



Les guides techniques

L'ACCUEIL DES CAMPING-CARS EN FINISTÈRE



Avant-propos

Le Finistère, destination de prédilection de la clientèle camping-cariste, doit faire face à une fréquentation importante qui n'est pas toujours aisée à maîtriser.

Malgré les efforts réalisés par les professionnels du tourisme et les collectivités afin d'améliorer les conditions d'accueil, des problèmes subsistent en matière de stationnement, de concentration de véhicules et d'impacts paysagers sur certains sites emblématiques...

Afin de répondre aux interrogations les plus fréquentes concernant l'accueil des camping-cars, Finistère Tourisme avait en 2005 mené une démarche associant collectivités, usagers, services de l'Etat.

Cette démarche avait permis d'engager localement des concertations afin de proposer des solutions à des situations parfois difficiles. Le document "accueillir les camping-cars", issu de ce travail collectif, a trouvé un large écho auprès des collectivités locales.

Afin de refléter au mieux la réalité du secteur et d'offrir les solutions les plus appropriées, il nous a semblé important d'actualiser et de préciser les éléments de contexte et la problématique.

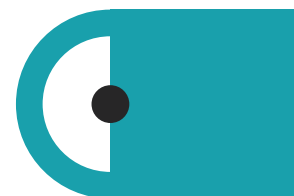
Les solutions présentées dans ce guide précisent également des orientations et se rapportent aux interrogations les plus couramment émises :

1. La réglementation applicable : les possibilités d'accueil privées/publiques, restrictions et interdictions possibles...
2. L'organisation du stationnement : possibilités, recommandations...
3. La signalisation et la circulation : signalétique normée, itinéraires spécifiques...

Nous espérons que cet outil permettra d'engager ou de poursuivre les initiatives visant à offrir aux campings caristes des conditions d'accueil satisfaisantes, tout en veillant à protéger le patrimoine naturel et à préserver le cadre de vie finistérien pour l'ensemble des visiteurs et des habitants.



05	ETAT DES LIEUX ET PROBLÉMATIQUE EN 2012
06	QUELLES POLITIQUES D'ACCUEIL ET D'AMÉNAGEMENT EN 2012 ? <ul style="list-style-type: none">■ Le stationnement nocturne et le stationnement diurne■ Les aires de services■ La signalisation
07	DES NÉCESSAIRES DÉMARCHES LOCALES DE CONCERTATION
08	CAMPING-CARS : QUELLE EST LA RÉGLEMENTATION ? <ul style="list-style-type: none">■ Le camping-car à la fois véhicule et caravane
11	LE MARCHÉ DU CAMPING-CAR <ul style="list-style-type: none">■ Une croissance soutenue du marché français depuis 10 ans■ Des acheteurs majoritairement retraités, originaires du Nord-Ouest de la France■ Liberté, aventure et économie comme valeurs fondamentales■ Une utilisation intensive du véhicule■ La Bretagne largement en tête des destinations camping-caristes français■ Une fréquentation limitée des terrains de camping
13	LA CLIENTÈLE DES CAMPING-CARISTES EN BRETAGNE <ul style="list-style-type: none">■ Origine géographique des camping-caristes français séjournant en Bretagne : parmi les clientèles françaises, l'Ouest de la France représente près du tiers des nuitées.■ Âge des camping-caristes séjournant en Bretagne : Une clientèle globalement plus âgée que la moyenne des touristes
15	DÉTAILS ET SPÉCIFICITÉS DES DISPOSITIFS D'ACCUEIL <ul style="list-style-type: none">■ L'aire de stationnement■ L'aire d'accueil■ L'aire de services
18	SIGNALISATION ET CIRCULATION <ul style="list-style-type: none">■ Des carences manifestes■ Quels panneaux utiliser pour signaler des aménagements pour camping-cars ?■ Comment gérer la circulation ?■ Comment matérialiser les limitations d'accès et de stationnement ?



État des lieux et problématique en 2012

Les efforts réalisés par les structures privées et collectivités depuis plusieurs années en matière d'accueil des camping-cars ne peuvent masquer certaines difficultés récurrentes.

De manière générale, l'implication dans des projets d'aménagement liés à l'accueil des camping-cars doit se faire en gardant à l'esprit :

- La préservation des sites naturels, points de vue et paysages qui sont les premiers facteurs d'attractivité du Finistère.
- La nécessaire équité entre les clientèles touristiques fréquentant le département, notamment les adeptes du caravanning et du camping en « toile de tente ».
- La cohabitation des camping-caristes avec les autres usagers de l'espace et riverains.

Les questions relatives à la gestion et à l'accueil des camping-cars sont de plusieurs ordres. Elles portent notamment sur le rôle des différents acteurs susceptibles d'opérer dans ce domaine (structures d'hébergement de plein-air, collectivités).

Les structures d'hébergement de plein-air sont les premières indiquées pour l'accueil des camping-cars, à plusieurs titres :

- Elles disposent des autorisations nécessaires à l'accueil sans limite de capacités autres que l'agrément dont elles disposent.
- Elles disposent pour la plupart des équipements nécessaires à l'accueil des camping-cars.
- Elles ont vocation à accueillir ce type de clientèles.

L'implication des collectivités concernant l'accueil des camping-cars doit se faire en étroite concertation avec les professionnels de l'hôtellerie de plein air.

