Communauté urbaine de Bordeaux

Schéma d'accueil des cars de tourisme et des camping-cars

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Rapport d'étude

30/01/08 provisoire | étape | **définitif**

Hangar G2 Bassin à flot n°1 quai Armand Lalande BP 71 F-33041 Bordeaux Cedex
Tél. : 33 (0)5 56 99 86 33 Fax : 33 (0)5 56 99 89 22 e-mail contact@aurba.org

Objet de l'étude
L'offre actuelle de stationnement pour les cars de tourisme et les camping-cars sur l'agglomération bordelaise ne répond pas aux besoins actuels des professionnels du tourisme. C'est ainsi que la Communauté urbaine de Bordeaux souhaite examiner et améliorer les conditions d'accueil des cars de tourisme et des camping-cars et notamment les conditions de leurs stationnements. A cet effet, une première réflexion est engagée pour établir un recensement et un diagnostic de l'offre existante afin d'établir des orientations et des propositions d'amélioration de l'offre.

Maîtrise d'ouvrage :
Direction des Déplacements Urbains
Correspondants :
Pierre Brébinaud
Jean-François Souet

Maîtrise d'oeuvre
Agence d'Urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

Équipe projet

Directeur de projet :
Jean-Christophe Chadanson

Chef de projet
Daniel Naïbo

Équipe projet
Valérie Diaz
Christine Dubart

Avec la collaboration de :
L'Atelier de Production Graphique

Composition de l'étude
Le Schéma d'accueil des cars de tourisme et des camping-cars a été élaboré à partir d'une identification des sites touristiques de l'agglomération, d'un diagnostic de la pratique actuelle, des attentes des professionnels du tourisme et d'un recensement des besoins auprès des communes. Des pistes d'actions techniques et des principes généraux susceptibles d'être retenus dans le cadre d'un schéma sont ensuite proposés.

Sommaire

1 | Introduction

1.1 Le contexte

1.2 La commande

1.3 La méthode

2 | Les cars de tourisme

2.1 La réglementation en vigueur

2.2 Le diagnostic
2.2.1 Les principaux dysfonctionnements observés
2.2.2 Des situations contrastées

2.3 Les attentes des professionnels

2.4 Quelques exemples d'organisation dans d'autres villes

2.5 La proposition d'une stratégie générale et d'un plan d'action

2.6 Les actions à mettre en oeuvre

3 | Les camping-cars

3.1 Un tourisme en forte expansion

3.2 Les attentes

3.3 Le cadre juridique
3.3.1 La réglementation en vigueur
3.3.2 La signalisation réglementaire

3.4 Quelques exemples d'organisation dans d'autres villes

3.5 Les propositions d'une stratégie générale et d'un plan d'actions

Annexes

Note de synthèse

Le Plan des Déplacements Urbains de la Communauté urbaine de Bordeaux prévoit d'organiser le stationnement des cars de tourisme (action 6.14) et de réserver des emplacements de stationnement pour les camping-cars (action 6.15).
L'attractivité de l'agglomération bordelaise et notamment de sa ville centre engendre des problèmes de circulation et de stationnement des cars de tourisme et des camping-cars.

L'inscription au centre historique de la Ville de Bordeaux sur la liste du patrimoine mondial de l'humanité devrait dans les prochaines années induire une fréquentation croissante de l'agglomération bordelaise par les cars de tourisme et les camping-cars.

Dans un premier temps, il s'agit d'établir un diagnostic du dispositif actuel qui consiste à la mise à disposition d'emplacements réservés pour la dépose et la reprise des voyageurs, d'un parc de stationnement payant pour la longue durée, et des itinéraires conseillés pour les cars de tourisme.

Dans le souci de bien accueillir ces nouveaux visiteurs, la Communauté urbaine de Bordeaux souhaite améliorer le dispositif actuel (création d'emplacements réservés, utiliation partagée d'emplacements, jalonnements, réglementation), par la mise en place d'un schéma d'accueil des cars de tourisme et des camping-cars.

1 | Introduction

1 | Introduction

1.1 | Le contexte

Le développement du tourisme et la tenue à Bordeaux de grands évènements (Vinexpo, ...), a induit ces dernières années une fréquentation croissante de la ville par les autocars de tourisme et par les camping-cars.

L'inscription de son centre historique sur la liste du Patrimoine Mondial de l'Humanité devrait, dans les prochaines années, amplifier ce phénomène et renforcer le poids du tourisme dans le PIB régional.

Cependant, cette présence grandissante des cars de tourisme et de camping-cars pose deux questions :

- comment garantir des conditions acceptables d'accueil de ces derniers pour favoriser le développement touristique de l'agglomération bordelaise ?
- comment mieux gérer la présence de ces derniers dont on sait qu'elle est parfois source de nuisance qui affecte le fonctionnement de la ville (circulation et stationnement dans les rues étroites, accentuation de la congestion, nuisances visuelles générées sur les sites patrimoniaux, nuisances phoniques, problème de sécurité et conflits d'usages).

1.2 | La commande

Dès lors, il s'agit bien de répondre aux actions à initier inscrites dans le Plan des Déplacements Urbains de la Communauté urbaine de Bordeaux, à savoir :

- « 6.14 Organiser le stationnement des cars de tourisme » ;
- « 6.15 Réserver des emplacements de stationnement pour les camping-cars" ».

Comment, en effet proposer un accueil convenable aux cars de tourisme et aux camping-cars sans nuire au fonctionnement de la ville ?

1.3 | La méthode

En l'absence de données, des entretiens ont été réalisés auprès des professionnels du tourisme (l'Office de tourisme de Bordeaux, le représentant des hôteliers et les professionnels du transport en cars) en vis-à-vis et un groupe de travail a été réuni pour évoquer les conditions actuelles de stationnement des cars de tourisme, l'accessibilité des sites touristiques et des hôtels. Cette rencontre a permis de réfléchir aux pistes d'actions concrètes site par site et à la nature des stratégies à développer.

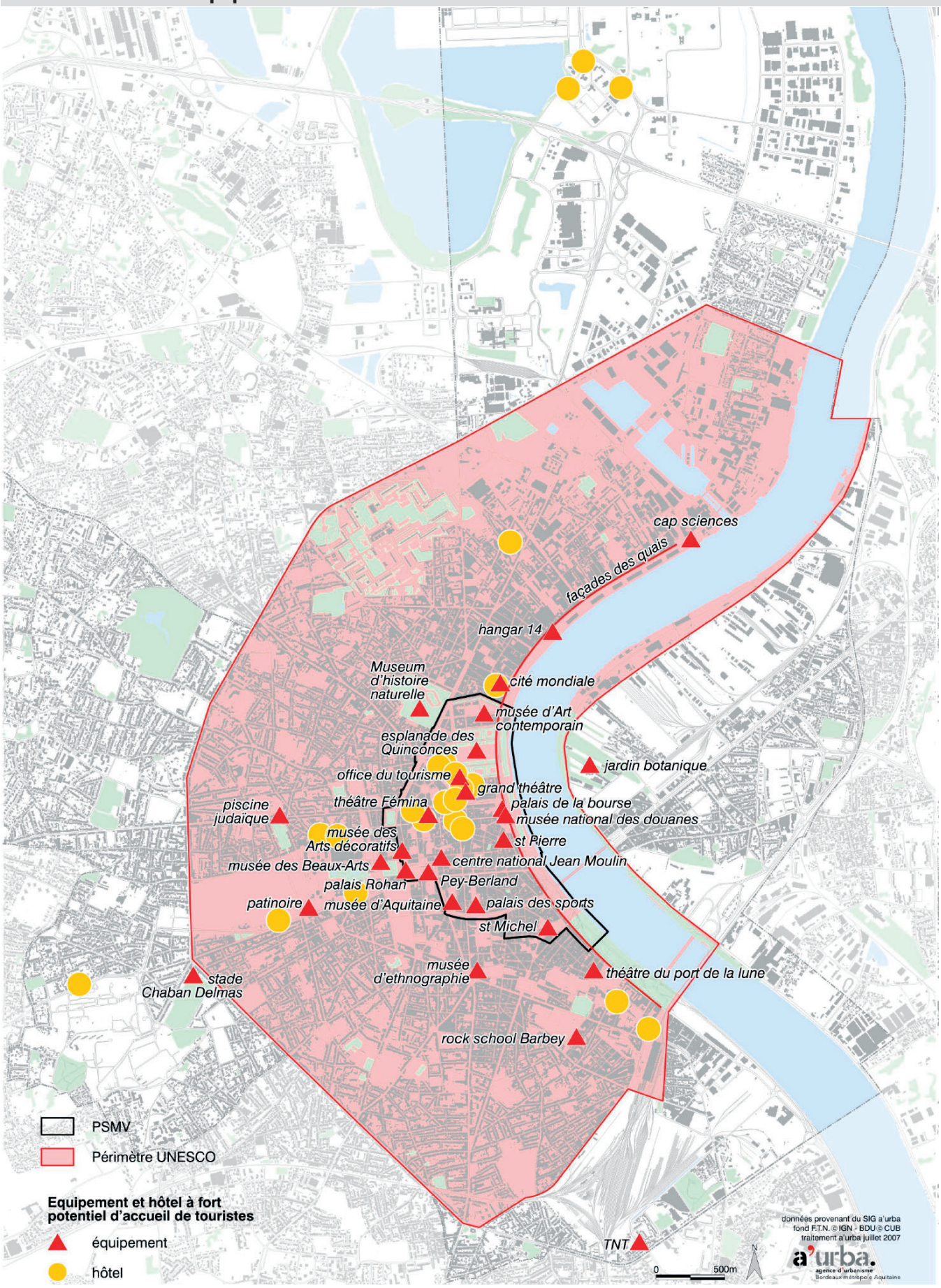
En complément, un courrier a été envoyé à l'ensemble des communes de la CUB pour recueillir les pratiques communales en la matière.

Pour chacune des deux offres, les autocars de tourisme et les camping-cars, il est proposé d'évoquer :

1. la réglementation en vigueur ;
2. le diagnostic et les principaux dysfonctionnements identifiés (entretien + terrain) ;
3. les attentes des professionnels ;
4. quelques éléments de comparaison avec les autres territoires ;
5. la proposition d'une stratégie générale et d'un plan d'actions.

Communauté urbaine de Bordeaux
Etat des lieux des équipements d'intérêt d'agglomération et à fort potentiel touristique

Commune de Bordeaux
Etat des lieux des équipements et des hôtels



2 | Les cars de tourisme

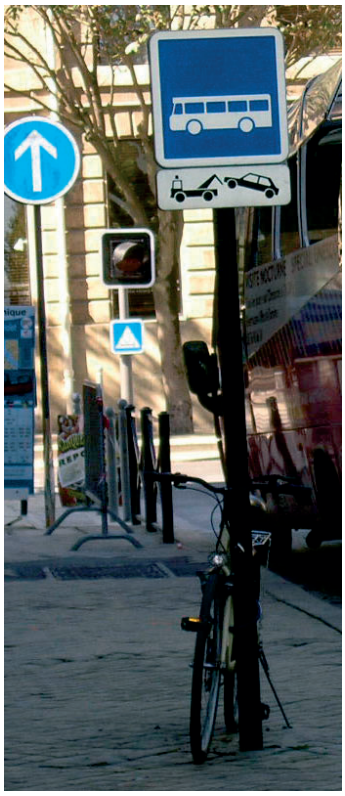
2 | Les cars de tourisme

2.1 | La réglementation en vigueur

Les cars de tourisme sont classés dans la catégorie de service de « transports occasionnels » contrairement aux autobus urbains qui font partie des « transports réguliers ».

Le stationnement des cars de tourisme est dépendant des arrêtés municipaux qui fixent les conditions de stationnement, durée, lieux, voies concernées, rotations, ...

Par ailleurs, des documents de type plan d'aménagement ou charte viennent compléter les dispositifs réglementaires locaux. En matière de signalisation, le panneau d'indication sur fond bleu et le marquage au sol de type zébra pour les arrêts sur chaussée et la ligne discontinue jaune le long des bordures pour ceux en site propre constituent l'essentiel des dispositifs utilisés.



Plus localement, les principes de stationnement sur la CUB, issues du guide d'aménagement des espaces publics communautaires, se limitent à évoquer des règles de stationnement :

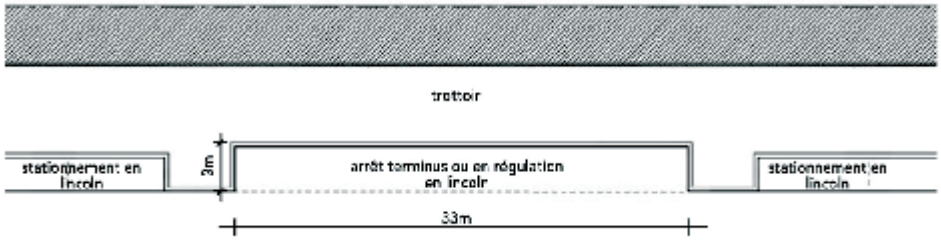
2 | Les cars de tourisme

➢En site propre, hors chaussée

Dans le cas d'arrêts terminus ou de régulation, la stationnement des véhicules pourra s'affectuer le long de la chaussée dans une configuration de type « Lincoln ».

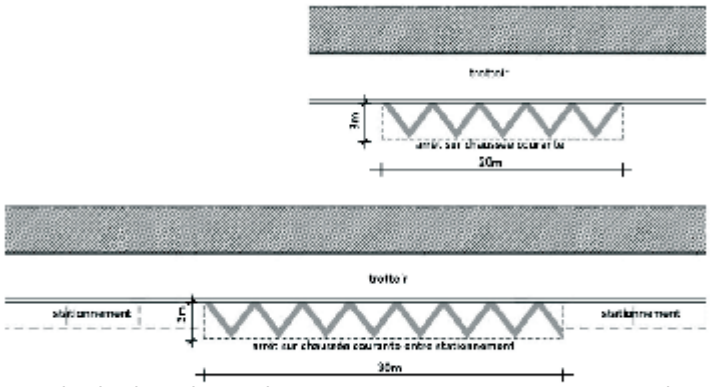
- La longueur à réserver pour un véhicule est de 33 mètres (15 mètres pour le véhicules et 9 mètres de part et autre pour les manoeuvres).

