

utilisation des aires de stationnement pour le transport routier de marchandises en Pays de la Loire rapport d'étude



août 2006

**utilisation des aires
de stationnement
pour le transport
routier de marchandises
en Pays de la Loire**
rapport d'étude



août 2006



Le présent document
est consultable et téléchargeable
sur le site de l'O.R.T. Pays de la Loire
(www.ort-pdl.org) à l'adresse suivante :
[http://www.ort-pdl.org/pdf/
aires_stationnement_pl.pdf](http://www.ort-pdl.org/pdf/aires_stationnement_pl.pdf)

Sommaire

Préambule	2
Synthèse	2
I – Le dispositif d'observation	4
I.1 – Le recensement des aires de stationnement	4
I.2 – Les mesures de fréquentation	7
I.3 – L'enquête	7
II – La fréquentation des aires de stationnement	9
II.1 – Profil d'utilisation des aires de services	9
II.2 – Profil d'utilisation des aires de repos	10
II.3 – Aires les plus fréquentées	12
II.3.1 – Définitions	12
II.3.2 – Situations observées de sur-fréquentation	13
II.3.3 – Aires saturées	13
III – Conducteurs routiers et pratiques d'arrêt	15
III.1 – Les conducteurs routiers	15
III.2 – Pause ou repos	16
III.3 – Le choix des conducteurs	17
IV – Annexes	19
IV.1 – La feuille de comptage des aires	20
IV.2 – Le questionnaire de l'enquête	22
IV.3 – Graphiques aires de services	27
IV.4 – Graphiques aires de repos	29
IV.5 – Les mesures de fréquentation	31
IV.6 – La nomenclature des aires	40

Préambule

Le 14 janvier 2004, une charte nationale de partenariat pour la sécurité routière a été signée par l'Etat et les trois principales organisations professionnelles du transport routier de marchandises : l'UNOSTRA, TLF et la FNTR. Dans les Pays de la Loire, la déclinaison régionale de cette charte a été actée le 15 octobre 2004 au salon Technotrans à Nantes. Cette charte exprime le besoin de mener des études prospectives sur les infrastructures existantes pour le stationnement des poids lourds.

C'est dans ce cadre que le Service des Transports Routiers de la Direction Régionale de l'Équipement a confié à l'Observatoire Régional des Transports la réalisation d'une étude portant sur les conditions de l'arrêt nocturne des chauffeurs routiers et sur l'utilisation des aires de stationnement dans les Pays de la Loire.

Ce document présente les principaux résultats et analyses issus de l'étude des données recueillies par voie d'enquête.

Synthèse

Objectifs de l'étude

En rapport avec le respect de la réglementation sociale et les objectifs de sécurité routière indiqués en préambule, l'étude visait d'abord à savoir si la région des Pays de la Loire connaissait des difficultés de stationnement sur les aires aménagées pour les poids lourds.

Un deuxième objectif, complémentaire du premier, mais plus ciblé sur les conditions de travail des conducteurs routiers du transport routier de marchandises, était de connaître les insuffisances éventuelles de l'accueil des conducteurs professionnels, et d'identifier leurs attentes.

Méthode

Pour répondre aux deux objectifs fixés, l'étude comportait deux volets :

- d'une part, des mesures de la fréquentation des aires pour apprécier le niveau de saturation des espaces dédiés au stationnement des poids lourds ; elles ont été effectuées sur les principaux axes de la région, sélectionnés par le comité de pilotage et en fin de journée, aux heures supposées de pointe de la fréquentation.
- d'autre part, un questionnaire des conducteurs routiers pour comprendre leur motivation d'arrêt (et en particulier s'ils connaissent des difficultés pour trouver un stationnement), les services qu'ils recherchent dans les aires de stationnement ainsi que le niveau de leur demande de sécurité.

Principaux résultats

La fréquentation des aires d'arrêt aménagées pour les poids lourds présente une forte dissymétrie selon qu'il s'agit d'aires de repos ou d'aires de services, mais également selon le moment de la journée, voire de la nuit.

Ainsi, les conducteurs routiers privilégient les aires de services, et ce tout au long de la journée ; elles sont donc toujours fréquentées. En fin d'après midi 40% des places de stationnement délimitées sont occupées par des poids lourds. Au plus fort de la soirée, le taux d'occupation moyen dépasse les 100%. Certaines aires connaissent des situations de sur-fréquentation, c'est à dire que le nombre de véhicules stationnés est supérieur au nombre de places autorisées. En revanche parler de saturation de ces mêmes aires de services paraît excessif, dans la mesure où, même si des véhicules stationnent en dehors des espaces prévus, on n'a jamais constaté de stationnement sur les bretelles d'accès ou d'insertion, situations que l'on connaît dans certaines régions

Les aires de repos répondent à une toute autre logique. En journée ce sont des aires d'arrêt ponctuel, peu fréquentées par les conducteurs routiers du fait d'une forte préférence pour les aires de services où les places de stationnement sont largement disponibles. En soirée, le taux d'occupation moyen des aires de repos ne dépasse pas les 100%.

Les aires de repos présentant toujours une réserve de capacité, aucun itinéraire dans son ensemble ne ressort comme problématique. La présence d'environ deux aires de repos pour une aire de service sur les itinéraires étudiés concourt à cette fluidité des axes en matière de possibilités de stationnement. Les conducteurs routiers ne choisissent d'ailleurs que rarement leur aire de stationnement en fonction d'une éventuelle sur-fréquentation de la suivante ou parce que la précédente serait elle-même sur-fréquentée.

L'expérience des conducteurs leur permet de savoir que, dans les Pays de la Loire, ils peuvent avoir une aire de pause ou d'arrêt habituelle et que les cas d'impossibilité de stationnement sur cette aire sont exceptionnels. Sans avoir d'aire habituelle, d'autres conducteurs s'arrêtent juste quand c'est l'heure de leur arrêt ce qui relève de la même logique de disposer toujours d'une place sur une aire.

Cependant, ainsi qu'indiqué plus haut, l'étude met en évidence des aires privilégiées par les conducteurs et qui connaissent des situations de sur-fréquentation. Le stationnement disponible dans des emplacements autorisés y devient plus rare après 21h30 ; ce sont principalement des aires de service. Elles sont une vingtaine en Pays de la Loire. La répartition spatiale de ces aires confirme l'absence de logique d'itinéraire mais fait ressortir une logique de proximité des grandes agglomérations : Nantes, Angers, Laval, Le Mans. La desserte nantaise concentre près de la moitié de ces aires privilégiées par les conducteurs routiers.

L'enquête auprès des conducteurs donne des indications détaillées, qu'il serait difficile de synthétiser, sur les pratiques d'arrêt, les critères de choix des aires et les services recherchés. A titre d'exemple, on peut indiquer que le premier critère de choix d'une aire est la qualité de la restauration, puis la sécurité et la gratuité du point d'arrêt, viennent ensuite le silence et la possibilité de manger dans la tranquillité.

L'étude confiée à l'Observatoire Régional des Transports des Pays de la Loire comportait deux volets : d'une part la mesure de la fréquentation des aires pour apprécier le niveau de saturation des espaces dédiés au stationnement des poids lourds et d'autre part le questionnement des chauffeurs routiers pour comprendre leur motivation d'arrêt, les services qu'ils recherchent dans les aires de stationnement ainsi que le niveau de leur demande de sécurité.

I – Le dispositif d'observation

Deux campagnes d'observations ont été menées aux cours des mois de juin et octobre 2005. Les observations sur la fréquentation ou le recueil de questionnaires ont toutes eu lieu un mardi, mercredi ou jeudi, le soir à partir de 17h30 pour les premières et jusqu'à deux heures du matin pour les dernières.

I.1 – Le recensement des aires de stationnement

En préalable à l'enquête terrain, la première partie de la mission d'étude a consisté à recenser puis localiser les aires de stationnement en Pays de la Loire.

Cinq types d'aires ont pu être identifiés (cf. page 5).

Typologie des aires

Code	Type	Remarque
1	Aire de services	S'y trouve au moins une station service
2	Aire de repos	S'y trouve au moins des sanitaires
3	Barrière de péage	Présence de places matérialisées PL
4	Restaurant / Relais-routier	Présence d'un parking
5	Station service	Vente de carburant sans autre service

Le recensement effectué n'est exhaustif que pour les aires autoroutières.

Les parkings des restaurants routiers qui y figurent remplissent 2 conditions :

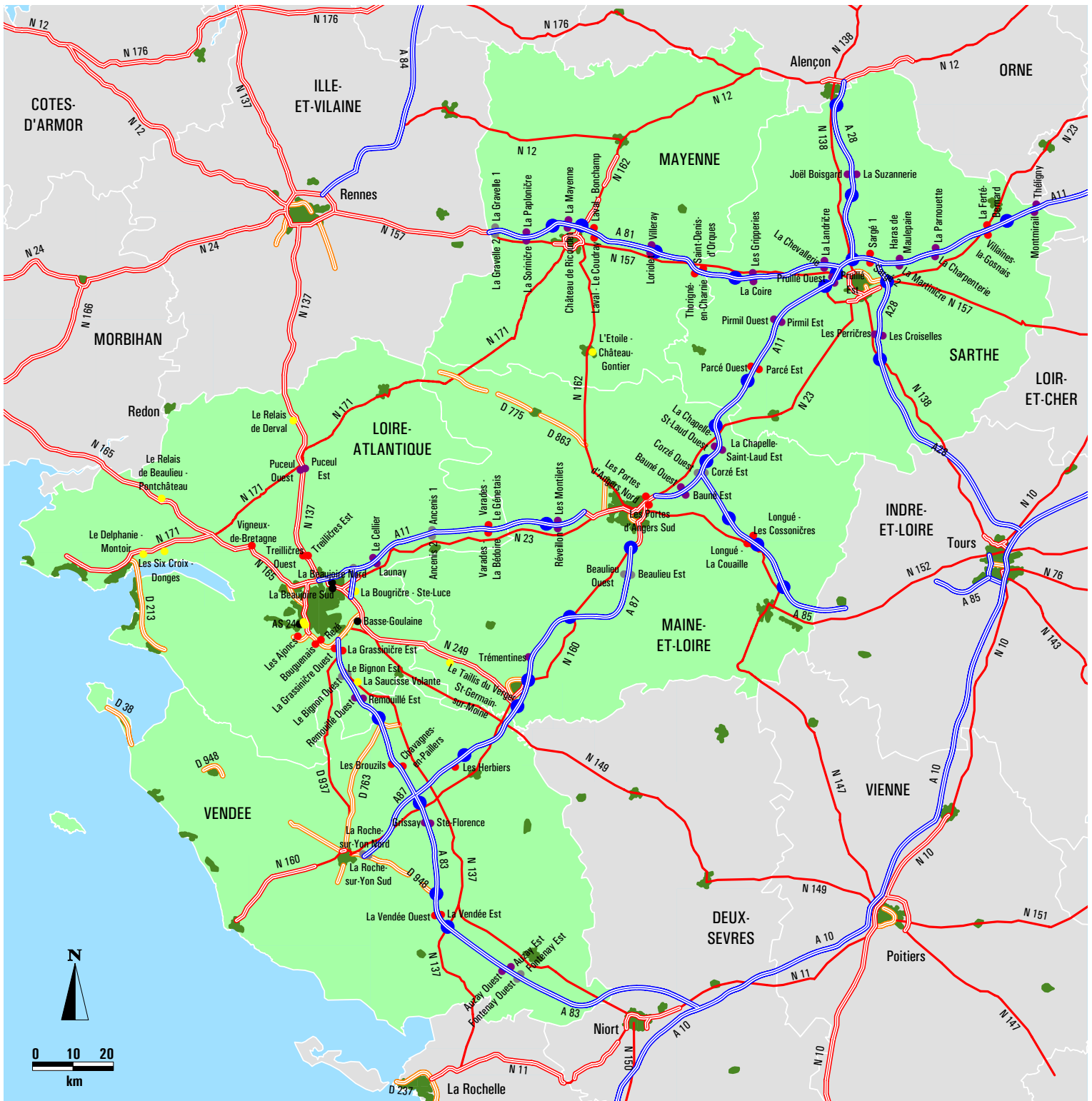
- être situés à proximité d'une autoroute ou 2 x 2 voies
- être d'une superficie supérieure à 5 000 m².

