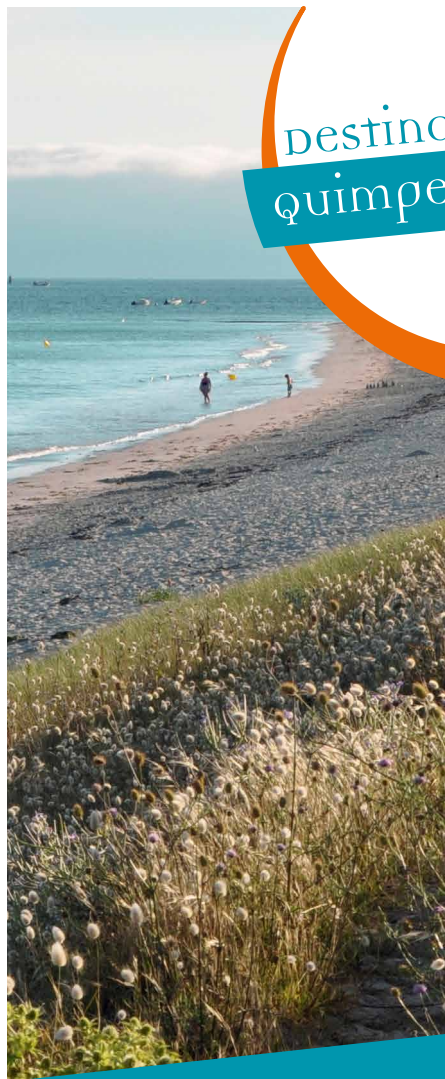




Destination
Quimper-cornouaille
Bretagne



La création d'aires de camping-cars en cornouaille

GUIDE

À l'attention des collectivités gestionnaires ou
propriétaires de terrains



UN GUIDE POUR

✓ ACCOMPAGNER

les collectivités et les acteurs du tourisme

✓ DISPOSER D'UNE VISION GÉNÉRALE

et des repères essentiels dans le montage d'un projet d'accueil des camping-cars

✓ APPRÉHENDER LES ENJEUX PAYSAGERS

liés à l'accueil des camping-cars tant pour les aménagements que pour les stationnements

Accueillir des camping-cars,

c'est facile ... une fois que l'on sait comment s'y prendre

L'aménagement d'une aire de camping-cars n'est pas plus complexe que bien d'autres constructions d'équipement touristique. Cependant, l'opération présente des spécificités dues au fait que :



Le camping-car est à la fois **véhicule et hébergement**.

Les usagers transportent ici et là leur **mode de vie** au gré de leurs envies.



La Cornouaille est multiple : l'idéal littoral ne peut être offert à tout le monde en même temps et l'arrière littoral comme l'intérieur des terres sont encore trop méconnus.



Pour mener à bien la création ou la rénovation des équipements d'accueil comme la gestion du stationnement des camping-cars, ce guide vous accompagnera pour :

appréhender **la logique d'accueil** en Cornouaille,

s'immerger dans le projet : **les premiers choix**,

avancer dans le projet : **les repères techniques**.

Table des matières

PAGE 05
Un schéma : un accueil
organisé à l'échelle de la
Destination

1

PAGE 28
Le respect de la
réglementation assure
l'harmonie économique
et territoriale

2

PAGE 35
Le XXI^e siècle, c'est
maintenant

3

PAGE 41
La prise en compte des
contours du projet

4

PAGE 45
Des choix à faire

5

PAGE 52
Les conseils pratiques
pour aménager

6

1

un schéma à l'échelle de la destination



principes généraux du schéma

OFFRIR UN ACCUEIL DE QUALITÉ

à l'image de la Cornouaille

SUPPRIMER LES STATIONNEMENTS ANARCHIQUES

pour préserver l'environnement, les paysages, la qualité de vie des résidents comme des touristes

MAINTENIR LA CAPACITÉ D'ACCUEIL

en sélectionnant des lieux de stationnement et de séjour bien adaptés

La stratégie du schéma

A

STRUCTURER ET HARMONISER L'ACCUEIL TOUTE L'ANNÉE

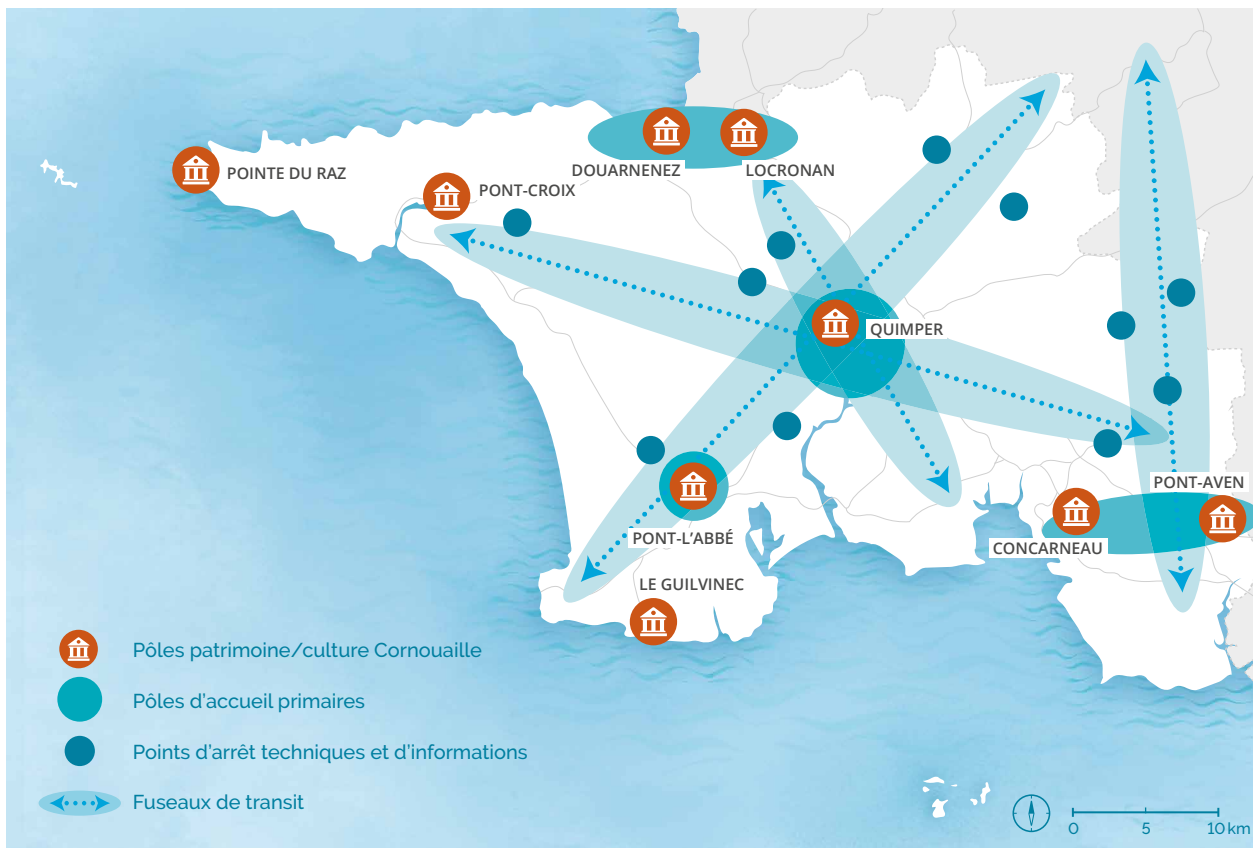
B

GARANTIR DIFFÉRENCIATION ET COMPLÉMENTARITÉ SUR LE LITTORAL

C

CATALYSER DES INTENTIONS TOURISTIQUES DE LA DESTINATION

A structurer et harmoniser l'accueil toute l'année



1/ Concevoir des pôles d'accueil primaires

sur les portes d'accès à la Cornouaille et les sites phares systématiquement fréquentés de prime abord.

CES PÔLES D'ACCUEIL AURONT :

- la capacité de **capter un grand nombre de camping-cars** pour la nuit et/ou le jour,
- vocation à **présenter les modalités d'accueil pour l'ensemble de la Cornouaille** (lieux, itinéraires, informations...),
- **renforcer un tourisme hors-saison**, ou sur les ailes de saison.

2/ Proposer des points d'arrêt techniques et d'informations

sur les fuseaux de transit.

CES POINTS D'ARRÊT PERMETTRONT :

- de **pouvoir s'arrêter la nuit**,
- de **disposer des services de base** (eau/vidange),
- d'**obtenir les premières informations** pour vivre le meilleur séjour possible en camping-car.

B garantir différenciation et complémentarité sur le littoral



1/ Assurer le séjour toute l'année sur les stations

- une offre en camping adaptée en termes de prestations et tarifs,
- un complément d'accueil proposé par la collectivité hors saison et lorsque les campings sont saturés.

2/ Préserver les littoraux en proie au stationnement anarchique

- supprimer / interdire les lieux de stationnement non adaptés (ou non souhaités),
- favoriser la conjugaison camping-car / itinérance douce et stimuler la découverte des patrimoines naturels comme culturels.

3/ Proposer des points d'accueil aux adeptes des activités glisse

- libérer la proximité immédiate du trait de côte,
- proposer des lieux d'accueil spécifiquement adaptés à leurs besoins et leur recherche d'ambiance,
- permettre d'accéder à des services ou équipements pour le transport et le dépôt du matériel.

C catalyser des intentions touristiques de la destination



1/ Renforcer l'accueil en rétro-littoral

- en complément des interdictions de stationnement sur les littoraux,
- dans les bourgs et lieux adaptés bien desservis avec une connexion douce facile vers le littoral.

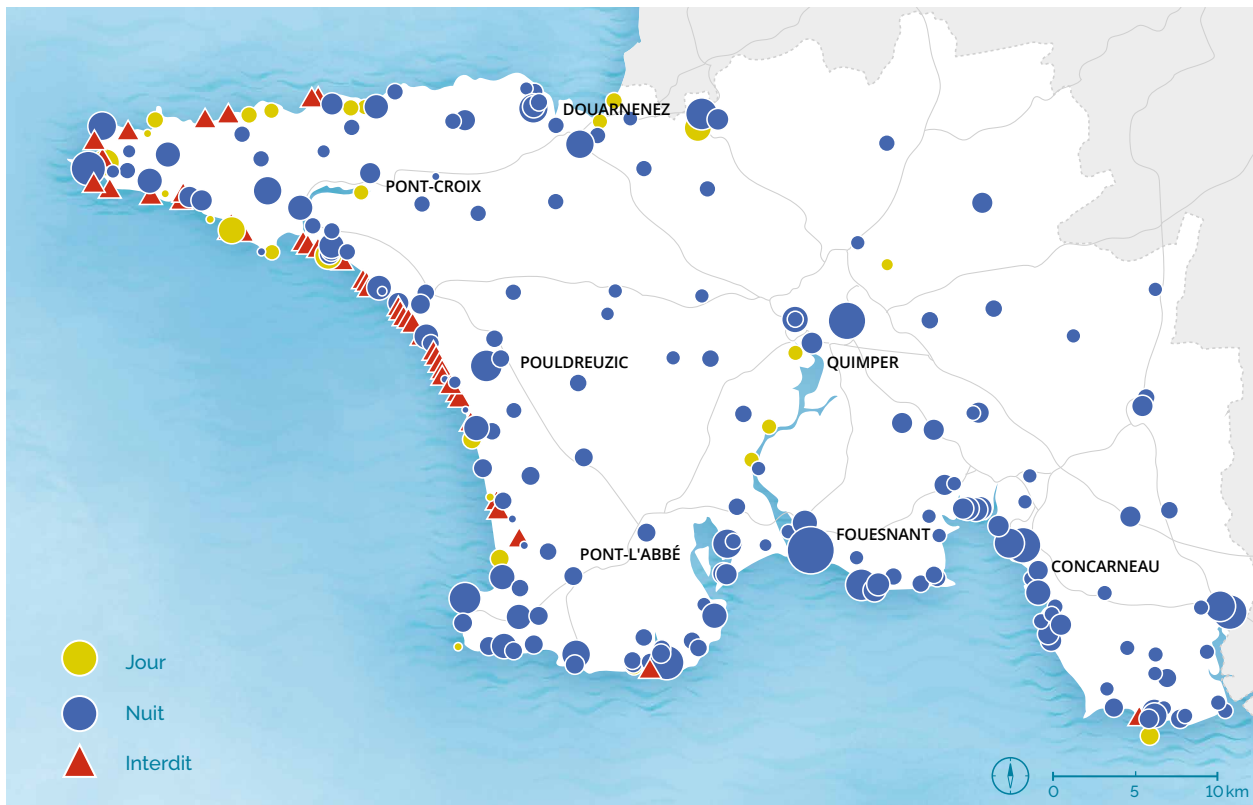
2/ Renforcer les itinérances littorales

- suggérer les lieux d'étapes tout en découvrant la côte,
- désigner les itinéraires astucieux ou efficaces.

3/ Valoriser la vallée de l'Odet

- le camping-car en guise de tourisme expérimental pour structurer la vallée de l'Odet,
- désigner les étapes de jour et des étapes de nuit,
- proposer un programme de découverte.

une offre proposée en cohérence avec les impératifs locaux et les attentes de la clientèle



VOLUME DE STATIONNEMENT

	ACTUELS		SCHÉMA	
	nb de lieux	nb de places	nb de lieux	nb de places
Cap Sizun - pointe du Raz	71	383	41	387
Concarneau Cornouaille Agglo.	71	512	43	461
Douarnenez Communauté	22	112	13	132
Haut Pays Bigouden	16	115	22	199
Pays Bigouden Sud	69	532	38	482
Pays Fouesnantais	60	499	29	421
Quimper Bretagne Occidentale	22	127	20	230
TOTAL	331	2280	206	2312

Des lieux déterminés

Chaque site proposé est positionné à l'échelle de la parcelle. Une cartographie en ligne permet de les visualiser.

Les lieux désormais interdits au stationnement des camping-cars sont identifiés.

Un nombre de places maintenu, des conditions de stationnement claires

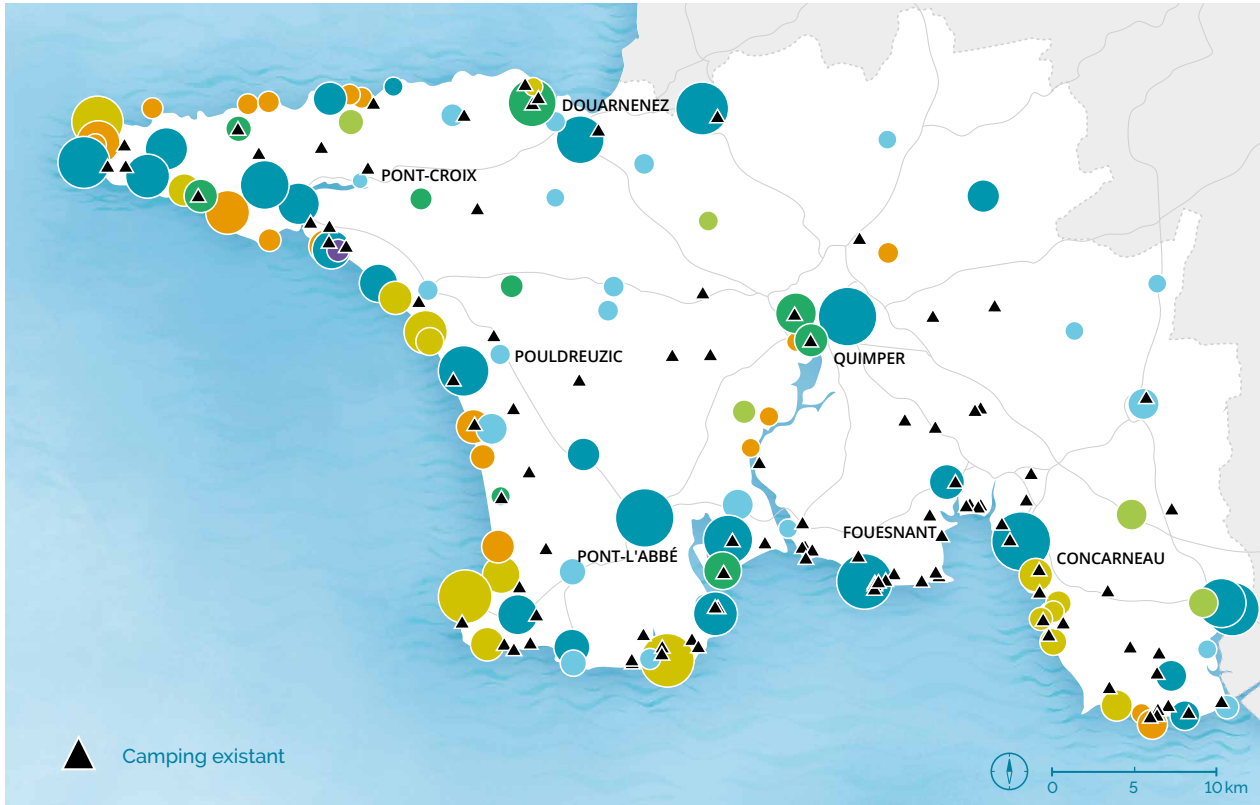
Le nombre de places est suggéré pour chaque lieu.

Les conditions de stationnement et/ou de séjour ont été déterminées avec les acteurs locaux.

 [voir la cartographie des sites de stationnement](#)

7 Types d'accueil pour 100 projets

Parfois pour créer un nouveau lieu d'accueil, parfois pour réorganiser un lieu d'accueil existant



104
sites d'accueil
en projet

-  Accueil stratégique
-  Cœur urbain
-  Étape verte
-  Camp glisse
-  Projet en camping
-  Bande littorale
-  Stationnement de jour

Typologie de l'organisation de l'accueil

ACCUEIL STRATÉGIQUE



Captage des flux
En retrait par rapport aux sites très fréquentés
Liaison par modes doux

■■■■■ **Capacité conséquente 10 à 50 places**

- ☾* 1 à 3 nuits (selon les lieux)
- 📅 Ouvert toute l'année
- +
- Différents niveaux de services possibles
- Facilité de complémentarité avec d'autres usages
- 🚗 5 à 12 € la nuit

CŒUR URBAIN



Petite capacité
Étape en synergie avec la vie locale : commerces, services, visites...

■■■■■ **Petite capacité <= 10 places**

- ☾* 1 nuit
- 📅 Ouvert toute l'année
- +
- Proche patrimoine bâti (même isolé)
- Inséré dans le tissu urbain
- Pas de service (ou seulement un point d'eau)
- 🚗 0 à 5 € la nuit

ÉTAPE VERTE



Petite capacité
Étape au calme

■■■■■ **Petite capacité <= 6 places**

- ☾* 1 à 2 nuits
- 📅 Ouverture Mai à Octobre
- +
- Dominante rurale (entrée de bourg, secteurs loisirs/équipements sportifs, accès voies vertes...)
- Vidange/point d'eau
- Accueil vélos en transit
- 🚗 0 à 5 € la nuit

CAMP GLISSE



Accueil des surfeurs et kite-surfeurs (interdit sur le trait de côte)

Ambiance
Communauté surf

■■■■■ Capacité moyenne 5 à 15 places



1 à 3 nuits



Ouvert toute l'année



- Pas d'emplacements définis
- Un espace technique-détente (séchage, barbecue, abri..)
- Sanitaires : WC, douches, point d'eau
- Accueil vélos en transit



5 à 10 € la nuit

ENTRÉE CAMPING/CAMPING



Différenciation et diversification de l'offre camping : tarifs, périodes, services

■■■■■ Toutes capacités



1 nuit (hors enceinte), sans limite à l'intérieur



Période d'ouverture élargie



- Adaptation du stationnement et du type de séjour aux spécificités camping-cars
- Accès aux services du camping selon la politique commerciale de l'exploitant
- Vidange si pas de service dans un rayon de 5 km



Tarif hors enceinte 30 % inférieur à celui pratiqué à l'intérieur du camping

BANDE LITTORALE



Maintien temporaire des stationnements nocturnes

Valorisation des lieux

■■■■■ Capacité très variable 5 à 40 places



1 nuit



Ouvert toute l'année (sauf contrainte environnementale, sécuritaire..)