  La largeur du stationnement est de 3,00 mètres.



➢Sur chaussée

D'une manière générale, les arrêts courants s'effectueront sur chaussée afin de permettre un recyclage rapide des véhicules dans la circulation.
La longueur des arrêts est de 20 m sur chaussée courante matérialisés par une peinture au sol (zébra). Elle passe à 30 m en cas d'insertion dans les emprises de stationnement longitudinal sur chaussée.



- Hauteur de la bordure de trottoir : 18 cm pour une bonne accessibilité des personnes à mobilité réduite aux bus à plancher bas. Dans le cas d'aménagements en sites existants, on tendra vers cette règle en fonction des contraintes locales de nivellement.

Des enjeux à noter :

- malgré l'absence de règles particulières de dimensionnement, il convient de noter l'intérêt de tester et de réaliser des couloirs de poussée (sorte de site propre bus destiné aux cars de tourisme) dont l'avantage réside dans le fait de dissuader les véhicules légers d'un stationnement illicite ;
- modifier la signalisation verticale pour qu'elle soit plus explicite pour les usagers par un panneau d'interdiction de stationner accompagné de panonceaux, sauf pour les bus et précisant que le stationnement est considéré comme gênant. Le véhicule en infraction pourra ainsi faire l'objet d'une mise en fourrière ;
- améliorer la signalisation au sol des arrêts sur chaussée en lincoln.

2.2 | Le diagnostic

2.2.1 | Les principaux dysfonctionnements observés

D'après les professionnels, des points négatifs sont à signaler d'une manière générale :

- le non respect des quelques emplacements existants réservés aux cars de tourisme (souvent occupés par du stationnement illicite) ;
- l'absence de lieu identifié pour la dépose-reprise devant les sites touristiques et les hôtels et pour le stationnement, le temps de la visite ;
- des emplacements existants réservés pas toujours adaptés car trop éloignés des sites ou difficiles d'accès (aéroport, gare St-Jean, ...) ;
- le nombre insuffisant ou l'absence d'emplacements réservés ;
- l'insuffisance de la signalétique et du jalonnement des emplacements existants ;
- l'insuffisance des documents d'information (pas de brochure ou livret d'information), malgré l'existence récente d'une page "cars de tourisme" sur le site internet de la Ville de Bordeaux (cf. illustration ci-après) ;
- la verbalisation des autocaristes.

2.2.2 | Des situations contrastées

Tout d'abord, trois secteurs apparaissent comme particulièrement problématiques :

- **le centre ville**, pour la concentration qu'il offre en monuments, équipements, hôtels (dans le périmètre UNESCO), la visite des sites y est difficile étant donné l'absence ou l'insuffisance d'emplacements pour la dépose et la reprise des visiteurs. Ces mêmes difficultés existent également pour les voyageurs à déposer devant les hôtels situés dans l'hypercentre.
- **La gare St-Jean**, d'après les autocaristes, le nombre de places pour la dépose et la reprise des voyageurs est insuffisant et s'effectue à Belcier sur l'arrière de la gare dans un environnement difficile ;
- **l'aéroport**, où le nombre de places situées dans la zone dédiée à proximité du hall d'arrivée est insuffisant pour un équipement de cette taille. Par ailleurs, rien n'est prévu pour la dépose et la reprise des voyageurs devant le hall de départ et le hall d'arrivée.

Ensuite, site par site, après avoir fait une description de l'offre, les dysfonctionnements sont évoqués.

La page du Site Web mis en place par la Ville de Bordeaux

En car de tourisme

La Ville de Bordeaux soucieuse de l'accueil des cars de tourisme, vient de se doter d'un parc de stationnement payant à leur intention. Situé en centre ville, aux Quinconces (accès par les allées de Bristol), cet équipement est accessible 24h /24 pour une durée illimitée.
En complément de cet équipement structurant, des aires de dépose / reprise des passagers ont été développées autour de l'hypercentre, sur la rive gauche mais aussi la rive droite.
Enfin, compte tenu de l'étroitesse de certaines rues et de restrictions de circulation, des itinéraires conseillés pour les cars de tourisme ont été identifés.

Téléchargement

Carte accueil des cars de tourisme à Bordeaux
Fichier PDF - 102 ko

Les lieux dédiés aux cars de tourisme

Les aires de dépose et reprise des passagers

Lieu	Quartier	Nbre de places	WC publics
Allées Jean Giono (face entrée Jardin Botanique)	Bastide	1	Non
Megarama (dans couloir de bus sur les quais)	Bastide	1	Non
Galerie des Beaux-Arts	Centre ville	1	Oui
Place Gambetta	Centre ville	1	Oui
Place Rohan (Hôtel de Ville)	Centre ville	1	Oui

Rue Gobineau (Quinconces)	Centre ville	1	Oui
Patinoire	Mériadeck	1	Non
Rue Robert Lateulade	Mériadeck	2	Non

Les aires de stationnement :

Lieu	Quartier	Nbre de places	Durée autorisée	Type d'accès	Tarif	WC publics
Parking cars de tourisme Chartres/Quinconces	Centre ville	12	Sans limite	Contrôlé	Payant	Fin 2007
Rue Robert Lateulade	Mériadeck	2	Moyenne durée	Libre	Gratuit	Non

Parking cars de tourisme Chartres/Quinconces

Adresse :
allée de Bristol
33000 Bordeaux

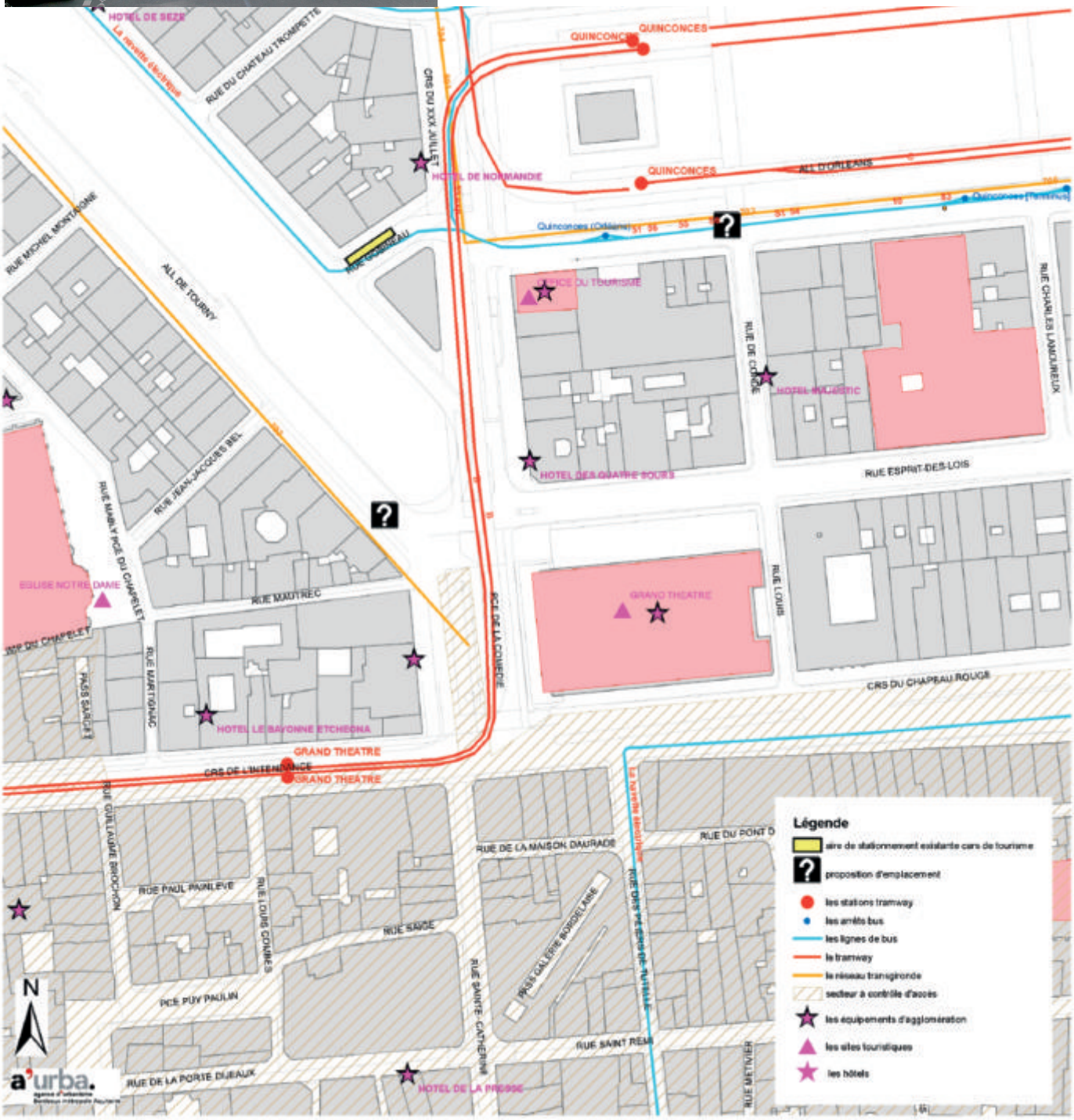
Tél. : 05 56 52 76 03
Fax : 05 56 52 52 99
Horaires : Accès autorisé 24h/24
Tarifs : Matin (8h à 14h) : 10 €
Après-midi (13h à 19h) : 10 €
Soirée (18h à 2h le lendemain) : 15 €
Journée (8h à 19h) : 15 €
Nuit (18h à 9h le lendemain) : 20 €
24 heures (8h à 9h le lendemain) : 25 €

Paiement :
espèces ou cartes (Visa, Mastercard, American Express),
au guichet du parking VL (à 150 mètres) :
- soit aux caisses automatiques (24h/24)
- soit au guichet (9h à 18h)

Rue Gobineau : une aire de dépose et reprise des passagers

Une aire de dépose respectée mais méconnue dans son accès. Une offre insuffisante étant donné la proximité des équipements de centre ville (rues piétonnes, hôtels, office du tourisme).

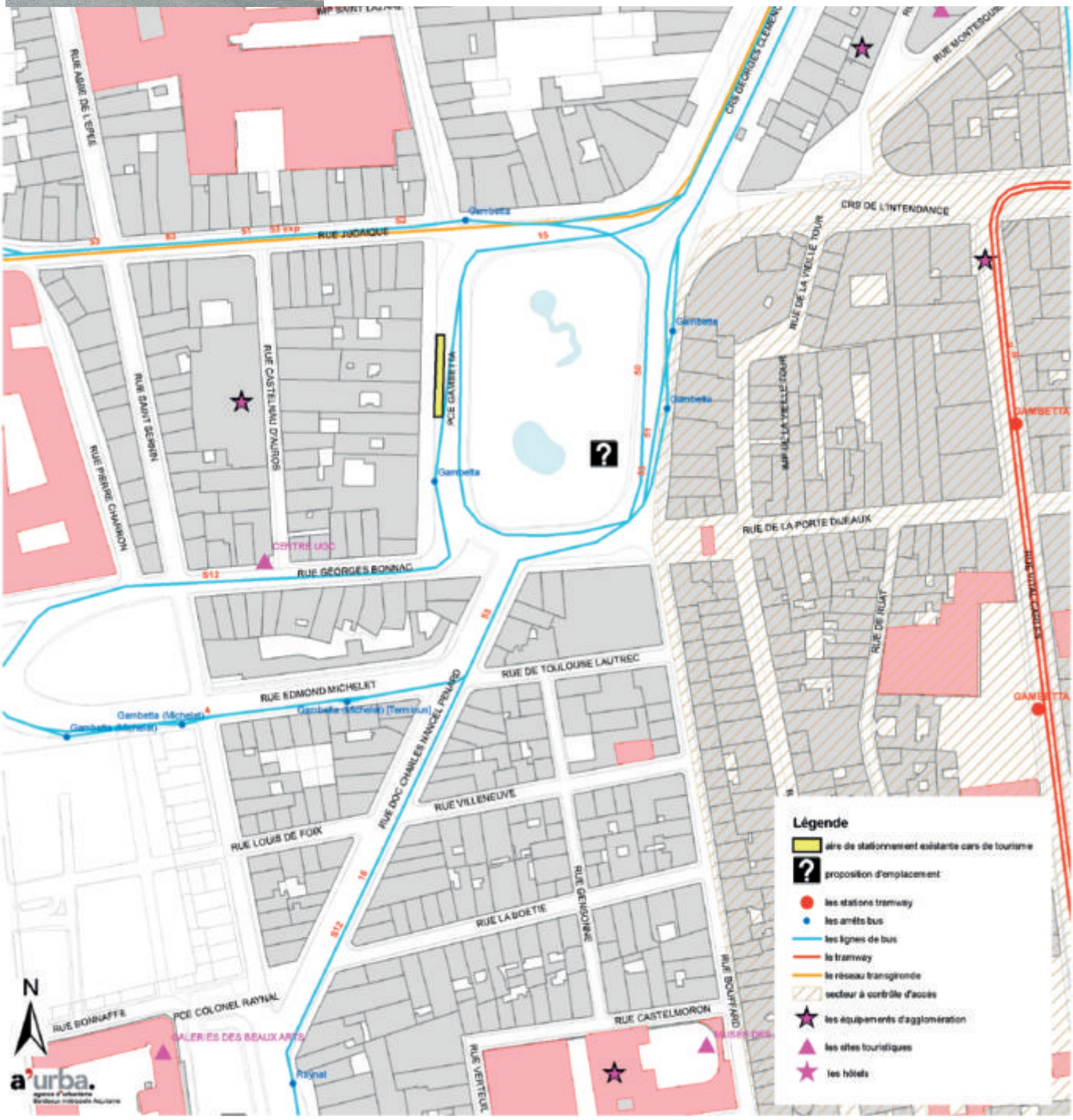
Proposition à étudier :
une aire à déplacer, un couloir de poussée à envisager allée de Tourny ou rue Esprit des Lois.