La capacité des aires, indiquée en annexe IV.6 (cf. page 41), correspond :





- dans les aires autoroutières, au nombre de places matérialisées à destination des poids lourds (comptabilisées au cours de l'enquête terrain),
- dans les parkings de restaurants routiers, au nombre de poids lourds pouvant stationnés simultanément (ces chiffres nous ont été indiqués par les propriétaires des restaurants, les visites effectuées lors de l'enquête laissant apparaître qu'ils sont sensiblement surestimés).

Principales aires de stationnement en Pays de la Loire

Situation au 31 mai 2005





Réseau routier

-  Autoroute
-  Route nationale 2 x 2 voies
-  Autre route nationale
-  Route secondaire 2 x 2 voies

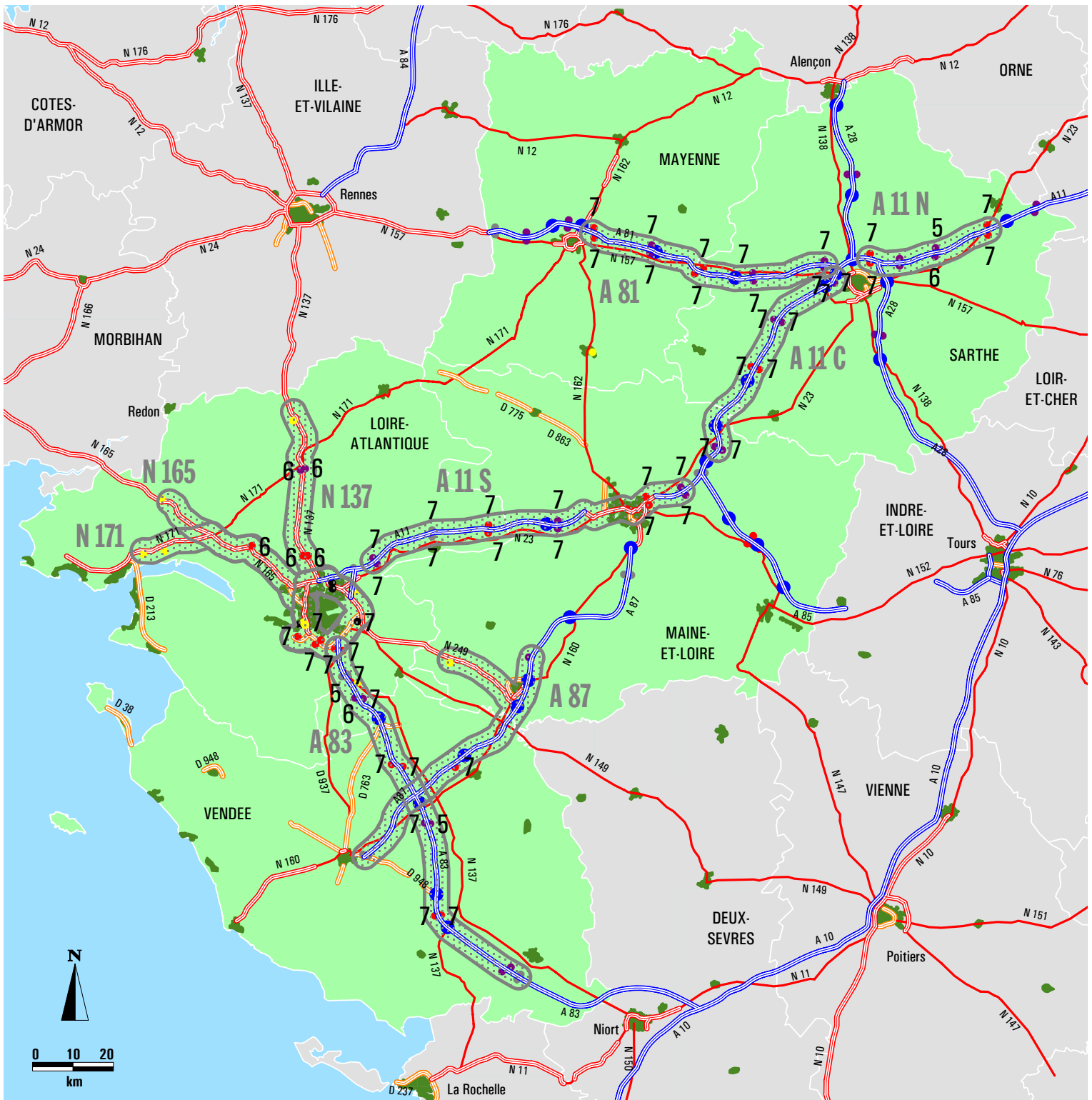
Aires de stationnement

-  Aire de repos
-  Aire de service
-  Barrière de péage
-  Restaurant routier
-  Station service





-  Echangeur autoroutier
-  Principales zones urbanisées

Principales aires de stationnement en Pays de la Loire

Nombre de mesures de fréquentation par aire (juin & octobre 2005)





Réseau routier

-  Autoroute
-  Route nationale 2 x 2 voies
-  Autre route nationale
-  Route secondaire 2 x 2 voies

Aires de stationnement

-  Aire de repos
-  Aire de service
-  Barrière de péage
-  Restaurant routier
-  Station service

-  Echangeur autoroutier
-  Principales zones urbanisées

I.2 – Les mesures de fréquentation

Elles ont eu lieu en juin et en octobre 2005. Au moment des enquêtes en juin 2005, chaque arrêt sur une aire (à l'exception des relais routiers) pour réaliser des enquêtes a été l'occasion d'une mesure de fréquentation. Ainsi, 193 mesures ont pu être réalisées conjointement au recueil de questionnaires.

A partir de la répartition de ces mesures, un plan de mesures complémentaires a été mis au point afin de disposer d'un minimum de six mesures par aire. Début octobre 2005, 199 mesures ont été réalisées sur une période de deux semaines. Au total ce sont donc 392 mesures qui ont été effectuées sur 58 aires de services et de repos (cf. page 6).

I.3 – L'enquête

Elle a été planifiée sur trois semaines en juin 2005 et a nécessité un important travail préalable de coordination tant avec les sociétés autoroutières qu'avec les restaurants routiers qui sont autant d'espaces privés avec lesquels des contacts ont été pris pour faciliter le plus possible le travail des enquêteurs.

Les restaurants routiers ont constitué un important lieu de recueil de questionnaires puisque près de la moitié des questionnaires y ont été réalisés. Pour autant, ces espaces de stationnement des poids lourds n'ont pas pu faire l'objet de mesure de fréquentation. En effet, les parkings des relais-routiers ne comportent pas de places délimitées et, de fait, il s'avère impossible de calculer un taux d'occupation. Néanmoins, leur rôle dans le stationnement n'est pas négligeable compte tenu d'une part de l'importance que les conducteurs attachent à une restauration de qualité et à la convivialité qui y est perçue. D'autre part, mais sans pouvoir le mesurer, certains routiers indiquent, auprès de nos enquêteurs, qu'ils fréquentent ces aires pour la sécurité des lieux :

- l'autorisation de stationner étant implicitement conditionnée par la prise du repas, une sélection à l'entrée est ainsi assurée ;
- les mouvements de véhicules, enregistrés au cours de la nuit, proviennent pour l'essentiel de conducteurs professionnels, vigiliants sur la sécurité des véhicules et des chargements.

Le questionnaire avait fait l'objet d'un test au mois de mai 2005 qui s'est révélé positif quand à son accueil par les conducteurs routiers et qui nous a permis de modifier quelques questions et d'ajuster l'organisation du travail des enquêteurs sur le terrain.

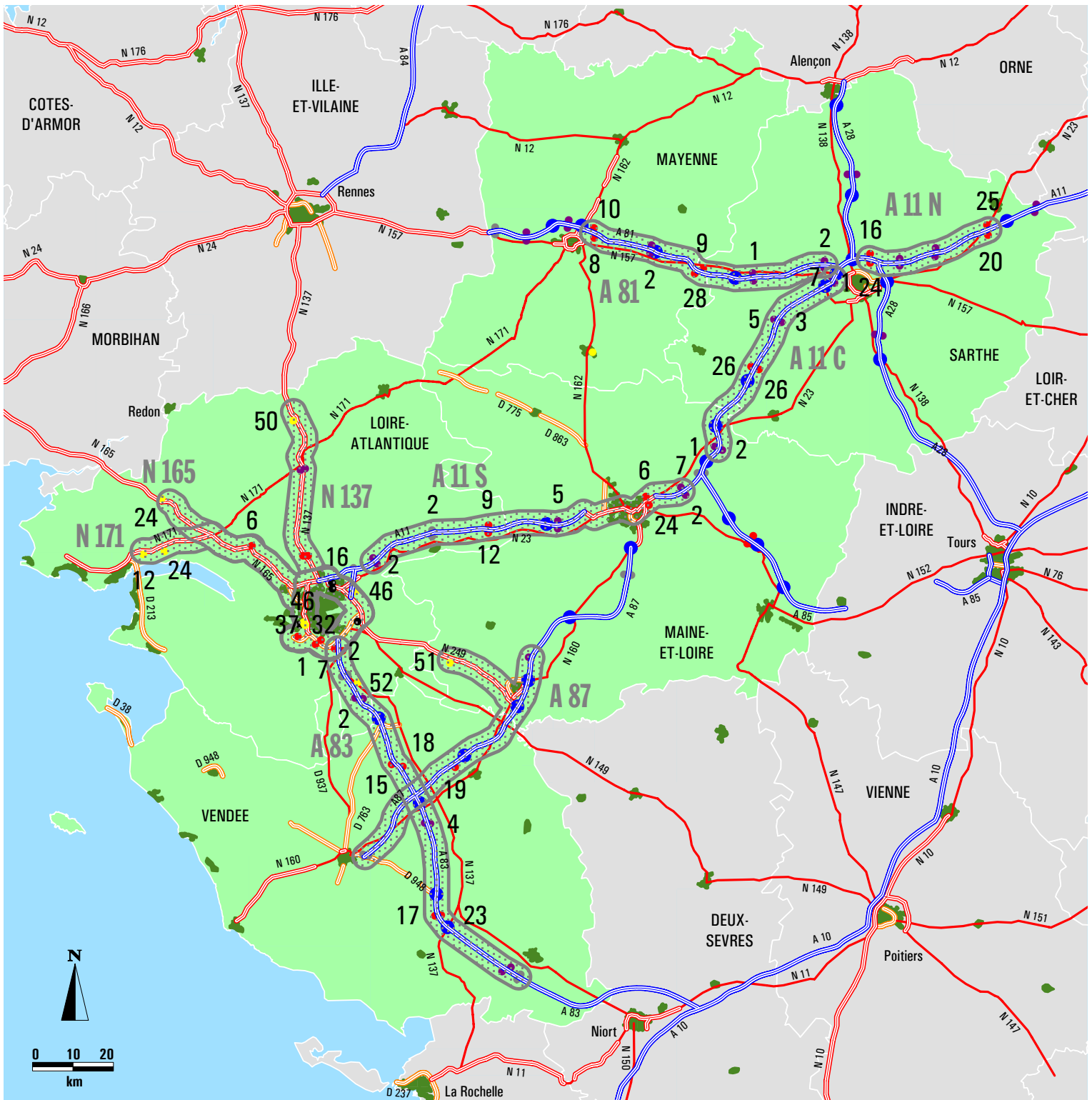
Au total, 789 questionnaires exploitables ont été recueillis (cf. page suivante).