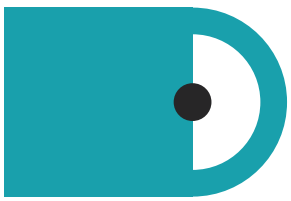
L'analyse des différents projets menés par les collectivités montrent en effet que de nombreux équipements à destination des camping-caristes ont été réalisés de manière unilatérale.

Concernant les équipements dédiés aux camping-caristes, on peut distinguer 3 types d'aménagements répondant aux besoins des usagers :

- Les aires de stationnement, destinées à accueillir les camping-cars pour une courte durée, à l'occasion d'une visite, sortie, achat ...
- Les aires d'accueil, espaces permettant aux utilisateurs d'utiliser leur camping-car comme mode d'hébergement, c'est-à-dire de stationner pour une nuit au moins dans un endroit prévu à cet effet.
- Les aires de services, permettant de faire la vidange des eaux usées, l'alimentation en eau et le dépôt des déchets

Ces 3 types d'équipement correspondent à des besoins différents et exigent des moyens techniques et financiers qui le sont également.





Quelles politiques d'accueil et d'aménagement en 2012 ?

Il est utile de rappeler que dans le Finistère la majorité des problèmes constatés en matière d'accueil des campings cars relève du stationnement de ces véhicules.

La création d'une aire de services ne répond en aucun cas aux problèmes relevant de troubles occasionnés par des fortes concentrations de camping-cars.

Si l'on considère de surcroît le taux d'équipement du Finistère en aires de services (cf. cartographie des aires) on comprendra que **l'enjeu réside bel et bien dans l'organisation du stationnement de ces véhicules, particulièrement à des fins d'hébergement nocturne.**

Le stationnement nocturne et le stationnement diurne



Plusieurs communes ont "institutionnalisé" des aires de stationnement nocturnes qui posent question sur de nombreux points :

- Concurrence du secteur privé de l'hôtellerie de plein air.
- Équité par rapport à d'autres formes d'hébergement qui ont obligation de séjourner dans des campings (caravanes notamment).
- Forte concentration en front de mer avec des conséquences en termes d'impacts sur les paysages et les points de vue, mais également en termes de relations avec les riverains.
- Légalité en regard du code de l'urbanisme puisque ces aménagements sont soumis à une demande d'autorisation d'aménager selon l'importance des aménagements : permis d'aménager (PA) en déclaration préalable (DP) dans les conditions suivantes :
 - PA si > 50 emplacements (R.421.19)
 - DP si > 10 < 49 emplacements (R.421.23)
 - dispensé si < 10 emplacements (R.421.18)

NB : en site classé, demande de PA quelque soit l'importance du projet (R.421.20).

Il apparaît par conséquent que l'intervention publique en matière d'équipements (aires de services, aires d'accueil ...) doit être mesurée en regard des éléments présentés ci-avant.

En tout état de cause, l'intervention publique en matière de stationnement devrait se limiter à la gestion du stationnement **diurne** de ce type de véhicules afin de faciliter leur accès aux commerces, services, sites, plages ...

En matière de stationnement nocturne, les camping-cars devraient être orientés prioritairement vers les structures d'hôtellerie de plein-air, ou à défaut vers des aires de stationnement ou d'accueil. A ce sujet et concernant la création de camping, une demande de permis d'aménager est nécessaire lors de la création d'aire de camping accueillant plus de 6 tentes/caravanes ou plus de 20 personnes (R.421.19), une déclaration préalable doit être réalisée pour des seuils inférieurs (R.421.23C).





Les aires de services

Un tour d'horizon des structures d'accueil mises en place montre que de nombreux équipements de type aires de services ont été mises en place pour solutionner des problèmes de stationnement. Or la problématique des aires de services (vidange, poubelles ...) est différente de la logique du stationnement.

Plus de 200 aires de services sont dénombrées en 2012 dans le Finistère, (aires publiques et privées) ce qui en fait un territoire largement pourvu, et il ne paraît opportun de développer ce type d'équipements mais plutôt d'op-

timiser l'existant : mise aux normes concernant l'assainissement, optimisation des manœuvres et circulation, intégration paysagère.

Des actions complémentaires doivent également être menées :

- en matière de signalisation des équipements d'accueil (signalisation d'information, signalisation de police)
- en matière de politiques tarifaires, particulièrement pour ce qui relève des aires publiques



Des nécessaires démarches locales de concertation

Les préconisations techniques indiquées dans ce guide demandent à être complétées par des démarches locales de concertation. Elles sont le point de départ d'une politique cohérente au niveau du territoire, sur tous les aspects liés à l'accueil des camping-cars :

- équilibre entre offre privée et publique,
- signalétique,
- politiques tarifaires,
- autorisation et restriction de circulation et de stationnement,

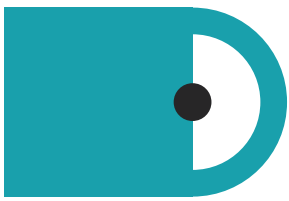
Ces démarches locales permettront de réaliser le diagnostic concernant l'accueil des camping-cars :

- localisation des équipements privés et publics, périodes d'ouverture,

- tarifs pratiqués selon le type d'équipements et le niveau de services,
- recensement des sites à forte fréquentation,
- signalisation des équipements et services.