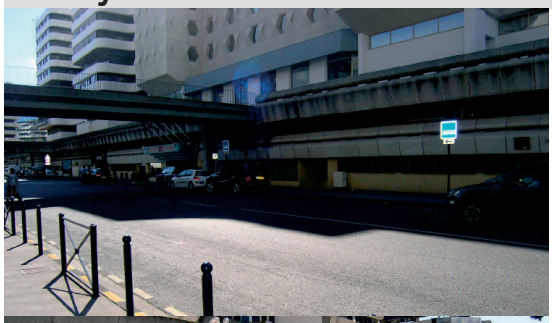
Place Gambetta : une aire de dépose et reprise des passagers

Une aire mal localisée.

Proposition à étudier :
un emplacement qui serait mieux située côté Est, à proximité des emplacements des arrêts de transports en commun actuels.

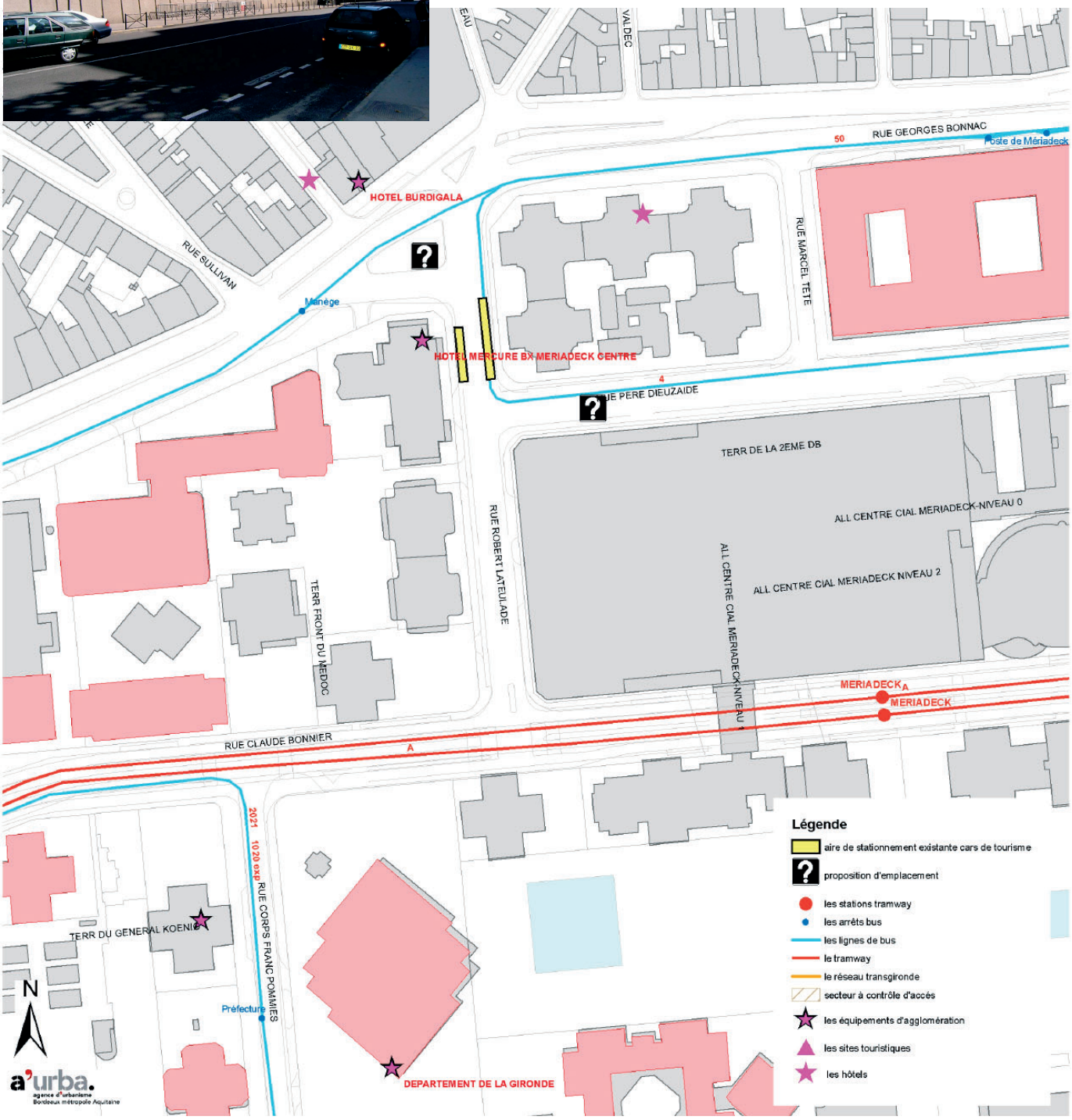


Rue Robert Lateulade : une aire de dépose et reprise des passagers, et une aire de stationnement de moyenne durée



Une aire de dépose et de reprise des passagers (2 places) et une aire de stationnement de moyenne durée (2 places) pas toujours respectées mais globalement satisfaisantes et utilisées d'après les professionnels : des améliorations à apporter quant au nombre de places et à leur délimitation.

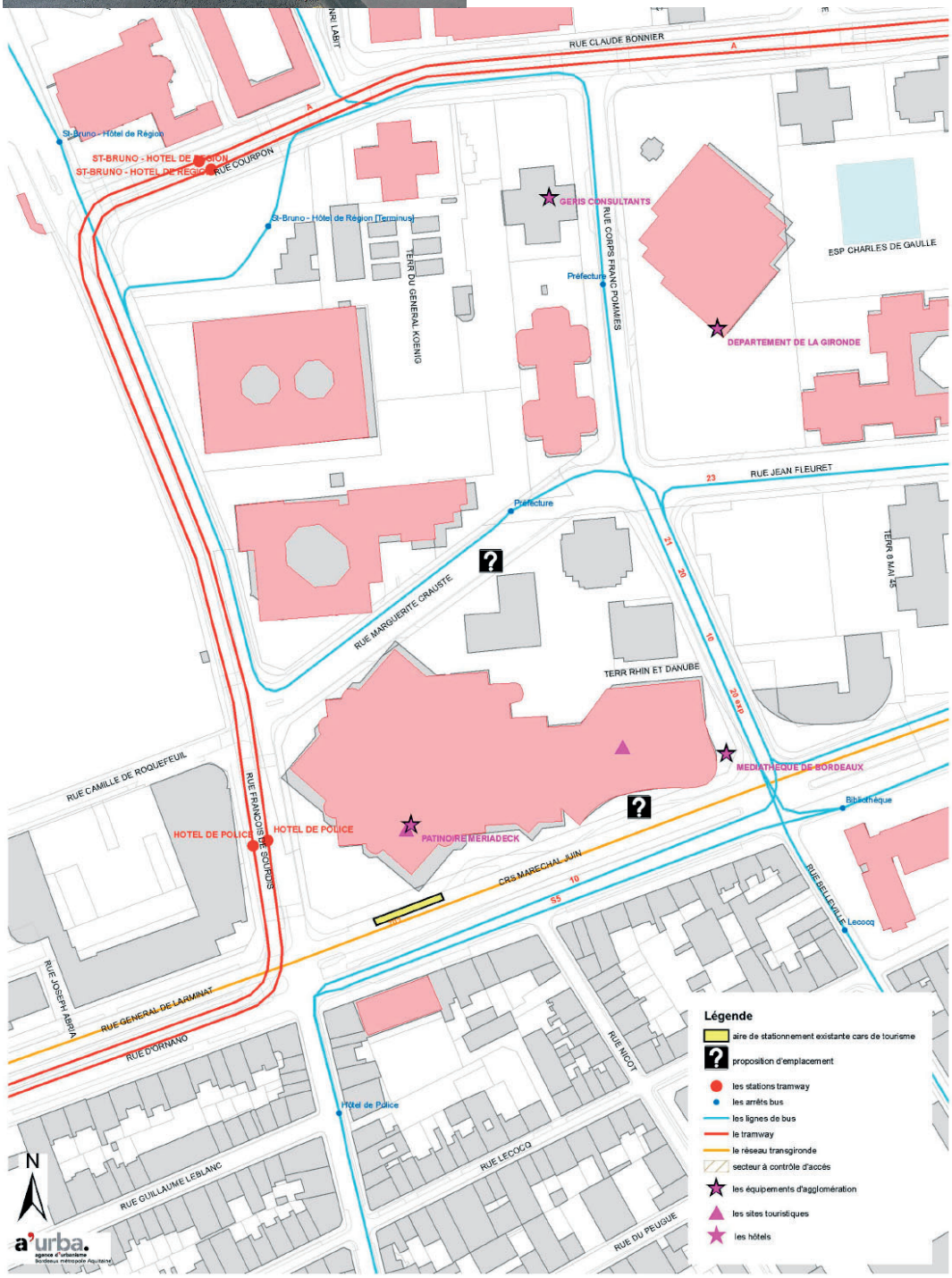
Proposition à étudier :
envisager la création d'aires supplémentaires rue du Père Dieuzaide ou rue Robert Lateulade.



Mériadeck Patinoire : une aire de dépose et reprise des passagers

Une aire de dépose et reprise des passagers non respectée.

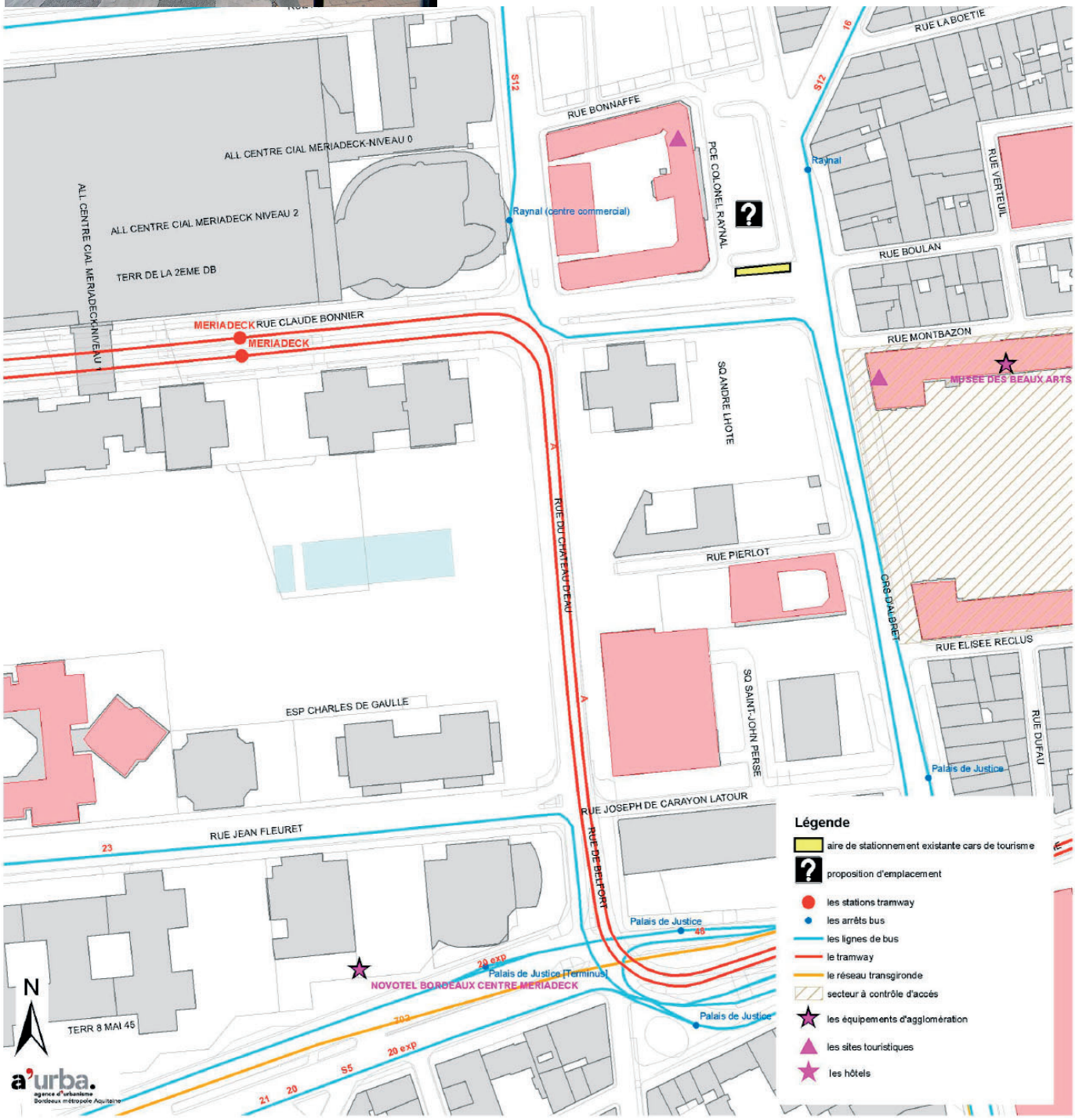
Proposition à étudier :
envisager de compléter l'offre actuelle par une création d'aires supplémentaires, localisées rue Marguerite Crauste ou cours du Maréchal Juin, devant la bibliothèque municipale, sur l'arrêt de transport collectif existant en site popre à étudier.



Galerie des Beaux-Arts : une aire de dépose et reprise des passagers

Une aire de dépose peu utilisée, méconnue dans ses accès mais potentiellement intéressante. Une aire de dépose qui risque de disparaître avec les aménagements d'espaces publics à terme.