- Emplacements spécifiques camping-cars
- Aucun service



Gratuit - paiement envisageable pour la nuit

STATIONNEMENT DE JOUR



Dans le cadre de la répartition du stationnement littoral et de vallée

Des lieux de stationnement pour les grands véhicules

■■■■■ Capacité moyenne 2 à 20 places



Interdit la nuit



Ouvert toute l'année (sauf contrainte spéciale du site)

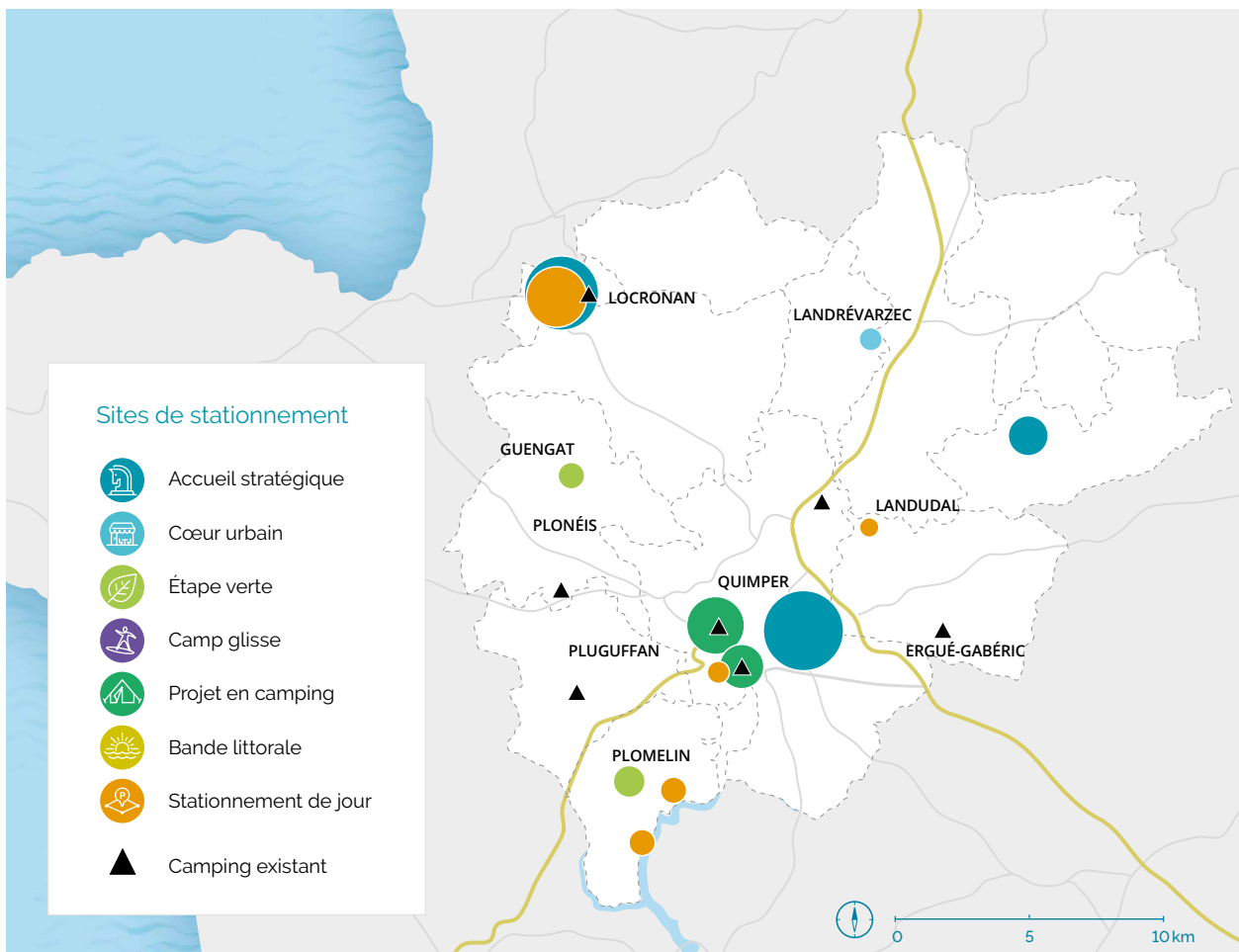


- Emplacements spécifiques camping-cars
- Aucun service



Tarif en fonction des autres véhicules

zoom sur : Quimper Bretagne occidentale



230 identifiées pour
PLACES les camping-cars

Quimper, la clef de voûte de l'accueil en 2 temps

- + **1^{er} temps** : amélioration qualitative et quantitative de l'accueil en camping (municipal et Lanniron),
- + **2^{ème} temps** : équipement de stationnement public quartier de la gare.

Locronan

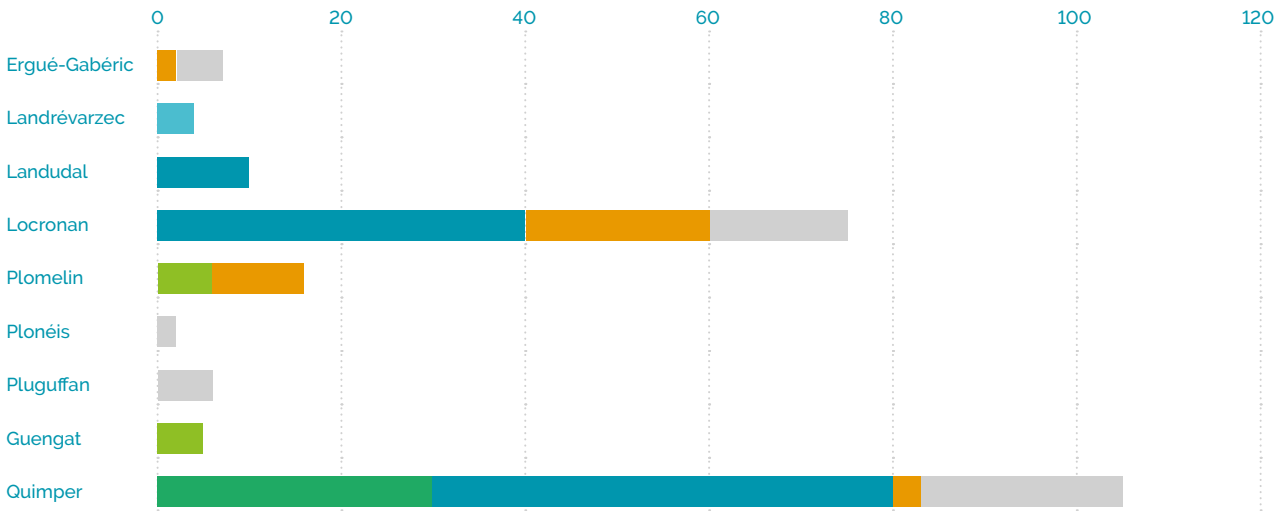
La mise en cohérence des équipements :

- + Accueil jour (20 places),
- + Accueil nuit (40 places),
- + Services.

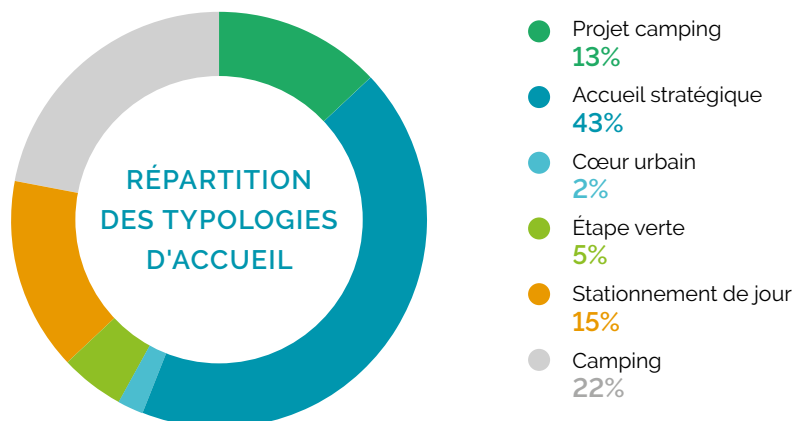
Structuration des autres communes de QBO

- + Plomelin (6 places nuit – 10 places jour)
- + Landrévarzec (4 places)
- + Guengat (5 places)
- + Landudal (10 places)

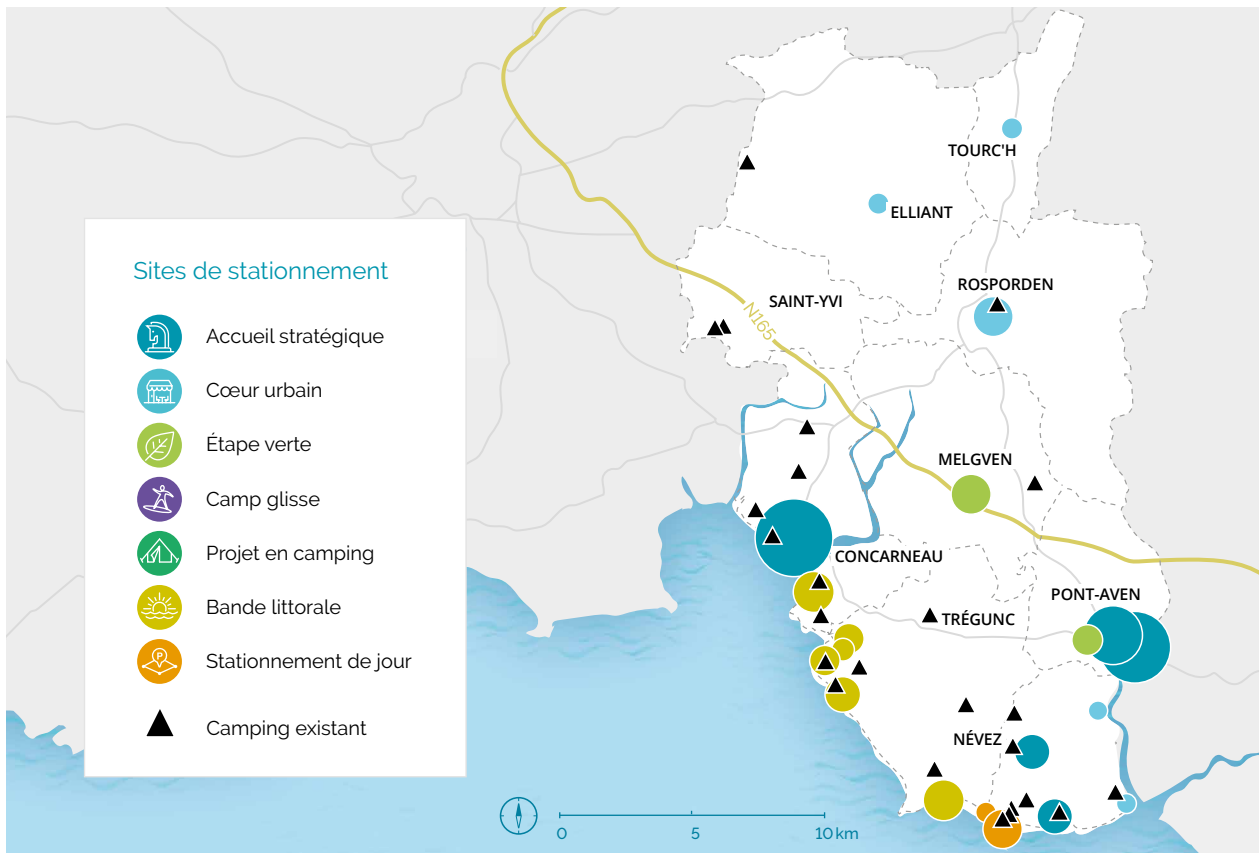
Nombre de places par typologie et par commune



	PROJET CAMPING		ACCUEIL STRATÉGIQUE		CŒUR URBAIN		ÉTAPE VERTE		CAMP GLISSE		BANDE LITTORALE		STATIONNEMENT		CAMPING		TOTAL	
	Nombre de lieux	places	Nombre de lieux	places	Nombre de lieux	places	Nombre de lieux	places	Nombre de lieux	places	Nombre de lieux	places	Nombre de lieux	places	Nombre de lieux	places	Nombre de lieux	places
Ergué-Gabéric	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	1	2	1	5	2	7
Landrévarzec	/	/	/	/	1	4	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	1	4
Landudal	/	/	1	10	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	1	10
Locronan	/	/	1	40	/	/	/	/	/	/	/	/	1	20	1	15	3	75
Plomelin	/	/	/	/	/	/	1	6	/	/	/	/	2	10	/	/	3	16
Plonéis	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	1	2	1	2
Pluguffan	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	1	6	1	6
Guengat	/	/	/	/	/	/	1	5	/	/	/	/	/	/	/	/	1	5
Quimper	2	30	1	50	/	/	/	/	/	/	/	/	1	3	3	22	7	105
TOTAL	2	30	3	100	1	4	2	11	/	/	/	/	5	35	7	50	20	230



zoom sur : concarneau cornouaille Agglomération



450 environ
PLACES identifiées pour
les camping-cars

50% sont situées en
camping, peu
disponible en
pleine saison.

Le pôle de Concarneau, plage et culture

Un équipement de 50 places est à prévoir. Le site de l'ancienne caserne des pompiers a été évoqué sans validation. Sans foncier formellement identifié, il est recommandé de prévoir une organisation spécifique des véhicules imposants, durant la haute-saison.

Le pôle de Pont-Aven

Les sites d'accueil sont bien identifiés avec des rôles bien distincts. Pont-Aven est en capacité à accueillir 80 camping-cars. Il s'agit d'une porte d'entrée de la destination.

Le littoral de Trégunc

La commune a déjà mis en place une organisation de stationnement sur les parkings à proximité des

plages en identifiant des places pour camping-cars. Les résultats de cette action sont encore en observation. Dans l'attente, le système retenu est conservé.

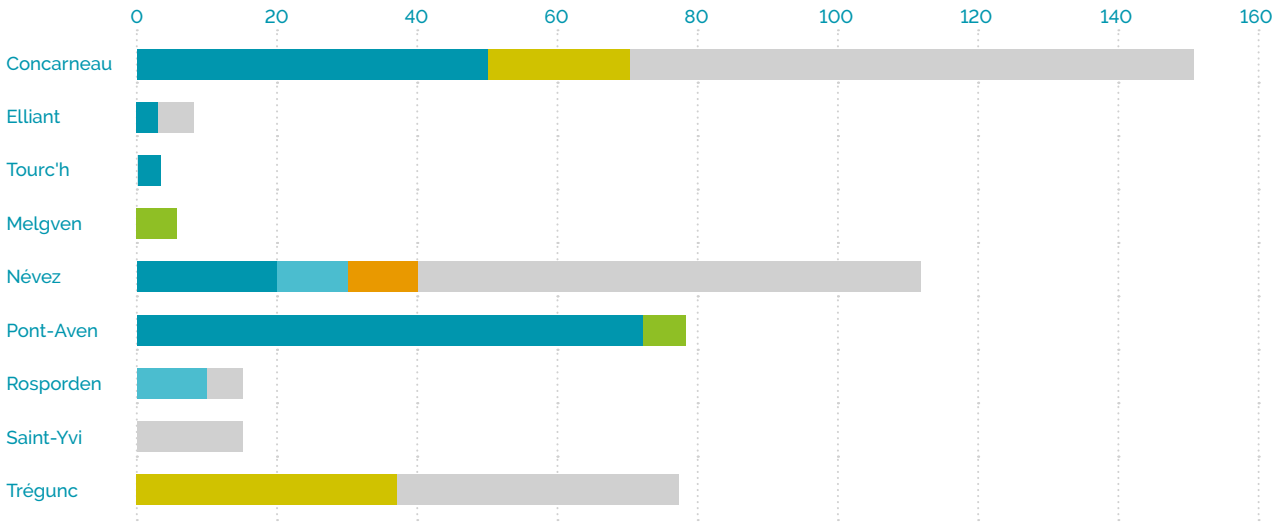
Le littoral et bourg de Névez

Une hiérarchisation des stationnements a été opérée : uniquement du stationnement de jour sur le littoral, quelques places dans les hameaux et deux sites majeurs au bourg et à Kerascoët pour permettre le repli nocturne, voire des courts séjours.

Au Nord de la RN165

Une organisation de l'accueil spécifique à chaque commune est proposée pour renforcer l'accueil touristique.

Nombre de places par typologie et par commune

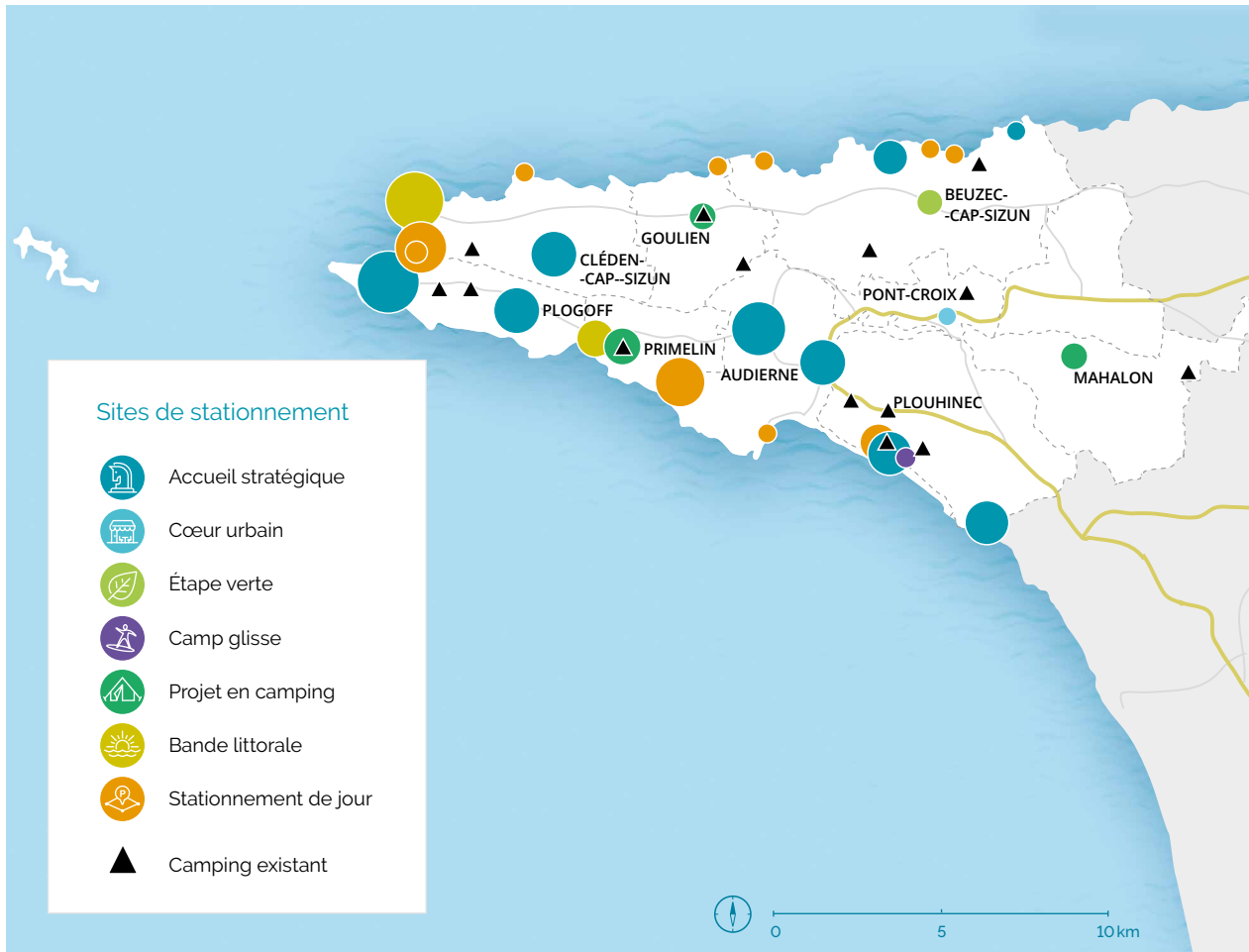


	PROJET CAMPING		ACCUEIL STRATÉGIQUE		CŒUR URBAIN		ÉTAPE VERTE		CAMP GLISSE		BANDE LITTORALE		STATION-NEMENT		CAMPING		TOTAL	
	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places
Concarneau	/	/	1	50	/	/	/	/	/	/	1	20	/	/	6	80	8	150
Elliant	/	/	/	/	1	3	/	/	/	/	/	/	/	/	1	5	2	8
Tourc'h	/	/	/	/	1	3	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	1	3
Melgven	/	/	/	/	/	/	1	5	/	/	/	/	/	/	/	/	1	5
Névez	/	/	2	20	2	10	/	/	/	/	/	/	1	10	8	70	13	110
Pont-Aven	/	/	2	72	/	/	1	6	/	/	/	/	/	/	/	/	3	78
Rosporden	/	/	/	/	1	10	/	/	/	/	/	/	/	/	1	5	2	15
Saint-Yvi	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	2	15	2	15
Trégunc	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	5	37	/	/	6	40	11	77
TOTAL	/	/	5	142	5	26	2	11	/	/	6	57	1	10	24	215	43	461



- Accueil stratégique **31%**
- Cœur urbain **6%**
- Étape verte **2%**
- Bande littorale **12%**
- Stationnement de jour **2%**
- Camping **47%**

zoom sur : pointe du Raz - cap sizun



400 environ
PLACES identifiées pour
les camping-cars

25% sont situées en
camping (~100).