Des groupes de travail sur le sujet permettront par la suite d'orienter les actions à mettre en œuvre dans une logique d'harmonisation :

- politiques tarifaires assurant une fréquentation équilibrée des différents équipements,
- signalisation homogène et normée des équipements et services,
- autorisations et restrictions de circulation et de stationnement selon les caractéristiques des sites d'accueil,
- stratégie et outils de communication.



Camping-cars : quelle est la réglementation ?

La réglementation concernant les camping-cars relève à la fois du code de la route, du code de l'environnement, du code de l'urbanisme, du code des collectivités territoriales.

Selon les situations, le camping-car est considéré comme un véhicule ou comme une caravane : il ne dispose pas d'un statut juridique particulier et ne peut de ce fait être l'objet de mesures discriminatoires au motif que c'est un camping-car.

Il n'est par conséquent pas possible d'édicter une interdiction générale et absolue de circuler ou de stationner à l'encontre de ces véhicules.

Néanmoins, en regard des éléments présentés précédemment et plus particulièrement dans

une logique de préservation des sites et paysages, il paraît justifié de limiter voire d'interdire le stationnement nocturne ou le stationnement de longue durée des camping-cars sur certains sites emblématiques.

Les arrêtés devront alors être motivés (voir paragraphes ci-après). En tout état de cause :

- les durées de stationnement devront être limitées (24h maximum) afin d'éviter les phénomènes de sédentarisation
- les abus de type caravanage avec déploiement d'auvents, tentes, le déballage d'effets personnels, de tables, chaises... peuvent être passible d'une verbalisation

Une évolution réglementaire importante concernant le stationnement sur la voie publique.

La circulaire du 27 juin 1985 sur le stationnement des camping-cars a été modifiée par celle du 19 octobre 2004 relative au stationnement des autocaravanes dans les communes.

Le stationnement sur voie publique est désormais possible de jour comme de nuit, que le véhicule soit occupé ou non. La mention "s'agissant de véhicules, les autocaravanes ne sauraient être privées du droit de stationner, en tout cas vides et de jour, quand il n'est pas fait un usage abusif" a été supprimée. Le texte précise néanmoins, comme dans la version de 1985, que "si les risques paraissent plus importants lorsque ces véhicules sont occupés", il suffira " pour les prévenir, de limiter les interdictions à certaines zones particulièrement sensibles, tout en préservant le droit à une halte nocturne en quelque endroit de la commune".

Le camping-car : à la fois véhicule et caravane

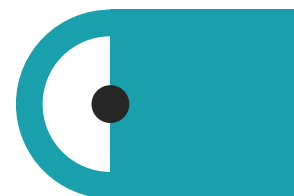
La Directive européenne 92-23 CEE du 21 mars 1992 définit le camping-car comme "un véhicule à usage spécial de la catégorie M1, voiture particulière qui comprend un espace habitable et qui inclut au moins les équipements suivants : sièges, table et couchages qui peuvent être convertis à partir des sièges, cuisson, rangements. Cet équipement doit être fixé de façon rigide aux compartiments. Cependant, les sièges et la table peuvent être conçus pour être facilement amovibles". **Le camping-car est de ce point de vue un véhicule.**

L'article R 111-37 du Code de l'urbanisme précise par ailleurs que les caravanes sont "des véhicules terrestres habitables qui sont

destinés à une occupation temporaire ou saisonnière à usage de loisir, qui conservent en permanence des moyens de mobilité leur permettant de se déplacer par eux-mêmes ou d'être déplacés par traction et que le code de la route n'interdit pas de faire circuler".

Cette formulation permet d'inclure le camping-car, autrement dénommé "auto-caravane", au sein de la catégorie des caravanes.

Il convient par conséquent, pour gérer au mieux la fréquentation des camping-cars, de se référer à l'une ou l'autre de ces notions selon les situations rencontrées.



Le camping-car utilisé comme véhicule

Utilisé en tant que véhicule, le camping-car est soumis au droit commun du stationnement des véhicules ainsi qu'aux dispositions du code de la route.

Le code général des collectivités territoriales énonce que le Maire peut, par arrêté motivé, réglementer l'arrêt et le stationnement des véhicules ou de certaines catégories d'entre eux, par exemple :

- Réglementer en zone urbaine l'arrêt et le stationnement de certaines catégories de véhicules (caravanes, autocaravanes) : interdire notamment le stationnement les jours de marché ou le stationnement nocturne sur certaines places de 20h à 7h du matin.
- Interdire à certaines heures l'accès à certaines voies de circulation (rues étroites, rues à fort trafic ...)

L'article L2213-4 du même code précise que "le Maire peut, par arrêté motivé, interdire l'accès de certaines voies, ou de certains secteurs de la commune aux véhicules dont la circulation sur ces voies ou dans ces secteurs est de nature à compromettre soit la tranquillité publique, soit la qualité de l'air (...), soit la protection des espaces naturels, des paysages ou des sites ou leur mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, agricoles, forestières ou touristiques".

De même, le stationnement prolongé et irrégulier des camping-cars sur les parkings et bas côtés des voies peut constituer une utilisation abusive du domaine public et, comme tel, est rigoureusement interdit.