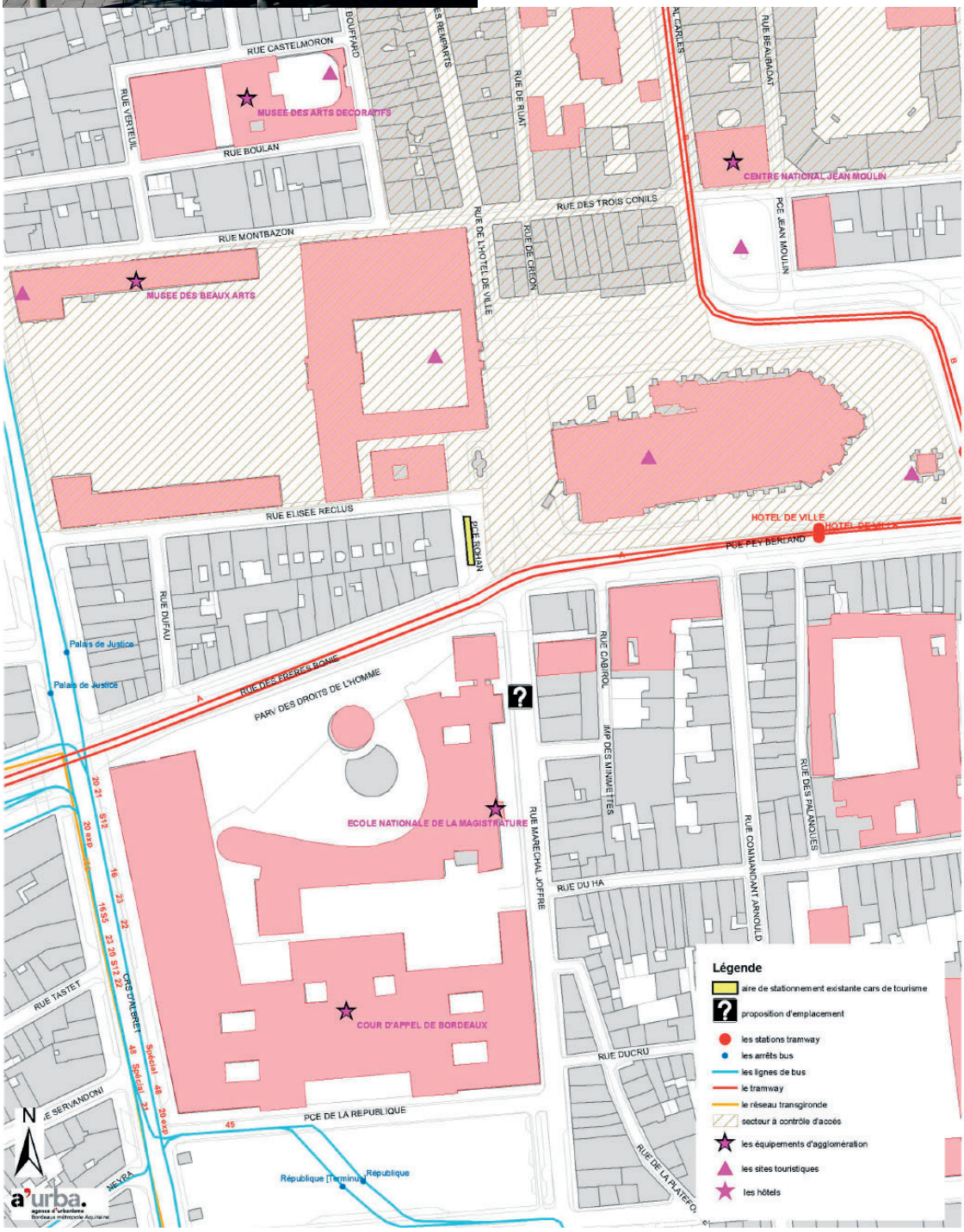
Proposition à étudier :
un élément à intégrer dans un futur programme.



Place Rohan : une aire de dépose et reprise des passagers

Une aire de dépose et reprise des passagers partagée avec une aire de livraisons. Une présence dans le secteur protégé rendant impossible le marquage au sol : un emplacement actuellement non identifié, avec de forts conflits d'usage (et difficile d'accès : passage par la rue Elysée Reclus).

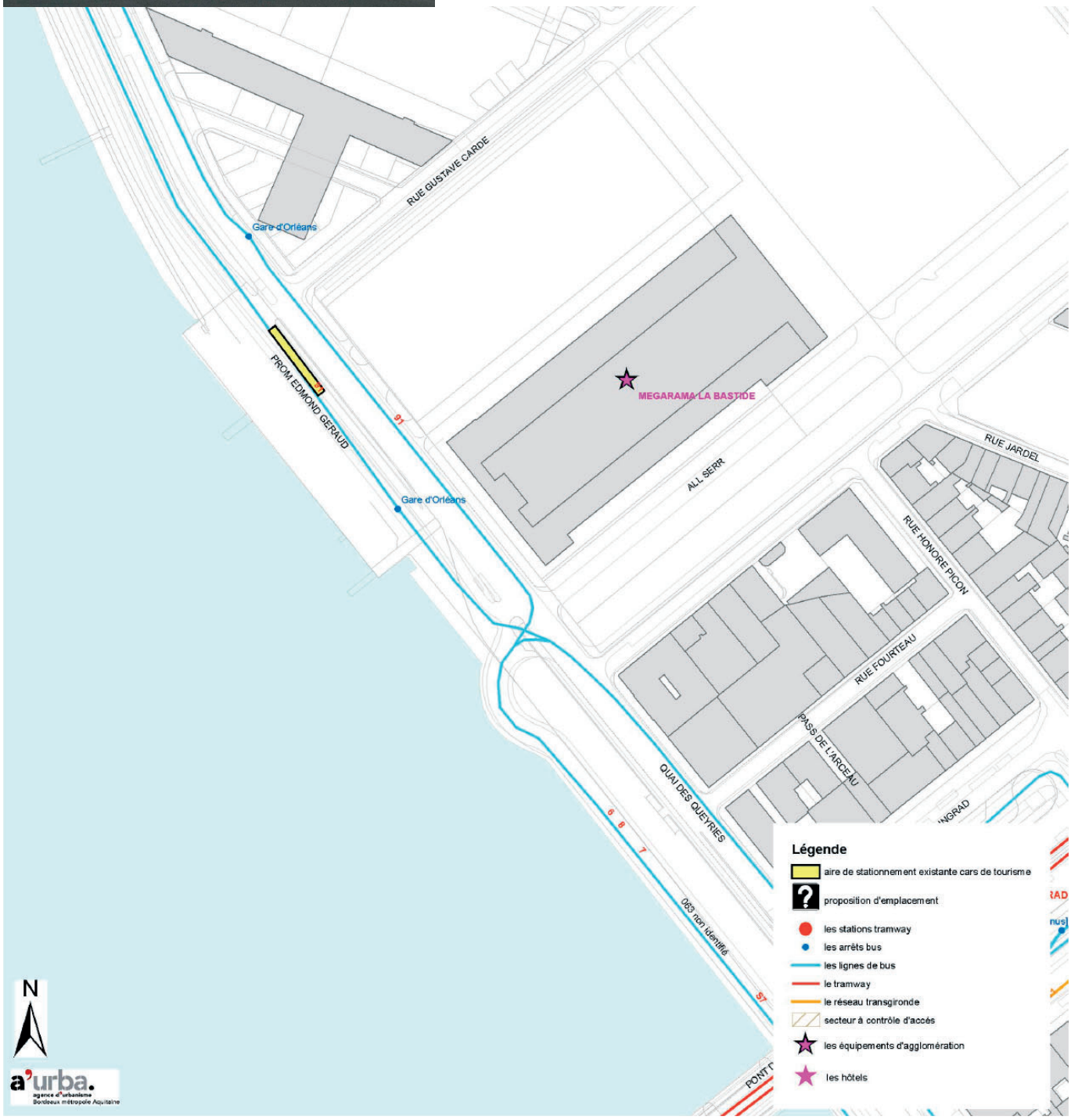
Proposition à étudier :
un conflit d'usage à régler, une forte demande nécessitant d'étudier la création d'un arrêt en site propre rue du Maréchal Joffre.



Mégarama : une aire de dépose et reprise des passagers

Une utilisation du couloir de bus pour de la dépose et la reprise des passagers dans le cas de la desserte de la navette fluviale : un conflit d'usage, un arrêt en site propre à créer.

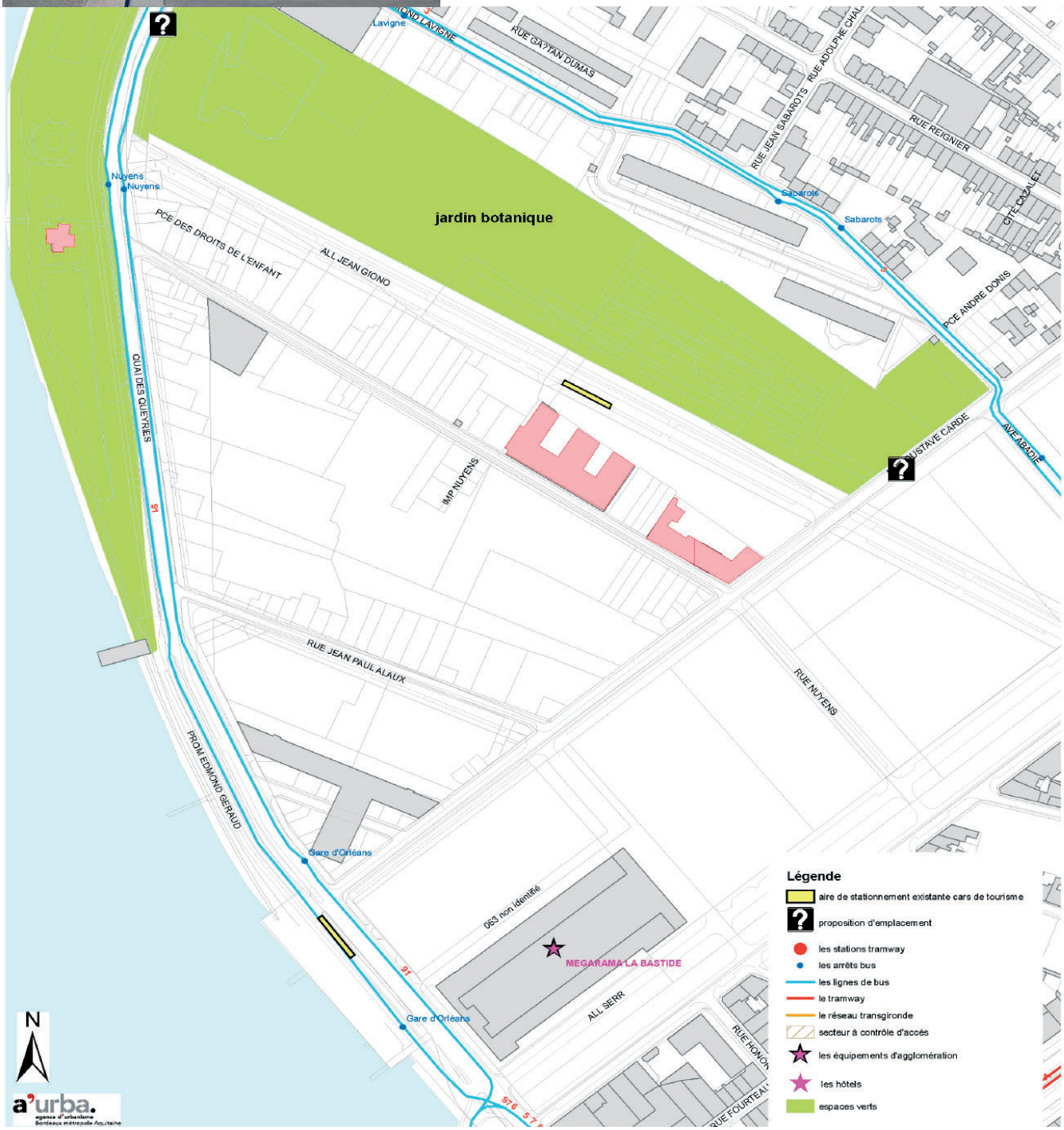
Proposition à étudier :
un conflit d'usage à régler, un arrêt en site propre à créer.