Recueil des questionnaires





	Répartition en %
Aire de repos	5,8
Aire de service	46,5
Barrière de péage	0,3
Restaurant / Relais-routier	47,4
Total	100,0

Principales aires de stationnement en Pays de la Loire

Nombre de questionnaires exploitables recueillis par aire (juin 2005)





Réseau routier

-  Autoroute
-  Route nationale 2 x 2 voies
-  Autre route nationale
-  Route secondaire 2 x 2 voies

Aires de stationnement

-  Aire de repos
-  Aire de service
-  Barrière de péage
-  Restaurant routier
-  Station service

-  Echangeur autoroutier
-  Principales zones urbanisées

II – La fréquentation des aires de stationnement

II.1 – Profil d'utilisation des aires de services

Les conducteurs routiers utilisent les aires de services principalement en raison de l'éventail des prestations qui y sont proposées (cf. page 18). Les conducteurs s'y arrêtent tout au long de la journée. Ainsi on y observe en permanence une activité importante qui fait partir la courbe d'occupation d'un niveau supérieur à 40% dès 18h00. Entre 19h00 et 21h00, le remplissage des aires de service va passer de plus de 40% à environ 80% de manière progressive et régulière. A partir de 21h00 les routiers qui roulent encore et qui ont prévu un arrêt en soirée, qu'il s'agit d'une simple pause ou du repos journalier, vont massivement s'arrêter et, en l'espace d'une demi-heure, le taux d'occupation des aires de services va atteindre 100%. Il s'agit d'un taux moyen pour l'ensemble des aires, certaines pouvant contenir plus de véhicules que de places délimitées et donc dépasser ce seuil de 100%, d'autres en revanche pouvant être encore en dessous de ce seuil.

**Taux d'occupation
des aires de services en soirée (en %)**



L'enquête effectuée a montré qu'un taux d'occupation de plus de 100% ne signifie pas pour autant que l'aire ne dispose plus de place de stationnement délimitée et libre. En effet, on observe qu'un nombre significatif de conducteurs routiers préfèrent stationner en dehors des emplacements délimités. Ainsi, en début de soirée ce sont 5 à 10% des conducteurs qui stationnent sur des places non délimitées alors qu'à peine la moitié des places réglementaires sont occupées. Ce chiffre va plus que doubler en moyenne dans la soirée puisque dès 20h00 près d'un véhicule sur cinq est stationné en dehors des emplacements prévus alors même que le nombre de véhicules présents en moyenne sur ces aires ne représentent qu'à peine 80% du nombre de places théoriquement disponibles. Au plus fort de la soirée, vers 22h15, ce sont 30% des véhicules présents sur les aires de services qui occupent des emplacements non prévus pour des poids

lourds. Ce chiffre, élevé au demeurant, n'induit pas, à lui seul, un comportement à risque de la part des conducteurs routiers puisque beaucoup de ces poids lourds hors places PL délimitées sont garés sur des places camping-car ou tout simplement sur des places pour voitures particulières peu nombreuses aux heures avancées de la soirée.

Taux d'occupation des places délimitées des aires de services en soirée (en %)



Ainsi, même au plus fort de la soirée, il reste toujours, en moyenne, des places spécifiques pour les poids lourds sur les aires de services. Compte tenu, d'une répartition non uniforme sur l'ensemble des aires de services des Pays de la Loire, il existe çà et là des aires qui ne peuvent plus accueillir les conducteurs routiers.

Une des pistes fréquemment évoquée pour expliquer ce stationnement hors places délimitées est celles des véhicules frigorifiques qui, du fait du bruit qui les caractérise, se garaient à l'écart des autres véhicules. Ceci ne semble que partiellement vérifié. De 18h00 à 20h00 l'augmentation du nombre de véhicules stationnés hors des places réglementaires est assez corrélée avec l'arrivée de véhicules frigorifiques sur ces aires. Ensuite, jusqu'à 21h45, les véhicules frigorifiques ne s'éloignent guère des 15% du total des véhicules arrêtés sur les aires de services alors que le nombre de véhicules stationnés en dehors des places délimitées s'élève de 15% à un peu plus de 20% des poids lourds stationnés. Entre 21h45 et 22h00 près du tiers des véhicules frigorifiques quitte les aires de services. Pendant les trois heures qui suivent leur présence reste stable entre 9 et 10%. Ces véhicules frigorifiques qui font une simple pause sur les aires de services correspondent pour l'essentiel à des livraisons nocturnes régulières tant vers les marchés nationaux que vers les plates formes logistiques de la grande distribution.

II.2 – Profil d'utilisation des aires de repos

Les aires de repos semblent moins utilisées en journée que les aires de services ; elles ont de fait une fonction d'arrêt pour pause ou repas en autonomie qui est plus marquée. Ainsi, en fin d'après midi, seul 20% des places délimitées sont occupées contre environ le double pour les aires de services.

Taux d'occupation des aires de repos en soirée (en %)



La montée du taux d'occupation des aires de repos en fin de journée est plus régulière que celle des aires de services et semble traduire le soir moins d'arrêt pour le repas ou une simple pause. En effet, le taux d'occupation de ces aires passe de façon relativement linéaire de 20% à 18h30 à 90% à 23h30. Cependant, il faut noter un repli significatif entre les 50% d'occupation constaté un peu avant 20h30 et les presque 35% que l'on observe un peu avant 21h00.

On observe que les variations de la courbe du taux d'occupation des places délimitées (cf. graphique ci-dessous) suivent à distance celles du taux d'occupation global (cf. graphique ci-dessus).

Taux d'occupation des places délimitées des aires de repos en soirée (en %)



Par ailleurs, le stationnement des poids lourds en dehors des places délimitées fait apparaître la capacité des aires à absorber des véhicules supplémentaires, dans des conditions de sécurité qui restent certes à analyser. Peu significatif en tout début de soirée, ce stationnement est d'environ 10% des véhicules à 20h00. Il s'élève rapidement pour atteindre 20% et fluctue autour de 20% jusqu'à 22h00. Ensuite il s'élève pour atteindre son sommet de la soirée et dépasser les 28% un peu après 23h00. Ce niveau décroît un peu avant minuit pour revenir vers 22-23%.

La présence de camions frigorifiques sur les aires de repos semble assez marginale et sans relation aucune avec le stationnement en dehors des places délimitées. Ce n'est vraiment qu'autour de 20h30 que l'on observe un nombre significatif de camions frigorifiques qui représentent environ 12% des véhicules stationnés. Il s'agit principalement d'arrêt pour des pauses repas car ce chiffre chute sensiblement à l'approche de 21h00 pour fluctuer ensuite entre 4 et 8%.

II.3 – Aires les plus fréquentées

La réunion du 12 décembre 2005 de l'Observatoire Social des Transports des Pays de la Loire a montré la difficulté de retenir une définition unique pour calculer le taux d'occupation d'une aire de stationnement. Ainsi, dans cette étude deux définitions sont retenues. Les notions d'aire chargée et de sur-fréquentation sont également définies mais il s'agit là de concepts pouvant comporter une part de subjectivité et, dans ce domaine, d'autres définitions sont certainement envisageables.

II.3.1 – Définitions

Le *taux d'occupation global* rapporte le nombre de véhicules présents sur l'aire au moment de l'observation au nombre de places délimitées pour poids lourds sur celle-ci.

Le *taux d'occupation des places délimitées* rapporte le nombre de véhicules stationnés sur des places délimitées au nombre total de places délimitées pour poids lourds.

Le *taux d'occupation globale* est ainsi toujours supérieur ou égal au *taux d'occupation des places délimitées*.

Une aire est dite *chargée* si son taux d'occupation global est supérieur ou égal à 100%.

La *sur-fréquentation* traduit une situation *chargée* de l'aire de stationnement lors d'au moins deux mesures parmi les six ou sept mesures effectuées sur le terrain pour chaque aire.

La *saturation* est une notion plus subjective où le "*chargement*" du site est tel qu'il crée une impossibilité physique de stationnement à l'intérieur de l'aire. Cette situation extrême a pour corollaire la présence de poids lourds à l'arrêt sur les bretelles de décélération et d'insertion. Elle pose d'évidents problèmes d'accidentologie et de sécurité des usagers de la route.

II.3.2 – Situations observées de sur-fréquentation

Une vingtaine d'aires connaisse une situation de sur-fréquentation. Plus des $\frac{3}{4}$ sont des aires de services alors que seules quatre aires de repos présentent une sur-fréquentation notable.

Compte tenu du pic de fréquentation des aires qui se situe vers 22h00, une situation chargée est plus facilement observable pour les aires qui ont bénéficié de mesures plus tardives. Cette situation est inhérente à l'organisation de l'opération et au rayonnement de nos enquêteurs au départ de Nantes. Ainsi les aires situées dans le sens aller pour les enquêteurs, donc au départ de Nantes, sont apparemment moins chargées que les aires situées dans le sens retour.

Près de la moitié des aires sur-fréquentées (neuf sur dix-neuf) concernent l'agglomération nantaise ou un sens de circulation se dirigeant vers Nantes en provenance de Niort ou d'Angers. En dehors de cette spécificité nantaise, il n'y a pas d'itinéraire sur-fréquenté en soi d'autant que si certaines aires de services sont effectivement sur-fréquentées ici ou là, ce n'est pas le cas des aires de repos alors que l'on compte souvent deux aires de repos pour une aire de service.

Aires sur-fréquentées * par les conducteurs

Aire	Type	Route	Tronçon	Sens	Places PL	Dép.
Vigneux-de-Bretagne	Aire de service	N 165	Nantes - Vannes	Nantes - Vannes	5	44
Bouguenais	Aire de service	D 844	Périphérique nantais	Périphérique extérieur	6	44
Rezé	Aire de service	D 844	Périphérique nantais	Périphérique intérieur	6	44
La Grassinière Ouest	Aire de service	A 83	Nantes - Niort	Nantes - Niort	3	44
La Vendée Est	Aire de service	A 83	Nantes - Niort	Niort - Nantes	7	85
Chavagnes-en-Paillers	Aire de service	A 83	Nantes - Niort	Niort - Nantes	20	85
La Grassinière Est	Aire de service	A 83	Nantes - Niort	Niort - Nantes	19	44
Saint-Denis-d'Orques	Aire de service	A 81	Le Mans - Rennes	Le Mans - Rennes	5	72
Laval - Bonchamp	Aire de service	A 81	Le Mans - Rennes	Le Mans - Rennes	5	53
Thorigné-en-Charnie	Aire de service	A 81	Le Mans - Rennes	Rennes - Le Mans	15	53
Les Portes d'Angers Sud	Aire de service	A 11	Angers - Nantes	Nantes - Angers	11	49
Les Portes d'Angers Nord	Aire de service	A 11	Angers - Nantes	Angers - Nantes	6	49
Les Montilets	Aire de repos	A 11	Angers - Nantes	Angers - Nantes	6	49
Varades - Le Génétais	Aire de service	A 11	Angers - Nantes	Angers - Nantes	5	44
Le Cellier	Aire de repos	A 11	Angers - Nantes	Angers - Nantes	6	44
Parcé-sur-Sarthe Ouest	Aire de service	A 11	Le Mans - Angers	Le Mans - Angers	37	72
La Charpenterie	Aire de repos	A 11	Paris - Le Mans	Le Mans - Paris	4	72
Villaines-la-Gosnais	Aire de service	A 11	Paris - Le Mans	Le Mans - Paris	24	72
La Parnouette	Aire de repos	A 11	Paris - Le Mans	Paris - Le Mans	4	72

* La sur-fréquentation traduit une situation chargée de l'aire de stationnement lors d'au moins deux mesures parmi les six ou sept mesures effectuées sur le terrain pour chaque aire.

Une aire est dite chargée si son taux d'occupation global est supérieur ou égal à 100%.