► **80**
sont autorisées
uniquement en
journée (côte).

► **300**
places de
nuit environ

La côte

Une logique de stationnement, uniquement le jour, est privilégiée en proximité de côte.

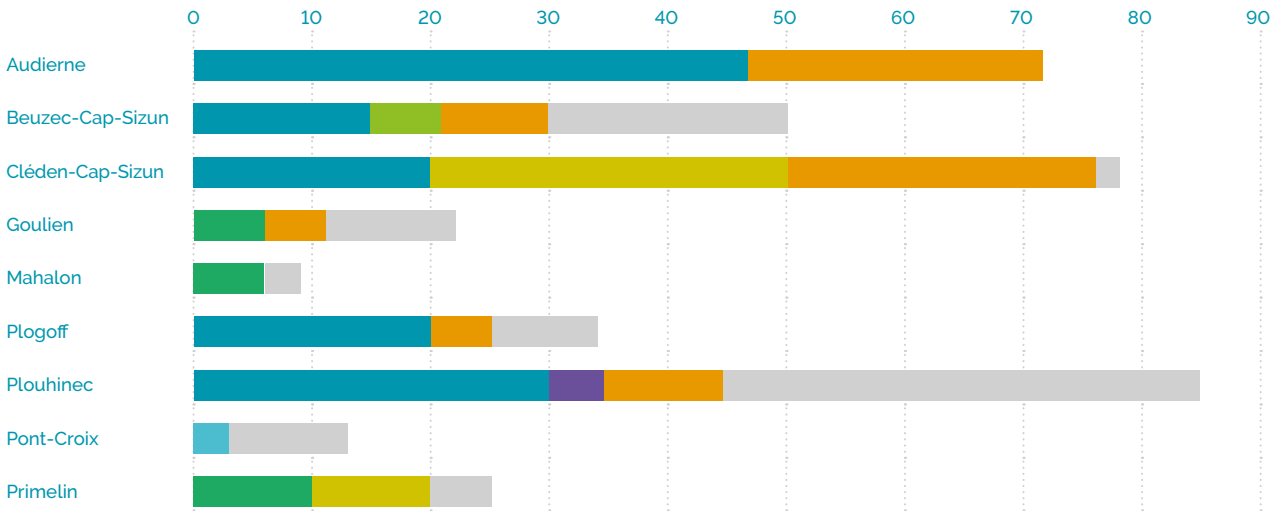
Les accueils stratégiques

Clédén-Cap-Sizun, Plogoff, Plouhinec et surtout Audierne constituent des lieux de stationnement essentiels pour soulager le littoral (130 places).

Leurs aménagements constituent des priorités absolues pour :

- + organiser le repli nocturne à partir du littoral,
- + intégrer au mieux les stationnements dans le tissu local, et éviter les stationnements anarchiques (la réglementation seule ne peut suffire),
- + proposer un accueil de qualité, payant, et favoriser le commerce local.

Nombre de places par typologie et par commune

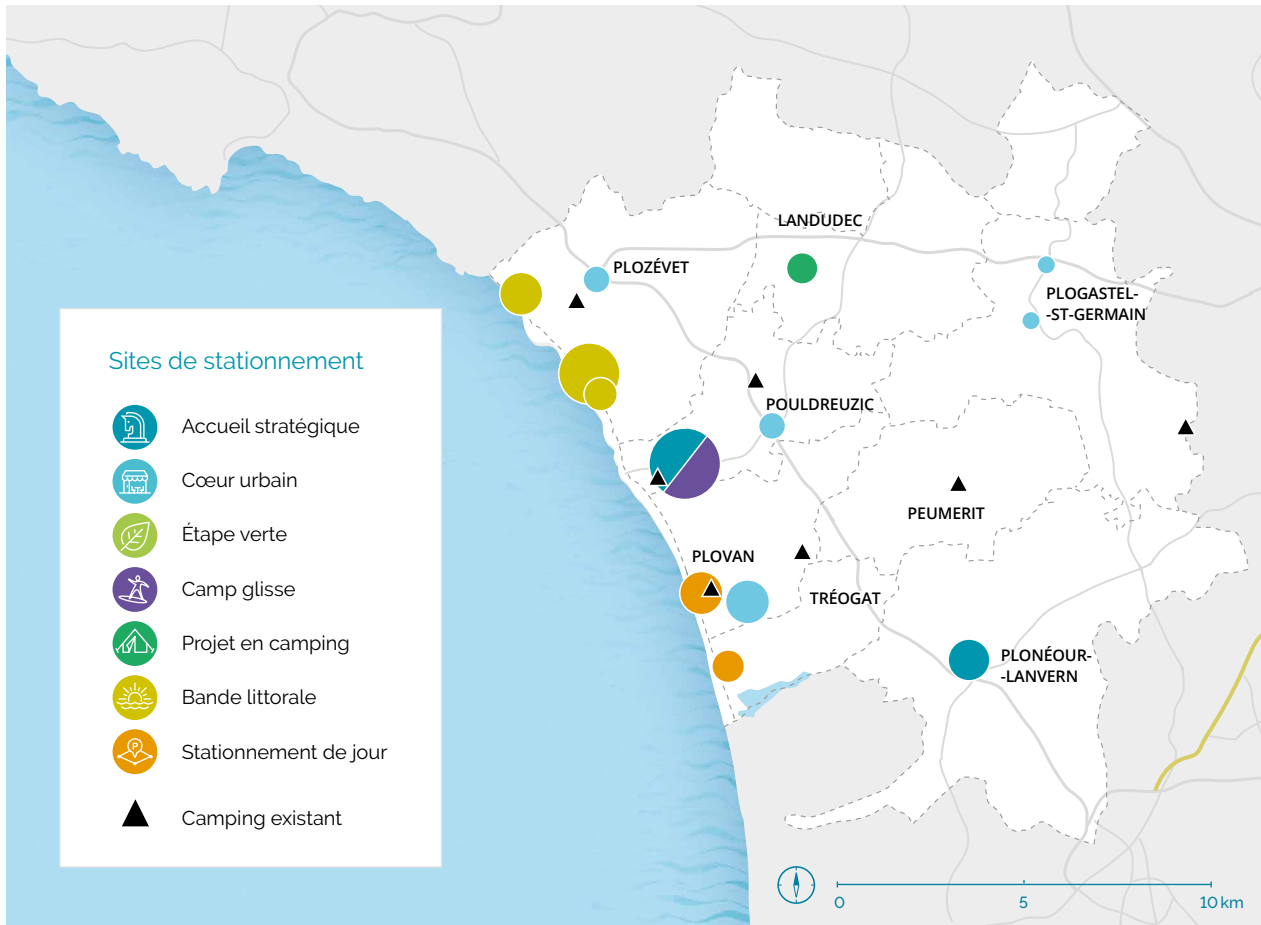


	PROJET CAMPING		ACCUEIL STRATÉGIQUE		CŒUR URBAIN		ÉTAPE VERTE		CAMP GLISSE		BANDE LITTORALE		STATIONNEMENT		CAMPING		TOTAL	
	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places
Audierné	/	/	2	47	/	/	/	/	/	/	/	/	2	25	/	/	4	72
Beuzec-Cap-Sizun	/	/	2	15	/	/	1	6	/	/	/	/	3	9	2	20	8	50
Cléden-Cap-Sizun	/	/	1	20	/	/	/	/	/	/	1	30	2	25	1	2	5	77
Goulien	1	6	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	1	5	2	11	4	22
Mahalon	1	6	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	1	3	2	9
Plogoff	/	/	2	20	/	/	/	/	/	/	/	/	1	5	2	9	5	34
Plouhinec	/	/	2	30	/	/	/	/	1	5	/	/	1	10	4	40	8	85
Pont-Croix	/	/	/	/	1	3	/	/	/	/	/	/	/	/	1	10	2	13
Primelin	1	10	/	/	/	/	/	/	/	/	1	10	/	/	1	5	3	25
TOTAL	3	22	9	132	1	3	1	6	1	5	2	40	10	79	14	100	41	387



- Projet camping
6%
- Accueil stratégique
34%
- Cœur urbain
1%
- Étape verte
2%
- Camp glisse
1%
- Bande littorale
10%
- Stationnement de jour
20%
- Camping
26%

zoom sur : le Haut-pays bigouden



200 environ
PLACES identifiées pour
les camping-cars

La côte

- + Une limitation et une réglementation du stationnement en front de mer,
- + Une grande diversité des équipements d'accueil,
- + La recherche d'une dynamique entre les bourgs d'arrière-littoral et la côte.

Un équipement central à Pouldreuzic

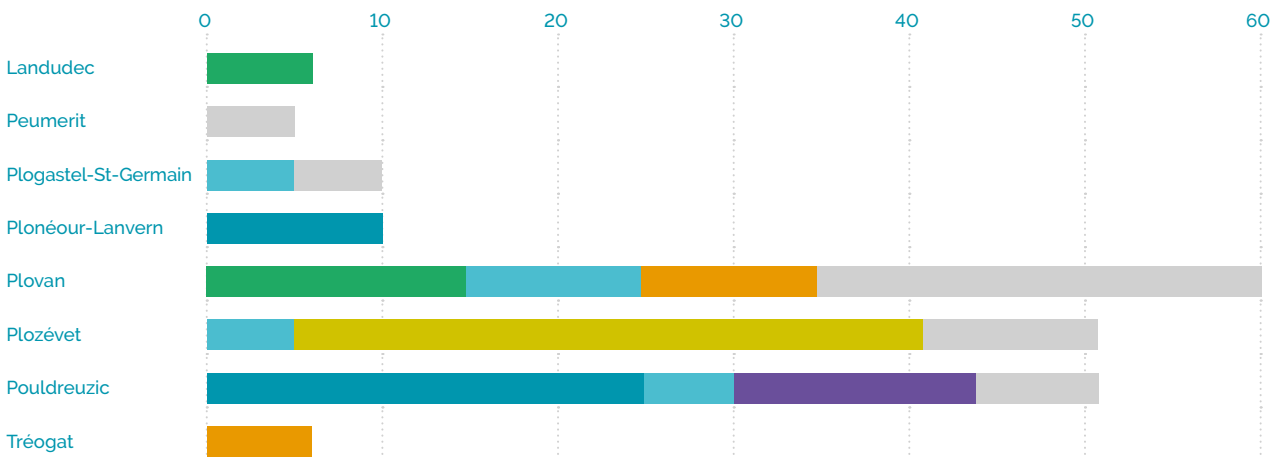
35 places - 4 fonctions

- + Repli littoral,
- + Absorption des flux de transits littoraux,
- + Camp glisse,
- + Accueil vélo.

Le captage des flux en entrée de territoire

- + Plonéour-Lanvern (8 places),
- + Landudec (6 places en camping privé).

Nombre de places par typologie et par commune

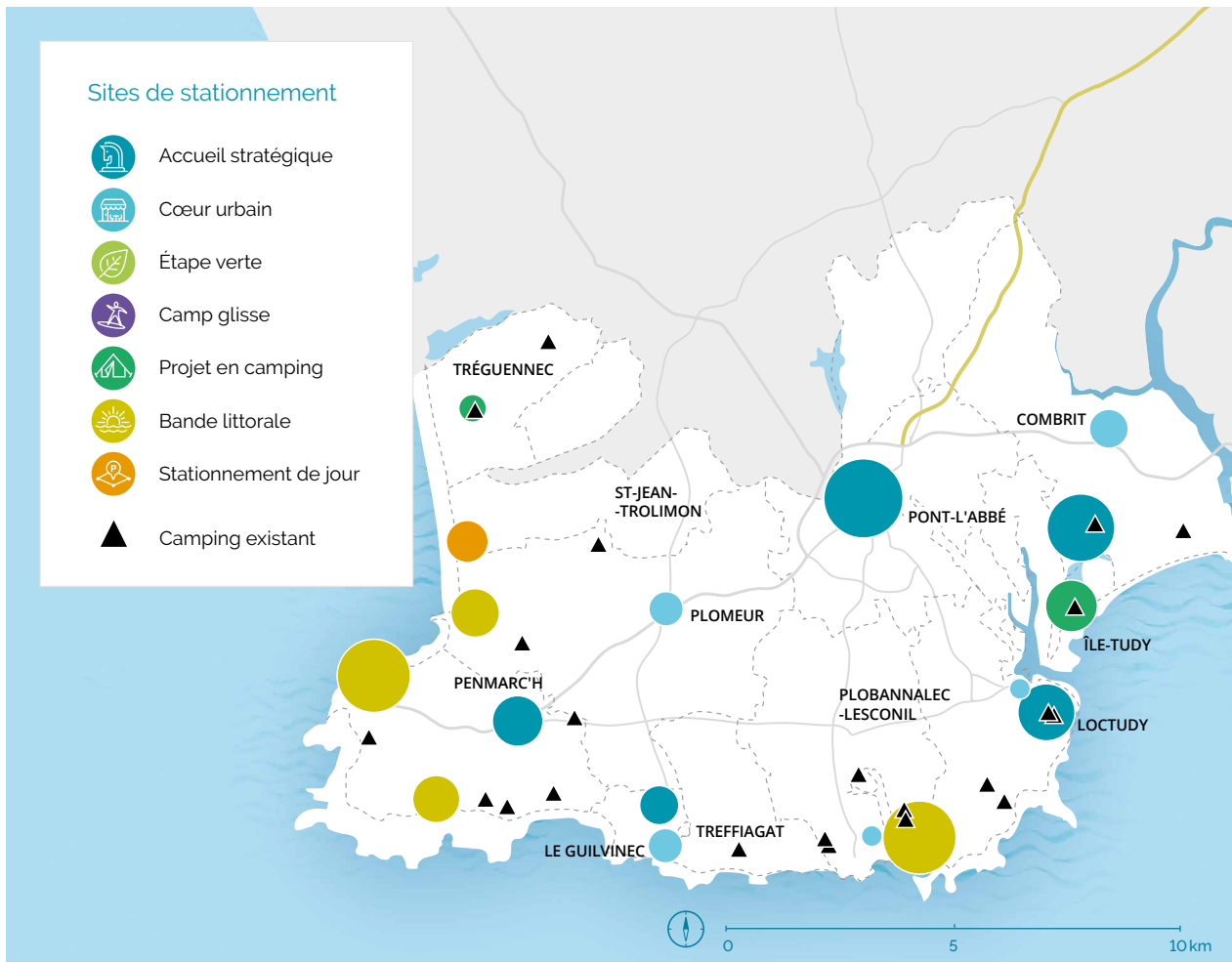


	PROJET CAMPING		ACCUEIL STRATÉGIQUE		CŒUR URBAIN		ÉTAPE VERTE		CAMP GLISSE		BANDE LITTORALE		STATIONNEMENT		CAMPING		TOTAL		
	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places	
Landudec	1	6	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	1	6	
Peumerit	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	1	5	1	5
Plogastel-St-Germain	/	/	/	/	2	5	/	/	/	/	/	/	/	/	/	1	5	3	10
Plonéour-Lanvern	/	/	1	10	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	1	10
Plovan	1	15	/	/	1	10	/	/	/	/	/	/	1	10	2	25	5	60	
Plozévet	/	/	/	/	1	5	/	/	/	/	3	36	/	/	1	10	5	51	
Pouldreuzic	/	/	1	25	1	5	/	/	1	14	/	/	/	/	2	7	5	51	
Tréogat	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	1	6	/	/	1	6	
TOTAL	2	21	2	35	5	25	/	/	1	14	3	36	2	16	7	52	22	199	



- Projet camping **10%**
- Accueil stratégique **18%**
- Cœur urbain **13%**
- Camp glisse **7%**
- Bande littorale **18%**
- Stationnement de jour **8%**
- Camping **26%**

zoom sur : pays bigouden sud



500 environ
identifiées pour
les camping-cars
PLACES

40%
sont situées en
camping, peu
disponible en
pleine saison.

Une stratégie d'entonnoir

- + Un équipement de 50 places à Pont-l'Abbé en synergie avec le littoral et les axes routiers majeurs,
- + Une capacité d'accueil équivalente à Combrit dans une logique de dynamique similaire avec le littoral, l'Île-Tudy et Bénodet.

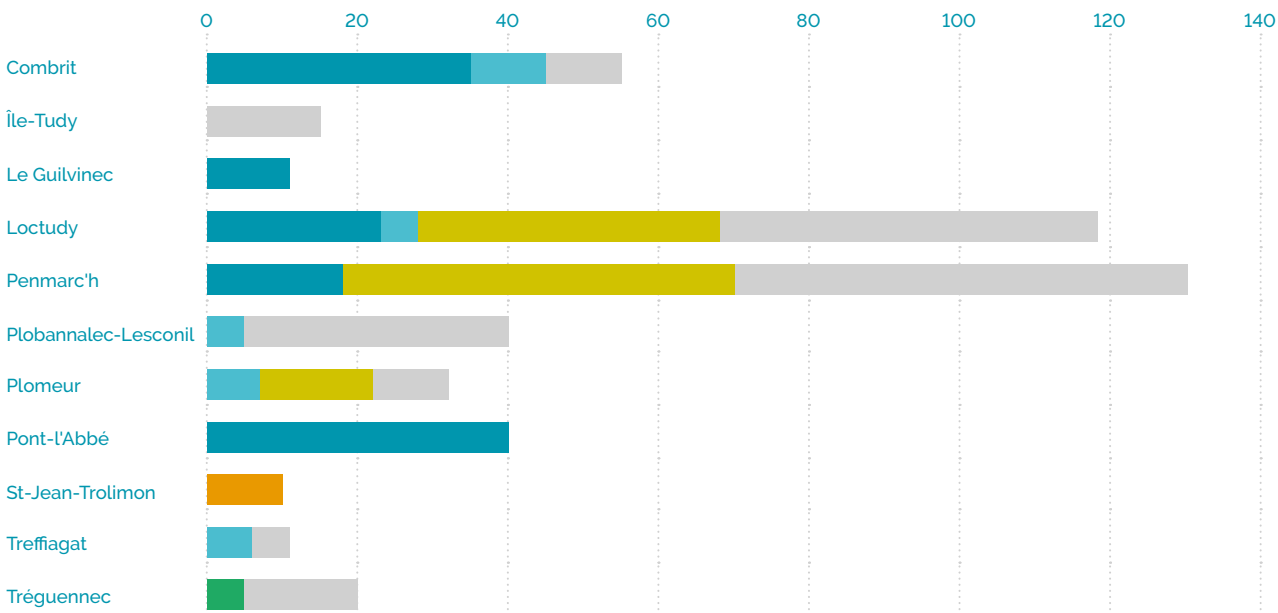
Une maîtrise de l'accueil sur la côte

- + Réglementation,
- + Tarification,
- + Limitation du volume sur certains sites (Le Guilvinec, Penmarc'h).

La gestion des sports de glisse

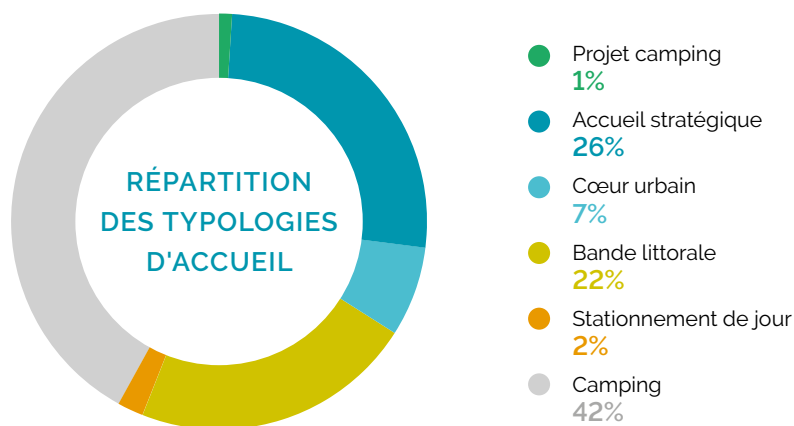
Renforcer le déploiement des accueils « camp glisse » avec les écoles de surf et les campings.