Allée Giono (jardin botanique) : une aire de dépose et reprise des passagers

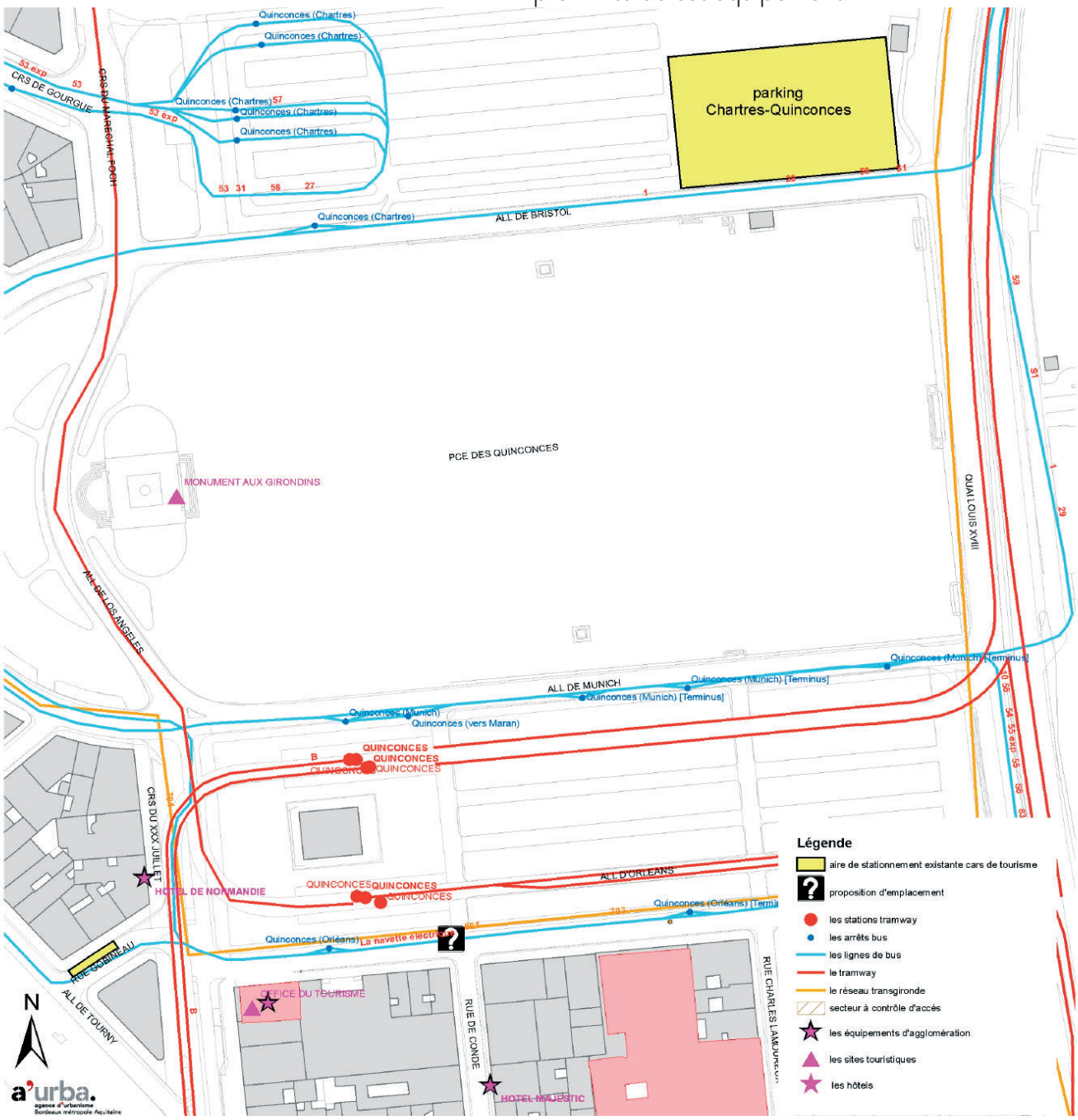
Une offre existante, de trois emplacements réservés au bus scolaire, intéressante mais dont la largeur est insuffisante (2 m au lieu de 3), a priori peu utilisée dont le marquage au sol n'est plus lisible.

Proposition à étudier :
un aménagement de voirie à modifier avec une réflexion de la répartition de l'offre (scolaire / tourisme) ou un nouvel emplacement à rechercher pour les bus de tourisme au droit des entrées du jardin botanique.



Le parking cars de tourisme Chartres - Quinconces : 12 places de stationnement longue durée

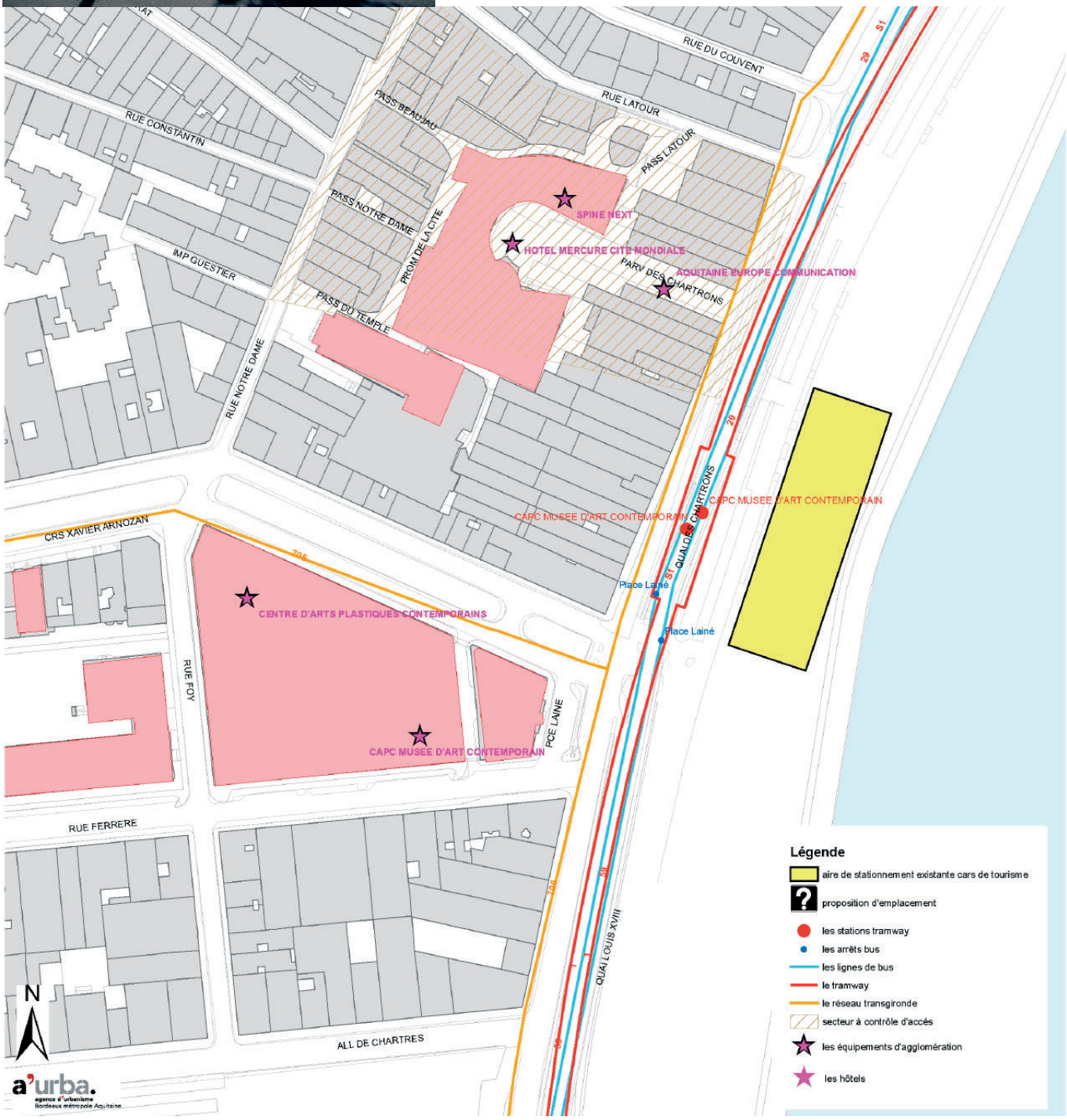
Un espace de stationnement d'une superficie de 4 000 m², une utilisation quasi exclusive diurne et pour une durée de ½ journée, une moyenne de 3 cars/jour avec des pointes de 7 à 13 cars/jour en septembre 2007 pour la Coupe de Monde de Rugby. Mis en place par la Ville de Bordeaux, sa localisation semble ne pas favoriser le stationnement nocturne des cars qui préfèrent être à proximité des hôtels. Le tarif va de 10 € en matinée (8h à 14h), à 25 € pour 24 heures (pour information, 30 € la demie-journée à Paris, 20 € la demie-journée et 30 € la nuit pour un parking gardé la nuit à Nice). Il reste difficile d'apprécier si ce tarif est dissuasif ou non en l'absence de contrôle du stationnement illicite à proximité de cet équipement.



L'espace polyvalent quai des Chartrons : un parking pour le stationnement de moyenne et longue durée

Situé face à la Cité Mondiale, actuellement un site exclusivement réservé à l'accueil des croisières, un espace à partager et sous-utilisé.

Proposition à étudier :
une utilisation partagée à mettre en place.



L'aéroport de Bordeaux-Mérignac

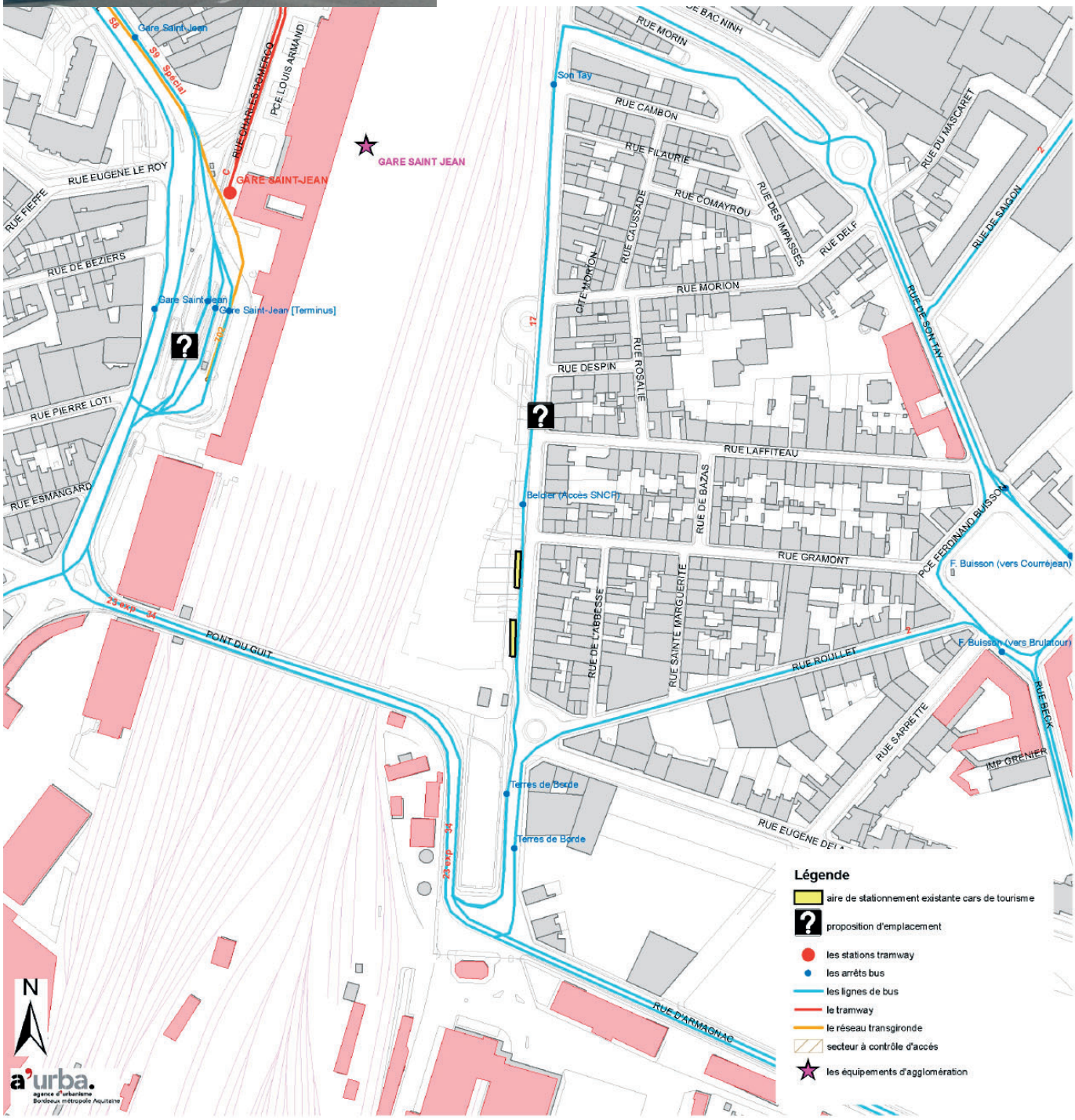
Des emplacements existants pour la dépose et la reprise des passagers situé devant les halls de départ et d'arrivée exclusivement réservés aux navettes de l'aéroport, des emplacements à partager.

Proposition à étudier :
de nouveaux espaces à créer.

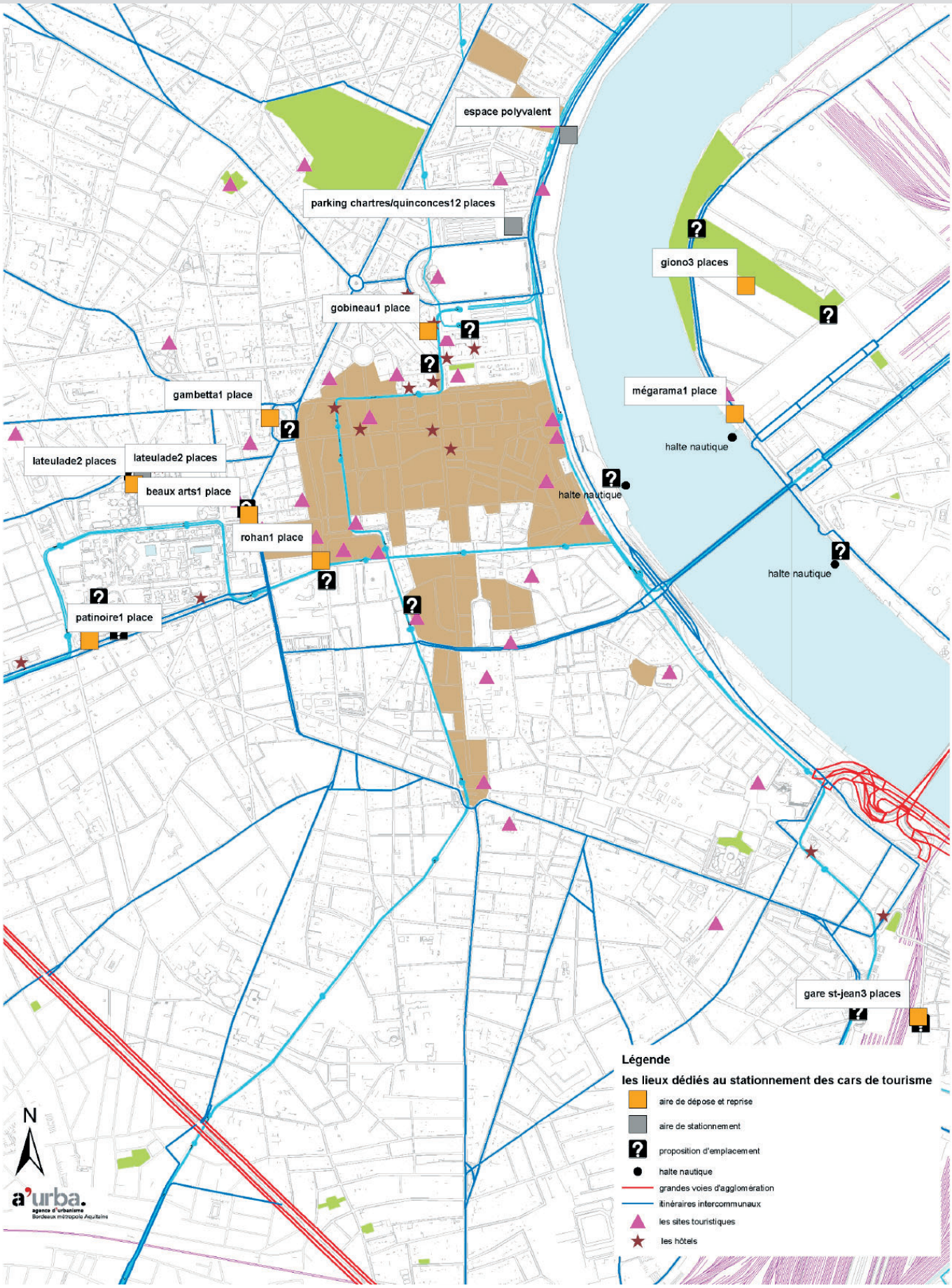
La gare Saint-Jean

L'insuffisance du nombre des emplacements existants et prévus situés à Belcier dans un environnement déplorable et l'absence d'emplacements situés sur le parvis d'arrivée de la gare.