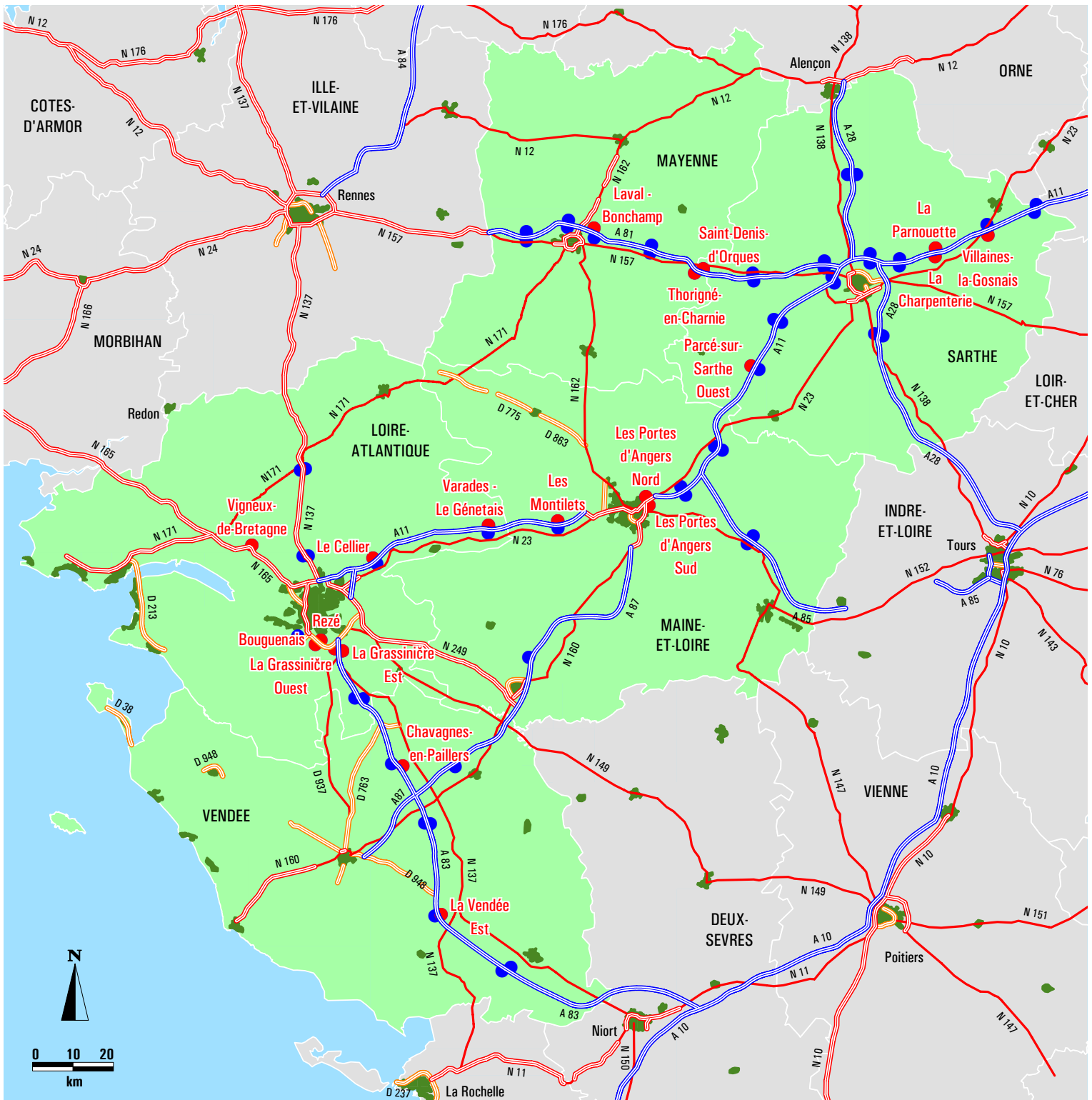
Le taux d'occupation global rapporte le nombre de véhicules présents sur l'aire au moment de l'observation au nombre de places délimitées pour poids lourds sur celle-ci.

II.3.3 – Aires saturées





Lors des 392 mesures effectuées lors de l'enquête, il n'a pas été observé d'aires saturées au sens défini page précédente.

Aires de service et de repos en Pays de la Loire



Aires sur-fréquentées (juin & octobre 2005)



Réseau routier

-  Autoroute
-  Route nationale 2 x 2 voies
-  Autre route nationale
-  Route secondaire 2 x 2 voies

Aires de service et de repos

-  Aires en situation de sur-fréquentation
-  Autres aires



Principales zones urbanisées

III – Conducteurs routiers et pratiques d'arrêt

Au préalable, il convient de préciser que les conducteurs interrogés sont français pour 98% d'entre eux ; les 2% restant étant constitué exclusivement de ressortissants belges. Le test préalable du questionnaire nous avait clairement indiqué la nécessité pour les répondants d'avoir un questionnaire dans sa langue maternelle. Notre espace d'enquête étant principalement fréquenté par des conducteurs français il n'est pas apparu opportun de procéder à une ou plusieurs traductions du questionnaire.

III.1 – Les conducteurs routiers

Avec 45% de conducteurs ayant moins de 40 ans, la moyenne d'âge des chauffeurs interrogés se situe un peu au dessus de 40 ans. La répartition est assez symétrique avec un tiers des conducteurs ayant entre 30 et 39 ans et 36% entre 40 et 49 ans. Près de quatre conducteurs sur cinq vivent en ménage et dans ce cas ils sont neuf sur dix à avoir au moins un enfant. Quand ils ne sont pas en ménage, ils sont un peu plus de la moitié à avoir au moins un enfant. Le statut de salarié ou d'artisan apparaît comme sans influence sur la vie en ménage cependant les artisans sont moins souvent sans enfant que les salariés, même si ces derniers sont un peu plus âgés.

Age des conducteurs

	Répartition en %
Moins de 30 ans	12,6
De 30 à 39 ans	32,6
De 40 à 49 ans	36,2
50 ans et plus	18,6
Total	100,0

Nombre d'enfants et vie en ménage

	Vie en ménage (en %)	Vie hors ménage (en %)
Sans enfant	10,6	45,3
Un enfant	17,8	18,0
Deux enfants	39,6	19,4
Trois enfants	24,5	12,2
Quatre enfants et +	7,5	5,1
Total	100,0	100,0

Les chauffeurs ayant répondu à l'enquête résident principalement dans la frange ouest du pays, du département du Nord jusqu'à la Gironde. Les départements ligériens et bretons concentrent 41% des conducteurs. Les départements qui apportent plus de 5% des conducteurs sont tous situés dans ces deux régions.

III.2 – Pause ou repos

Deux conducteurs sur trois s'arrêtent parce que c'est l'heure de l'arrêt réglementaire. En lien avec cette heure d'arrêt, 20% des conducteurs déclarent que l'aire suivante est trop loin. La saturation des aires, notion laissée à la libre appréciation de chaque enquêté, entre peu en considération dans le choix des conducteurs : seul 7% d'entre eux reportent leur arrêt en raison d'une aire saturée. Le choix de l'arrêt relève cependant de plusieurs motifs. A l'heure des enquêtes, huit conducteurs sur dix s'arrêtant sur une aire le font pour y passer la nuit alors que deux sur dix font une pause avant de reprendre la route et, donc, de conduire de nuit. Un conducteur sur trois ajoute que le contrôle du chargement est une raison pour décider de l'arrêt nocturne.

Motivations du choix de l'aire nocturne par les conducteurs (en %)

	Arrêt du soir	Arrêt de la veille
Aire précédente saturée	6,8	-
Aire suivante saturée	-	-
Heure de mon arrêt	68,0	60,2
Rendez-vous avec un collègue	-	5,2
Livre ou charge en début de matinée	23,4	18,3
Aire habituelle	23,4	14,7
Aire suivante trop loin	22,3	-
Autres	-	1,6
Total *	143,9	100,0

* Total supérieur à 100 % (plusieurs réponses possibles)

La pause dure en moyenne une heure et quart mais deux tiers des conducteurs s'arrêtent entre une demi-heure et deux heures. Certains arrêts sont très courts et ne correspondent pas au repas mais concernent un contrôle technique du chargement, du véhicule ou simplement des besoins physiologiques. Ces arrêts se font en moyenne à 19h30 et les départs vers 20h45, ce qui est observable sur la courbe de fréquentation des aires de repos et un peu moins sur celle des aires de services. Bien qu'il s'agisse d'arrêts du soir, seul les 2/3 des conducteurs faisant une pause vont prendre leur repas. Parmi ceux qui choisissent de manger à cette occasion, ils sont 1/3 à le faire dans la cabine du camion contre 2/3 à opter pour le restaurant.

La pause se fait aussi pour raison de fatigue et près de 10% des conducteurs ayant déclaré faire une simple pause prévoient de dormir à cette occasion ce qui explique des durées de pause pouvant atteindre trois ou quatre heures.

L'arrêt de nuit dure en moyenne onze heures trente et 2/3 des conducteurs y consacrent entre dix heures et treize heures. La durée moyenne est donc en cohérence forte avec la réglementation. Après une journée de conduite, les conducteurs tendent à s'arrêter légèrement plus tôt que ceux qui font juste une pause repas. C'est à 19h15 en moyenne que se fait l'arrêt de nuit. Cet arrêt est l'occasion de prendre un repas pour pratiquement tous les conducteurs. Les 3/4 d'entre eux vont dîner au restaurant pour un prix moyen de 12,20 € alors que le dernier quart prendra son repas dans le camion.

Tous les conducteurs pratiquant l'arrêt de nuit indiquent qu'ils vont dormir à cette occasion mais il y a d'autres activités de prévues au cours de cet arrêt qui dure plus de onze heures en moyenne. Ainsi, 80% des conducteurs déclarent utiliser les sanitaires du lieu de l'arrêt.

III.3 – Le choix des conducteurs

Pour l'arrêt de nuit, le premier critère de choix des conducteurs est la qualité de la restauration pour plus des 2/3 d'entre eux (69%). Ce choix fait écho aux 49% de conducteurs qui choisissent un restaurant routier pour la pause nocturne.

Ensuite, la moitié des conducteurs privilégie la sécurité du lieu de stationnement. Cette demande de sécurité se situe presque à égalité avec la gratuité du point d'arrêt. En d'autres termes, les conducteurs souhaitent que leur sécurité soit assurée par la puissance publique et non par un dispositif privé pour lequel il faudrait payer. Ils ne sont d'ailleurs que 7% à préférer un parking gardé payant pour la nuit. Cet équipement étant encore peu répandu, il est difficile d'interpréter totalement la réponse des conducteurs. Une plus forte implantation de ce type de parking pourrait modifier la perception des conducteurs.

Aire préférée par les conducteurs pour l'arrêt nocturne

	Répartition en %
Aire de services	17,0
Centre routier	19,5
Restaurant routier	49,5
Parking non gardé	6,8
Parking gardé payant	7,2
Total	100,0

Soulignons qu'à peine un tiers des artisans mentionne un prix maximum pour bénéficier d'un parking gardé à l'occasion de l'arrêt nocturne traduisant peut être une utilité toute relative du service. Ce prix serait bien inférieur à 10 € ce qui, au regard des quelques parkings gardés existant sur le territoire national, conforterait l'impression d'utilité relative pour les artisans interrogés.

La sécurité peut aussi relever d'un stationnement dos à dos des véhicules. A ce sujet, les conducteurs sont partagés sur l'efficacité du dispositif. Si deux conducteurs sur cinq pensent que c'est une réponse à la sécurité des chargements, la moitié ne le pense pas, les autres conducteurs n'ayant pas d'avis sur cette question. En marge du questionnaire, certains conducteurs disent que c'est la meilleure façon de désigner les remorques à fracturer et que, de toutes façons, cela n'empêche pas le découpage des bâches. Cependant, la généralisation du dispositif de stationnement dos à dos réduirait le risque de désignation des chargements sensibles.

Le silence et la possibilité de manger dans la tranquillité sont les deux critères suivants retenus, chacun, par environ 45% des conducteurs. Les services disponibles ne sont mentionnés que par un petit tiers des conducteurs et seulement un sur cinq retient la non saturation du site comme critère de choix d'une aire d'arrêt.

Parmi les services les plus utilisés par les conducteurs arrivent en tête les toilettes (80%), les douches, les distributeurs de boissons chaudes et la cafétéria (71%). Après la satisfaction de ces besoins physiologiques, suivent le distributeur de boissons fraîches et le distributeur de billets (58%).