Nombre de places par typologie et par commune

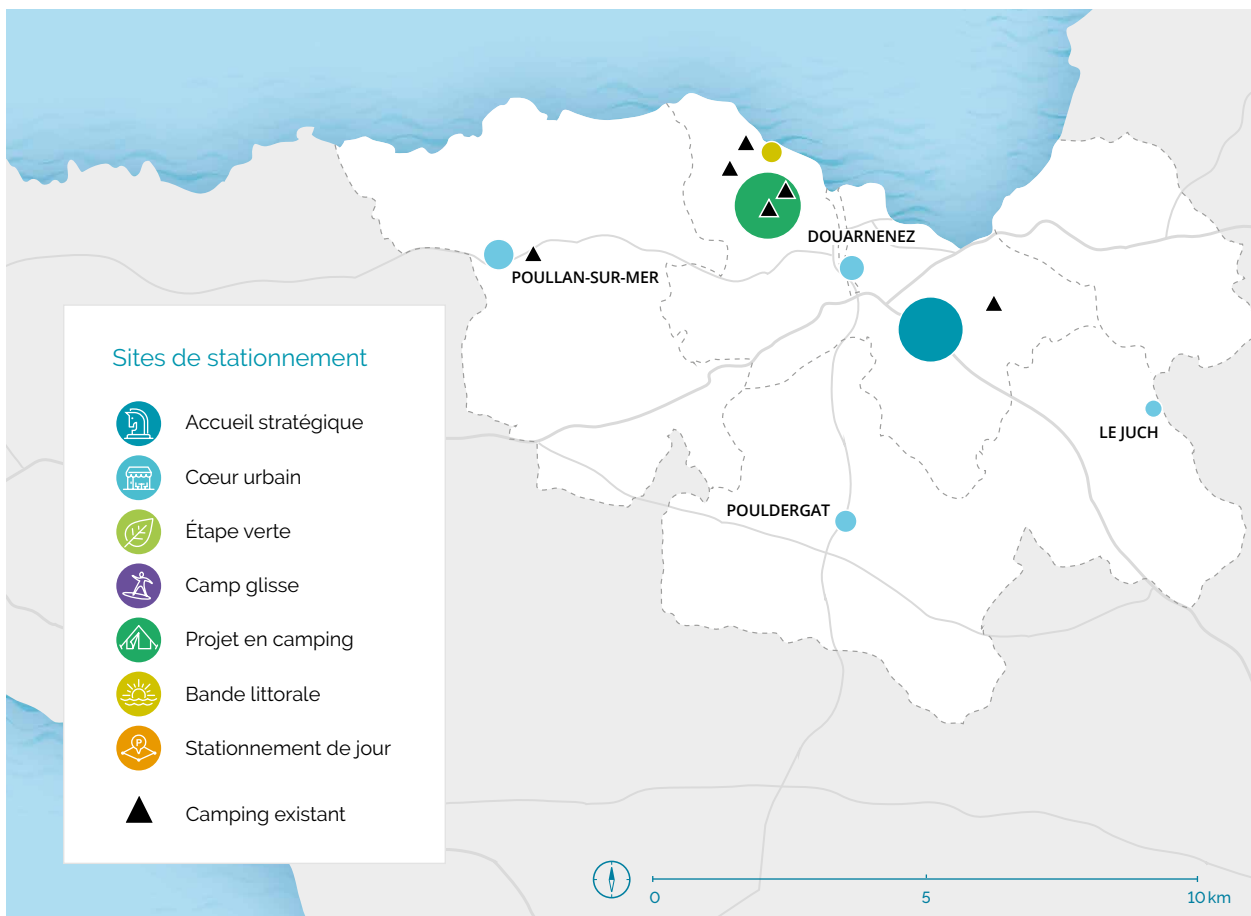


	PROJET CAMPING		ACCUEIL STRATÉGIQUE		CŒUR URBAIN		ÉTAPE VERTE		CAMP GLISSE		BANDE LITTORALE		STATIONNEMENT		CAMPING		TOTAL	
	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places
Combrit	/	/	1	35	1	10	/	/	/	/	/	/	/	/	2	10	4	55
Île-Tudy*	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	1	15	1	15
Le Guilvinec	/	/	1	11	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	1	11
Loctudy	/	/	1	23	1	5	/	/	/	/	1	40	/	/	4	50	7	118
Penmarc'h	/	/	1	18	/	/	/	/	/	/	2	52	/	/	5	60	8	130
Plobannalec-Lesconil	/	/	/	/	1	5	/	/	/	/	/	/	/	/	5	35	6	40
Plomeur	/	/	/	/	1	7	/	/	/	/	1	15	/	/	2	10	4	32
Pont-l'Abbé	/	/	1	40	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	1	40
St-Jean-Trolimon	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	1	10	/	/	1	10
Treffiagat	/	/	/	/	1	6	/	/	/	/	/	/	/	/	1	5	2	11
Tréguennec	1	5	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	2	15	3	20
TOTAL	1	5	5	127	5	33	/	/	/	/	4	107	1	10	22	200	38	482

* Île-Tudy : 50 places du 15 septembre au 31 mars



ZOOM SUR : DOUARNENEZ communauté



130 environ
PLACES identifiées pour
les camping-cars

40% sont situées en
camping, peu
disponible en
pleine saison.

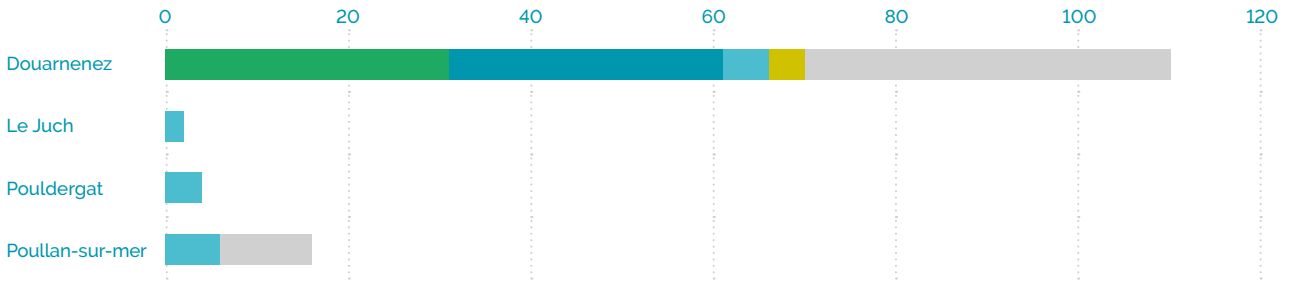
Au Sud

- + Un aménagement conséquent (30 places) conjugué à une aire de covoiturage permettra de proposer une aire pour l'étape d'une nuit et la visite de la ville,
- + La traversée du cœur de Douarnenez n'est plus autorisée pour les grands gabarits de camping-cars,
- + Le Juch et Pouldergat pourront accueillir quelques usagers à proximité immédiate des bourgs et villages.

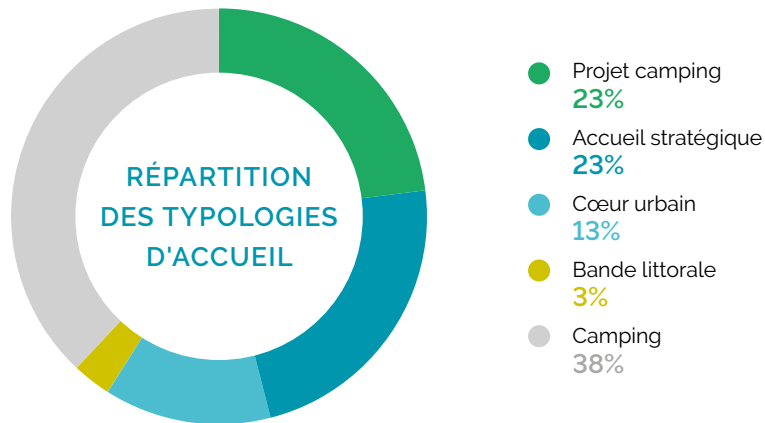
À l'Ouest

- + Une initiative privée ayant créé 30 places d'accueil permet de donner une belle visibilité à Douarnenez côté Tréboul, tout en offrant un accueil idéal pour tous types d'étapes,
- + Un stationnement simple à Poullan-sur-mer qui pourra être avant tout utilitaire pour les flux côtiers et les replis nocturnes depuis la côte.

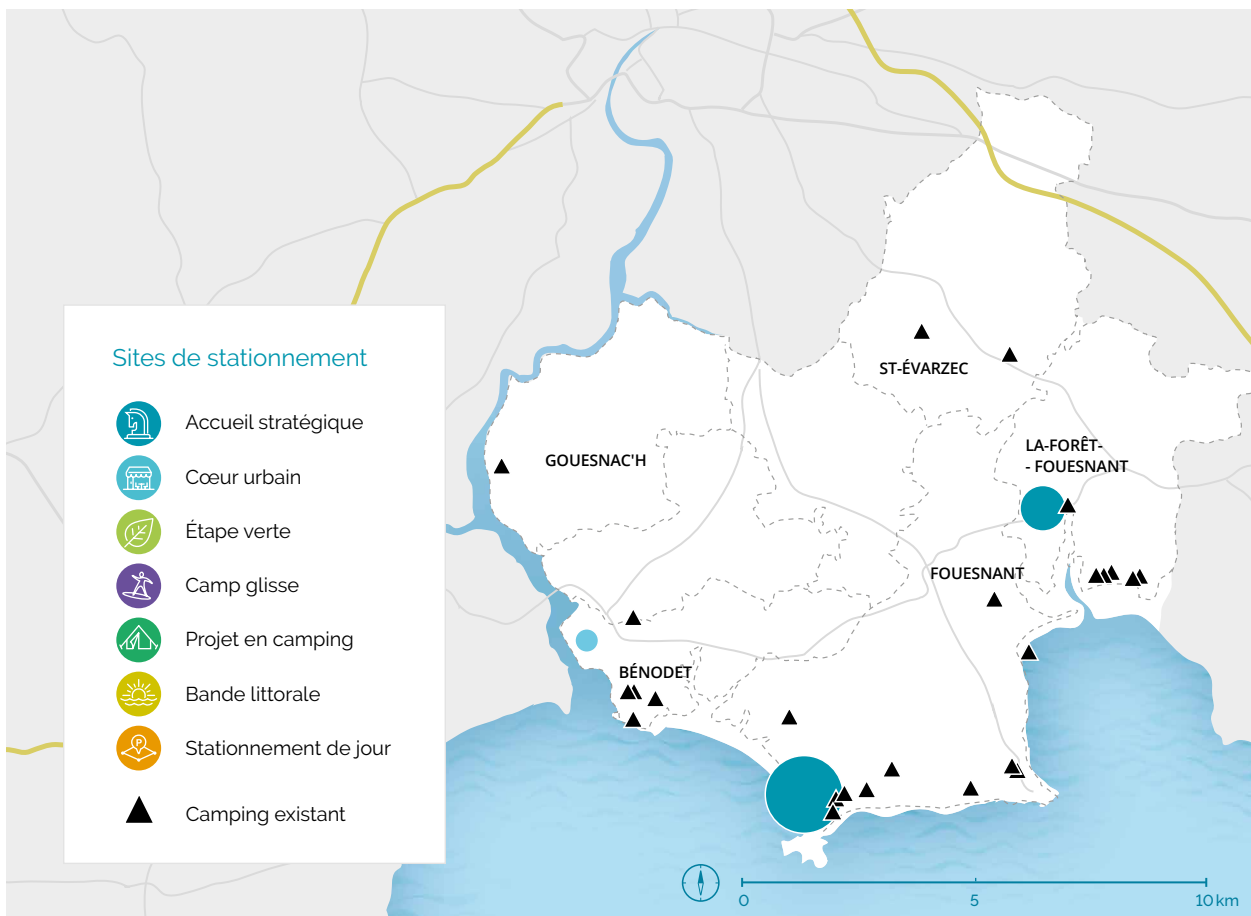
Nombre de places par typologie et par commune



	PROJET CAMPING		ACCUEIL STRATÉGIQUE		CŒUR URBAIN		ÉTAPE VERTE		CAMP GLISSE		BANDE LITTORALE		STATIONNEMENT		CAMPING		TOTAL	
	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places	Nombre de lieux	Nombre de places
Douarnenez	1	31	1	30	1	5	/	/	/	/	1	4	/	/	5	40	9	110
Le Juch	/	/	/	/	1	2	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	1	2
Pouldergat	/	/	/	/	1	4	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	1	4
Poullan-sur-mer	/	/	/	/	1	6	/	/	/	/	/	/	/	/	1	10	2	16
TOTAL	1	31	1	30	4	17	/	/	/	/	1	4	/	/	6	50	13	132



zoom sur : le pays fouesnantais



400 environ
PLACES identifiées pour
les camping-cars

90% sont situées en
camping.

3 sites d'accueil spécifiques qui :

- + garantissent un accueil toute l'année à La-Forêt-Fouesnant et Bénodet,
- + donnent de la souplesse pour l'accueil « étape/transit » en haute-saison.

1. Le site de Trégonour à Fouesnant

pour un volume d'accueil de 40 places

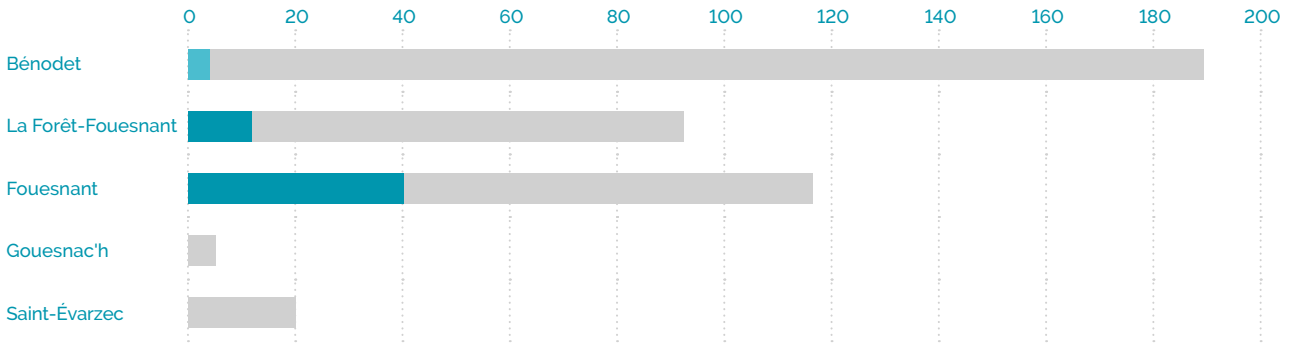
2. Le site de La-Forêt-Fouesnant

pour un volume d'accueil de 12 places

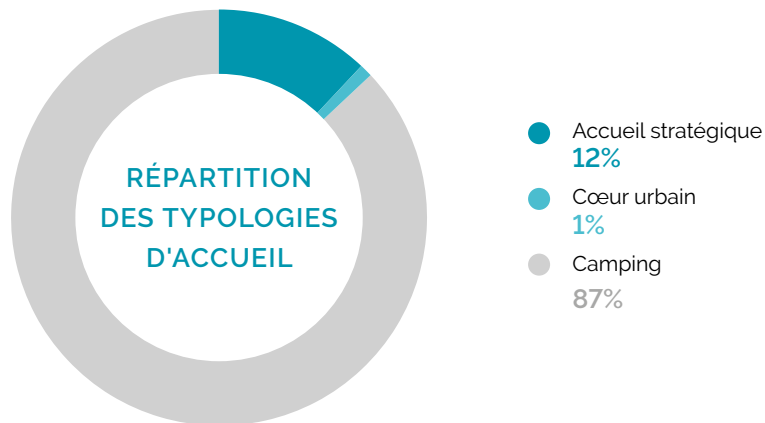
3. Le site de Bénodet

pour un volume de 4 places

Nombre de places par typologie et par commune



	PROJET CAMPING		ACCUEIL STRATÉGIQUE		CŒUR URBAIN		ÉTAPE VERTE		CAMP GLISSE		BANDE LITTORALE		STATION-NEMENT		CAMPING		TOTAL	
	Nombre de lieux	places	Nombre de lieux	places	Nombre de lieux	places	Nombre de lieux	places	Nombre de lieux	places	Nombre de lieux	places	Nombre de lieux	places	Nombre de lieux	places	Nombre de lieux	places
Bénodet	/	/	/	/	1	4	/	/	/	/	/	/	/	/	6	185	7	189
La Forêt-Fouesnant	/	/	1	12	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	6	80	7	92
Fouesnant	/	/	1	40	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	11	75	12	115
Gouesnac'h	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	1	5	1	5
Saint-Évarzec	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	2	20	2	20
TOTAL	/	/	2	52	1	4	/	/	/	/	/	/	/	/	26	365	29	421



2

Le respect de la
réglementation assure
l'harmonie économique
et territoriale



Le camping-car, équipement hybride



SUR LA ROUTE

et les espaces ouverts à la circulation publique



le camping-car est

UN VÉHICULE

Il circule et stationne selon les règles du code de la route.



L'aire de camping-cars sera un parking.



AILLEURS

hors espaces ouverts à la circulation publique



le camping-car est

UNE CARAVANE

Les conditions de son installation relèvent du code de l'urbanisme. S'il est occupé, la législation relative au camping s'applique.



L'aire de camping-cars sera un camping.

L'application stricte de cette différenciation facilite sensiblement l'organisation de l'accueil :

- 1 / limite le camping sauvage (y compris sur la voirie publique) et préserve l'environnement et le paysage,
- 2 / permet aux professionnels de l'hôtellerie de plein-air de valoriser leurs prestations d'accueil et de services,
- 3 / atténue sensiblement l'impact des stationnements sur la qualité de vie des riverains.

Les points réglementaires fondamentaux

Les points réglementaires fondamentaux sont à considérer en tant que « repères » pour organiser l'accueil des camping-cars. En effet, selon le contexte et les objectifs chaque cas est particulier et peut s'appuyer sur les codes de la route, de la voirie, de l'urbanisme, des collectivités territoriales, de la propriété publique et de la jurisprudence associée. Pour les situations complexes ou délicates, il est conseillé de se rapprocher de Quimper Cornouaille Développement pour disposer du support juridique spécifique pour l'accueil des camping-cars et autres véhicules habitables.



Sur le domaine public routier et autres espaces ouverts à la circulation publique

- + Le stationnement est soumis au **code de la route** auquel peuvent s'ajouter des règles propres à la collectivité qui gère le parking.
- + **À partir de 50 places**, l'aménagement nécessite un permis d'aménager (article R421-19 à R421-22 du code de l'urbanisme).
- + **Les camping-cars de plus de 3,5 tonnes** doivent utiliser les parkings autorisés aux poids-lourds.

Sur un parking, les règles de stationnement imposent

- + Les 4 roues du véhicule doivent être en contact avec le sol (pas de cales).
- + Le déploiement de l'auvent est interdit.
- + L'installation d'une table de pique-nique, d'un barbecue ou de sièges extérieurs est interdite.
- + Le séchage du linge n'est pas autorisé.
- + Le camping-car est considéré comme un véhicule de tourisme (moins de 3,5 tonnes) dès lors, toute interdiction doit être motivée par rapport à une nuisance avérée (dimension, conditions sanitaires, protection des vues). Attention : selon la motivation, d'autres véhicules pourraient également être interdits (c'est l'arrêté qui fera foi en cas de contestation et non le panneau). À défaut, un zonage peut permettre de réserver des places aux véhicules selon leur gabarit (longueur / hauteur). Cette réglementation doit être motivée (facilités de manœuvre et de circulation sur le parking).



Hors du domaine public routier et des espaces ouverts à la circulation publique

- + Le stationnement est soumis au **code de l'urbanisme**.
- + **Les aires de stationnement de moins de 6 emplacements** sont considérées comme terrains « déclarés » pour l'activité de camping.
- + **Au-delà de 6 emplacements**, il est nécessaire de disposer d'un permis d'aménager pour l'activité de camping avec les prescriptions paysagères (et étude d'impact au-delà de 200 emplacements).
- + **Les caravanes** (tractées) doivent être acceptées.

Les points de vigilance



Les aires, jusque 6 emplacements

Elles peuvent présenter les mêmes configurations qu'elles soient sur domaine public routier (parking) ou non (camping).

Pourtant, les règles d'occupation diffèrent sensiblement (parking ou camping).

Pour faciliter l'exploitation, il est recommandé de proposer un statut de camping quitte à déclasser le domaine public routier si nécessaire (attention en cas de risque d'inondation ou de site classé, la création de camping sera interdite).