Proposition à étudier :
des éléments nouveaux à intégrer aux futurs programmes.



Plan général des espaces de stationnement des cars de tourisme



2.3 | Les attentes des professionnels

La rencontre des professionnels et la tenue du groupe de travail technique a permis de confirmer les attentes suivantes :

- un besoin quantitatif en places supplémentaires de dépose / reprise et de régulation, surtout aux abords du centre ville, de ses hôtels, du secteur sauvegardé, de la gare St-Jean, de l'aéroport, mais aussi de la Cité Mondiale, du H14 et du Musée d'Aquitaine ;
- un respect et un contrôle des emplacements réservés pour limiter le stationnement illicite ;
- une accessibilité ponctuelle aux hôtels dans le secteur à contrôle d'accès ;
- un jalonnement des hôtels et des sites desservis et une prise en compte dans tous les GPS des contraintes d'accès aux équipements ;
- une information sur le jalonnement, les itinéraires et une demande générale de disposer des documents d'information (brochure, livret, site web, ...) ;
- une modification de l'utilisation actuelle et exclusive de l'espace dit « polyvalent » à destination des croisières, situé en face de la Cité Mondiale, sur les quais ;
- une amélioration du partage de l'espace public sur certains sites centraux, notamment place des Quinconces entre les emplacements bus urbains, cars interurbains, navette aéroport, petit train de tourisme, cars de tourisme, ...
- Sur la plupart des sites pré-identifiés, la question se pose d'étudier la faisabilité de couloirs de poussée pour améliorer et augmenter l'offre en stationnement.

2.4 | Quelques exemples d'organisation dans les autres villes

A Paris, 637 places de stationnement dont 361 dans les parkings et 213 sur la chaussée (tarif : 30 euros la ½ journée), 63 places en parcs fermés, 46 places de courte durée, un site web, un serveur vocal, présence d'agents pour l'accueil et l'information des chauffeurs, signalisation spécifique, guides papiers, navettes fluviales.

A Nice, la circulation et le stationnement sont réglementés en centre ville. Plusieurs parcs de stationnement sont réservés aux autocars. L'information est assurée par l'office de tourisme et à travers un guide professionnel.

A Blois, un dispositif d'accueil est mis en place. Un point de dépose est aménagé près du château (10 places) puis les autocars rejoignent un parking d'attente (31 places), un dépliant est édité par la mairie et diffusé par l'office du tourisme, une signalétique adaptée indique la localisation des emplacements et des parcs, présence sur le terrain d'hôtesses d'accueil.

La Rochelle, propose des emplacements spécifiques adaptés à la durée de stationnement, gratuits et desservis par les transports en commun (5 arrêts minute pour la dépose et la reprise des voyageurs en centre ville, 2 parcs de stationnement gratuits de moyenne durée (8 et 11 places) limités à 4h de stationnement et 2 parcs gratuits longue durée (12 et 11 places) (cf. illustration ci-après).

La Rochelle : un exemple de communication

Des emplacements spécifiques, adaptés à la durée de votre stationnement, ont été aménagés. Tous ces parkings sont gratuits et desservis par les transports en commun. Pour faciliter vos déplacements et stationnements, nous vous invitons à choisir pour une des solutions suivantes :

You will find parking spaces specifically suited to your needs. All of these coach parks are free of charge and served by public transport. For your comfort, we suggest you avoid the congestion of the city centre by choosing one of the following options:

Arrêts minute "Dépose - Reprise" / Drop-off zones

5 arrêts sont prévus pour déposer et/ou reprendre simplement les voyageurs en centre-ville de La Rochelle :

- Gabut (face à la pharmacie et à 50 m de l'Office de Tourisme)
- Quai Maubec (Arrêt des Dames Blanches)*
- Aquarium
- Place de Verdun (seulement Juillet et Août) face à la Cathédrale
- Préfecture

L'arrêt ne doit pas excéder 15 minutes.
L'arrêt se limite strictement à un mouvement rapide des voyageurs.

* Les jours d'escale l'arrêt Dames Blanches est occupé par les navettes des croisières. L'arrêt de votre autocar doit s'effectuer 50 m après celui-ci, à côté de l'église Saint-Sauveur.

5 coach stops available for passengers drop-off and pick-up in La Rochelle's centre:

- Gabut (opposite the pharmacy, 50 m from the Tourist Board)
- Quai Maubec (Dames Blanches bus stop*)
- Aquarium
- Place de Verdun (July and August only, opposite the Cathedral)
- Préfecture

Maximum parking 15 minutes.
Stops strictly for short-term passenger drop-off/pick-up.

* When cruise ships are calling at La Rochelle, the stop Dames Blanches is only accessible to cruise shuttle. The drop-off zone for coaches will be possible 50 meters ahead, nearby Saint-Sauveur Church.

Parkings temporaires / Temporary parking

À moins de 10 minutes à pied du centre-ville :

- Parking Esplanade des Parcs (nord Vieux-Port) 8 places
- Parking Moitessier (sud Vieux-Port) 11 places

Le sationnement sur ces parkings est gratuit. Il ne doit pas excéder 4 heures.

Less than a 10 minute walk to the city centre:

- Esplanade des Parcs (north of the "Vieux-Port") 8 spaces
- Moitessier (south of the "Vieux-Port") 11 spaces

Free parking recommended for stopovers lasting 4 hours or less.

Parkings longue durée / Long-term parking

Facilité d'accès, stationnement gratuit et non limité, navette centre-ville
Easy access, free parking for a non-limited period shuttle service to/from city centre

- Parking Relais "Vieux-Port" - 12 places
  "Vieux-Port" park & ride - 12 spaces

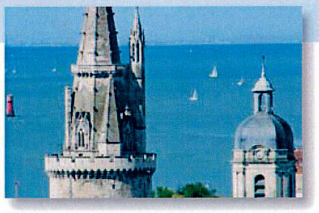
De Septembre à Juin :
ouvert et surveillé de 6h à 21h sauf dimanche et jours fériés
De Juillet et Août : ouvert 7j/7 et surveillé 24h/24
Navette par minibus électrique et hybride vers le Centre-Ville - Vieux-Port ***(voir recto)***

September to June parking 6 a.m. to 9 p.m. except Sundays and holidays
July and August 24 hour secure parking, 7 days a week
Shuttle service by electric and hybrid minibus to city centre - Old Port ***(see reverse side)***

- Parking "Port des Minimes" - 11 places
  "Port des Minimes" - 11 spaces

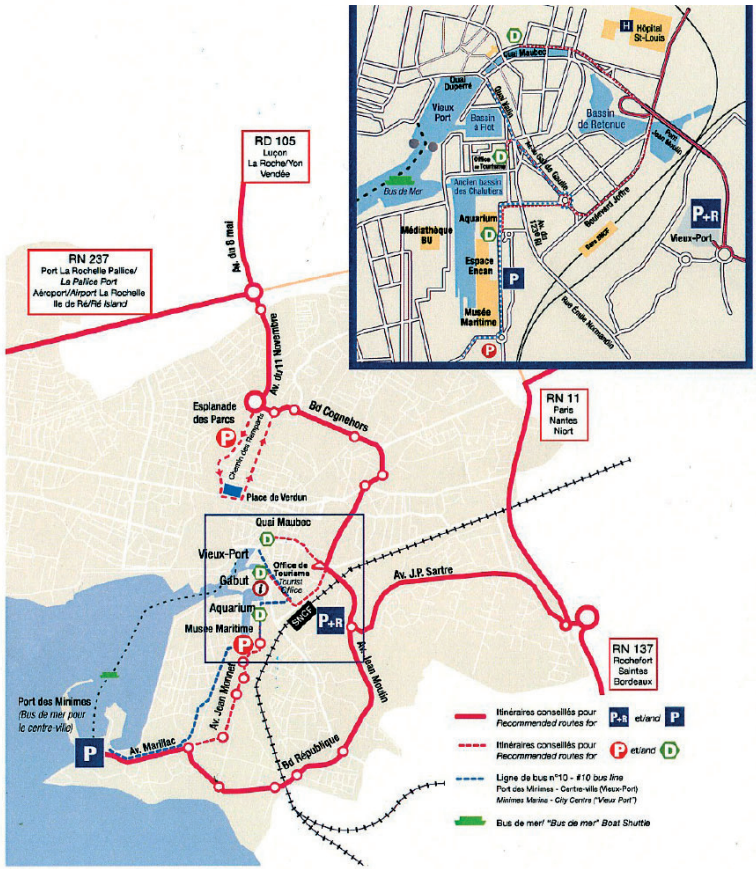
Ouvert toute l'année 24/24 h (sauf dispositions temporaires)
Liaison vers le centre-ville par le bus de mer ***(voir recto)***
et par la ligne de bus N°10

Open 24 hours year-round (except temporary use for other purposes)
Service to city centre by boat shuttle ***(see reverse side)***
and on #10 bus line



Laissez-vous guider en téléchargeant sur votre GPS ces itinéraires, disponibles sur le site : ***www.larochelle-tourisme.com*** rubrique groupes

Let your GPS guide you by downloading these maps, available on ***www.larochelle-tourisme.com*** click on Groups.



2.5 | La proposition d'une stratégie générale et d'un plan d'actions

Pour répondre à l'ensemble des attentes et résoudre les dysfonctionnements actuels, il est proposé :

- une stratégie générale incluant :
  - des actions à court terme ;
  - des actions à long terme.

Sur chacun des points évoqués, le maître d'ouvrage est à définir.

- **Les actions à court terme**

- modifier la signalisation verticale pour qu'elle soit plus explicite pour les usagers par un panneau d'interdiction de stationner accompagné de panonceaux, sauf pour les bus et précisant que le stationnement est considéré comme gênant. Le véhicule en infraction pourra ainsi faire l'objet d'une mise en fourrière **(maître d'ouvrage : CUB)** ;
- prendre en compte les besoins en stationnement des bus (loisir, scolaire et tourisme) dans les études d'aménagement de voirie (**maître d'ouvrage : CUB, communes)** ;
- sensibiliser, communiquer sur l'offre (plans, info site internet, plaquettes à destination des professionnels), (**maître d'ouvrage : les communes**) ;
- renforcer le contrôle du stationnement illicite sur les emplacements existants et futurs réservés aux cars de tourisme **(maître d'ouvrage : les communes**) ;
- étudier la possibilité d'un schéma d'accès du secteur à contrôle d'accès pour les cars de tourisme, notamment sur les cours de l'Intendance depuis Gambetta (**maître d'ouvrage : CUB - Ville de Bordeaux)** ;
- étudier la faisabilité et la programmation de "couloirs de poussée" sur les places de dépose-reprise lorsque les emprises le permettent **(rue Lateulade, allée de Bristol, rue Gobineau**) (**maître d'ouvrage : CUB, Ville de Bordeaux)** ;
- élaborer un schéma de circulation adapté au centre ville (identification des giratoires, itinéraires conseillés), (**maître d'ouvrage : CUB**) ;
- prendre en compte les besoins en stationnement des bus (loisir, scolaire et tourisme) dans les études d'aménagement de voirie (**maître d'ouvrage : CUB, communes**).

- **A plus long terme : des actions complémentaires à engager**

- identifier des solutions pour l'acheminement des bagages entre les emplacements réservés de dépose-reprise des voyageurs et les hôtels situés dans le secteur à contrôle d'accès (**maître d'ouvrage : partenariat à constituer)** ;
- envisager la création d'un parc de rabattement des cars de tourisme vers une offre en transport en commun ou l'utilisation d'un parc relais par rapport à cet objectif de rabattement (tramway, bus, navette électrique), (**maître d'ouvrage : Ville de Bordeaux - CUB - Chambre de Commerce et d'Industrie**) ;

- définir un principe de jalonnement spécifique aux cars de tourisme (**maître d'ouvrage : CUB, communes**) ;
- constituer une offre supplémentaire pour la dépose-reprise des voyageurs devant les sites touristiques, les pôles hôteliers, la gare St-Jean, l'aéroport, le H14, la Cité Mondiale, la desserte du réseau de haltes nautiques en cours d'étude (**maître d'ouvrage : CUB - Ville de Bordeaux - Aéroport de Bordeaux-Mérignac).**
- identifier des sites potentiels de stationnement de longue durée en complément ou en remplacement de l'offre des Quinconces (**maître d'ouvrage : Ville de Bordeaux**).