La boutique est recherchée par les conducteurs mais on passe sous le seuil des 50%. Seulement deux conducteurs sur cinq ont déjà acheté du carburant sur une aire de service ce qui traduit une autonomie de plus en plus importante des camions mais également l'économie que peuvent réaliser les entreprises sur cet important poste de dépense en optimisant le choix des stations de ravitaillement. Les journaux sont également recherchés. Ensuite on trouve le tabac, le téléphone et la station de gonflage. Enfin, l'utilisation du fax et des jeux de café concerne moins de 10% des conducteurs.

Quatre services ont déjà manqué à des conducteurs à l'occasion d'un arrêt ; il s'agit du distributeur de billet (27%), des douches (24%), et des journaux et de la télévision déclarés tous deux par moins d'un conducteur sur dix. La télévision présente une situation assez particulière puisque aucun conducteur n'a déclaré l'avoir utilisée alors que certains disent qu'elle a pu leur manquer. Tout se passe comme si la plupart des camions en était équipé alors que les aires en seraient dépourvues.

Services offerts sur les aires

	Services déjà utilisés	Services ayant manqués
Distributeur de boissons fraîches	60,0	-
Distributeur de boissons chaudes	74,8	-
Restaurant / cafétéria	71,0	-
Boutiques	42,4	-
Journaux	40,0	8,5
Tabac	34,1	-
Boîte aux lettres	-	-
Douches	79,2	23,9
Toilettes	79,9	-
Distributeur automatique de billets	58,0	26,8
Téléphone	25,1	-
Fax	7,6	-
Borne internet	-	-
Télévision	-	8,0
Location DVD ou cassette vidéo	-	-
Jeux de café	5,2	-
Gasoil	40,3	-
Station de gonflage	15,6	-
Station de lavage	-	-

IV – Annexes

IV.1 – La feuille de comptage des aires

IV.2 – Le questionnaire de l'enquête

Afin d'améliorer les conditions de pause et de repos des conducteurs routiers, nous vous prions de bien vouloir répondre à ce questionnaire. Cette enquête anonyme est réalisée par l'Observatoire Régional des Transports des Pays de la Loire.

VOUS ETES STATIONNES SUR UNE AIRE OU UN PARKING DE RESTAURANT

Cochez la case

1 – Votre motif

Pause	/	__	/
Nuit (ou repos journalier)	/	__	/

2 – Heure d'arrivée / __ / __ / H / __ / __ /

Recodification heure
 / __ / __ / / __ / __ /

3 – Heure de départ prévue / __ / __ / H / __ / __ /

Recodification heure
 / __ / __ / / __ / __ /

4 – Comment avez-vous choisi l'aire ? (plusieurs réponses possibles)

L'aire précédente était saturée	/	__	/	Je livre ou je charge en début de matinée	/	__	/
L'aire suivante pourrait être saturée	/	__	/	C'est mon aire habituelle	/	__	/
C'était l'heure de mon arrêt	/	__	/	La prochaine aire est trop loin	/	__	/
J'avais rendez-vous avec un collègue	/	__	/	Autres	/	__	/

5 – Que pensez-vous faire pendant votre arrêt ? (plusieurs réponses possibles)

Repas au restaurant	/	__	/	Regarder la télévision	/	__	/
Repas dans le camion	/	__	/	Discuter avec d'autres conducteurs	/	__	/
Petit-déjeuner	/	__	/	Contrôle mécanique	/	__	/
Dormir	/	__	/	Vérifier le chargement	/	__	/
Utiliser les sanitaires	/	__	/	Autres	/	__	/

6 – Si vous avez mangé au restaurant, combien avez-vous payé ? / __ / __ / , / __ / __ / €

VOTRE ARRÊT DE CE MIDI

7 – Comment avez-vous choisi l'aire ? (plusieurs réponses possibles)

L'aire précédente était saturée	/	__	/	Je devais livrer ou charger en début d'après-midi	/	__	/
L'aire suivante pouvait être saturée	/	__	/	C'était mon aire habituelle	/	__	/
C'était l'heure de mon arrêt	/	__	/	L'aire suivante était trop loin	/	__	/
J'avais rendez-vous avec un collègue	/	__	/	Autres	/	__	/

8 – Qu'avez-vous fait pendant votre arrêt ? (plusieurs réponses possibles)

Repas au restaurant	/__/	Regarder la télévision	/__/
Repas dans le camion	/__/	Discuter avec d'autres conducteurs	/__/
Petit-déjeuner	/__/	Contrôle mécanique	/__/
Dormir	/__/	Vérifier le chargement	/__/
Utiliser les sanitaires	/__/	Autres	/__/

9 – Si vous avez mangé au restaurant, combien avez-vous payé ? /__/__/,__/__/ €

VOTRE ARRÊT DE LA NUIT PRECEDENTE

10 – Avez-vous découché la nuit dernière ? Oui /__/ Non /__/

Si **non**, allez directement à la question n° 14.

Si **oui**, répondez aux trois questions suivantes :

11 – Comment avez-vous choisi l'aire ? (plusieurs réponses possibles)

L'aire précédente était saturée	/__/	Je devais livrer ou charger en début de matinée	/__/
L'aire suivante pouvait être saturée	/__/	C'était mon aire habituelle	/__/
C'était l'heure de mon arrêt	/__/	L'aire suivante était trop loin	/__/
J'avais rendez-vous avec un collègue	/__/	Autres	/__/

12 – Qu'avez-vous fait pendant votre arrêt ? (plusieurs réponses possibles)

Repas au restaurant	/__/	Regarder la télévision	/__/
Repas dans le camion	/__/	Discuter avec d'autres conducteurs	/__/
Petit-déjeuner	/__/	Contrôle mécanique	/__/
Dormir	/__/	Vérifier le chargement	/__/
Utiliser les sanitaires	/__/	Autres	/__/

13 – Si vous avez mangé au restaurant, combien avez-vous payé ? /__/__/,__/__/ €

DES AIRES ET DES SERVICES

14 – Quand vous avez le choix, quel type d'aire préférez-vous pour l'arrêt nocturne ?
(ne cochez qu'une case SVP)

Aire de service PL – VL	/__/	Parking non gardé	/__/
Centre routier	/__/	Parking gardé payant	/__/
Restaurant routier	/__/	Autres	/__/

15 – Quels facteurs motivent principalement votre choix ? (plusieurs réponses possibles)

Qualité de la restauration	/_/_/	Pas de problème de saturation	/_/_/
Propreté, hygiène	/_/_/	Silence des lieux	/_/_/
Plus grande convivialité	/_/_/	Manger dans la tranquillité	/_/_/
Se retrouver entre chauffeurs	/_/_/	Présence de nombreux services	/_/_/
Sécurité (agression, vol)	/_/_/	Gratuité du stationnement	/_/_/
Facilité de manœuvre	/_/_/	Qualité de l'éclairage	/_/_/

16 – Le stationnement dos à dos des véhicules est-il une réponse à la sécurité des chargements ?

Oui /_/_/ Non /_/_/

17 – Parmi les services suivants lesquels avez-vous déjà utilisés sur une aire de service et lesquels vous ont déjà manqué sur une aire de service ? (plusieurs réponses possibles)

	Déjà utilisé	Vous a manqué
Distributeur de boissons fraîches	/_/_/	/_/_/
Distributeur de boissons chaudes	/_/_/	/_/_/
Restaurant / cafétéria	/_/_/	/_/_/
Boutiques	/_/_/	/_/_/
Journaux	/_/_/	/_/_/
Tabac	/_/_/	/_/_/
Boîte aux lettres	/_/_/	/_/_/
Douches	/_/_/	/_/_/
Toilettes	/_/_/	/_/_/
Distributeur automatique de billets	/_/_/	/_/_/
Téléphone	/_/_/	/_/_/
Fax	/_/_/	/_/_/
Borne Internet	/_/_/	/_/_/
Télévision	/_/_/	/_/_/
Location DVD ou K7 vidéo	/_/_/	/_/_/
Jeux de café	/_/_/	/_/_/
Gasoil	/_/_/	/_/_/
Station de gonflage	/_/_/	/_/_/
Station de lavage	/_/_/	/_/_/

TRANSPORT

18 – Pays d'immatriculation du véhicule tracteur

France	/_/_/	Allemagne	/_/_/
Grande-Bretagne	/_/_/	Hollande	/_/_/
Espagne	/_/_/	Portugal	/_/_/
Belgique	/_/_/	Autres	/_/_/

Si vous êtes en charge, répondez aux questions 19 à 21

19 – Pays de chargement et de déchargement

	Chargement	Déchargement
France	/_/_/	/_/_/
Espagne	/_/_/	/_/_/
Grande-Bretagne	/_/_/	/_/_/
Belgique	/_/_/	/_/_/
Allemagne	/_/_/	/_/_/
Hollande	/_/_/	/_/_/
Portugal	/_/_/	/_/_/
Autres	/_/_/	/_/_/

20 – Précisez le département en cas de :

Chargement en France /_/_/_/

Déchargement en France /_/_/_/

21 – Quand avez-vous chargé ?

Aujourd'hui	/_/_/	Il y a deux jours	/_/_/
Hier	/_/_/	Il y a plus de deux jours	/_/_/

VOUS ET VOTRE ENTREPRISE

22 – Etes-vous salarié d'une entreprise de transport ? Oui /_/_/ Non /_/_/

23 – Etes-vous artisan ? Oui /_/_/ Non /_/_/

24 – Si vous êtes artisan, à partir de quel prix trouveriez-vous trop cher une nuit dans un parking gardé ? /_/_/_/ , /_/_/_/ €

25 – Votre domicile personnel se trouve en :

France	/_/_/	Allemagne	/_/_/
Espagne	/_/_/	Hollande	/_/_/
Grande-Bretagne	/_/_/	Portugal	/_/_/
Belgique	/_/_/	Autres	/_/_/

26 – Si vous résidez en France, précisez le département /_/_/_/

27 – Quelle est votre ancienneté chez votre employeur actuel ? (en années) /_/_/_/

28 – Quel est votre âge ? (en années) /_/_/_/

29 – Vivez-vous en ménage ? Oui /_/_/ Non /_/_/

30 – Combien avez-vous d'enfants ? /_/_/_/

Nous vous remercions pour votre participation.

IV.3 – Graphiques aires de services

Taux de PL hors places délimitées
sur les aires de services en soirée (en %)



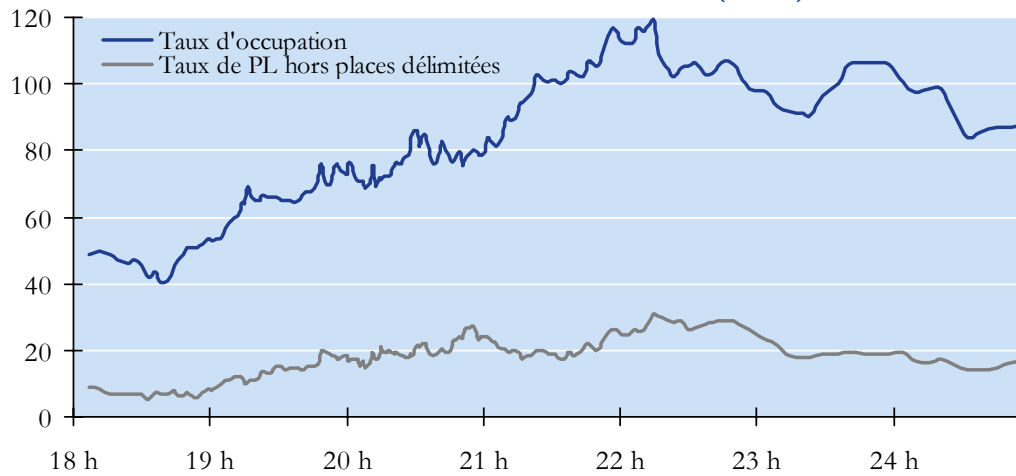
Taux de véhicules frigorifiques
sur les aires de services en soirée (en %)