Le régime de la déclaration d'aménagement

La création d'aires de 6 emplacements maximum sur domaine privé et les parkings de moins de 50 emplacements sont soumis au simple régime de déclaration d'aménagement (modèle Cerfa 13404*06).

Selon le cas, il conviendra de compléter le cadre n°4.2 (camping et stationnement de caravanes) ou le cadre n° 5.5 (stationnement).

Il reste vivement recommandé de se renseigner au préalable en mairie sur le droit du sol du site prévu. En effet, la déclaration préalable nécessite d'être en conformité avec les prescriptions du droit du sol de la zone concernée.



L'accueil camping-car à la ferme

Il s'agit du régime de camping déclaré. Les modalités d'accueil y sont personnalisées. Il est fréquent que les agriculteurs présentent leur exploitation et des produits fermiers dans ce cadre.

Règles du droit du sol

- + **Permis d'aménager** si camping de plus de 6 emplacements et parking à partir de 50 places,
- + **Permis de construire en site classé** pour : murs, clôtures, mobilier urbain (les bornes),
- + **Permis de construire si construction de 20 m²** (ou 40 en zone urbaine avec un plan local d'urbanisme) : il peut s'agir d'un bloc sanitaire, d'un snack, d'une boutique...
- + **Camping interdit sur site classé** (rares dérogations),
- + **Si PPR (plan de protection des risques)** : vérifier en mairie si le site est soumis à une réglementation spéciale – souvent pour les inondations.

Aménager aux abords d'un monument historique

La loi du 7 juillet 2016 relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine a redéfini les dispositions applicables aux abords de monuments historiques pour en faire un véritable outil de la politique en faveur du patrimoine culturel.

Les immeubles qui forment avec un monument historique un ensemble cohérent ou qui sont susceptibles de contribuer à sa conservation ou à sa mise en valeur sont protégés au titre des abords.

La protection au titre des abords s'applique aux immeubles situés dans un périmètre dit « délimité », c'est-à-dire un périmètre adapté aux enjeux spécifiques de chaque monument historique et de chaque territoire. Ces périmètres concertés et raisonnés permettent une plus grande lisibilité des enjeux patrimoniaux et une meilleure appropriation et compréhension des abords par les habitants.

À défaut de périmètre délimité, la protection au titre des abords s'applique aux immeubles situés dans le champ de visibilité d'un monument historique à moins de 500 mètres de celui-ci. Ces périmètres ont vocation à être transformés en périmètres délimités des abords.

“ Les travaux projetés dans les abords des monuments historiques sont soumis à une autorité préalable nécessitant l'accord de l'architecte des bâtiments de France. Ce dernier s'assure que le projet ne porte pas atteinte au monument historique ou aux abords.”

Si l'architecte des bâtiments de France participe à l'instruction des demandes d'autorisation de travaux, il tient également un rôle prépondérant en amont de la réalisation des projets.

Il peut être à ce titre consulté sur un avant-projet et formuler des observations qui permettront aux demandeurs d'adapter leur projet en fonction des enjeux patrimoniaux.

Les procédures et délais d'instruction des autorisations de travaux ont été harmonisés par la loi n° 2016-925 du 7 juillet 2016 relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine.

Toute demande d'autorisation de travaux doit être déposée à la mairie de la commune où sont projetés les travaux. Les délais d'instruction des dossiers de demande d'autorisation de travaux sont de :

- 2 mois pour les déclarations préalables,
- 4 mois pour les permis d'aménager.

Le délai à disposition de l'ABF pour donner son accord est d'un mois pour les déclarations préalables et deux mois pour tous les permis. L'accord de l'ABF peut être assorti de prescriptions afin que le projet ne porte pas atteinte à la conservation ou à la mise en valeur du monument historique ou des abords.

À défaut d'accord de l'ABF, la demande d'autorisation de travaux ne peut être accordée. Un recours contre le refus de l'ABF peut être exercé par les demandeurs ou l'autorité compétente chargée de délivrer l'autorisation de travaux (commune ou intercommunalité généralement).

Réglementation des camping-cars sur le domaine public routier et les espaces ouverts à la circulation publique

1 Prendre des dispositions conformes au code de la route

On n'interdit pas la circulation tout comme le stationnement des camping-cars puisque le code de la route ne les reconnaît pas.

À titre exceptionnel, pour des raisons bien spécifiques, l'indication « camping-car » peut être mentionnée. Dans ce cas, il est fortement recommandé de s'appuyer sur les conseils d'un expert en droit public.

On s'adresse aux véhicules soit :

- d'une même catégorie,
- ou, selon les interdictions visées, en fonction des caractéristiques physiques (longueur, hauteur, poids) et environnementale depuis peu (Vignette Crit'Air).



Ces panneaux ne figurent pas à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière de 2020.

Exemples

Interdiction de stationner aux véhicules de plus de 5,5 m de long pour des raisons d'optimisation d'utilisation des places de stationnement... seulement si le site est fréquemment saturé !!!

Interdiction de stationner aux véhicules de plus de 2,3 m de haut pour des raisons de sauvegarde des vues liées à l'architecture ou des paysages remarquables.

Enfin, s'il n'est pas légalement possible de réserver des espaces de stationnement ou d'interdire les camping-cars, il est toujours possible d'apporter des conseils aux personnes qui utilisent des camping-cars au titre de l'information touristique pour être bien compris.



QUESTION TEST

Peut-on dormir dans son camping-car dans un parking ?

Réponse : Oui, il est possible de dormir dans son véhicule pour se reposer avant de reprendre la route. Mais, il n'est pas possible d'y organiser un séjour.

2 Être clair et être compris

Les panneaux du code de la route indiquent les règles à suivre mais peuvent parfois être mal interprétés.

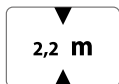
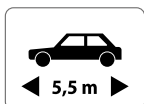
Pour faciliter la compréhension des usagers, il est possible de compléter les panneaux réglementaires avec des panneaux informatifs.

Exemples de panneaux

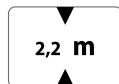
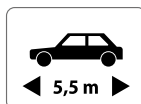


Sur un parking ou sur la voirie, les places de camping-cars seront donc des places réservées aux :

- véhicules de grande longueur (> 5,5 m) **pour des nécessités de manœuvres,**
- véhicules de grande hauteur (> 2,2 m) **pour des mesures de protection paysagère.**



Selon le contexte, une interdiction de stationnement pourra être stipulée **pour ces véhicules** sur les secteurs (ou les places) qui ne leur sont pas réservés.



Suggestion faite selon une interprétation du code de la route pour laquelle il n'existe pas de jurisprudence. Il convient d'utiliser cette signalisation dans le cadre de l'organisation d'un parc de stationnement qui comprend à la fois une partie pour les petits véhicules et une autre pour le plus grands afin d'optimiser la capacité de stationnement.

Exemples de panneaux informatifs



Informations touristiques et pratiques



Information sur les conditions d'accueil



Rappel que les camping-cars sont les bienvenus

3

Le XXI^e siècle,
c'est maintenant





Depuis les années 1990, les profils des camping-caristes sont restés plus ou moins figés. L'évolution était surtout due à l'amélioration des véhicules : taille et confort.

Cependant, des changements très sensibles se profilent dans les usages tout comme pour les véhicules.

Entre tourisme et choix de vie, les limites sont de moins en moins visibles.

La notion de camping-cars va s'estomper au profit d'un concept bien plus large de vie mobile.

Et la Cornouaille pourrait être à la pointe de bien des enjeux.

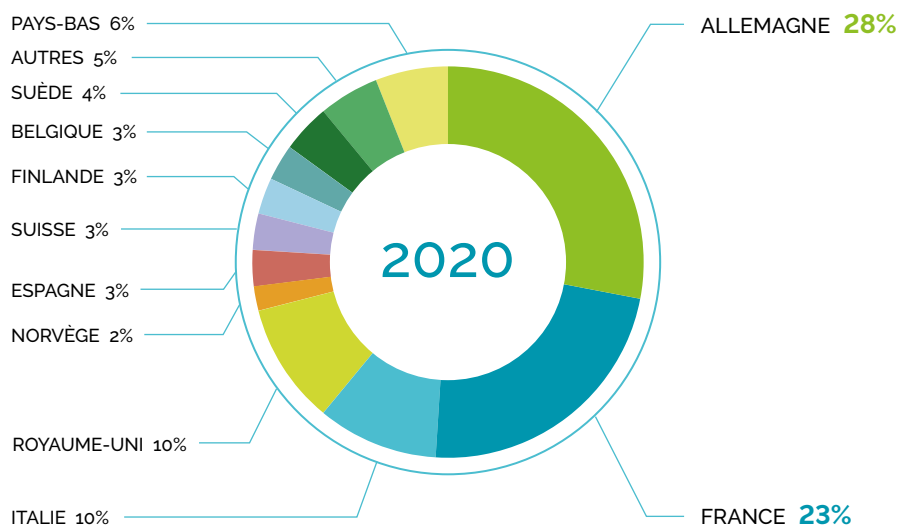
un marché en constante progression

2,5 MILLIONS

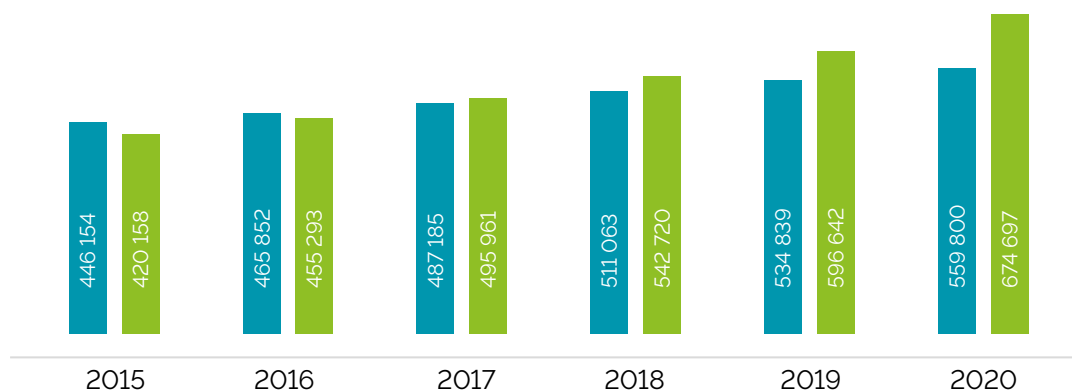
Nombre de camping-cars immatriculés en 2020 en Europe

+5% PAR AN

Progression annuelle du nombre de camping-cars immatriculés

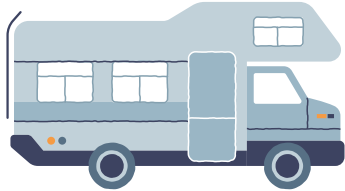


■ France + ■ Allemagne = plus d'un million d'immatriculations



Progression du nombre d'immatriculations en France et en Allemagne (Source ECF)

Les besoins immédiats en décalage avec les usages émergents



Taille médiane = 7 m



75% du parc de véhicules est constitué de camping-cars « classiques »

Les besoins immédiats

Stationner pour une étape ou séjourner avec des camping-cars de belle facture.

Dormir et manger à bord sur des sites de villégiature, c'est la raison d'être de ces camping-caristes :
la résidence secondaire mobile.

PROFILS DES ÉQUIPAGES

moyenne d'âge supérieure à 60 ans.

Les usages émergents

Les véhicules et les équipages se diversifient énormément. Le camping-car est de moins en moins camping-car : il devient van, camion aménagé... avec la panoplie d'équipements accessoires qui permettent de pallier l'exiguïté du véhicule (cuisine mobile, douche démontable, WC de poche...).

La vente des véhicules « type Van » a sensiblement augmenté depuis 2020. La location de ces véhicules s'est également démocratisée tant par les loueurs professionnels que par des plateformes numériques entre particuliers. Les adaptations « loisirs - vacances » de véhicules ordinaires sont pléthores : on ne parle plus de camping-car.

Mais surtout, le véhicule dit « de loisirs » ne joue plus le rôle de résidence secondaire mobile : il est utilitaire.

PROFILS DES ÉQUIPAGES

Diversifiés (âges, styles de vie...)



UTILITAIRE POUR :

- + transporter du matériel de sport et loisirs et accéder au plus près des zones de pratique,
- + emmener la famille ou les amis en escapade,
- + travailler sur des lieux de vacances, de loisir ou tout simplement en total dépaysement,
- + diversifier les itinéraires entre villes et pleine nature,
- + organiser sa vie de saisonnier.

un contexte environnemental, sanitaire et social susceptible d'accélérer les évolutions



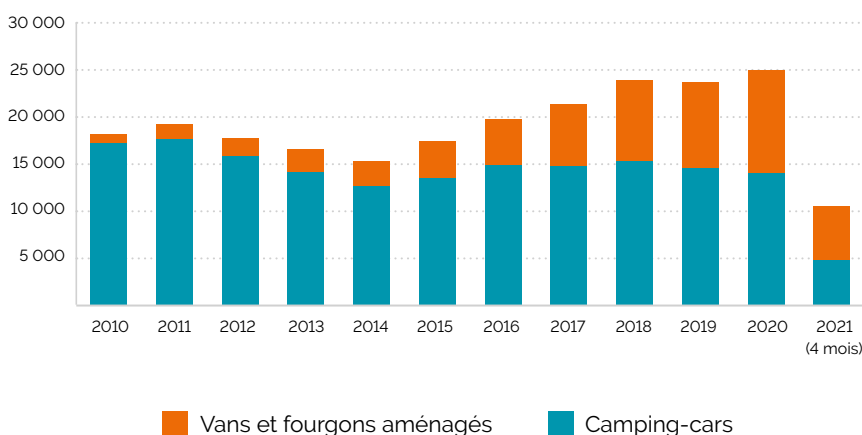
Télétravail / Freelance / Coworking ... provoquent encore quelques réticences auprès des actifs de plus de 40 ans mais s'intègrent au mieux dans la vie des plus jeunes. Vans et camping-cars se révèlent pratiques dans cette approche du travail et compétitifs par rapport au coût de l'immobilier en ville. La crise sanitaire connue depuis 2020 pourrait renforcer le besoin de disposer de son unité de voyage indépendante.

Enfin et surtout, le parc de véhicules devrait évoluer et l'approche des clients va être radicalement modifiée face :

- + au développement des motorisations électriques,
- + à l'interdiction de circuler dans les zones à faibles émissions mobilités (ZFE-m) qui vont se développer d'année en année,

pour voir :

- + les offres en leasing se développer fortement,
- + le marché de la location sensiblement progresser pour rentabiliser l'investissement avant l'obsolescence annoncée,
- + les camping-cars d'occasion de plus en plus sédentaires pour pallier le coût du logement,
- + un marché de l'occasion toujours florissant se diversifier encore un peu plus avec le risque de voir les camping-cars en fin de vie se sédentariser pour pallier des difficultés de logement.



Immatriculations annuelles vans et camping-cars

Source : UNI VDL

2020 : une année record pour la vente des véhicules de loisirs.

Dans le contexte sanitaire actuel, ils sont une solution idéale pour des vacances de proximité en toute liberté.

On observe une forte croissance du van mais également un maintien des camping-cars en volume.

La Cornouaille : des flux à contenir

Cinq chiffres clés

 **330**
SITES
de stationnement
recensés

 **2000**
CAMPING-CARS
simultanément en
saison

 Entre 450 000 et
500 000
NUITÉES PAR AN

 **100 000 €**
DE DÉPENSES
par jour en saison

▶ **7,5 M€**
DE DÉPENSES
par an

Des envies à maîtriser



Des plages à portée de roues : il n'y en a plus.

L'idée que l'on peut stationner le pare-brise au-dessus du sable blanc est répandue. La tentation de stationner au plus près des plages restera encore quelques temps. **Il faudra néanmoins contrecarrer cette idée qui n'est plus réalisable.**

Des spots de glisse praticables toute l'année : oui, mais...

ils ne peuvent plus constituer des campements systématiques.

Des possibilités de stationner partout gratuitement : c'est dépassé.

Les stationnements « longue durée » gratuits ne sont plus de mise en Cornouaille.

Avec de telles caractéristiques plus que favorables pour accéder au territoire en véhicule habitable, la Cornouaille est contrainte de prendre ses dispositions pour canaliser la pression, tout en proposant un accueil de qualité. Diverses orientations sont nécessaires :

- ✓ désigner clairement **des lieux de stationnement** possibles,
- ✓ affirmer et faire respecter **la réglementation**,
- ✓ justifier **des conditions et des tarifs de stationnement** pour un accueil de qualité.

4

La prise en compte des contours du projet



4 points de vigilance essentiels



Les surcoûts

Le coût d'aménagement d'un équipement pour camping-cars peut prendre des proportions démesurées face à certains surcoûts liés au choix du terrain.

- **Distance des VRD** : quelle est la distance de chemin carrossable à créer et à entretenir, quel linéaire de réseaux de viabilisation faudra-t-il créer ?
- **Planéité du terrain** : le terrain est-il plat ? Sinon quels sont les travaux de terrassement à prévoir ? Comment gérer les pentes ? Quelle est la perte de surface de stationnement pour permettre l'accès aux différentes terrasses de stationnement ?
- **Le terrain est-il nu ou à transformer?** Faudra-t-il réaliser un projet paysager avec des plants déjà grands ? Sinon combien de temps faudra-t-il attendre pour que les végétaux atteignent la taille souhaitée ?



La qualité et la diversité des accès

Routiers pour arriver, vélos et piétons pour sortir.

- **L'itinéraire sur le réseau routier** doit être lisible sans nécessiter de manœuvre délicate mais il doit aussi pouvoir supporter d'éventuelles augmentations de trafic à la sortie des aires de grande capacité.
- **Une circulation piétonne** pour rejoindre les lieux de visite et les commerces : agréable (ombre), sécurisée, sans bruit ni complexité dans le cheminement.
- **Un réseau cyclable performant** en termes de sécurité et de lisibilité des itinéraires pour circuler dans les alentours voire rejoindre une gare si l'aire est un peu excentrée (> 1 km) des sites attractifs.
- **Accès facile aux transports en commun** (fréquence élevée et sans changement) pour les agglomérations de plus de 50 000 habitants.



La dynamique touristique et économique

Une aire pour camping-car s'insère dans une logique touristique et économique. Au milieu de nulle part, elle rencontre rarement le succès.

- **Pour les bourgs et villages**, l'attractivité touristique doit être en phase avec l'accueil des camping-cars.
- **Pour les sites notoires et les villes**, la capacité d'accueil prime mais il convient d'y ajouter sécurité, cadre de vie, ravitaillement, restauration, animation...



L'adaptation aux variations de flux

Capacité à gérer les volumes de flux importants sur les sites de grande notoriété ou lors des événements (pour les collectivités).

- Y-a-t-il des surfaces disponibles complémentaires pour **accueillir un nombre important de camping-cars** quelques jours dans l'année ? (fêtes locales, événements sportifs)
- Comment sera gérée / exploitée l'aire de camping-car en **période de sous-fréquentation** ? Pourra-t-on prévoir un système de réversibilité pour d'autres usages ?

quels services proposer ?

Une aire de camping-cars doit avant tout permettre de stationner mais des services peuvent être associés à l'organisation du stationnement en commençant par l'avitaillement (eau, électricité, rejet des eaux sales...). Selon quels critères proposer ou non tel ou tel service ?



Aucun service

Le stationnement sec, un choix économique sur itinéraire de passage dans un site qui comporte des commerces ouverts le soir et/ou le matin avant 10 h.



Eau

Quasi-systématiquement lié à la vidange des eaux noires. *Payant*



Sanitaires

Service lié à un séjour. À inclure dans un forfait. Les sanitaires peuvent être proposés dans le cadre de l'accueil sur un site mais sans être spécifiquement liés à l'accueil des camping-cars. Ils sont de plus en plus utiles compte tenu de l'augmentation de la fréquentation des vans et fourgons aménagés. *Payant*



Service vélos

Vélos en libre service pour les lieux de stationnement de grande capacité

Box pour vélos sur les lieux de stationnement en séjour



Vidange eaux grises

Service très souvent présent sur les sites de stationnement, où l'utilisateur s'attend à pouvoir vidanger. Ne pas hésiter à dissocier les aires de vidanges et les lieux de stationnement : stationnement = calme / vidange = sur un axe. *Gratuit*



Électricité

Plutôt destiné aux prestations de séjour dans un camping. Sinon, bornes de recharge sur les aires de vidange. *Payant*



Réservation

Plutôt destiné aux aires payantes, ce service est précieux et il permet de garantir l'étape tant pour l'utilisateur que pour le gestionnaire.