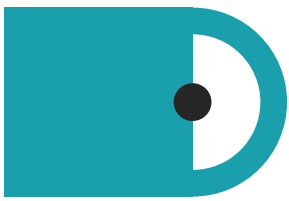
Les pouvoirs de police du Maire ne lui permettent cependant pas d'édicter **une interdiction générale et absolue sans nécessité**.

En effet, les exigences de la police municipale doivent être conciliées avec l'exercice des libertés fondamentales, telle que celle d'aller et de venir (dans ce domaine, le juge administratif annule les décisions qui revêtent un caractère général et absolu, face à des risques limités dans le temps et dans l'espace).

Pour être légale, une mesure de police doit donc répondre à certaines conditions :

- L'arrêté de police doit être adapté aux circonstances de temps et de lieu.
- Le principe d'égalité entre les usagers de la voie publique doit être respecté.
- La mesure de police doit être motivée par des considérations de droit et de fait.
- Les interdictions et limitations prononcées doivent être proportionnées à ce qui est indispensable au maintien du bon ordre, de la tranquillité ou de la salubrité publique.

Un arrêté qui concerne exclusivement les camping-cars revêt également un caractère discriminatoire, violant ainsi le principe d'égalité ci-dessus rappelé.



Camping-cars : quelle est la réglementation ? (suite)



Le camping-car utilisé comme mode d'hébergement

Utilisé en tant que mode d'hébergement touristique, le camping-car est assimilé à une caravane.

Il est alors soumis aux règles de caravanage contenues dans le code de l'urbanisme¹ et ne peut de fait stationner à des fins d'hébergement :

- sur les rivages de la mer,
- dans les sites classés ou inscrits,
- dans les zones de protection du patrimoine architectural ou urbain en aval ainsi que dans les champs de visibilité des monuments historiques.
- dans un rayon de 200m de points d'eau captée pour la consommation,
- dans les bois, forêts, parcs classés par un plan local d'urbanisme (PLU) comme espaces boisés à conserver, ainsi que dans les forêts classées en application du code forestier.

Par ailleurs, en dehors des terrains aménagés, le camping, le caravaning et le stationnement, quel qu'en soit la durée, peuvent être interdits par arrêté si ce mode d'occupation du sol est de nature à porter atteinte :

- à la salubrité, à la sécurité ou à la tranquillité publique,
- aux paysages naturels ou urbains,
- à la conservation des perspectives monumentales (...),
- à la conservation des milieux naturels, de la faune ou de la flore...
- à l'exercice des activités agricoles et forestières...

Le déploiement d'auvents ou de tentes, le débarras d'effets personnels, de tables, chaises... est assimilable au caravanage et peut être passible d'une verbalisation.

Exceptées les conditions particulières énoncées ci-avant, les camping-caristes peuvent utiliser leur camping-car comme mode d'hébergement dans les lieux suivants :

- Terrains de camping homologués dans la limite des emplacements autorisés
- Entrées de terrains de camping en vertu de l'arrêté du 12 avril 2000
- Terrains publics ou privés après délivrance d'une autorisation d'aménager précisant le nombre d'emplacements et les conditions d'utilisation du terrain.
- Terrains privés ou publics non aménagés pour moins de 3 mois consécutifs par an², sous réserve de l'accord de la personne ayant la jouissance des lieux.
- Bâtiments, remises et terrains où est implantée la construction constituant la résidence de l'utilisateur.

Article L2213-4 du Code général des Collectivités territoriales :

"Le maire peut, par arrêté motivé, interdire l'accès de certaines voies ou de certaines portions de voies ou de certains secteurs de la commune aux véhicules dont la circulation sur ces voies ou dans ces secteurs est de nature à compromettre soit la tranquillité publique, soit la qualité de l'air, soit la protection des espèces animales ou végétales, soit la protection des espaces naturels, des paysages ou des sites ou leur mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, agricoles, forestières ou touristiques."

¹ articles R111-37 à R111-43 du Code de l'Urbanisme

² "Cette facilité peut néanmoins être retirée par le maire lorsqu'il est porté atteinte à la salubrité, la sécurité et la tranquillité publiques, au paysage naturel ou urbain, à la conservation des perspectives monumentales, à l'exercice des activités agricoles et forestières, ou à la conservation des milieux naturels de la faune et de la flore."



Le marché du camping-car

Une croissance soutenue du marché français depuis plus de 10 ans

(source UNIVDL - Association auxiliaire de l'automobile/
Douanes/département Statistique)

Le parc de camping-cars en France est estimé aujourd'hui à près de 300 000 véhicules (150 000 en 2005). Après avoir connu une progression à 2 chiffres pendant plusieurs années, le secteur a subi le contrecoup de la crise économique en 2008 et 2009, mais a été relancé dès 2012.

De 1995 à 2007, ce secteur a connu une progression constante.

En Europe, le parc total est estimé à plus de 500 000 véhicules. La France, l'Allemagne, et l'Italie sont les pays où il se vend le plus de camping-cars.