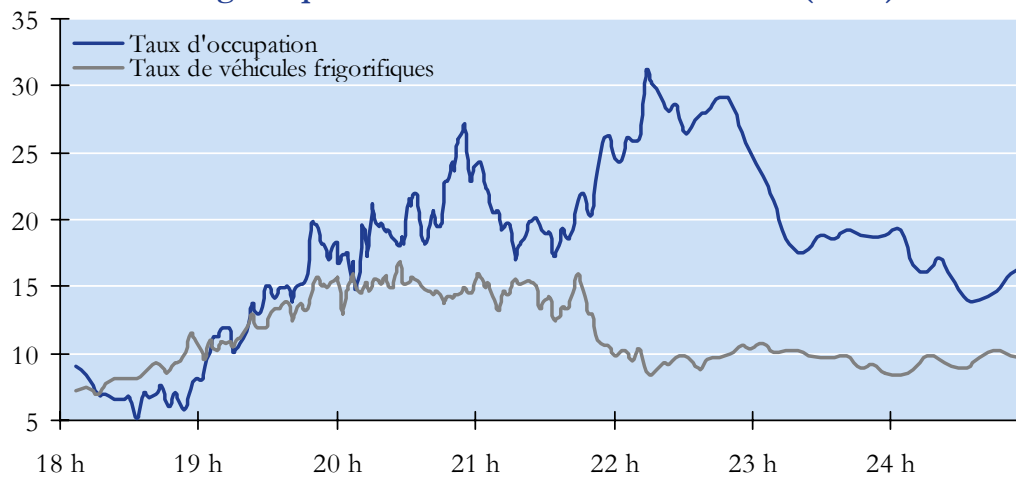
**Taux du pavillon français
sur les aires de services en soirée (en %)**



**Taux d'occupation et taux de PL hors places délimitées
des aires de services en soirée (en %)**



**Taux de PL hors places délimitées et taux de véhicules
frigorifiques des aires de services en soirée (en %)**



IV.4 – Graphiques aires de repos

Taux de PL hors places délimitées
sur les aires de repos en soirée (en %)



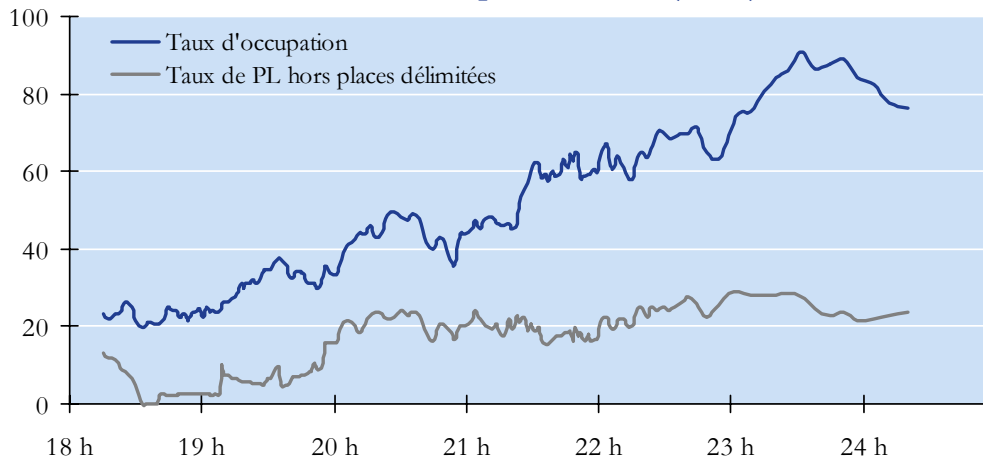
Taux de véhicules frigorifiques
sur les aires de repos en soirée (en %)



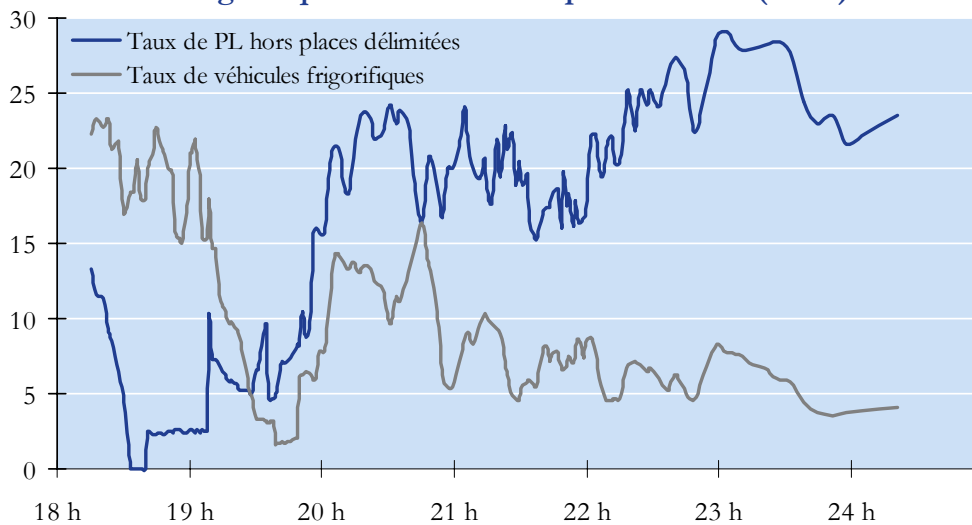
**Taux du pavillon français
sur les aires de repos en soirée (en %)**



**Taux d'occupation et taux de PL hors places délimitées
des aires de repos en soirée (en %)**



**Taux de PL hors places délimitées et taux de véhicules
frigorifiques des aires de repos en soirée (en %)**

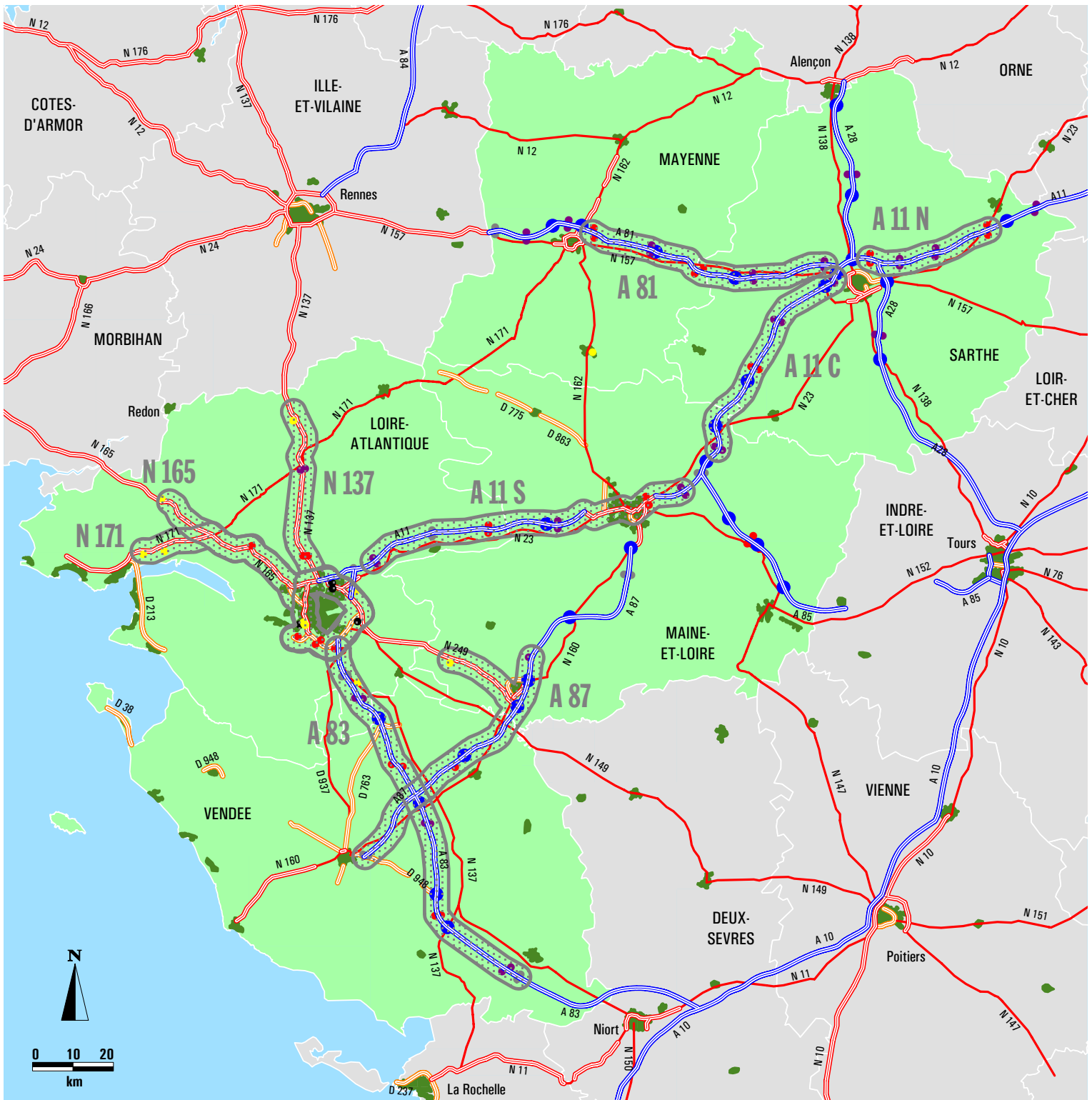


IV.5 – Les mesures de fréquentation





(faisceaux d'enquête et fréquentation des aires)

Principales aires de stationnement en Pays de la Loire

Les faisceaux d'enquêtes





Réseau routier

-  Autoroute
-  Route nationale 2 x 2 voies
-  Autre route nationale
-  Route secondaire 2 x 2 voies

Aires de stationnement

-  Aire de repos
-  Aire de service
-  Barrière de péage
-  Restaurant routier
-  Station service

-  Echangeur autoroutier
-  Principales zones urbanisées

Périphérique nantais

Nom de l'aire	Heure d'observation	Taux d'occupation global (en %)	Taux d'occupation des places délimitées (en %)
Bouguenais (6 places)	21h30	50	50
	21h30	33	33
	21h55	67	67
	21h57	83	83
	22h10	33	33
	24h05	100	100
	24h15	100	100
Basse-Goulaine (9 places)	21h40	111	100
	21h42	78	78
	22h05	-	-
	22h15	89	78
	23h35	78	78
	24h20	67	67
	24h25	44	44
Rezé (6 places)	21h55	100	100
	22h00	117	67
	22h25	67	67
	23h50	133	100
	24h35	100	100
	24h35	83	83
	02h20	117	67

N 137 & D 723

Nom de l'aire	Heure d'observation	Taux d'occupation global (en %)	Taux d'occupation des places délimitées (en %)
Treillères – Lamb. Est (15 places)	18h29	40	33
	18h33	60	60
	18h35	47	47
	18h40	80	73
	21h45	47	27
	01h00	107	93
	18h43	45	45
Puceul Est (9 places)	18h48	9	9
	18h50	36	36
	19h00	27	18
	22h00	27	27
	01h20	55	45
	19h10	18	18
	19h29	45	45
Puceul Ouest (11 places)	19h40	18	18
	19h50	27	27
	22h10	82	64
	01h25	-	-
	19h25	60	47
	19h42	67	47
	19h52	93	87
Treillères – Lambrécy Ouest (15 places)	20h05	93	80
	22h30	127	60
	01h40	87	73
	18h30	100	80
	19h00	160	100
	19h00	60	60
	19h45	120	80
	23h35	200	100
	24h40	160	80
Les Ajoncs (4 places)	20h15	25	25
	21h15	50	50
	23h50	-	-
	24h05	25	25
	01h10	50	50
	02h10	50	50