Informations touristiques et autres

- **Infos générales** : services et commerces à proximité
- **Présentation d'un site à voir absolument** à pied ou à vélo
- **À proximité d'un site très attractif** : astuces pour visiter (horaires, accès, sens de visite...)
- **Rappel de la réglementation**
- **Suggestions d'étapes suivantes**



Vidanges eaux noires

Service souhaitable avec les aires de vidange. Attention à la gestion des périodes de gel. *Gratuit ou payant selon les contextes*



Wifi

Service rarement indispensable mais précieux dans les secteurs non (ou mal) couverts par la téléphonie mobile. Il permet au gestionnaire de l'aire de mieux connaître ses visiteurs à partir des connexions réalisées. *Gratuit*



Restauration, boutique produits du terroir

C'est un métier à part entière. Le restaurateur, le commerçant peut créer son aire de camping-cars pour élargir sa clientèle. Sinon, ces types de services sont à réserver aux aires de grande capacité (> 50 places).



Rangement de matériel (camp glisse)

- **Consignes** pour ranger des équipements
- **Zones de séchage** matériels et vêtements

organisation de l'avitaillement

L'avitaillement souvent exprimé au travers du terme « borne de services » couvre la vidange des eaux grises et noires, l'alimentation en eau, en électricité et en théorie le carburant. L'avitaillement peut être organisé à partir d'une « borne » industrielle mais également construite de manière artisanale. L'avitaillement est souvent associé aux aires de stationnement, cependant ce service peut être indépendant ou combiné à d'autres activités telles que les stations services, les restaurants...

10 MINUTES

en moyenne pour avitailler

1 POSTE (BORNE)

suffit dans la plupart des cas

Si le site est confronté à des flux importants, il importera de concevoir des stations d'avitaillement avec plusieurs postes utilisables simultanément.

Poste unique
LA BORNE

Aire de faible capacité
MOINS DE 30 PLACES

Passage diffus

Postes multiples
LA STATION

Aire de capacité importante
PLUS DE 50 PLACES

Passage intense

Lieu d'avitaillement

Intérieur à l'aire

- Pour les concepts de paiement « tout compris » : stationnement et avitaillement
- Pour les aires où l'avitaillement est assuré sur l'emplacement.

Extérieur à l'aire

- Recommandé pour éviter des manœuvres à l'intérieur de la zone de stationnement
- Lieux où le stationnement est gratuit et l'avitaillement payant.

Type de borne

Artisanale

- Moins onéreux
- Sur-mesure
- Si paiement : systèmes automatiques à intégrer et faire appel à plusieurs corps de métiers.

Industrielle

- Choix sur « catalogue »
- Chantier « tout compris »
- Coût plus important
- Facilite l'exploitation à distance.

À l'emplacement

- Rare et très onéreux
- Uniquement dans un concept de séjour grand confort

5

des choix
à faire





QUEL STATUT CHOISIR ?

LE CAMPING

Le statut le mieux adapté est le camping. Quel que soit le revêtement de sol et l'aménagement paysager retenu, il permet :

- + d'organiser son séjour,
- + de s'installer confortablement,
- + de tirer l'auvent,
- + de mettre les cales,
- + de faire sécher des vêtements et entreposer des équipements nautiques.

Pour accueillir les camping-cars, le camping pourra être totalement automatisé (entrée, sanitaires et avitaillement).

Aucun classement n'est exigé.



Attention : sans classement, il n'est pas possible de récupérer la TVA sur l'investissement.

LE PARKING

Deux raisons principales invitent à retenir ce statut :

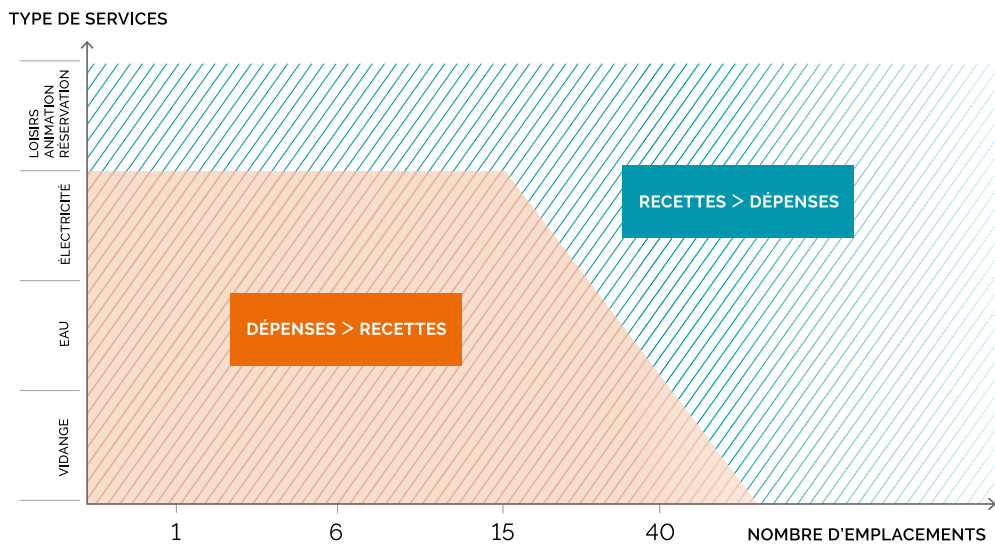
- + l'exploitant ne tient pas à ce que les usagers déballent leurs affaires et s'installent en séjour,
- + le droit du sol n'autorise pas à aménager un camping.

contexte réglementaire de stationnement en fonction des typologies retenues

 Camping	 Parking	 Camping déclaré	Commentaires
ACCUEIL STRATÉGIQUE			Le statut de camping est mieux adapté mais le choix est fonction : <ul style="list-style-type: none"> • du droit du sol (peut-on aménager un camping ou pas ?), • de l'objectif du MO (installation avec déballage ou non), • du parti d'aménagement.
ENTRÉE DE CAMPING CAMPING			<ul style="list-style-type: none"> • Camping dans le périmètre du camping, • Parking hors du périmètre (mais pas de déballage).
CAMP GLISSE			Le statut de camping ou camping déclaré est mieux adapté mais : <ul style="list-style-type: none"> • le parking est à envisager si le camping n'est pas autorisé, • le parking n'autorise pas le déballage – des équipements de rangement seront nécessaires, • il sera difficile de faire respecter la règle du « non-déballage ».
CŒUR URBAIN			Le statut de parking garantit l'interdiction de déballage et s'adapte mieux aux secteurs habités.
ÉTAPE VERTE			Le statut de camping déclaré convient parfaitement au confort d'une petite unité de 6 emplacements maxi (déballage autorisé).
BANDE LITTORALE			Par essence, un parking.
STATIONNEMENT DE JOUR			Un parking interdit de stationnement la nuit. L'interdiction porte sur l'ensemble des véhicules.

quel mode d'exploitation retenir ?

Le mode d'exploitation est étroitement lié aux objectifs d'une part et à la rentabilité d'autre part. La rentabilité (rapport recettes/dépenses) est fonction du niveau de service conjugué à la capacité de l'équipement.



Exploitation déficitaire

DÉPENSES > RECETTES

Exploitation publique

L'exploitation est assurée en régie directe avec le budget de la collectivité qui compense le déficit.

Exploitation privée

L'exploitation d'un équipement déficitaire peut être assurée par une société privée pour son propre compte si la fréquentation de l'aire apporte une augmentation du chiffre d'affaires pour une activité connexe (restaurant, commerce, visites, activités sportives...).

Point de vigilance

- *Exploitation publique* : attention à ne pas créer une concurrence déloyale vis-à-vis de structures privées.

Exploitation bénéficiaire

RECETTES > DÉPENSES

Délégation de service public

si l'exploitation n'est pas assurée en régie directe.

La collectivité peut déléguer l'exploitation de l'aire. La DSP est recommandée pour garantir contractuellement les niveaux de service avec le délégataire ainsi que les périodes de fonctionnement et les tarifs.

Exploitation privée

Selon le montage juridique le mieux adapté.

Points de vigilance

- Attention à bien prendre en compte toutes les dépenses dont le personnel et l'entretien des espaces verts pour considérer l'exploitation bénéficiaire.
- Les sociétés qui aménagent les aires et posent les bornes avec paiement automatique prennent en charge la gestion du paiement mais n'assurent pas systématiquement l'entretien de l'aire (vigilance sur la rédaction du contrat).

comment construire sa tarification ?

Pour définir un tarif, il n'y a pas de règle absolue. Selon les différents contextes, tout est possible. Le tableau ci-dessous permet de construire une base tarifaire susceptible d'évoluer selon les saisons.

	Tarif suggéré	Tarif retenu
Stationnement sec sans service	0 € €
		+
Stationnement sur un site très prisé	0 à 5 € €
		+
Avitaillement	2 à 5 € €
		+
Réservation	2 à 5 € €
		+
Stationnement dans un complexe touristique sécurisé, gardienné avec emplacements paysagers et animations	5 à 10 € €
		=
		----- €
		Tarif total retenu : ----- €

comment définir les modes de paiement ?

La décision de faire payer le stationnement ou l'avitaillement induit inévitablement un coût. Selon les volumes de stationnement, les modes de paiement peuvent prendre différentes configurations.



Collecte porte à porte, le matin ou le soir

- + Petites structures de moins de 15 places
- + Un travail fastidieux
- + Une belle occasion pour promouvoir le territoire et personnaliser l'accueil



Systèmes de parkings urbains, carte en entrée et en sortie

- + À partir de 15 places pour justifier l'investissement
- + Le paiement en sortie permet d'ajuster le prix en fonction de la durée exacte d'usage, voire d'accorder la gratuité pour certaines heures.
- + Permet un accueil 7j/7 et 24h/24.



À distance sur le site web ou l'application de l'exploitant

- + Particulièrement intéressant si l'exploitant dispose déjà d'une application numérique de réservation ou de paiement.
- + Le contrôle d'accès nécessite un code à transmettre.
- + Permet un accueil 7j/7 et 24h/24 et la réservation.
- + Compatible avec le système de parking urbain

si l'avitaillement n'est pas compris dans le prix du stationnement

Le paiement peut se faire de manière indépendante selon les systèmes suivants :

- **L'achat de jetons** qui nécessite un point de vente physique mais qui permet la remontée immédiate de tout problème de fonctionnement ou autre,
- **Le monnayeur** bien pratique avec la monnaie commune à toute l'Europe mais le système est en proie au vandalisme,
- **Le système de paiement par carte** (ou autres moyens électroniques) sur place ou à distance, idéal pour les secteurs à forte fréquentation.

comment gérer les déchets ?

La vie en camping-car induit inévitablement la production de déchets ménagers autres que les eaux sales : emballages et déchets alimentaires en majeure partie.

Le temps des haltes sur les aires de camping-cars est propice à l'évacuation des déchets. La situation est différente si l'on est sur le domaine public routier ou non (parking ou camping).



parking



Sur un parking, l'exploitant (privé ou public) n'a aucune obligation pour assurer l'organisation de la récupération des déchets ménagers des camping-caristes.

Il conviendra de désigner les sites adaptés aux dépôts des déchets ménagers en précisant les conditions d'accès.

Néanmoins, il peut être judicieux de proposer une solution. Celle-ci dépend des systèmes de collecte du secteur mais également de la configuration des lieux :

- + Des containers à codes sur le parking ou la zone d'avitaillement. Le code est fourni automatiquement lors du paiement (ou de l'enregistrement à l'entrée sur le parking).
- + Si des containers à codes ne peuvent être installés, des containers peuvent être placés dans un espace clos dont la porte (grille) s'ouvre avec un code fourni lors du paiement ou de l'enregistrement.

camping



L'exploitant doit mettre en place le matériel nécessaire adapté aux types d'usage et au nombre de places.

POINT DE VIGILANCE les aires d'accueil de moins de 6 places

Le camping sous régime de déclaration qui autorise l'accueil de camping-cars (caravanes) implique également la nécessité d'organiser la récupération des déchets.

L'équipement identique sur domaine public routier n'entraîne aucune obligation relative à la récupération des déchets.

POUR AFFINER LES MODES DE COLLECTE



ADEME + les services de l'intercommunalité dont dépend le site d'accueil envisagé

6

Les conseils
pratiques pour
aménager

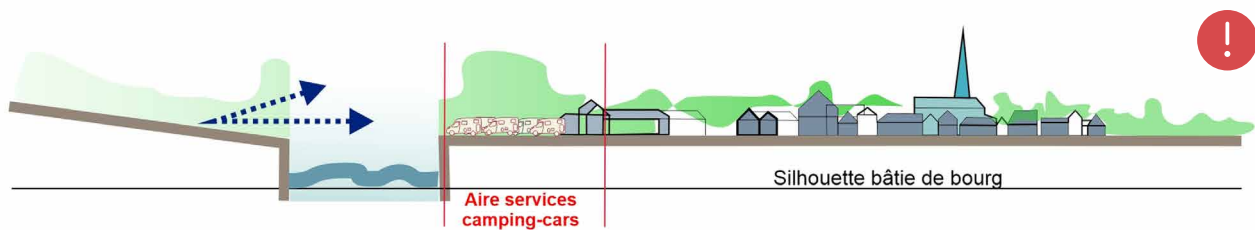


Le projet Analyse paysagère

Observer, analyser et comprendre les lieux

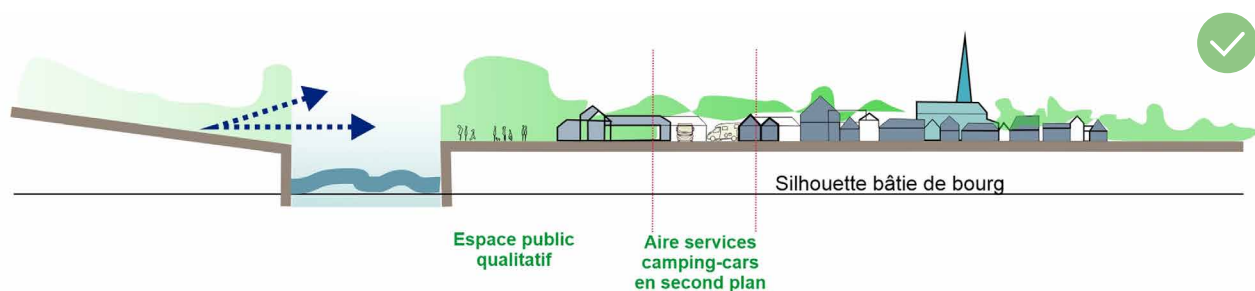
Avant chaque projet, se rendre sur site et observer le contexte environnant :

- **La parcelle** : l'accès, la localisation, la forme, la topographie, les plantations, la nature du sol, les limites, l'environnement proche,
- **Les perceptions depuis l'extérieur vers la parcelle** : que voit-on de cette parcelle depuis la route, depuis les maisons en limite, depuis la plage, la voie verte, etc. ?
- **Les perceptions depuis l'intérieur de la parcelle** : que voit-on ? Un ruisseau, un stade, une lisière boisée, des maisons, l'océan, etc.
- **L'intégration de l'aménagement dans un projet de développement global** du bourg, du quartier, du secteur, de la ville. Les connexions douces, le cadre de vie, les évolutions que va apporter la présence de camping-cars dans le lieu pressenti, les nouveaux équilibres à rechercher.



Grand paysage : conserver les points de vue majeurs ouverts

Veiller à ne pas banaliser une silhouette bâtie par un alignement de véhicules au premier plan d'un port, d'un bras de mer, d'une rivière, etc.



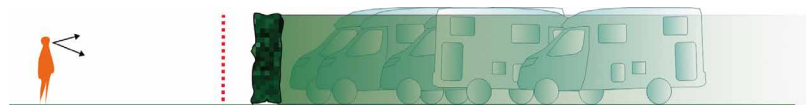
Les questions à se poser

- **La visibilité depuis l'accès** : un camping-car est un véhicule lourd, lent et encombrant. Prendre contact avec les services des routes du Département en cas de sortie sur une RD.
- **La forme de la parcelle** : une parcelle rectangulaire n'est pas nécessairement plus simple à aménager, les formes complexes permettent de verdir des espaces résiduels qui qualifieront l'ensemble.
- **Observer les plantations sur site** : le terrain est favorable à leur développement. Rester cohérent avec le contexte : par exemple des plantations d'alignement ou un fleurissement d'annuelles vont dénoter dans un contexte rural.
- **Repérer les co-visibilités**, apprécier la gêne potentiellement occasionnée par le projet au regard du voisinage, de l'environnement naturel proche, d'une silhouette bâtie.
- **Veiller à porter un regard en vue proche, semi-lointaine, en vue lointaine**. Depuis les axes principaux d'accès et de desserte, depuis les bâtiments publics, depuis les secteurs sensibles et les éléments bâtis remarquables.
- **Évaluer et privilégier un ou des éléments naturels** valorisants pour l'utilisateur de l'aire, qui est sensible aux espaces naturels, et la liberté qu'ils lui procurent.



S'interroger systématiquement sur la qualité de la vue frontale offerte à l'observateur, générée par l'implantation d'une aire de services ou d'un parking. En vue proche, en vue lointaine

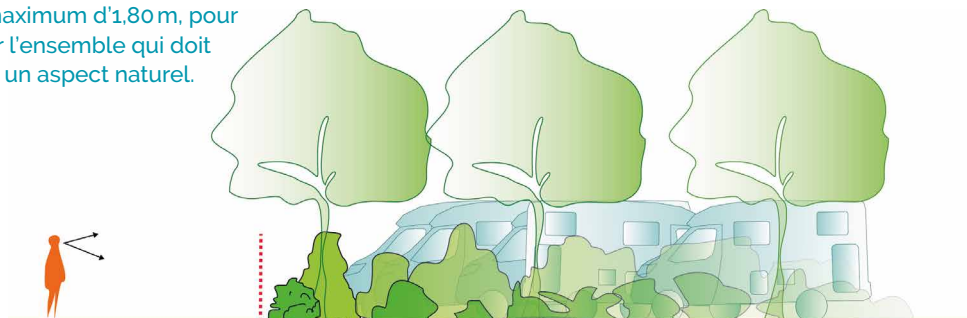
Vues proches depuis une route, un équipement public, un quartier...



Éviter les clôtures opacifiantes ou les plantations de haies monospécifiques. Effet de rupture garanti dans le paysage environnant



Planter une haie vive, arborée si possible. Si nécessaire, la clôture est discrète, grillagée, d'une hauteur maximum d'1,80 m, pour compléter l'ensemble qui doit conserver un aspect naturel.



Préconisations

- **Le choix du site est stratégique** : certains lieux nécessitent peu d'intervention tant ils sont idéalement situés, ou protégés par une végétation déjà en place, ou déjà revêtus,
- **Bien considérer le site et les travaux qui seront nécessaires**, à mettre en perspective au regard des capacités financières et techniques de la collectivité. Faire peu mais bien. Ne pas hésiter à repartir d'une page blanche ailleurs, si le site pressenti génère un projet trop onéreux ou complexe à réaliser,
- **Éviter de copier-coller tel ou tel schéma vu ou réalisé ailleurs**. Chaque site est singulier et offre matière à exploiter, inventer, faire découvrir. L'essentiel est de trouver l'adéquation entre le lieu, le projet et le budget,
- **Penser global, se projeter à 5 ans, à 10 ans**, selon les préconisations des documents d'urbanisme,
- **Prendre conseil** auprès des CAUE, ABF, Conservatoire du littoral, DDT, architectes et paysagistes conseils de l'État etc. avant d'engager des demandes d'autorisation de travaux.

organiser l'accueil des camping-cars :

- renvoie d'une manière générale à l'organisation du stationnement et des mobilités que ce soit sur le littoral, en agglomération ou dans les bourgs ruraux,
- incite à intégrer ces aménagements dans une réflexion urbaine élargie au delà de la simple échelle de la parcelle retenue,
- nécessite de tendre vers des aménagements raisonnés, intégrés, adaptés pour préserver et protéger vos paysages,
- avec l'objectif de développer un accueil singulier et vertueux en Cornouaille.



une insertion paysagère réussie

Aire d'Aydat (63)

Une zone humide a été réhabilitée il y a une petite dizaine d'années en amont d'un plan d'eau. Un parcours sur pilotis et des observatoires ont été créés.



Quelques années plus tard, l'aire de camping-cars existante en limite de ce lieu renaturé, a fait l'objet de travaux d'extension.

Avec beaucoup de finesse, la conceptrice a travaillé la clôture bois en totale cohérence avec la zone humide.

Une opération totalement réussie et intégrée qui fait référence en matière d'insertion paysagère. Les camping-caristes peuvent voir sans être trop vus.