- **Des actions particulières à engager**

- à l'image de la place Gambetta et du cours du Maréchal Juin : réaffecter aux cars de tourisme les emplacements de stationnement des bus de transport collectif non utilisés ou non aménagés (**maître d'ouvrage : CUB, Ville de Bordeaux**) ;
- évaluer la possibilité de rendre l'accès à l'espace polyvalent situé en face de la Cité Mondiale aux cars de tourisme en dehors des périodes de croisières (identification d'un gérant et d'un système d'accès contrôlé) (**maître d'ouvrage : CUB, Ville de Bordeaux**).

3 | Les camping-cars

3 | Les camping-cars

3.1 | Un tourisme en forte expansion

Depuis plusieurs années, le marché du camping-car et sa pratique connaissent une forte croissance en France et en Europe.

Ainsi, on recence 200 000 camping-cars en France, et, 500 000 camping-cars en Europe. Rien qu'en 2006 la vente de véhicules neufs à progresser de 11 %. Ce type de produit s'adresse à une clientèle disposant d'un revenu élevé, âgé de plus de 50 ans qui apprécient l'autonomie et la liberté qu'apportent le camping-car.

L'Aquitaine ferait partie du trio de tête des régions françaises les plus fréquentées par les camping caristes, avec 15 % du marché derrière la région PACA et la Bretagne.

Dans ce contexte, l'agglomération bordelaise se doit de bien accueillir ces touristes et de leur proposer des lieux de stationnement adaptés.

3.2 | Les attentes

L'offre d'accueil dédiée aux camping-cars sur le territoire de la Communauté urbaine est quasi nulle à l'exception de l'aire située au camping municipal de Gradignan et l'aire d'accueil en projet dans le camping international de Bruges.

Il est observé que 45 % des camping-caristes stationnent entre 24 et 36 heures sur le même site alors que 33 % restent moins de 24 heures. Les camping-caristes ont besoin de disposer d'espaces dédiés pour stationner situés à proximité des sites touristiques et des lignes de transport en commun performants pour visiter le centre ville. Les besoins des campings caristes se déclinent sous la forme de trois types d'aires de stationnement :

- les aires de service qui proposent un point d'alimentation en eau potable, la vidange des eaux grises (douches, vaisselle) et noires (WC chimiques), et des bacs ordures ménagères. Elles sont soit artisanales (cf image ci-dessous), soit équipées d'une borne industrielle toute équipée (cf image ci-dessous) ;

- les aires de stationnement diurne qui doivent être situées à proximité des centre-villes ou des transports en commun collectif. Les emplacements à réserver seront à minima de 3 m de large et de 6 m de long ;

- les aires d'accueil nocturne avec des emplacements plus généreux de 4,5 m de large et 8 m de long pour éviter les vis-à-vis. Elles peuvent être situées à l'écart du centre-ville et les places seront matérialisées.

3.3 | Le cadre juridique

3.3.1 | La réglementation en vigueur

Le camping car est un véhicule de moins de 3,5 tonnes et classé catégorie M1 (automobile au niveau européen. Il est donc autorisé à stationner là où la voiture particulière le peut.

Le stationnement des auto-caravanes relèvent de trois codes :

- le code de la route : articles R.417-1 et suivants (le camping car étant un véhicule) (voir texte complet en annexe) ;

- le code général des collectivités territoriales : articles L.2212-2, L2213-2-2 et L2213-4 (en ce qui concerne le stationnement sur la voie publique) (voir texte complet en annexe) ;

- le code de l'urbanisme : articles R-443 et suivants (le camping-car étant assimilé à une caravane, quant au stationnement sur le domaine privé).

La circulaire interministérielle du 27 juin 1985 des ministères de l'Intérieur, de l'Urbanisme et du Tourisme adressée aux Préfets et aux Maires définit les conditions d'application de ces différents textes.

Cette même circulaire a été modifiée le 19 octobre 2004, afin de remédier à certaines difficultés d'interprétation du stationnement sur le domaine public de jour et de nuit (voir texte complet en annexe).

3.3.2 | La signalisation réglementaire

Le stationnement des camping-cars relève du code de la route et des arrêts municipaux. Le maire d'une commune peut édicter un arrêté municipal pour interdire, à certaines heures, l'accès à certaines voies mais celui-ci doit être motivé, l'interdiction générale et absolue, étant illégale.

Un exemple de signalisation existante :

La Rochelle : un exemple de communication

La Rochelle

CAMPING-CARS ET VÉHICULES ASSIMILÉS

Nous vous remercions de choisir La Rochelle comme ville-étape et vous invitons à découvrir notre cité !

Pour cela, des espaces spécifiques sont à votre disposition : profitez-en, respectez- les !

La Rochelle, généreuse et belle

Campings Municipaux

Le Soleil **
ouvert du 21 juin au 26 sept. 2006

Avenue Michel Crépeau, quartier Les Minimes - Tél. : 05 46 44 42 53

A pied, rien n'est loin ! Les vieux quais qui racontent l'Histoire de La Rochelle, le Musée Maritime amarré dans le bassin des Chalutiers, le passeur électrique qui vous permet de traverser le chenal du Vieux Port, les commerces de la Ville en Bois… Tout est réuni pour votre séjour !

CAMPING MUNICIPAL de PORT-NEUF entrée

Port-Neuf **
ouvert à l'année

Boulevard A. Rondeau, quartier Port-Neuf - Tél. : 05 46 43 81 20

Espace verdoyant de détente situé à 500m du bord de mer et à 2km du Centre-Ville et de la plage de Chef de Baie. Proximité de tous commerces. Borne eau et vidange.

Respectons l'environnement !

Deux points eau et vidange sont mis gratuitement à votre service à l'Esplanade des Parcs et sur l'avenue Michel Crépeau, en face du Camping Le Soleil.
Fermeture hivernale du 1er décembre au 1er mars.

REGLES DU JEU

>> La Ville de La Rochelle souhaiterait **offrir un accueil de qualité** à l'ensemble de ses visiteurs. Pour le bien-être de tous, nous comptons avant tout sur **votre courtoisie et votre bon sens !**

>> En dehors des campings et du parc de stationnement Jean Moulin, **le stationnement autorisé ne peut excéder 48h.**

>> Vous êtes propriétaire d'un véhicule soumis aux règles de stationnement et de circulation régies par le code de la route et les arrêtés municipaux. **Petit rappel : le stationnement est interdit à l'intérieur et aux abords du centre-ville historique et du littoral.**

>> **Stationner n'est pas camper !** En effet, tout débordement autour du véhicule (tables, chaises, etc.) est assimilé à une activité de camping et n'est donc autorisé que dans les campings municipaux.

>> Ces dispositions concernent **les véhicules dont le gabarit dépasse 2m de hauteur et/ou 5 m de longueur.**

MERCI DE BIEN PRENDRE EN CONSIDERATION CES INFORMATIONS.

Contacts utiles pour organiser votre séjour :

Office du Tourisme : 05 46 41 14 68
www.larochelle-tourisme.com
Mairie de La Rochelle : 05 46 51 51 51 - www.larochelle.fr
Parc relais Jean Moulin : 05 46 44 20 02
Campings municipaux : Port Neuf ** : 05 46 43 81 20
Le Soleil ** : 05 46 44 42 53

Bon séjour à La Rochelle !

Réf. AE4006-06 / Crédit photos : Guy Gerry - Ville de la Rochelle.

Aux portes du Centre-Ville

Parking P+R
Vieux Port
Jean Moulin

A deux pas du Vieux Port et d'un point de location de vélos jaunes, entre la réserve naturelle de Tasdon et le canal de Rompsay. Point eau. Possibilité de vidange. Toilettes publiques. Stationnement 5€ par 24h. Fréquentes navettes gratuites vers le Centre-Ville.
Septembre à juin : ouvert et surveillé de 6 h à 21 h, navettes de 7 h 30 à 20 h. Juillet et août : ouvert et surveillé 24h/24, navettes de 7h30 à 23h30.

Esplanade des Parcs

« Porte verte » du Centre-Ville, située entre les parcs et le coeur historique, cet espace de stationnement est à proximité d'un point de location de vélos jaunes. Commerces, immeubles à arcades et vieilles rues pavées sont à deux pas. Point eau - Possibilité de vidange - Stationnement gratuit autorisé 48h maximum.

Où stationner son véhicule ?

Sortie La Rochelle-centre
ILE DE RÉ
AÉROPORT LA ROCHELLE/ILE DE RÉ
Sortie Chef de Baie
Av 11 nov 1918
ESPLANADE DES PARCS
Bd Cognehors
Bd Sautel
PARIS NANTES
Av Leclerc
Av Guiton
Av Colignyx
Bd Joffre
CAMPING DE PORT-NEUF
Bd Rondeau
Rue de Québec
Av J.-P.Sartre
PARKING P+R VIEUX PORT
Jean-Moulin
Sortie Parc Expo
Bus de Mer
Av M Crépeau
CAMPING DU SOLEIL
Av J.Moulin
CHEF DE BAIE
PORT DES MINIMES
PARKING Lycée Hôtelier Juillet et Août
Av Marillac
Bd République
BORDEAUX ROCHEFORT
ANGOULÊME SURGÈRES

Information - Office du Tourisme
Points eau et vidange
Secteur de stationnement interdit

Bord de mer

Parking Lycée Hôtelier
juillet/août uniquement

Un emplacement situé près des pontons, dans l'ambiance du Port de Plaisance, à 5 mn à pied des commerces et restaurants de l'ancien village des Minimes.
Proximité du point eau et vidange situé avenue Michel Crépeau.
Stationnement gratuit autorisé 48h maximum.

Chef de Baie

Un espace ombragé à 100m de la plage : idéal pour une étape en journée. Une promenade littorale de plus de 4km vous permet de découvrir la baie rochelaise et de rejoindre le Centre-Ville… en toute sérénité !
Stationnement gratuit autorisé 48h maximum.

3.4 | Quelques exemples d'organisation dans les autres villes

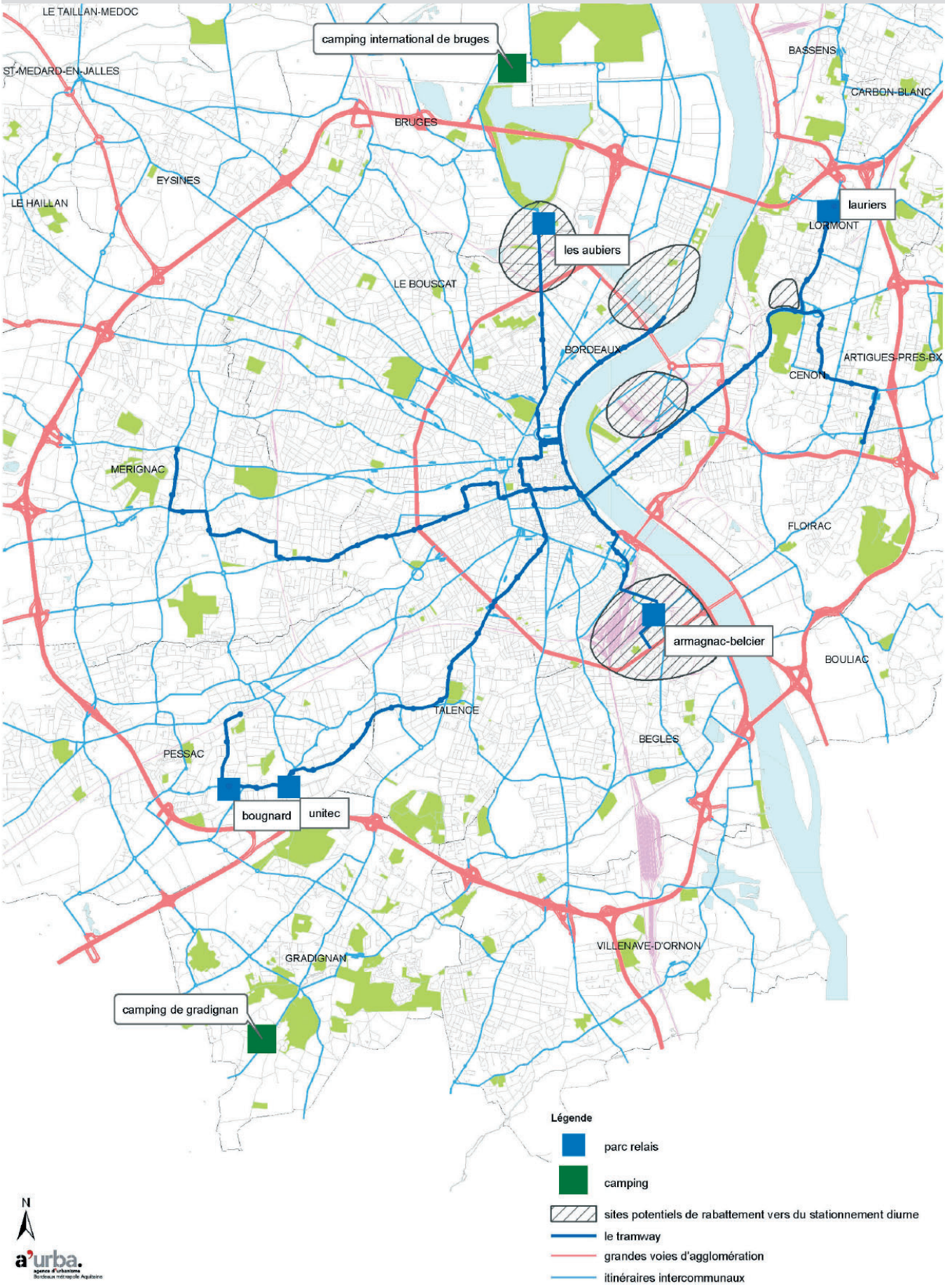
Blois : la commune met à disposition des camping-cars, gratuitement, à proximité du centre ville, 15 emplacements et une aire de service entre 8h30 et 17h30. Le stationnement nocturne n'y est pas autorisé.