A 83 & A 87

Nom de l'aire	Heure d'observation	Taux d'occupation global (en %)	Taux d'occupation des places délimitées (en %)
La Grassinière Ouest (3 places)	17h15	100	67
	17h20	100	67
	17h36	133	100
	17h45	33	33
	18h01	167	100
	18h05	67	67
	20h35	33	33
Le Bignon Ouest (10 pl.)	17h30	10	10
	17h38	10	10
	18h10	10	10
	18h20	10	10
	20h40	10	10
Remouillé Ouest (13 places)	17h40	15	8
	17h45	-	-
	17h58	15	8
	18h00	8	8
	18h15	8	8
	18h30	23	23
Les Brouzils (20 places)	17h50	30	30
	17h55	25	25
	18h07	35	30
	18h08	40	40
	18h25	25	25
	18h52	35	35
	21h00	55	55
Grissay (14 places)	18h20	14	14
	18h27	14	14
	18h28	-	-
	18h35	-	-
	18h55	21	21
	19h16	29	29
	21h10	14	14
La Vendée Ouest (28 places)	18h45	43	43
	18h55	14	14
	18h56	18	18
	19h00	-	-
	19h30	18	14
	19h50	36	25
	21h25	71	64
La Vendée Est (7 places)	19h11	129	86
	19h15	129	100
	19h21	129	86
	19h45	143	100
	20h00	114	86
	21h07	129	100
21h40	229	100	

Nom de l'aire	Heure d'observation	Taux d'occupation global (en %)	Taux d'occupation des places délimitées (en %)
Ste-Florence (14 places)	19h50	-	-
	20h25	43	43
	20h30	7	7
	21h38	43	43
	22h30	7	7
Chavagnes-en-Paillers (20 pl.)	20h00	100	95
	20h35	70	70
	20h40	70	70
	21h47	105	100
	24h25	75	75
	24h30	115	90
	01h35	25	20
Remouillé Est (8 places)	20h42	-	-
	21h15	25	13
	21h30	50	50
	21h55	50	50
	24h45	88	63
	24h50	-	-
	01h50	25	25
	20h49	30	30
Le Bignon Est (10 places)	21h25	30	30
	21h40	20	20
	22h05	40	40
	24h55	30	30
	24h58	60	50
	02h00	10	10
	21h38	153	95
	22h40	74	63
	23h15	63	47
	23h20	89	89
La Grassinière Est (19 places)	01h00	53	47
	01h05	74	63
	02h06	126	95
	19h30	32	29
	20h10	43	43
	20h16	50	43
	22h40	57	50
	24h00	82	82
	24h10	96	86
Les Herbiers (28 places)	01h10	46	39

Nom de l'aire	Heure d'observation	Taux d'occupation global (en %)	Taux d'occupation des places délimitées (en %)	Nom de l'aire	Heure d'observation	Taux d'occupation global (en %)	Taux d'occupation des places délimitées (en %)
La Landrière (6 places)	18h52	17	17	Laval - Le Coudray (28 places)	20h08	25	21
	19h00	17	17		20h25	29	29
	19h07	67	67		20h25	11	11
	19h43	67	50		20h45	32	25
	19h55	17	17		21h00	21	21
	20h00	-	-		21h05	29	25
	21h45	67	67		22h40	43	43
Les Gripperries (5 places)	19h02	-	-		Loriolet (5 places)	20h35	60
	19h10	40	40	21h00		40	40
	19h20	-	-	21h00		-	-
	19h55	40	40	21h05		40	40
	20h10	80	60	21h10		-	-
	20h10	20	20	21h20		60	60
	21h55	80	80	22h50		40	40
St-Denis-d'Orques (5 places)	19h10	160	100	Thorigné-en-C. (15 places)		21h03	113
	19h25	180	100		21h05	113	73
	19h27	80	60		21h10	120	100
	20h05	80	60		21h15	127	60
	20h20	180	100		21h20	100	67
	20h20	200	100		21h30	87	53
	22h05	220	100		22h55	140	100
Villeray (5 places)	19h41	60	40		La Coire (5 places)	21h25	40
	19h45	20	20	21h30		20	20
	19h45	40	20	21h41		60	40
	20h16	20	-	21h45		40	40
	20h35	60	60	21h45		120	80
	20h35	80	60	22h05		40	40
	22h15	20	20	23h40		20	20
Laval - Bonchamp (5 places)	19h53	160	80	La Chevalerie (8 places)		21h35	50
	19h55	100	100		21h40	63	25
	20h05	240	100		21h56	100	75
	20h26	180	100		22h00	75	25
	20h50	240	100		22h25	38	25
	20h50	200	100		22h45	88	50
	22h25	240	100		23h50	75	38

A 11 Sud

Nom de l'aire	Heure d'observation	Taux d'occupation global (en %)	Taux d'occupation des places délimitées (en %)	Nom de l'aire	Heure d'observation	Taux d'occupation global (en %)	Taux d'occupation des places délimitées (en %)	
Launay (7 places)	18h00	29	14	Les Portes d'Angers Sud (11 places)	20h02	182	100	
	18h03	86	71		20h20	255	100	
	18h05	100	71		20h38	145	100	
	18h25	29	29		20h40	173	100	
	18h30	29	29		21h55	155	91	
	18h34	43	43		22h20	182	100	
	18h35	57	57		22h44	91	73	
Ancenis 2 (4 places)	18h05	-	-		Les Portes d'Angers Nord (6 places)	19h57	150	100
	18h12	25	25			20h00	200	100
	18h20	25	25			20h08	133	83
	18h32	25	25			21h18	133	100
	18h42	-	-	21h40		133	100	
	18h45	-	-	22h30		233	100	
	18h56	-	-	22h50		67	67	
Varades - La Bédouire (15 pl.)	18h15	53	53	Les Montilets (6 places)		20h40	83	50
	18h25	27	27		21h10	50	17	
	18h30	53	53		21h51	183	100	
	18h38	100	87		22h25	117	67	
	18h49	33	27		22h50	100	33	
	18h55	40	40		23h30	100	67	
	19h05	67	67		23h57	200	100	
Réveillon (6 places)	18h30	17	17		Varades - Le Génétais (5 pl.)	20h57	180	100
	18h39	17	17			21h40	240	100
	18h40	17	17			21h56	160	100
	19h07	17	17	22h20		320	100	
	19h07	17	17	22h35		140	100	
	19h08	33	33	23h05		260	100	
	19h35	50	50	23h45		220	100	
Bauné Est (12 places)	18h50	8	8	Ancenis 1 (6 places)		21h06	17	17
	19h05	17	17		22h05	67	67	
	19h15	17	17		22h15	50	-	
	19h30	25	25		22h58	67	67	
	19h30	25	25		23h10	50	33	
	19h33	42	42		24h00	50	-	
	19h58	8	8		24h30	117	100	
Bauné Ouest (13 places)	19h42	15	15		Le Cellier (6 places)	21h16	133	83
	19h47	46	46	22h17		217	100	
	19h48	31	31	22h35		183	100	
	20h20	15	15	23h05		67	67	
	21h35	23	23	23h25		133	83	
	22h10	69	69	24h10		133	100	
	22h30	54	54	24h40		117	100	

A 11 Centre

Nom de l'aire	Heure d'observation	Taux d'occupation global (en %)	Taux d'occupation des places délimitées (en %)
Chapelle-St-Laud Est (10 pl.)	18h25	30	30
	18h25	20	20
	18h55	20	20
	19h00	50	50
	19h05	-	-
	19h10	40	40
	19h10	10	10
Pirmil Est (9 places)	19h00	33	33
	19h25	56	56
	19h30	33	33
	19h35	22	22
	19h40	44	44
	20h45	56	56
	21h00	33	22
Pruillé-le-Chétif Est (8 places)	19h20	25	25
	19h35	38	38
	19h40	50	50
	19h50	25	13
	19h55	75	75
	21h10	38	38
	21h15	63	63
Pruillé-le-Chétif Ouest (11 places)	19h35	45	45
	21h30	45	45
	21h32	36	36
	21h45	55	55
	21h50	73	73
	22h10	82	73
	24h00	100	73

Nom de l'aire	Heure d'observation	Taux d'occupation global (en %)	Taux d'occupation des places délimitées (en %)
Pirmil Ouest (12 places)	20h00	42	42
	21h50	50	42
	21h54	33	25
	21h57	8	8
	22h00	67	58
	22h20	92	83
	24h10	117	83
Parcé-sur-Sarthe Est (26 places)	19h01	88	81
	19h10	58	58
	19h20	73	65
	19h25	62	58
	19h30	73	73
	20h30	81	73
	22h40	100	88
Parcé-sur-Sarthe Ouest (37 places)	19h45	57	57
	20h10	70	68
	21h25	114	100
	22h05	111	89
	22h10	92	81
	23h05	114	97
	24h20	130	100
Chapelle-St-Laud Ouest (11 pl.)	22h20	55	45
	22h25	18	18
	22h30	27	27
	22h55	82	73
	23h05	55	55
	24h10	82	64
	24h40	82	82

A 11 Nord

Nom de l'aire	Heure d'observation	Taux d'occupation global (en %)	Taux d'occupation des places délimitées (en %)
Sargé-lès-le Mans 2 (62 places)	19h05	58	58
	19h10	53	52
	19h30	73	63
	19h50	55	50
	20h05	82	77
	20h05	34	34
	20h19	79	74
La Charpenterie (4 places)	19h25	75	-
	19h55	25	25
	19h55	50	50
	20h10	75	50
	20h12	175	75
	20h30	125	100
Villaines-la-Gosnay (24 pl.)	19h30	79	75
	20h00	67	58
	20h07	67	58
	20h20	133	100
	20h20	67	63
	20h40	83	75
	20h45	129	100
La Ferté-Bernard (32 places)	20h15	59	41
	20h30	91	81
	20h43	88	78
	20h45	82	50
	20h57	56	32
	21h00	88	47
	21h09	100	78
La Parnouette (4 places)	20h30	175	100
	20h45	50	50
	21h05	75	50
	21h20	100	75
	21h20	150	75
Sargé-lès-le Mans 1 (64 places)	20h40	68	65
	20h55	58	53
	21h14	89	85
	21h20	89	79
	21h25	110	90
	21h30	97	85
	21h48	91	91

IV.6 – La nomenclature des aires

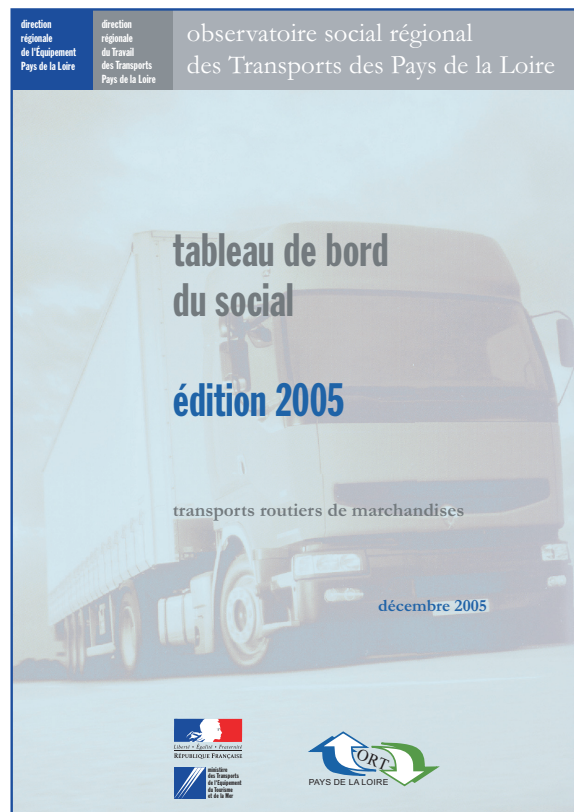
Nomenclature des aires de stationnement PL