Observer, comprendre et s'appuyer sur le contexte environnant pour aménager et qualifier



Le projet insertion paysagère

L'insertion paysagère d'un projet ne se limite pas à la plantation d'une haie en limite parcellaire pour dissimuler ou absorber.

Elle prend en compte la totalité des points décrits dans la fiche précédente, elle est directement liée au contexte et ses exigences, elle ne fait pas l'objet d'une recette qui pourrait s'appliquer selon les typologies d'aires.

Généralités

Le rôle du végétal est sensible parce qu'il va consister à :

- **apporter du confort** aux usagers camping-caristes : ombrage, rafraîchissement, brise-vent,
- **structurer l'espace** nouvellement créé et intégrer un aménagement dans la continuité de l'espace public existant,
- **absorber des vues peu qualifiantes** sur des alignements de véhicules au même titre que pour tout parking pour véhicules légers,
- **contribuer au maintien et la préservation de la biodiversité** : corridor vert, trames vertes et bleues dans une logique de verdissement et d'amélioration du cadre de vie des habitants.

Et cela même si le camping-cariste demande peu pour payer moins.

Quel que soit le type d'aménagement réalisé sur l'espace public, **il s'agit de la qualification et la valorisation du bien commun : le paysage local, qui est en jeu.**

Les principes

- **Recenser les essences adaptées** au littoral et techniques locales pour s'accorder avec le contexte environnant, qui va différer du littoral vers l'intérieur des terres, dans les milieux humides ou zones plus ventées et donc asséchées, etc.
C'est l'adéquation entre la nature du sol et le type de végétaux qui garantit le bon développement et la vivacité de ces derniers,
- Selon les cas, il sera préférable de **travailler les massifs de plantations en diversifiant volumes et essences** afin de limiter la monotonie souvent rencontrée d'un mur végétal monospécifique,
- **Travailler les valeurs colorées et panachées du feuillage**, les périodes de floraison, la diversité des écorces et des bois colorés perceptibles une grande partie de l'hiver,
- **Jouer avec les différentes strates arbustives**, ce que l'œil perçoit en premier à hauteur d'homme, puis au ras du sol,
- **Protéger les massifs** pour éviter que les véhicules recouvrent les premiers rangs de végétaux au risque de compromettre leur développement,
- **Veiller à appliquer la réglementation** liée aux distances de plantation en limites parcellaires.

Modeler pour mieux absorber

Malgré un relief somme toute moutonnant, voire ondulant, d'une manière générale les vues rasant et dégagées dominent.

Localement, on rencontre quelques techniques éprouvées pour absorber l'impact visuel des véhicules stationnés. Ce qui fonctionne avec les véhicules légers demandera des adaptations pour les camping-cars dont la hauteur peut aller jusqu'à 2,80 m.

Le merlon

Planté en limites séparatives ou dans des massifs, le merlon est couramment mis en œuvre. Planté de couvre-sols ou arbustes bas, voire de sujets à haute tige, il permet à la fois de délimiter, créer du volume et verdier.

Le merlon constitue une technique locale fréquemment utilisée, que l'on retrouve pour délimiter ponctuellement le stationnement dans des secteurs à forte pression.

Une solution efficace et réversible à condition de :

- ne pas fragiliser les sols en mettant en œuvre des solutions techniques pour les préserver et prévenir l'érosion de ceux-ci. Une intervention technique et sensible qui ne doit pas être uniquement une opération de terrassement,
- dans des cas similaires à ceux-là, l'exigence dans la mise en œuvre consiste à modeler en s'insérant finement dans les courbes de niveaux afin de respecter le terrain naturel. Éviter les effets artificiels provoqués par une géométrie répétitive et systématique. Un vrai travail de modelage de terrain dont l'impact visuel doit être mesuré avant d'agir.



Les murets de pierres

C'est le principe retenu sur l'aire de stationnement de la Pointe du Raz. Efficacité et insertion paysagère garanties.

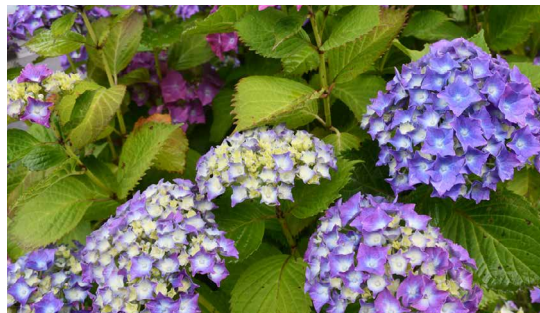
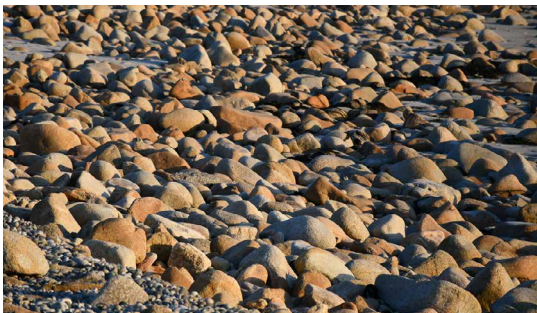


Les haies brise-vent

On rencontre de belles haies brise-vent qui sont très absorbantes. Effectuer et maintenir un bourrage dense en strate basse pour renforcer l'efficacité. Une technique à privilégier pour les camping-cars, au-delà du camouflage, c'est la protection du vent et des embruns qui sera appréciable.



La question de la perception de ces aménagements, vides de véhicules hors-saison, doit se poser lors de la conception.



Source d'inspiration
végétal / minéral

Stars locales
adaptation / tradition

équipements techniques

Les revêtements de sol

Généralités

En matière d'aménagement d'espaces publics, l'objectif principal est de **réduire l'artificialisation des sols**, favoriser la perméabilité de ceux-ci pour diminuer les rejets dans les réseaux. Cela va de pair avec une réduction des coûts d'investissement. Un espace enherbé ou en stabilisé compacté est moins coûteux qu'un enrobé. En matière d'entretien, suite à l'application du zéro phyto, les sols naturels nécessitent des interventions plus fréquentes de désherbage, actions qui alourdissent le coût de fonctionnement.

D'un point de vue environnemental et paysager, il est évident qu'un sol en stabilisé compacté est préférable à tout autre matériau, y compris les enrobés drainants.

Si des ornières se forment au niveau des zones de manœuvre, il est plus facile pour le technicien des services techniques de recharger un sol que faire une rustine sur un enduit gravillonné (qui apprécie peu les fortes chaleurs estivales).

Le but est de limiter l'impact des aménagements, et faire en sorte que l'espace naturel accueille des aménagements neutres en limitant et maîtrisant la pression exercée sur les milieux.

La réversibilité des aménagements est une valeur constante, de fait seront préconisés de préférence des aménagements doux et respectueux des sites dans lesquels ils sont réalisés.

Aménagements spécifiques

Le camping-car est un véhicule lourd qui nécessite l'aménagement d'une voirie adaptée. On entend par là une couche de fondation suffisamment importante pour assurer la bonne stabilité de l'ouvrage.

Certains véhicules sont très longs et leur giration couplée au porte-à-faux important compliquent les manœuvres. La pression qui s'exerce sur les sols est donc particulièrement forte.

Les revêtements de finition mis en œuvre couramment :

- **Sur la chaussée** : enrobé, enduits bitumineux, stabilisé compacté
- **Sur les emplacements** : herbe (compris sous-couche compactée sous les zones circulées), stabilisé compacté, dalles alvéolaires plantées ou gravillonnées, dalles béton. Quelques emplacements peuvent être traités en enrobé, enrobé granitique grenailé (avec cailloux blancs)... : facilité d'accès et praticité par temps pluvieux.

Délimitation des emplacements :

Bordures béton, bois, bornes basses, lisses basses, haies basses, traverses paysagères bois à double usage de bloque-roues, on évitera au maximum la peinture blanche sur enrobé qui s'apparente clairement plus aux parkings.

Préconisations

Travaux de création d'une voirie :

- Retroussement de la terre végétale et stockage,
- Terrassement en déblai,
- Compactage du fond de forme,
- Mise en place d'un géotextile,
- Fondation de chaussée en GNT 0/80 ep mini 0,30 m, compactage par couches successives,
- Couche de finition en GNT 0/31,5 ep mini 0,30 m, compactage par couches successives,
- Couche de roulement en enrobé, béton bitumineux 0/10 ep 0,06 m ou enduit bitumineux ou sable stabilisé compacté ép 0,15 m.

Si une voirie ancienne ou un chemin existent :

Les travaux seront adaptés au cas par cas et ne nécessiteront pas toujours un décaissement aussi important. On profitera de la structure de chaussée existante. Un décapage, nivellement, apport de matériaux et couche de finition seront réalisés selon les cas.

La connaissance des élus ou des locaux sur d'anciens usages s'avère utile dans pareille situation pour limiter les travaux à engager.

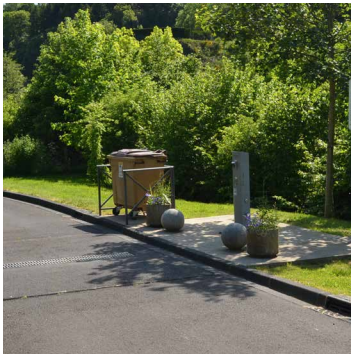
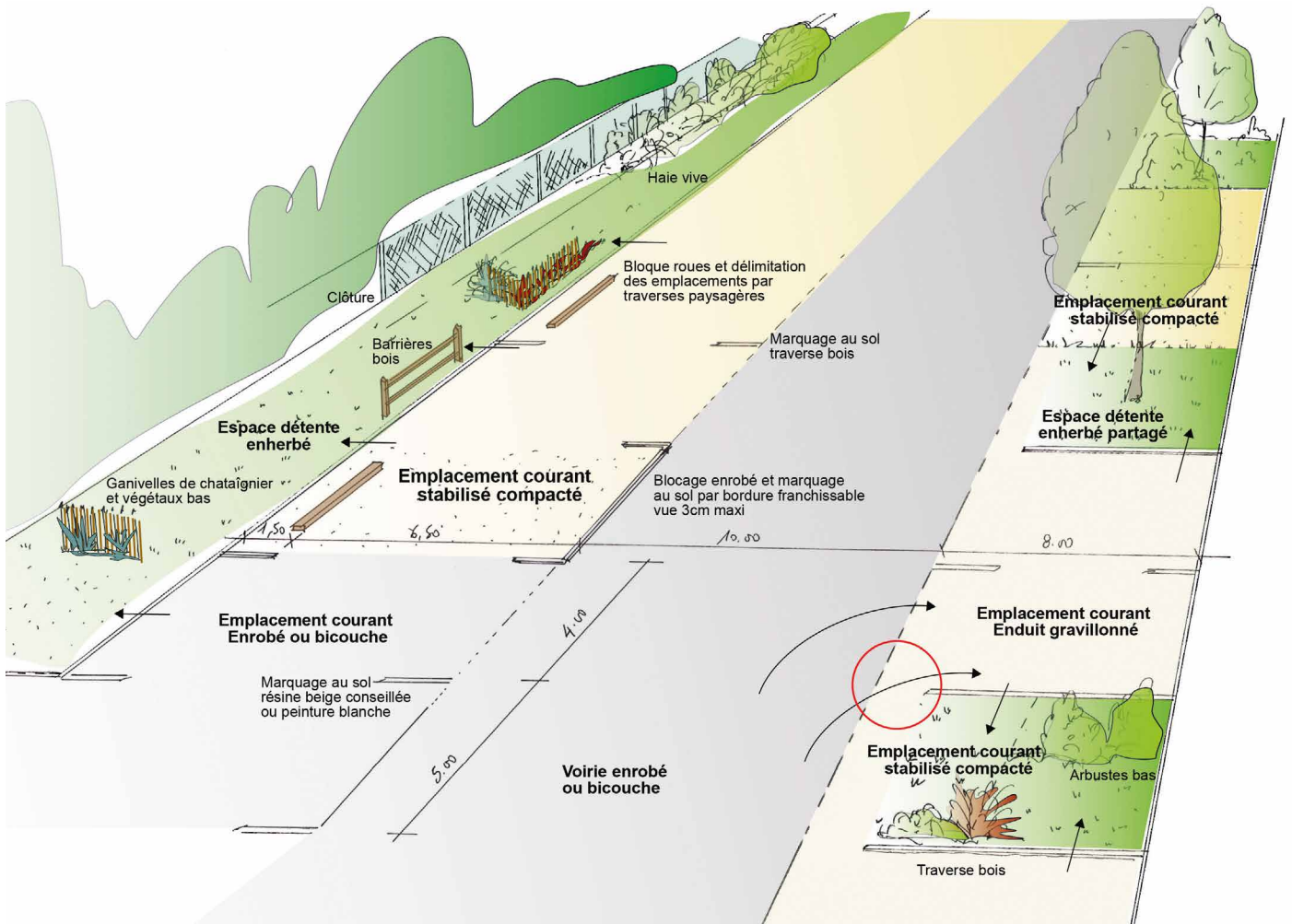


À privilégier :

1. Stabilisé compact local > circuits courts
2. Granulométries variables > effets différents
3. Dalles Écovégétal sédum / pavées
Perméabilité des sols
Teintes naturelles cohérentes en site naturel

4. Traitement uniforme chaussée + emplacements en bicouche
5. Emplacements et voirie en stabilisé
Espaces partagés enherbés entre 2 emplacements
Effet naturel recherché réussi

Palette des possibles en matière de dimensionnement, type et revêtement de sols, sur chaussée et emplacements



Équipements techniques L'entrée de l'aire

Gestion des accès

- À son arrivée, le camping-cariste enregistre son accès à **la borne d'accueil et de paiement**. Celle-ci peut être installée le long de la voie d'accès (**⚠ attention** à la durée d'enregistrement, des formalités pouvant occasionner des temps d'attente et bouchons), ou bien à proximité de l'accès principal, avec un emplacement de stationnement dédié. La borne peut être installée sous un abri pour en améliorer le confort. Tout dépend de la capacité de l'aire et sa fréquentation.
- Les possibilités de **gestion des accès** sont variées permettant de :
 - prépayer la totalité de son séjour si l'utilisateur en connaît la durée,
 - prendre des options : borne de vidange, recharge électrique, eau, wifi etc., s'il le souhaite,
 - selon les fournisseurs, un prépaiement ou post-paiement est envisageable,
 - l'utilisateur peut aussi allonger son séjour au fur et à mesure. Si son forfait est dépassé lors de sa sortie définitive, il devra s'acquitter d'un supplément avant de partir,
 - un code est fourni pour les entrées/sorties intermédiaires durant le séjour.
- **Paiement** par monnayeur jeton/pièces/billets, lecteur CB avec ou sans contact, lecteur smartphone QR code, etc.
- Certains fournisseurs permettent **une réservation et un paiement à distance**. L'arrivée est simplifiée, accès par simple code d'accès pour une durée et des prestations définies,
- **Une barrière levante complétée d'une borne avec clavier numérique** (code).

Contrôle à distance

Quelle que soit la capacité de l'aire, la mise en place d'un système de contrôle à distance depuis un ordinateur :

- permet d'évaluer le **nombre d'emplacements occupés**,
- permet l'affichage des **compteurs d'eau et d'énergie**,
- peut permettre **l'ouverture de la barrière à distance**, etc.

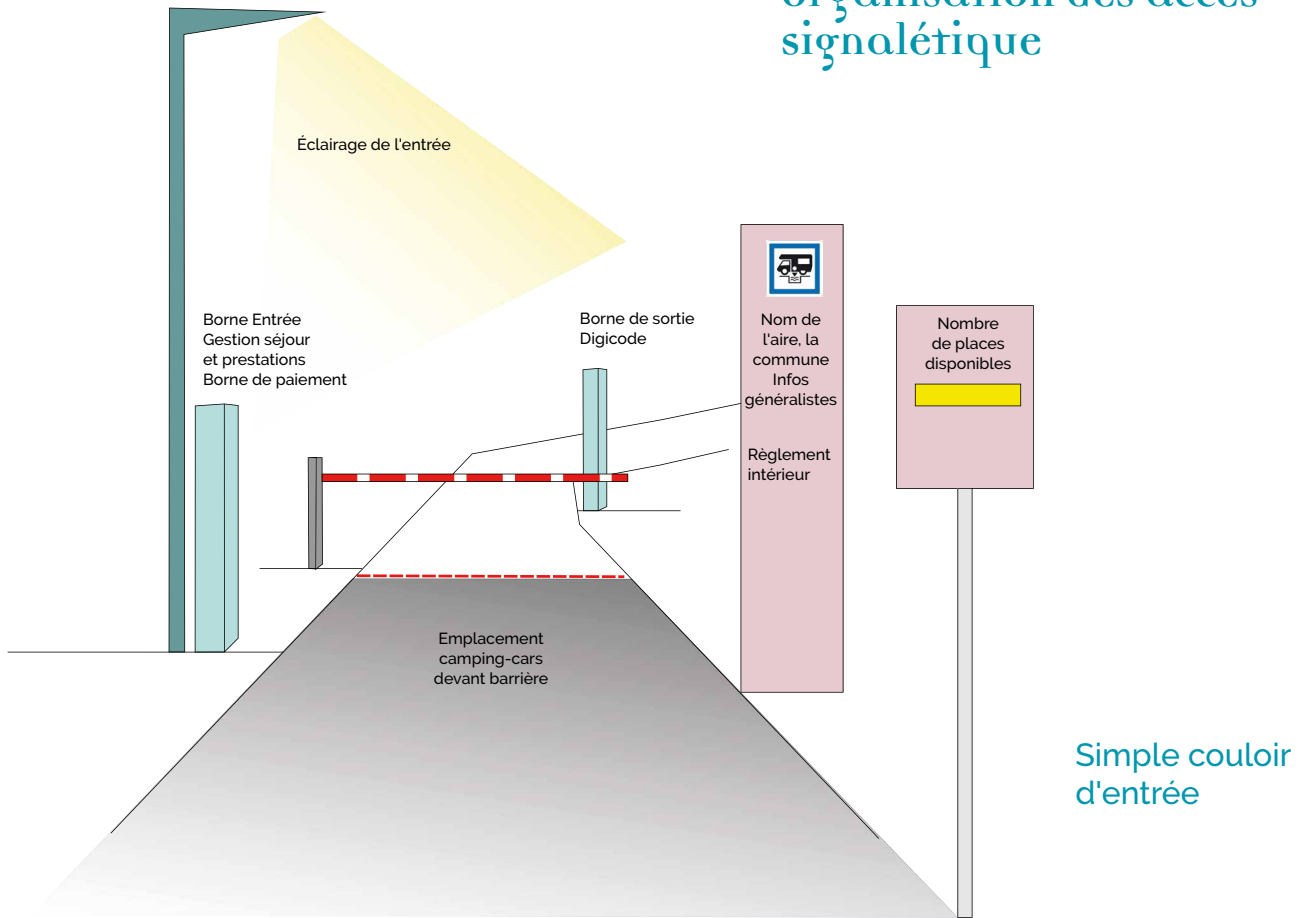
Signalétique

À son arrivée, le camping-cariste doit avoir une lecture claire et rapide :

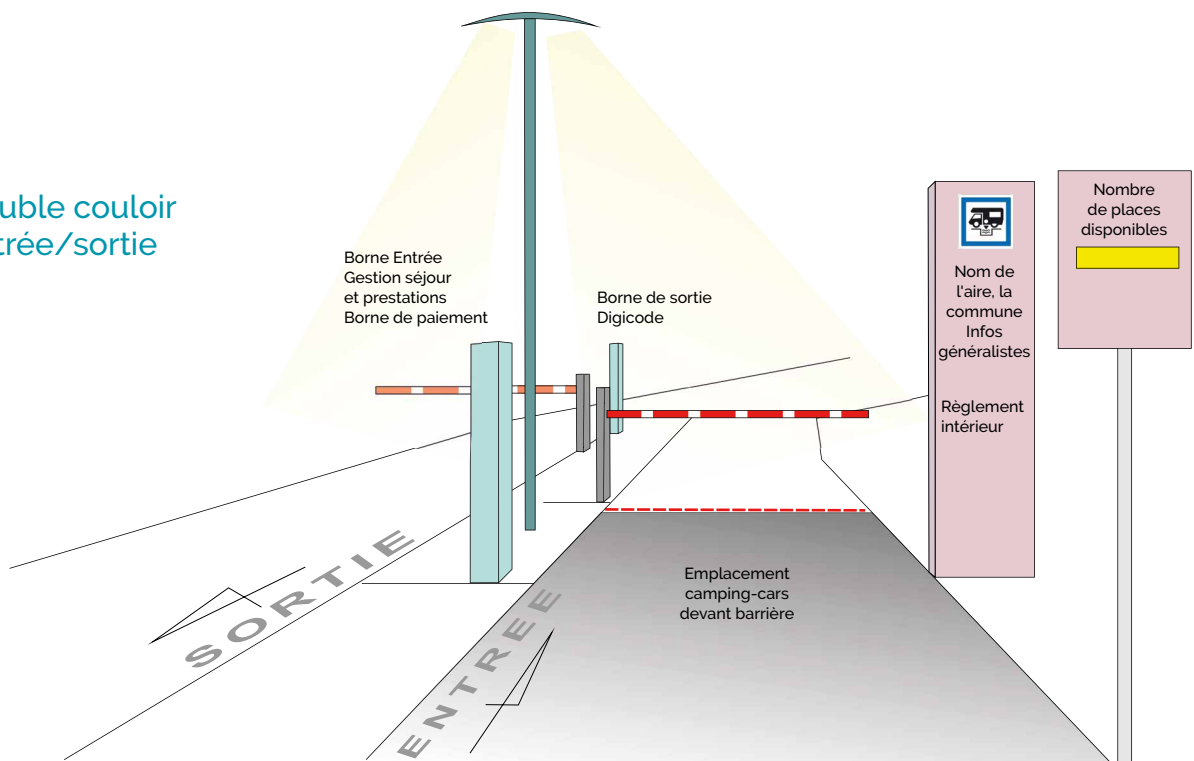
- **du lieu** : repérage de l'aire par le logo camping-cars,
- **des conditions d'accès**,
- **des modalités de paiement**.