Marché du camping-car en France entre 2007 et 2011 (Source UNIVDL)

Immatriculations NEUVES France

2011 : 19 307 (+6%)
2010 : 18 210 (+1%)
2009 : 18 026 (-17,2%)
2008 : 21 769 (-7,8%)
2007 : 23 614 (+4,1%)

Immatriculations OCCASION France

2010 : 47 087 (+5,67%)
2009 : 44 562 (+10,4%)
2008 : 40 348 (+)
2007 : 40 217 (+13,3%)

Des acheteurs majoritairement retraités, originaires du Nord-Ouest de la France

(source UNIVDL - Etude IPSOS mars 2007)

L'acquéreur d'un camping-car neuf en 2006 est en activité (44%) ou retraité (52%). Il réside dans le Nord-Ouest de la France (40%), le sud-est (24%), le nord-est (17%) et le sud-ouest (13%).

Il est employé (23%), cadre (17%), artisan commerçant, chef d'une petite entreprise (8%), ouvrier (8%), enseignant (6%), chef d'une grande entreprise, industriel ou profession libérale (2%).

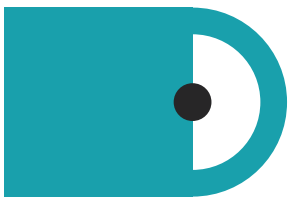
Les revenus mensuels nets du foyer sont pour les trois quarts des acheteurs supérieurs à 2000 euros.

Un tiers des nouveaux acquéreurs n'ont jamais utilisé ce mode de loisirs auparavant et font l'acquisition pour la première fois de ce type de véhicule.

Liberté, aventure et économie comme valeurs fondamentales

(source UNIVDL - Etude IPSOS mars 2007)

Pour ses utilisateurs, le camping-car représente un excellent moyen de voyager confortablement (96.7%) et le moyen idéal pour pratiquer les activités de son choix (93.3%) en permettant de dépenser le budget vacances à leur guise (86.8%).



Une utilisation intensive du véhicule

(source UNIVDL - Etude IPSOS mars 2007)

76.7 jours par an : c'est la fréquence d'utilisation moyenne d'un camping car par son propriétaire. 42.4% des camping-caristes utilisent leur véhicule au moins un week end par mois.

Les week end prolongés et ponts sont l'occasion de séjours pour 88.2% des camping-caristes et les vacances morcelées pour 65.7% des utilisateurs (plus de trois fois par an). Ils parcourent en moyenne 10300 kilomètres par an, essentiellement en couple (88.3%).

La Bretagne largement en tête des destinations des camping-caristes français

(source UNIVDL - Etude IPSOS mars 2007)

97% des camping-caristes français voyagent en France. 54.8% confirment que la Bretagne est leur destination préférée (ils étaient 29% en 2004), devant l'Aquitaine avec 15% (10% en 2004) et les Pyrénées avec 13%.

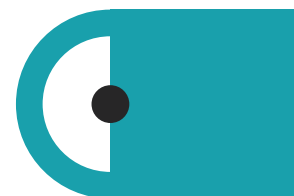
Une fréquentation limitée des terrains de camping

(source Sicverl - Etude IPSOS mars 2007)

Près de 20% des camping-caristes ne fréquentent jamais les terrains de camping. 37% des camping-caristes s'y arrêtent une à deux nuits par an et 20% 3 à 4 nuits par an. 17% déclarent y aller plus de 7 nuits par an.

Le stationnement des camping-caristes dure mois de 24 heures pour près d'un tiers des camping-caristes et dans 45% des cas, le stationnement sur un même site est de 24h à 36h.





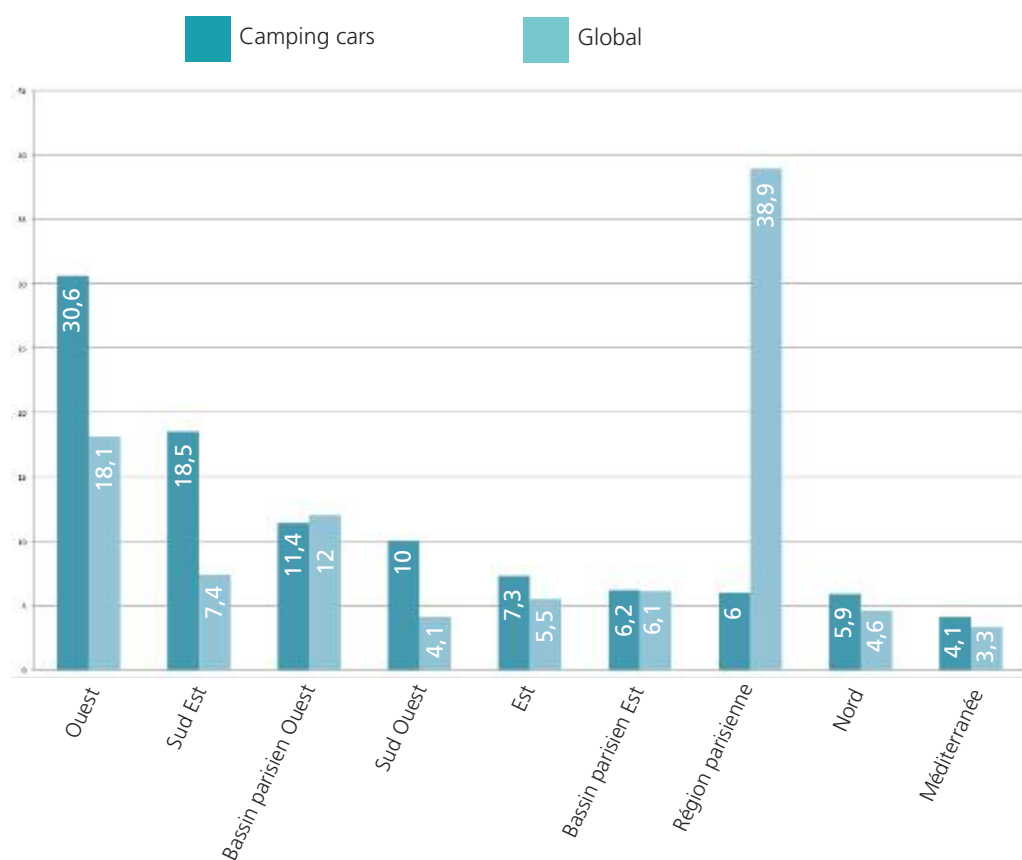
La clientèle des campings-caristes en Bretagne