Code	Aire	Type	Route	Tronçon	Sens	Places PL	Département
101	Sargé-lès-le-Mans 2	Aire de service	A 11	Paris - Le Mans	Le Mans - Paris	62	72
102	La Martinière	Aire de repos	A 11	Paris - Le Mans	Le Mans - Paris	0	72
103	La Charpenterie	Aire de repos	A 11	Paris - Le Mans	Le Mans - Paris	4	72
104	Villaines-la-Gosnais	Aire de service	A 11	Paris - Le Mans	Le Mans - Paris	24	72
105	La Ferté-Bernard	Aire de service	A 11	Paris - Le Mans	Paris - Le Mans	32	72
106	La Parnouette	Aire de repos	A 11	Paris - Le Mans	Paris - Le Mans	4	72
107	Haras de Maulepaire	Aire de repos	A 11	Paris - Le Mans	Paris - Le Mans	0	72
108	Sargé-lès-le-Mans 1	Aire de service	A 11	Paris - Le Mans	Paris - Le Mans	64	72
201	La Chapelle-Saint-Laud Est	Aire de repos	A 11	Le Mans - Angers	Angers - Le Mans	10	49
202	Pirmil Est	Aire de repos	A 11	Le Mans - Angers	Angers - Le Mans	9	72
203	Pruillé-le-Chétif Est	Aire de repos	A 11	Le Mans - Angers	Angers - Le Mans	8	72
204	Pruillé-le-Chétif Ouest	Aire de repos	A 11	Le Mans - Angers	Le Mans - Angers	11	72
205	Pirmil Ouest	Aire de repos	A 11	Le Mans - Angers	Le Mans - Angers	12	72
206	Parcé-sur-Sarthe Est	Aire de service	A 11	Le Mans - Angers	Angers - Le Mans	26	72
207	Parcé-sur-Sarthe Ouest	Aire de service	A 11	Le Mans - Angers	Le Mans - Angers	37	72
208	La Chapelle-Saint-Laud Ouest	Aire de repos	A 11	Le Mans - Angers	Le Mans - Angers	11	49
301	Launay	Aire de repos	A 11	Angers - Nantes	Nantes - Angers	7	44
302	Ancenis 2	Barrière de péage	A 11	Angers - Nantes	Nantes - Angers	4	44
303	Varades - La Bédouire	Aire de service	A 11	Angers - Nantes	Nantes - Angers	15	44
304	Réveillon	Aire de repos	A 11	Angers - Nantes	Nantes - Angers	6	49
305	Bauné Est	Aire de repos	A 11	Le Mans - Angers	Angers - Le Mans	12	49
306	Bauné Ouest	Aire de repos	A 11	Le Mans - Angers	Le Mans - Angers	13	49
307	Les Portes d'Angers Sud	Aire de service	A 11	Angers - Nantes	Nantes - Angers	11	49
308	Les Portes d'Angers Nord	Aire de service	A 11	Angers - Nantes	Angers - Nantes	6	49
309	Les Montilets	Aire de repos	A 11	Angers - Nantes	Angers - Nantes	6	49
310	Varades - Le Génétais	Aire de service	A 11	Angers - Nantes	Angers - Nantes	5	44
311	Ancenis 1	Barrière de péage	A 11	Angers - Nantes	Angers - Nantes	6	44
312	Le Cellier	Aire de repos	A 11	Angers - Nantes	Angers - Nantes	6	44
401	La Landrière	Aire de repos	A 81	Le Mans - Rennes	Le Mans - Rennes	6	72
402	Les Gripperies	Aire de repos	A 81	Le Mans - Rennes	Le Mans - Rennes	5	72
403	Saint-Denis-d'Orques	Aire de service	A 81	Le Mans - Rennes	Le Mans - Rennes	5	72
404	Villeray	Aire de repos	A 81	Le Mans - Rennes	Le Mans - Rennes	5	53
405	Laval - Bonchamp	Aire de service	A 81	Le Mans - Rennes	Le Mans - Rennes	5	53
406	Laval - Le Coudray	Aire de service	A 81	Le Mans - Rennes	Rennes - Le Mans	28	53
407	Loriolet	Aire de repos	A 81	Le Mans - Rennes	Rennes - Le Mans	5	53
408	Thorigné-en-Charnie	Aire de service	A 81	Le Mans - Rennes	Rennes - Le Mans	15	53
409	La Coire	Aire de repos	A 81	Le Mans - Rennes	Rennes - Le Mans	5	72
410	La Chevallerie	Aire de repos	A 81	Le Mans - Rennes	Rennes - Le Mans	8	72
501	La Grassinière Ouest	Aire de service	A 83	Nantes - Niort	Nantes - Niort	3	44
502	Le Bignon Ouest	Barrière de péage	A 83	Nantes - Niort	Nantes - Niort	10	44
503	Remouillé Ouest	Aire de repos	A 83	Nantes - Niort	Nantes - Niort	13	44
504	Les Brouzils	Aire de service	A 83	Nantes - Niort	Nantes - Niort	20	85
505	Grissay	Aire de repos	A 83	Nantes - Niort	Nantes - Niort	14	85
506	La Vendée Ouest	Aire de service	A 83	Nantes - Niort	Nantes - Niort	28	85
507	Auzay Ouest	Aire de repos	A 83	Nantes - Niort	Nantes - Niort	12	85
508	Fontenay-le-Comte Ouest	Barrière de péage	A 83	Nantes - Niort	Nantes - Niort	3	85
509	Fontenay-le-Comte Est	Barrière de péage	A 83	Nantes - Niort	Niort - Nantes	2	85
510	Auzay Est	Aire de repos	A 83	Nantes - Niort	Niort - Nantes	12	85
511	La Vendée Est	Aire de service	A 83	Nantes - Niort	Niort - Nantes	7	85
512	Sainte-Florence	Aire de repos	A 83	Nantes - Niort	Niort - Nantes	14	85
513	Chavagnes-en-Pailliers	Aire de service	A 83	Nantes - Niort	Niort - Nantes	20	85
514	Remouillé Est	Aire de repos	A 83	Nantes - Niort	Niort - Nantes	8	44
515	Le Bignon Est	Barrière de péage	A 83	Nantes - Niort	Niort - Nantes	10	44
516	La Saucisse Volante - Château-Thébaud	Restaurant	N 137	Nantes - La Rochelle	La Rochelle - Nantes	63	44
517	La Grassinière Est	Aire de service	A 83	Nantes - Niort	Niort - Nantes	19	44
601	Trémentines	Aire de repos	A 87	Angers - La Roche-sur-Yon	Angers - La Roche-sur-Yon	21	49
602	La Roche-sur-Yon Nord	Barrière de péage	A 87	Angers - La Roche-sur-Yon	Angers - La Roche-sur-Yon	7	85
603	La Roche-sur-Yon Sud	Barrière de péage	A 87	Angers - La Roche-sur-Yon	La Roche-sur-Yon - Angers	8	85
604	Les Herbiers	Aire de service	A 87	Angers - La Roche-sur-Yon	La Roche-sur-Yon - Angers	28	85
605	Le Taillis du Verger - Saint-Germain-sur-Moine	Restaurant	Z.I. du Petit Lapin (N 249, sortie n° 5)			100	49
701	Treillières - Lambrécly Est	Aire de service	N 137	Nantes - Rennes	Nantes - Rennes	15	44
702	Puceul Est	Aire de repos	N 137	Nantes - Rennes	Nantes - Rennes	9	44
703	Le Relais de Derval	Restaurant	Carrefour des Estuaires à Derval (bordure de la N 137)			120	44
704	Puceul Ouest	Aire de repos	N 137	Nantes - Rennes	Rennes - Nantes	11	44
705	Treillières - Lambrécly Ouest	Aire de service	N 137	Nantes - Rennes	Rennes - Nantes	15	44
706	AS 24 Saint-Herblain	Station service	Chemin du Plessis Bouchet			0	44
707	L'Avenir - Pont de Cheviré	Restaurant	1, rue de la Pompe - Nantes			25	44
708	Les Ajoncs	Aire de service	D 723	Nantes - Paimbœuf	Nantes - Paimbœuf	4	44
709	Bouguenais	Aire de service	D 844	Périphérique nantais	Périphérique extérieur	6	44
710	Station service Total - Basse-Goulaine	Station service	D 844	Périphérique nantais	Périphérique extérieur	9	44
711	La Bougrière - Sainte-Luce-sur-Loire	Restaurant	4, rue du Pavillon (A 811, sortie Thouaré Sainte-Luce)			50	44
712	La Beaujoire Nord - La Chapelle-sur-Erdre	Station service	N 249	Périphérique nantais	Périphérique extérieur	0	44
713	La Beaujoire Sud - La Chapelle-sur-Erdre	Station service	N 249	Périphérique nantais	Périphérique intérieur	0	44
714	Rezé	Aire de service	D 844	Périphérique nantais	Périphérique intérieur	6	44
715	La Marmite - Pont de Cheviré	Restaurant	14, quai de Roche Maurice - Nantes			25	44
716	Le Pont - Pont de Cheviré	Restaurant	9, rue Philippe Lebon - Saint-Herblain			35	44
801	Vigneux-de-Bretagne	Aire de service	N 165	Nantes - Vannes	Nantes - Vannes	5	44
802	Le Relais de Beaulieu - Pontchâteau	Restaurant	N 165	Nantes - Vannes	Nantes - Vannes	100	44
901	Le Delphanic - Montoir-de-Bretagne	Restaurant	Rue du Cadréan (près de la N 171)			120	44
902	Les Six Croix - Donges	Restaurant	Z.I. des Six Croix (bordure de la N 171)			100	44

Pour en savoir plus

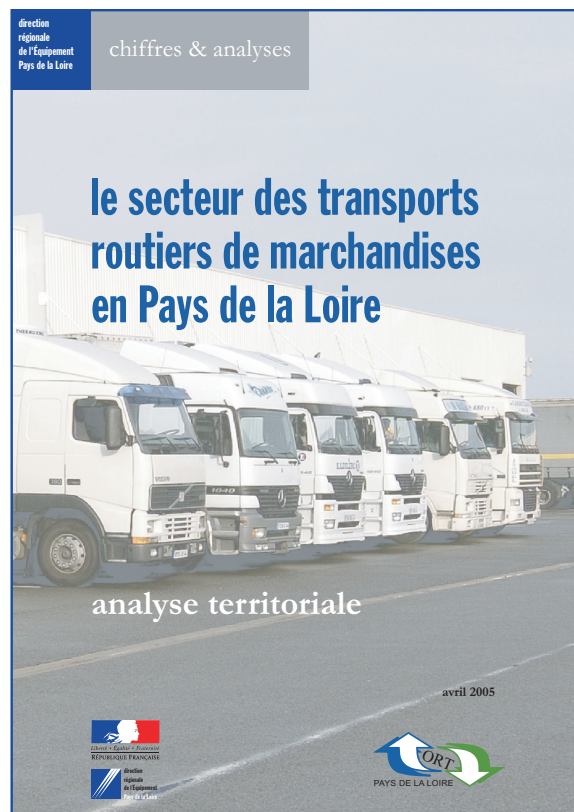
Direction Régionale de l'Équipement,
*Tableau de Bord du Social -
Transports routiers de marchandises
(Édition 2005),*
décembre 2005, 16 pages.

Document consultable et téléchargeable
sur le site de l'O.R.T. Pays de la Loire
(www.ort-pdl.org) à l'adresse suivante :
http://www.ort-pdl.org/pdf/tb_social.pdf



Direction Régionale de l'Équipement,
Le secteur des transports routiers de marchandises en Pays de la Loire - Analyse territoriale,
avril 2005, 24 pages.

Document consultable et téléchargeable
sur le site de l'O.R.T. Pays de la Loire
(www.ort-pdl.org) à l'adresse suivante :
http://www.ort-pdl.org/pdf/analyse_territoriale_trm.pdf



Documents également disponibles en version papier sur simple demande
auprès du secrétariat du Service des Transports Routiers de la Direction Régionale de l'Équipement
au n° de téléphone suivant : 02 51 84 82 82

**service
des Transports Routiers
10, rue Gaëtan Rondeau
BP 90409
44204 Nantes Cedex 2**

**téléphone :
02 51 84 82 82
télécopie :
02 51 84 82 83
mél :
dre-pays-de-la-loire
@equipement.gouv.fr**

**directeur de
la publication :
Jean-Paul Ourfiac**

**conception
et réalisation :
Yves Le Gros (D.R.E.)
Denis Douillard (O.R.T.)**

**mise en page :
Denis Douillard (O.R.T.)
www.ort-pdl.org**