Un second panneau peut détailler les points de fonctionnement de l'aire.

organisation des accès signalétique



Double couloir entrée/sortie



Équipements techniques L'aire de vidange

Voir illustrations pages 67 et 68

Assainissement

L'aire de vidange peut être située à l'intérieur comme à l'extérieur de l'aire d'accueil. La gestion sera différente, les usages également.

À l'intérieur de l'aire, la borne peut être :

- en accès libre ou accessible par un code fourni à la borne d'accueil (son coût est intégré dans le forfait global de stationnement),
- activée depuis la borne d'accueil, 1 accès permet 1 vidange. Permet d'éviter les usages sauvages.

À l'extérieur de l'aire : accès payant lecteur CB avec ou sans contact, monnayeur jetons, pièces etc.

Les bornes de vidange peuvent être manufacturées (nombreux fournisseurs sur le marché) ou conçues et aménagées sur site. Le coût peut être ainsi diminué (valable pour les sites très peu fréquentés).

Nature de l'équipement

- Borne équipée pour recevoir les eaux noires
- Rinçage automatique des regards intégrés
- Système antigel
- Paiement par monnayeur jeton/pièces/billets, lecteur CB avec ou sans contact, lecteur smartphone QR code, etc.
- La borne peut aussi fournir l'eau et l'électricité
- Gestion de la consommation
- Système antigel
- Éclairage par détection
- Arceau de protection
- Signalétique
- Devant ou latéralement à la borne, aménagement d'une plateforme de stationnement en béton avec formes de pente et caniveau médian pour évacuation des eaux grises, un système autonettoyant permet d'éviter les désagréments liés à la stagnation d'eau souillée.

Gestion de l'apport en eau potable

- Robinet de puisage AEP et regard d'évacuation
- Bouton poussoir ou $\frac{1}{4}$ de tour en accès libre ou monnayeur à jeton/pièce ou code (attribué lors de l'accès)
- Gestion de la consommation
- Système antigel
- Éclairage par détection
- Arceau de protection

Gestion des déchets

Selon les modalités de collecte et de traitement en place dans la commune, **prévoir une localisation adaptée au système de collecte, à proximité de l'aire mais pas trop près des emplacements** pour éviter les désagréments visuels et olfactifs :

- containers enterrés,
- containers à roulettes,
- tri sélectif,
- palissade bois ou haie pour améliorer l'insertion, intégrer sans cacher pour éviter les dépôts sauvages.

Gestion de l'apport en énergie

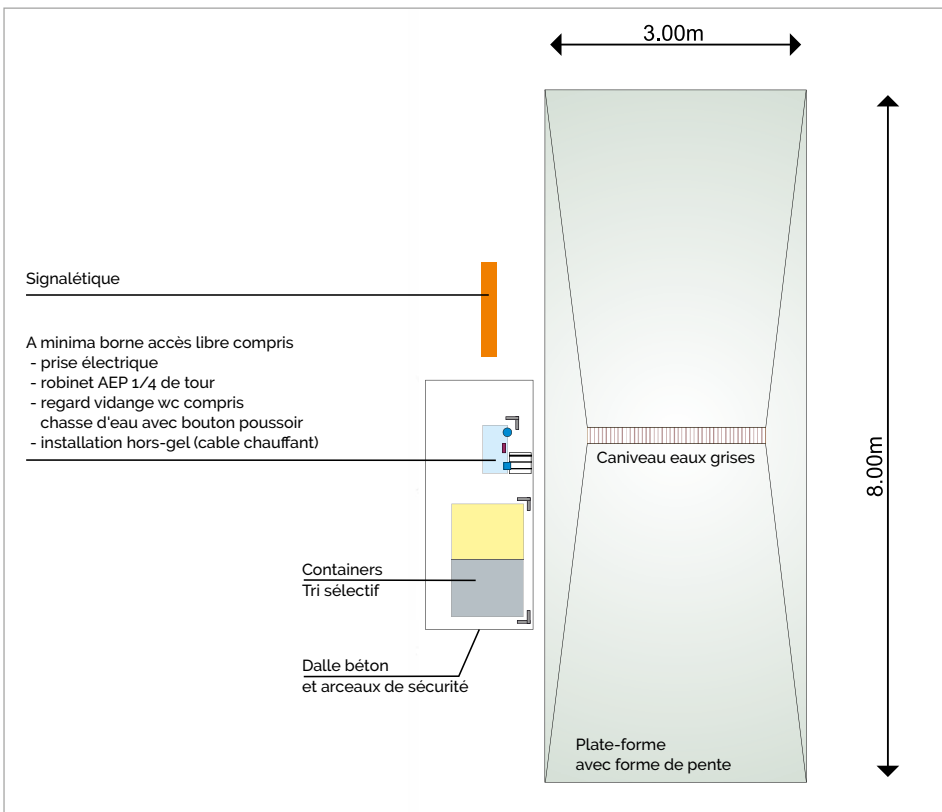
- Une ou plusieurs prises électriques prévues sur :
 - la borne de vidange - **⚠ attention** : le temps long de chargement électrique peut mobiliser inutilement l'emplacement technique,
 - la borne de vidange, mais accessibles depuis un emplacement spécialement réservé à côté (la station de vidange est libérée pour un autre usager).
- Des bornes électriques attribuées et partagées pour 2 ou 4 emplacements,
- Gestion de la consommation dans le forfait ou consommation libre,
- Bornes normées et sécurisées pour un usage extérieur, inviolables,
- Arceau de protection.

Éclairage public

- Ce poste sera adapté aux modalités de gestion de l'éclairage public communal,
- **La maîtrise de l'éclairage nocturne** permet de respecter la vie des animaux en site rural et site protégé,
- **Un balisage, un éclairage, une détection intégrée sur les équipements** peuvent être mis en œuvre.

Pour mémoire, les communes labellisées « villes et villages étoilés » s'engagent à réduire la pollution lumineuse pour le bien-être de tous.

Aire de vidange : installation type "basique"



Un scénario évolutif, en fonction de la capacité de l'aire, de sa fréquentation et son potentiel de développement

Exemple : équipement en accès libre dans un petit bourg rural, intégré à l'aménagement global du bourg Saint-Genest (03)



Panneau de signalisation

Les containers du village sont situés derrière la palissade en bois.

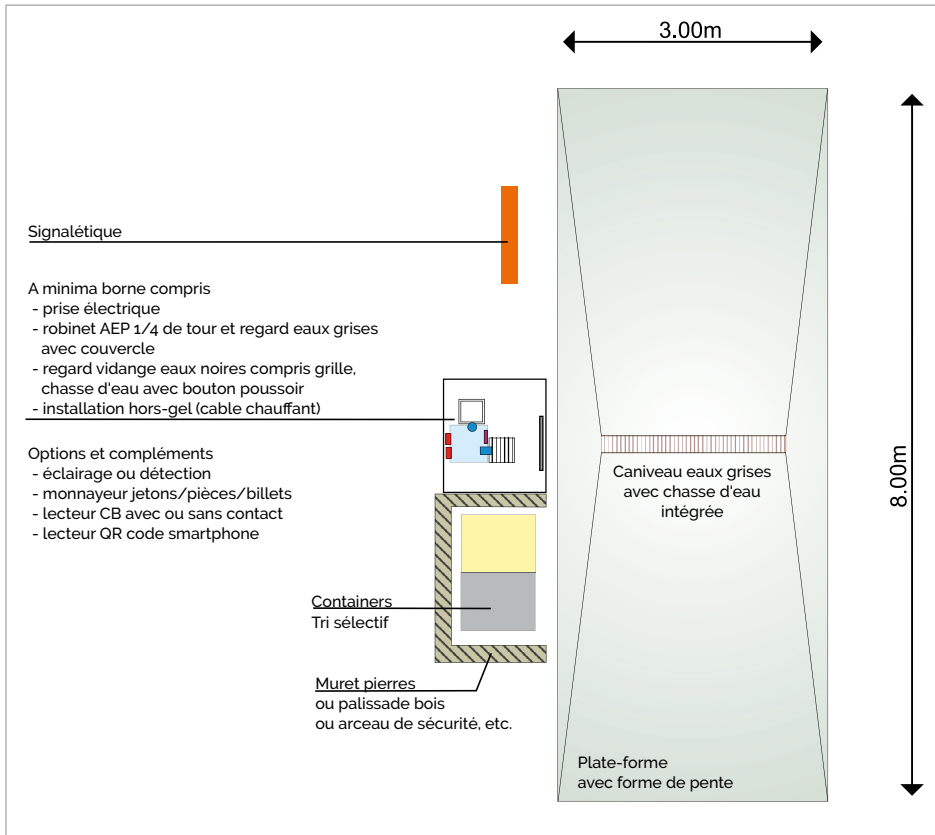
Muret pierres avec robinet presto et regard avaloir, prise électrique

Borne vidange en béton avec regard et couvercle, robinet de rinçage

Plateforme de vidange avec deux regards avaloir et forme de pente, deux bornes bois pour empêcher l'accès sur la prairie enherbée et le chemin piéton

Abords en béton désactivé et stabilisé compacté

Aire de vidange : installation type "confort"



Un équipement complet et pérenne



Borne de vidange UrbaFlux

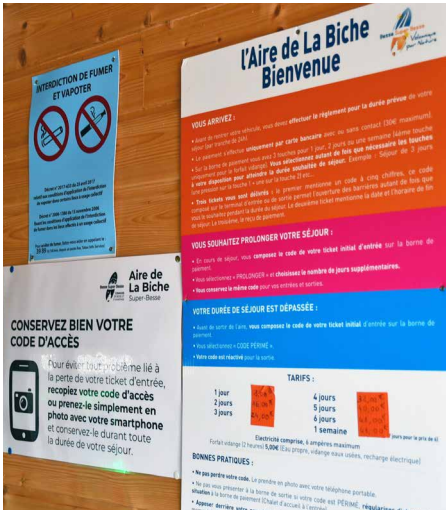
Eau, vidange, électricité, parking
Système de paiement
Modèle inox, sobriété des formes,
du design, praticité, efficacité



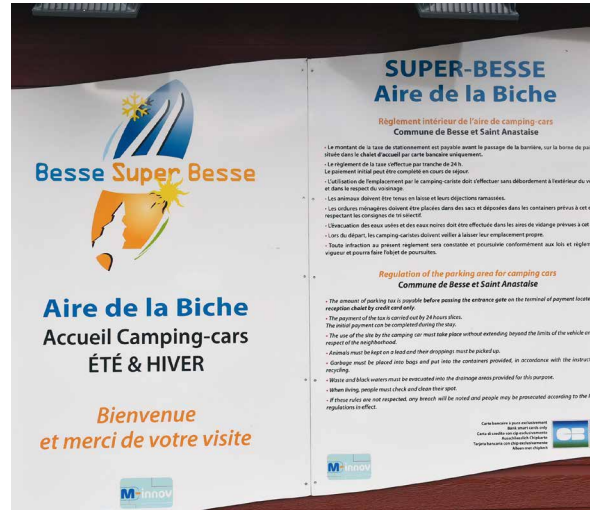
Borne de vidange Flot Bleu

Un effort d'insertion avec des gammes de
couleurs moins saturées,
Chalmazel-Jeansagnière (63)

équipements techniques la borne de paiement/signalétique



Tarifs et borne de paiement, dans un chalet d'accueil à l'abri des intempéries - marque M-innov



Signalétique d'accueil et règlement intérieur, implantés à l'entrée de l'aire, à l'extérieur

Exemple de règlement intérieur d'une aire de 250 emplacements

NOM de la commune, nom de l'aire

- Le montant de la taxe de stationnement est payable avant le passage de la barrière, sur la borne de paiement située dans le chalet d'accueil par carte bancaire uniquement.
- Le règlement de la taxe s'effectue par tranche de 24h. Le paiement initial peut être complété en cours de séjour.
- L'utilisation de l'emplacement par le camping-cariste doit s'effectuer sans débordement à l'extérieur du véhicule et dans le respect du voisinage.
- Les animaux doivent être tenus en laisse et leurs déjections ramassées.
- Les ordures ménagères doivent être placées dans des sacs et déposées dans les containers prévus à cet effet en respectant les consignes de tri sélectif.
- L'évacuation des eaux usées et des eaux noires doit être effectuée dans les aires de vidange prévues à cet effet.
- Lors du départ, les camping-caristes doivent veiller à laisser leur emplacement propre.
- Toute infraction au présent règlement sera constatée et poursuivie conformément aux lois et règlement en vigueur et pourra faire l'objet de poursuites.

équipements techniques le mobilier urbain

Évaluer les besoins en mobilier urbain

Par mobilier urbain, sont considérés :

- les bancs, transats, tables de pique-nique,
- les bornes anti-stationnement et barrières, les arceaux de protection,
- les appuis-vélos,
- les corbeilles de propreté ou containers tri sélectif,
- les palissades et/ou barrières de protection,
- les bornes de balisage ou d'éclairage, les bornes électriques,
- les ombrières, pergolas, et abris,
- la signalétique.

Aire d'accueil et services

Équiper les aires d'accueil et de services n'est pas indispensable. Par définition, le camping-cariste possède son matériel dans le véhicule. Selon la volonté des maîtres d'ouvrage, l'aire peut être agrémentée d'une table de pique-nique, bancs et corbeilles de propreté pour accroître le confort des usagers circulant en van.

Aire de stationnement

La situation est différente sur les parkings où le déballage des camping-caristes est interdit.

Une table de pique-nique permettra de déjeuner dehors, un banc offrira un instant lecture ou d'observation en fin de journée, etc.

Ainsi, plus un parking est équipé, meilleur est le confort apporté.

Critères de choix à prendre en compte

- **l'accessibilité** aux personnes à mobilité réduite,
- **le confort** : en camping-cars on voyage à 2 souvent, mais aussi à 4 ou 6 : prévoir des tables de capacité variable pour diversifier l'offre,
- **la pérennité** des ouvrages,
- **l'impact sur l'environnement** : provenance des matériaux, certification du bois, process de fabrication, transport, recyclage en fin de vie, etc.,
- **l'insertion des ouvrages dans le paysage** : matériaux, éviter les teintes saturées, favoriser un design sobre.

Certaines communes possèdent un fournisseur ou mieux une ligne de mobilier urbain. Les lieux d'accueil de camping-cars peuvent être équipés de ce même matériel.

Dans le cas contraire, il y a lieu d'adapter le choix en fonction du site : opter pour le bois ou la pierre en milieu rural, réserver le métal en site urbain. En bord de littoral, le bois autoclavé convient, même si l'inox est plus pérenne mais son coût dissuasif.

Une ligne spécifique peut être créée et mise en place à l'échelle des intercommunalités : un moyen de se repérer et s'identifier à un territoire et d'apporter une plus grande harmonie (voire opter pour un double choix : modèle littoral et modèle campagne).

Préconisations

- Favoriser un mobilier sobre, pratique, résistant et pérenne, scellé au sol.
- Intégrer systématiquement un modèle PMR (place libre en bout de table) et le cheminement d'accès nécessaire.
- Penser facilité de nettoyage et entretien.
- Prévoir un dallage (béton balayé ou désactivé, dalles pierres...) sous les tables et les bancs pour éviter le piétinement, le tassement et la dégradation inévitable des sols. Entretien facilité.
- Regrouper autant que possible les éléments de mobilier urbain et éviter la dispersion.
- Matériau bois : privilégier la production locale ou de proximité, normes PEFC *a minima*. L'emploi du bois qui grise naturellement est garant d'une bonne insertion paysagère. Éviter les modèles volumineux ou par exemple les tables de pique-nique sous abri : s'il pleut, le camping-cariste s'abrite dans son véhicule.
- Mobilier en matériaux recyclés : veiller au process de fabrication, provenance de la ressource, labellisation des fabricants.
- Implanter le mobilier à l'ombre et au soleil selon les moments de la journée et les saisons.

exemples de mobilier urbain



Ligne de mobilier créée le long d'une balade urbaine et voie verte, le long de l'Allier - Vichy (03)



Bornes délimitant une aire de stationnement
Bombannes (33)



Ligne contemporaine bois
Rondino



Muret en gabions ou pierres, bonne insertion paysagère - Peut délimiter un espace stationné d'un espace piéton et servir d'assise.



Mat d'éclairage
Aubrilam



Sanitaire public
Aureilhan (40)

En juillet 2020, alors que la Cornouaille est confrontée à un afflux massif de camping-cars et de vans en partie lié à la crise sanitaire, et avec l'ambition d'apporter une réponse globale à l'accueil de cette clientèle, nous avons engagé notre Destination dans la réalisation d'un schéma d'accueil pour les camping-cars en Cornouaille.

Il nous a paru en effet essentiel de mettre en œuvre en Cornouaille, une politique d'accueil raisonnée et coordonnée entre nos territoires intercommunaux et communaux de cette clientèle touristique. Cela dans une réflexion plus générale sur la question des mobilités touristiques et du développement durable de la Cornouaille.

Nous avons eu la volonté d'apporter un conseil de proximité, et des outils concrets et opérationnels aux collectivités souhaitant s'engager dans l'accueil de ces véhicules ou améliorer leurs conditions d'accueil actuelles.

Ce guide est ainsi le fruit des nombreux échanges entre les élus des communes et intercommunalités, les prestataires touristiques, les offices de tourisme, et l'apport technique d'un bureau d'études pour proposer des solutions adaptées à chaque situation locale.

Conçu de façon pragmatique, il se veut avant tout un outil pratique et facile dans sa mise en œuvre pour appréhender l'accueil des camping-cars sous différents volets :

- stratégie touristique,
- économiques,
- paysagers,
- équipement – aménagements,

selon les priorités, les moyens et les objectifs de chacun.

Roger Le Goff

*Administrateur QCD, Président
Communauté de Communes
du Pays Fouesnantais*

Gilles Sergent

*Administrateur QCD, Président
Communauté de Communes
Cap-Sizun - Pointe du Raz*

contact



Quimper Cornouaille Développement se tient à vos côtés depuis la conception des projets jusque la mise en tourisme à l'échelle de la Cornouaille.

Pour toute information, explication, accompagnement :



02 98 10 34 00



contact@qcd.bzh

Guide édité par



Quimper Cornouaille Développement
Agence d'urbanisme et de développement
de Cornouaille

Avec le concours financier



du Département du Finistère et de la Région Bretagne

Directeur de publication

Tristan Douard, directeur par intérim
Mathilde Paillot, coordinatrice de la Destination
Quimper Cornouaille
Stéphane Allain, chargé de mission tourisme

Rédaction et conception



SPORTNATURA

Groupement Sportnatura : www.sportnatura.fr

composé de :

- Agence Recykligo www.recycligo.fr
- Atelier d'architecture Nathalie Lespiaucq
- Agence de communication Code Couleurs

Crédits photographiques

François Bauduin, Nathalie Lespiaucq
iStock by Getty Images

Impression

APF Entreprises 3i concept

Tirage : 400 exemplaires

Date d'impression : mars 2022



La création d'aires de camping-cars en cornouaille

GUIDE À l'attention des
collectivités gestionnaires ou
propriétaires de terrains

www.procornouaille.com