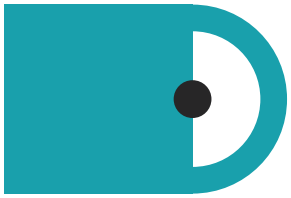
Origine géographique des camping-caristes français séjournant en Bretagne : parmi les clientèles françaises, l'Ouest de la France représente près du tiers des nuitées

(source Mergoat Enquête Tourisme 2005)

Les camping-caristes séjournant en Bretagne viennent majoritairement de l'Ouest de la France (30.6% des nuitées contre 18.1% au global), le Sud-Est, le bassin Parisien Ouest, et le Sud-Ouest suivent avec respectivement 18.5%, 11,4% et 10% des nuitées des camping-caristes en Bretagne.

La part de la clientèle camping-cariste de la région parisienne est largement sous-représentée par rapport à l'ensemble des visiteurs avec 6% des nuitées contre 38.6% au global.





Âge des camping-caristes séjournant en Bretagne : une clientèle globalement plus âgée que la moyenne des touristes

(source Morgoat Enquête Tourisme 2005)

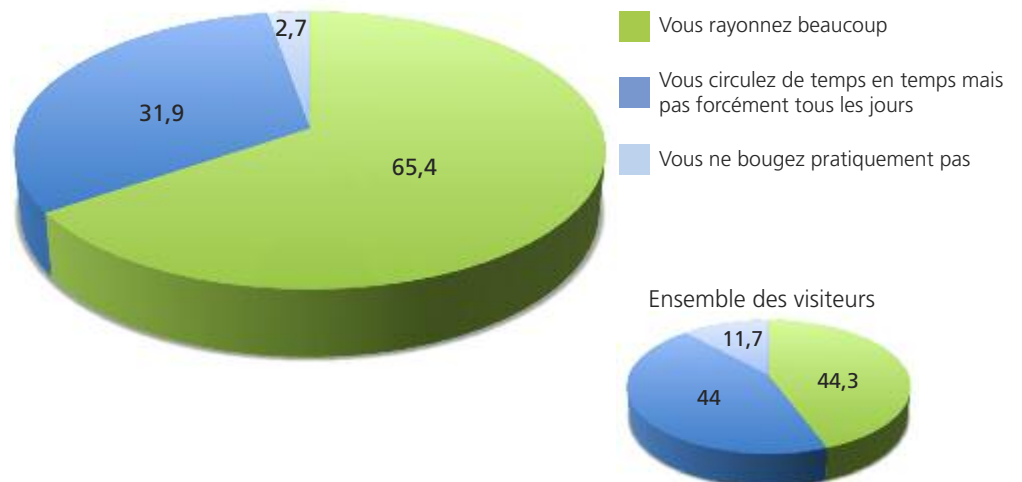
La clientèle des camping caristes est plus âgée que la moyenne des touristes : 65.3% des camping caristes ont plus de 40 ans contre 56.6 au global.

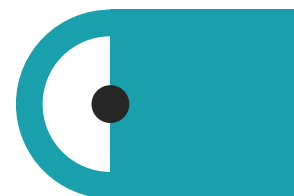
Nuitées en %	Camping-cars	Global
Moins de 20 ans	13,3	18,7
De 20 à 29 ans	7,5	8,7
De 30 à 39 ans	13,9	16
De 40 à 49 ans	21,3	18,2
De 50 à 59 ans	22,3	18,1
60 ans et plus	21,7	20,3

Déplacement des camping-caristes à partir du lieu de séjour : une clientèle très mobile

(source Morgoat Enquête Tourisme 2005 -TNS Sofres - Traitement ORTB)

Moyen de déplacement autant que d'hébergement, le camping-car permet à ses usagers de rayonner à partir de leur lieu de séjour : 65.4 % des camping-caristes déclarent en effet se déplacer (44.3% pour l'ensemble des visiteurs). A contrario, ils ne sont que 2.7% à se "sédentariser" contre 11.7% pour l'ensemble des visiteurs.





Détails et spécificités des dispositifs d'accueil

L'aire de stationnement

L'aire de stationnement est un lieu de parking diurne n'offrant pas d'autres services.

Elle est utilisée lors de visites de sites ou d'équipements, de sorties (commerces, achats, restauration ...), si possible à proximité des commerces du centre ville, des lieux de visite et d'animation ...

Par définition tout espace de stationnement destiné aux véhicules légers représente potentiellement une aire de stationnement pour camping-car, néanmoins, du fait des gabarits particuliers de ce type de véhicules, des emplacements délimités de 3m x 7m spécialement dédiés aux camping-cars peuvent être matérialisés.



