent à la satisfac-

tion de la demande en stationnement, notamment pour le flux d'échange avec l'agglomération. Cependant, comme nous avons déjà pu le signaler, la profession est confrontée à des difficultés qui mettent parfois en péril certains restaurateurs. Pourtant, les conducteurs routiers semblent plébisciter ces types d'établissements où ils retrouvent une ambiance familiale et dans lesquels ils prennent vite l'habitude de s'arrêter. Enfin, on doit noter que l'offre produite par ce type de restaurants, et d'initiative totalement privée, échappe complètement au contrôle du public, notamment en ce qui concerne leurs implantations, ce qui, dans le cadre d'une volonté de gestion organisée des services apportés aux conducteurs, peu poser des problèmes.

Dans ce cadre, SARECO propose plusieurs actions dans un objectif d'amélioration des conditions d'exploitation de ces établissements.

- Structurer l'offre tant quantitativement que qualitativement : identifier les établissements présentant un véritable potentiel de développement et pouvant entrer dans le schéma général de stationnement de l'agglomération caennaise et de la région Basse-Normandie.
- Travailler en concertation avec les gérants de ces établissements et les élus locaux afin d'identifier leurs besoins et établir un protocole d'actions concertées tout en assurant une certaine cohérence avec les interdictions poids lourds des communes et en visant une meilleure gestion des flux poids lourds sur les axes secondaires.
- Participer au financement et extensions des parkings sous caution d'un cahier des charges très précis, établi par les collectivités et allant dans le sens d'une amélioration du service pour les conducteurs routiers sans nuisance pour les riverains.
- Créer une signalétique particulière afin de rendre l'établissement concerné le plus visible possible et de toucher le maximum de conducteurs.

2. L'AMELIORATION DES SYSTEMES D'INFORMATION

Le contexte logistique actuel connaît une augmentation continue des flux, une réglementation sur les temps de pause relativement contraignante, un durcissement des clauses pour vol et un déficit de plus en plus important en structure permettant l'accueil des conducteurs. Dans ce cadre, les informations sur les sites existants, les capacités d'accueil et les services associés deviennent primordiaux, en amont pour préparer les voyages et une fois sur la route pour s'adapter aux situations de saturation par exemple.

Par ailleurs, les informations sur les sites d'accueil des conducteurs routiers sont actuellement très diffuses, ce qui participe à la méconnaissance des difficultés actuellement rencontrées sur ces problématiques. De nombreux acteurs partagent ces connaissances sur l'offre et la demande en stationnement Poids Lourds : concessionnaires autoroutiers, services de l'Etat, gestionnaires d'établissements privés... sans qu'aucune autorité ne centralise. Des améliorations sont alors envisageables pour réaliser ce travail de centralisation afin d'obtenir une image claire des offres et envisager sereinement les programmations de constructions et d'extensions.

2.1. Tirer profit du futur système d'information en temps réel (PMV) sur le périphérique Caennais

La mise en place des PMV sur le périphérique Caennais pourrait être mise à profit pour informer les conducteurs sur les horaires des prochains départs des ferries d'Ouistreham vers Portsmouth. Les horaires actuelles sont : 9h-17h-23h30, cependant, 17h constitue un horaire de pointe sur le périphérique caennais et de nombreux conducteurs sont parfois bloqués à ce niveau ce qui oblige la compagnie de fret (Brittany Ferries) à retarder ses départs. Dans ce cadre, l'heure effective du nouveau départ pourrait être indiquée sur le système d'information en temps réel.

2.2. Organiser une centralisation et un suivi des informations relatives au stationnement PL à l'échelle régionale

L'existence de l'Observatoire Régional de Transports (ORT) constitue une véritable opportunité pour organiser une mise en commun des informations détenues par les différents acteurs sur les thématiques des services aux transporteurs routiers à l'échelle régionale.

Il pourrait s'agir, dans les années à venir de constituer une véritable **base de données régionale** sur les sites d'accueil PL. L'ORT se situe alors à la bonne échelle pour récupérer régulièrement les informations concernant l'évolution de l'offre et sa fréquentation et organiser des rencontres avec les acteurs de terrain afin d'anticiper et de prévoir les évolutions nécessaires. Il peut par ailleurs s'agir de partager cette information avec les élus, les différentes collectivités territoriales, les partenaires privés afin d'éclairer leurs décisions sur le contexte réel et de conserver une logique dans l'organisation des zones d'accueil.

2.3. Animation d'un site Internet présentant les possibilités d'accueil sur le territoire Caennais

Afin de d'aider au mieux les conducteurs dans la préparation de leur voyage, il serait intéressant d'offrir la possibilité aux transporteurs de consulter l'offre de services sur l'agglomération. Un partenariat avec la SAPN et la SANEF pourrait être envisageable pour intégrer les informations du présent rapport dans le site du portail fret de l'arc Atlantique.

Dans le même cadre, on peut signaler l'existence d'un guide édité par l'IRU (International Road Transport Union) et qui recense les plus importantes zones de stationnement pour camions en Europe, cependant, aucune des aires citées dans le présent rapport ne figurent dans ce guide.



Figure 3 : capture d'écran du portail fret

3. CONCLUSION GENERALE

La thématique de l'accueil des Poids Lourds, parce qu'elle peut avoir une incidence économique directe et parce qu'elle touche directement au quotidien de nombreux conducteurs routiers, émerge actuellement dans de nombreuses régions.

La présente étude a montré que l'agglomération de Caen n'échappait pas aux dysfonctionnements régulièrement constatés sur le territoire : déficit important dans l'offre de stationnement, aussi bien en transit, sur le réseau routier structurant et sur les lieux de destination, dans les zones d'activités où l'accueil des conducteurs est laissé à la charge des entreprises du site et alors souvent réduit à de simples quais et inexistant la nuit lorsque les besoins des conducteurs sont les plus grands.

Ces dysfonctionnements, sans aucune prise en charge des autorités régulatrices devraient tendre à s'aggraver avec l'augmentation des flux dus au développement économique de la région.

SARECO a alors émis de grandes pistes de réflexion. La mise en œuvre de ses conseils peut permettre d'améliorer à la fois les conditions d'accueil des

conducteurs sur le terrain mais aussi la manière d'appréhender ces thématiques en thésaurisant les connaissances sur le sujet.

Récapitulation des préconisations émises par le bureau d'étude SARECO :

- Construction d'environ 80 places de stationnement pour le trafic d'échange soit sur le site du futur centre de desserte urbaine, soit sur le site de Supermonde, en relation avec le centre routier,
- Construction d'environ 180 places de stationnement pour le trafic de transit à l'échangeur entre le futur demi-contournement Sud et l'A88,
- L'intégration de la problématique de l'accueil PL sur les nouvelles zones d'activités (intégration du stationnement dans l'assiette subventionnable),
- Appui et encadrement de l'offre privée constitués par les restaurants routiers,
- Information sur les départs Ferry via le futur réseau PMV du périphérique,
- Suivi et centralisation par l'ORT des informations relatives au stationnement régional des PL,
- Animation d'un site Internet présentant les possibilités d'accueil sur le territoire Caennais.