L'aire d'accueil

L'aire d'accueil est un espace où le camping-car peut stationner de jour comme de nuit, avec la possibilité d'utiliser le véhicule comme mode d'hébergement. Cette aire peut éventuellement être équipée d'une borne de services.

Les terrains de camping représentent en la matière la première solution d'hébergement. Ils sont pour nombre d'entre eux engagés dans des démarches volontaristes à destination de cette clientèle et ont mis en place les services spécifiques nécessaires aux camping-caristes ainsi que des services complémentaires (lavage, séchage du linge ...). Ils offrent également l'avantage de la sécurité ainsi que des services et infrastructures idéales pour le tourisme familial : aires de jeux, équipements aquatiques, animations ...

Les gestionnaires des terrains de camping peuvent par ailleurs accueillir les camping-cars

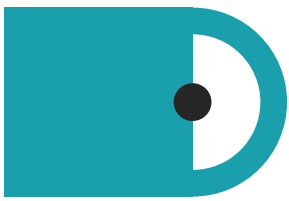
Un soin particulier sera apporté aux éventuels troubles pouvant être occasionnés : perspectives visuelles (monuments historiques, sites d'intérêt touristique, commerces, habitations...).

Les mêmes dispositions s'appliquent au stationnement en zone littorale où l'on cherchera à favoriser le stationnement en retrait des routes littorales, et de créer des aires de stationnement mixtes entre véhicules légers et campings cars, en imposant au besoin des restrictions d'accès.

à l'entrée de leur terrain (arrêté du 12/04/2000). L'exploitant du terrain a en effet la possibilité de créer une aire de stationnement spécifique pour l'accueil des camping-cars à l'entrée du terrain, sur des emplacements d'une surface moyenne minimale de 35 m². Cette possibilité de stationnement est limitée à une nuitée et renouvelable le cas échéant. Le nombre d'emplacements réservés au stationnement des camping-cars ne doit pas dépasser 10% de la capacité globale du terrain.

Des situations locales particulières peuvent conduire à la création d'aires d'accueil en dehors des terrains de camping.

Il apparaît dans ce cas préférable de créer plusieurs aires de stationnement de 6 emplacements maximum que des aires à capacité plus importante (regroupements et concentration moins marqués, réduction des effets de sédentarisation ...).



L'aire d'accueil (suite)

Pour des aires de capacité supérieure à 6 emplacements, on optera pour des zones dont le statut ne prête pas à ambiguïté : terrains de campings classés, aires naturelles de camping. Afin d'éviter des regroupements trop importants et des phénomènes de sédentarisation, il convient de limiter le nombre d'emplacements et de limiter la durée du stationnement (24h maximum).

Les terrains de campings (municipaux notamment) désaffectés ou en passe de l'être et ayant conservés leur classement présentent une solution intéressante car ils sont limités uniquement par leur agrément en termes de capacités d'accueil.

Une tarification peut dans ce cas être prévue et un règlement intérieur imposé

Au-delà de 6 emplacements, l'aménagement de sites spécifiques est soumis à autorisation d'aménager.

Dans tous les cas, la création et la réalisation d'une aire d'accueil doivent prendre en compte quelques principes :

- l'aire doit être conçue de manière à ce que les entrées et sorties soient appropriées aux déplacements et à la circulation des camping-cars (rayons de braquage),
- elle doit être signalée en amont (cf. partie signalisation),
- située dans un environnement sécurisé, calme et agréable,
- sur un sol stabilisé, ombragé, si possible arboré et éclairé,
- dégagée (éviter toutes branches basses ou obstacles divers),
- une surface de 4.50 m x 8 m est conseillée pour chaque emplacement

A l'instar des aires de stationnement, les aires d'accueil devront également tenir compte de l'environnement et du voisinage :

- On évitera par exemple de créer des aires pouvant créer des regroupements importants en front de mer, ou bouchant les angles de vue.
- Les aménagements paysagers sont également importants pour intégrer les dispositifs réalisés dans l'environnement.

L'aire de services

L'aire de services, équipement utilisé pour la maintenance du camping-car, offre 4 services :

- 1 Vidange des "eaux grises" (eaux savonneuses de toilette et de vaisselle)
- 2 Vidange des "eaux noires" (W.C avec additif chimique pour décomposer et désodoriser avec possibilité de rinçage)
- 3 Ravitaillement en eau potable
- 4 Dépôt des ordures ménagères

L'apport en électricité sur l'aire n'est absolument pas nécessaire car la plupart des camping-cars se rechargent en roulant (risque également de sédentarisation sur le long

terme et blocage de l'accès de la borne pour les autres utilisateurs).

Où peut-on aménager une aire de services ?

L'implantation d'une borne de service pour campings cars est autorisée uniquement dans les zones prévues à cet effet dans les documents d'urbanisme, généralement les zones Nda du Plan d'Occupation des Sols.

La construction d'un tel équipement dans la bande littorale des 100 mètres et dans les espaces remarquables est strictement interdite.



L'aire de services (suite)



Par souci pratique, on choisira un espace dont les connexions en termes de réseaux (eau, assainissement) sont relativement aisées.

Il est possible d'équiper un parking d'une borne multiservices, mais il est également envisageable de créer une aire de services sans pour autant proposer une solution de stationnement.

Qui peut créer une aire de services ?

Les gestionnaires de terrains de camping, de même que les collectivités, les personnes privées ou les sociétés commerciales (grande et moyenne surface) ont la possibilité de créer une aire de services.

- **Les gestionnaires de campings** peuvent sans autorisation spéciale créer une aire de services dans leur terrain mais également à l'entrée de celui-ci (cf. arrêté du 12/04/2000 énoncé pages précédentes). Cette solution est particulièrement intéressante puisqu'elle permet aux campings caristes de réaliser leurs opérations de vidange quels que soient les horaires et la période d'ouverture du camping.
- Pour **un particulier**, la réglementation pour la création d'une aire de services est possible sous réserve d'autorisation du maire et sur présentation d'un plan avec les indications de raccordement (eau, électricité, tout-à-l'égout).



Que choisir entre une aire de services industrielle ou artisanale ?

Les services (eau et vidange) peuvent être fournis :

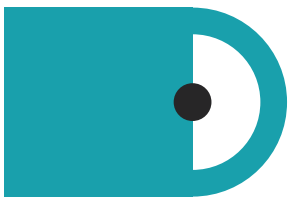
- soit par un aménagement artisanal (réalisé par exemple par les services techniques d'une commune),
- soit par l'implantation d'une borne de type industriel (réalisée par un professionnel)

L'implantation d'une aire services artisanale est d'un coût généralement inférieur à l'implantation d'une aire de services industrielle.

Le choix entre une aire industrielle et une aire artisanale tient essentiellement dans la présence d'un monnayeur pour les aires industrielles et donc la possibilité de faire payer pour le service.

La question de l'investissement et de la gestion des aires de services est réelle :

- Le paiement par jetons ou pièces nécessite souvent l'implantation d'une aire industrielle, plus onéreuse qu'une installation artisanale.
- La gestion d'un monnayeur à jetons ou pièces nécessite un dispositif de régie et peut être sujet au vandalisme



Signalétique et circulation



Des carences manifestes

L'accueil de la clientèle des campings caristes nécessite une signalisation adaptée tant dans le cas d'interdictions sur certaines zones que pour la signalétique de jalonnement et d'accès aux sites (aires de services, aires de stationnement).

A cet égard, il convient de remarquer que la signalétique est souvent peu homogène, peu visible (donc peu efficace) et enfin assez fréquemment non conforme à la réglementation en vigueur.

Quels panneaux utiliser pour signaler des aménagements pour camping-cars ?

Seul le pictogramme du panneau CE24 (aire de service) est explicite concernant les campings cars. Il indique une "station de vidange" (aire de services) pour campings cars, c'est à dire un aménagement spécifique pour vidanger, faire le plein d'eau ... Il est fréquemment utilisé à mauvais escient, par exemple pour indiquer une aire de stationnement.

D'autres panneaux ont été étendus aux campings cars bien que le pictogramme ne l'indique pas explicitement (CE4b, CE4c et C23).

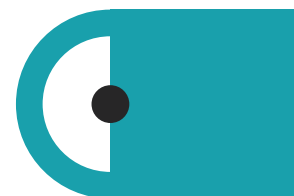
La circulation de ces véhicules pose également question au vu de leur encombrement. Par conséquent des "plans de circulation" développés localement pourront utiliser des panneaux de type SC6, SC7...

On veillera à ce que la signalétique utilisée et les informations présentées soient explicites :

- 1 Aire de services et pictogramme correspondant (CE 24) + indication de distance/direction/situation.
- 2 Aire de stationnement figurée par les pictogrammes correspondants (C1a) + indication de distance/direction/situation.

Les aires de stationnement seront de préférence signalées par le panneau C1a, agrémenté d'un pictogramme représentatif des campings cars.





Comment gérer la circulation ?

Au vu des caractéristiques physiques des campings cars, mais également en fonction des nécessités et contraintes locales dues aux caractéristiques de la voirie, des "plans de circulation" pour campings cars pourront être développés localement.

A l'exemple des itinéraires conçus pour certains types de véhicules (transport en commun, poids lourds ...), ces plans de circulation

seront intitulés "itinéraires recommandés" ou "itinéraires conseillés" pour les campings cars (fig 1 et 2).

Il s'agit alors d'identifier les caractéristiques de la voirie existante par rapport à la circulation des campings cars : largeur des rues et voies, configuration des carrefours par rapport au rayon de braquage et à l'empattement des véhicules ...

Comment matérialiser les limitations d'accès et de stationnement ?

Les nécessités locales de circulation (largeur des voies, jours de marché...), de protection de l'environnement peuvent imposer certaines restrictions au stationnement (cf. page 8).

Ces mesures restrictives au stationnement doivent cependant définir avec précision les caractéristiques inhérentes à certaines catégories de véhicules telles que : gabarit, hauteur,

longueur ... (panneaux B10a, B11, B12 ... cf. fig 3 et 4).

En aucun cas, la signalétique adoptée ne peut viser les campings cars en particulier. Il s'agit en effet d'une mesure discriminatoire (fig 5).

L'ACCUEIL DES CAMPING-CARS EN FINISTÈRE



adt29@finisteretourisme.com
WWW.FINISTERETOURISME.COM
02 98 76 24 77