La Rochelle, diffusion et consultation d'une plaquette sur le site internet, comprenant des règles d'utilisation, de localisation des espaces spécifiques mis à disposition. Il y est notamment indiqué que le stationnement des camping-cars en dehors des campings et du parc de stationnement Jean Moulin ne peut excéder 48h, que le stationnement est interdit à l'intérieur et aux abords du centre historique et du littoral, que ces dispositions concernent uniquement les véhicules dont le gabarit dépasse 2 m de hauteur et 5 m de longueur.

Le parking Jean Moulin propose du stationnement surveillé de longue durée. Il dispose d'un point d'alimentation en eau, d'un point de vidange, de toilettes publiques. Le tarif est de 5 € par 24h, il est ouvert de juin à septembre entre 6h et 21h et 24h en juillet et en août.

Les espaces de stationnement situés Esplanade du parc, Chef de Baie, sont libres d'accès et gratuits mais le stationnement est limité à 48h maximum.

Plan général thématique camping-car



3.5 | Les propositions d'une stratégie générale et d'un plan d'actions

Pour répondre à l'ensemble aux attentes des camping-caristes, stationnement diurne, nocturne, aire de service, une stratégie générale est à mettre en place :

- identifier la possibilité de trouver des opérateurs pour développer un parc de stationnement spécifique pour camping-cars - étude de faisabilité (**maître d'ouvrage : Chambre de Commerce et d'Industrie - Ville de Bordeaux**) ;
- identifier les parcs relais (TBC) qui pourraient recevoir les camping-cars à la journée et, éventuellement, à certaines périodes de l'année (exemple : parc relais les Aubiers, Armagnac-Belcier, Les Lauriers, Unitec, Bougnard) (**maître d'ouvrage : CUB, Ville de Bordeaux**) ;
- identifier des sites pour créer du stationnement diurne sur les secteurs : Belcier-Armagnac, Bastide (secteur Galin Deschamps), Bordeaux nord (Bassin à flots, Ravezies, Les Aubiers), (**maître d'ouvrage : CUB, Ville de Bordeaux) ;**
- négocier un partenariat avec les grandes surfaces commerciales pour l'aménagement ou l'autorisation d'accès aux camping-cars à leurs parkings situés à proximité des lignes de TC (**maître d'ouvrage : Ville de Bordeaux - Chambre de Commerce et d'Industrie**) ;
- développer une action de communication d'accès aux sites (internet, plaquette) (**maître d'ouvrage : Ville de Bordeaux).**

Annexes

Annexe : Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI)

Les transports publics et transports privés

Distinction faite par l'art. 5 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) :

- sont considérés comme des transports publics tous les transports de personnes ou de marchandises, à l'exception des transports qu'organisent pour leur propre compte, des personnes publiques ou privées »
- conformément aux textes européens, la distinction entre transport public ou privé repose sur le fait qu'il soit organisé par une personne pour le compte d'autrui (transport public) ou pour son compte propre (transport privé) ;

Les différents services de transport :

Liste des différentes catégories de transports : article 29 de la LOTI

1) Services réguliers publics :

Sont définis à l'article 25 du décret n° 85-891 du 16 août 1985 : « Les services publics réguliers de transport routier de personnes sont des services offerts à la place dont le ou les itinéraires, les points d'arrêt, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance ».
Ce sont toutes les dessertes régulières, urbaines ou extra-urbaines.

Aux termes de l'article L. 213-11 du code de l'éducation, les transports scolaires sont des services réguliers publics, au sens de l'article 29 de la LOTI.

2) services à la demande :

Sont définis à l'article 26 du décret n° 85-891 du 16 août 1985 comme des services collectifs offerts à la place, déterminés en partie en fonction de la demande des usagers et dont les règles générales de tarification sont établies à l'avance, et qui sont exécutés avec des véhicules dont la capacité minimale est fixée, par l'article 1er du décret n° 85-1509 du 31 décembre 1985 relatif aux services publics à la demande de transports routiers de personnes (JO 4 janvier 1986), à 4 places, y compris celle du conducteur.
Exemple : Commune s'engageant une fois par semaine et selon une tarification connue, à organiser la desserte d'un marché, lorsque la demande lui en est adressée, selon une méthode déterminée : réservation téléphonique, inscritpion ...

L'article 27 du décret du 16 août 1985 prévoit que les services publics réguliers et les services publics à la demande de transport routier de personnes peuvent être organisés en faveur de catégories particulières d'usagers.
Exemples : services organisés pour le transport de personnes handicapées, d'élèves et étudiants handicapés ou de personnes âgées, car répondant à des besoins d'intérêt général relatifs à une catégorie particulière d'usagers.

3) - services occasionnels :

Sont définis à l'article 32 du décret n° 85-891 du 16 août 1985 comme étant l'un ou l'autre des services suivants :
- les circuits à la place dont chaque place est vendue séparément et qui ramènent généralement les voyageurs à leur point de départ ;

- les services collectifs qui comportent la mise à disposition exclusive d'un groupe ou de plusieurs groupes d'au moins 10 personnes ; ces groupes devront avoir été constitués préalablement à leur prise en charge

Exemples : location d'un autocar pour une colonie de vacances, une visite touristique ou un événement particulier (concert, exposition...) ; vente d'un circuit touristique par une agence de voyage ;...

Critères de distinction du service public de transport :

La notion de transport public ne se confond pas avec la notion de service public de transport : tous les transports ouverts à tout public ne sont pas forcément organisés par des personnes publiques ; les services occasionnels touristiques, ouverts à tout public et emportant de ce fait la qualification de « transport public » ne sont pas des services publics de transports, au sens de l'organisation et de la notion que la jurisprudence donne habituellement au « service public ».

Ainsi, malgré l'appellation par la LOTI de « services occasionnels publics », seuls les services réguliers et les services à la demande relèvent de la notion juridique classique de service public, au sens des missions d'intérêt général qu'ils représentent, de leur organisation et de leur financement (partiel ou total) par une personne publique.

4) - services privés :

Les services privés ne relèvent pas d'une profession : ils constituent une activité.

Ils sont libres, sous réserve du respect de la police générale, de l'ordre public, de la sécurité.

L'article 29 de la LOTI définit les services privés comme ceux pouvant être organisés par les collectivités publiques, les entreprises et les associations pour les besoins normaux de leur fonctionnement, c'est à dire pour le transport de leur personnel ou de leurs membres, sous réserve des dispositions de l'article 121-35 du code de la consommation qui interdit toute prestation de services différente de celle qui a fait l'objet de la transaction. C'est le but touristique qui est ici visé.

La définition et les conditions d'exécution des services privés sont prévues par le décret n° 87-242 du 7 avril 1987. Ce régime a été étendu à la région Ile-de-France par la loi du 16 janvier 2001, modifiant l'article 46 de la LOTI.
Trois conditions cumulatives sont nécessaires à la qualification de service privé : le transport doit être effectué à titre gratuit, exécuté au moyen de véhicules appartenant à l'organisateur ou pris en location sans conducteur et servir exclusivement aux besoins de fonctionnement de l'établissement de l'intéressé.

Six catégories de service sont ainsi concernées :

1 - Les transports de leur personnel organisés pour leurs besoins normaux de fonctionnement par les collectivités publiques, y compris les établissements d'enseignement, les entreprises et les associations.

Sont exclues les promenades et excursions qui pourraient être effectuées pour les loisirs et vacances du personnel, ainsi que l'acheminement de la

famille des salariés concernés. Il en est de même des voyages organisés pour les élèves, en fin d'année scolaire.

2 - Sont également des transports privés, sous réserve qu'ils répondent à leurs besoins normaux de fonctionnement :

a) les transports organisés par des collectivités territoriales ou leurs groupements pour de catégories particulières d'administrés, dans le cadre d'activités relevant de leurs compétences propres, à l'exclusion de tout déplacement à caractère touristique.

Sont concernés les communes, départements ou leurs groupements : syndicats communaux, communautés urbaines, mais aussi l'Etat et les établissements publics qui en dépendent.

b) les transports organisés par les établissements publics départementaux ou communaux accueillant des personnes âgées, les établissements d'éducation spécialisée, les établissements d'hébergement pour adultes handicapés et personnes âgées et les institutions du travail protégé pour les personnes qui y sont accueillies, à l'exclusion de tout déplacement à caractère touristique.

c) sous réserve des dispositions relatives aux transports scolaires (articles L.213-11 et L. 213-12 du Code de l'éducation concernant les transports domicile-école qui sont des services réguliers donc des transports publics), les transports organisés par des établissements d'enseignement en relation avec l'enseignement, à condition que ces transports soient réservés aux élèves, au personnel des établissements et, le cas échéant, aux parents d'élèves participant à l'encadrement des élèves.

d) les transports organisés par les entreprises pour leur clientèle, sous réserve des dispositions de l'article L121-35 du code de la consommation (qui interdit de subordonner le transport à l'achat d'autres biens, produits ou services).

e) Les transports organisés par des associations pour leurs membres, sous réserve que ces déplacements soient en relation directe avec l'objet statutaire de l'association et qu'il ne s'agisse pas d'une association dont l'objet principal est le transport de ses membres ou l'organisation de voyages touristiques.

L'article 3 précise que les services privés doivent être exécutés au moyen de véhicules :

- soit appartenant en propriété à l'organisateur
- soit pris en location sans conducteur

Ce même article 3 ajoute que la mise à disposition du véhicule avec conducteur ne peut émaner que d'un transporteur public routier de personnes. En pareil cas, la collectivité, l'association ou l'entreprise devra faire appel à un transporteur inscrit au registre pour faire exécuter le service privé, dont il (ou elle) est l'organisateur (ou l'organisatrice).
Enfin, l'article 4 du décret du 7 avril 1987 prévoit une exception à l'exigence de gratuité pour les associations ayant pour objet le transport d'handicapés, qui peuvent organiser des services privés (exclusivement réservés à ces handicapés et à leurs accompagnateurs), moyennant, le cas échéant, paiement à l'organisateur.

© MEDAD - Sites Transports et Mer

Annexe : Code de la Route

CODE DE LA ROUTE
(Partie Législative)

Chapitre 1er : Pouvoirs de police de la circulation

Article L411-1

(Loi nº 2000-1208 du 13 décembre 2000 art. 107 Journal Officiel du 14 décembre 2000)

(Loi nº 2003-495 du 12 juin 2003 art. 36 Journal Officiel du 13 juin 2003)

(Loi nº 2005-102 du 11 février 2005 art. 65 IV Journal Officiel du 12 février 2005)

Les règles relatives aux pouvoirs de police de la circulation routière dévolus au maire dans la commune, à l'exception pour les communes des départements de la Moselle, du Bas-Rhin et du Haut-Rhin de celles visées à l'article L. 2213-6, sont fixées par les articles L. 2213-1 à L. 2213-6 du code général des collectivités territoriales ci-après reproduits :

«Art. L. 2213-1 - Le maire exerce la police de la circulation sur les routes nationales, les routes départementales et les voies de communication à l'intérieur des agglomérations, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat dans le département sur les routes à grande circulation.
Les conditions dans lesquelles le maire exerce la police de la circulation sur les routes à grande circulation sont fixées par décret en Conseil d'Etat.
Par dérogation aux dispositions des deux alinéas précédents et à celles des articles L. 2213-2 et L. 2213-3, des décrets peuvent transférer, dans les attributions du représentant de l'Etat dans le département, la police de la circulation sur certaines sections des routes à grande circulation.»
«Art. L. 2213-2 - Le maire peut, par arrêté motivé, eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement :
1º Interdire à certaines heures l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de certaines portions de voie ou réserver cet accès, à certaines heures, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules ;
2º Réglementer l'arrêt et le stationnement des véhicules ou de certaines catégories d'entre eux, ainsi que la desserte des immeubles riverains ;
3º Réserver sur la voie publique ou dans tout autre lieu de stationnement ouvert au public des emplacements de stationnement aménagés aux véhicules utilisés par les personnes titulaires de la carte de stationnement prévue à l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles.»
«Art. L. 2213-3 - Le maire peut, par arrêté motivé :
1º Instituer, à titre permanent ou provisoire, pour les véhicules affectés à un service public et pour les besoins exclusifs de ce service et, dans le cadre de leurs missions, pour les véhicules de transport de fonds, de bijoux ou de métaux précieux, des stationnements réservés sur les voies publiques de l'agglomération ;
2º Réserver des emplacements sur ces mêmes voies pour faciliter la circulation et le stationnement des transports publics de voyageurs et des taxis ainsi que des véhicules de transport de fonds, de bijoux ou de métaux précieux, dans le cadre de leurs missions et l'arrêt des véhicules effectuant un chargement ou un déchargement de marchandises.

«Art. L. 2213-4 - 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.

Dans ces secteurs, le maire peut, en outre, par arrêté motivé, soumettre à des prescriptions particulières relatives aux conditions d'horaires et d'accès à certains lieux et aux niveaux sonores admissibles les activités s'exerçant sur la voie publique, à l'exception de celles qui relèvent d'une mission de service public.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux véhicules utilisés pour assurer une mission de service public et ne peuvent s'appliquer d'une façon permanente aux véhicules utilisés à des fins professionnelles de recherche, d'exploitation ou d'entretien des espaces naturels.»

CODE DE LA ROUTE
(Partie Réglementaire)

Section 1 : Dispositions générales

Article R417-1

I. - En agglomération, tout véhicule à l'arrêt ou en stationnement doit être placé par rapport au sens de la circulation selon les règles suivantes :

1º Sur l'accotement, lorsqu'il n'est pas affecté à la circulation de catégories particulières d'usagers et si l'état du sol s'y prête ;

2º Pour les chaussées à double sens, sur le côté droit de celles-ci, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police ;

3º Pour les chaussées à sens unique, sur le côté droit ou gauche, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.

II. - Tout arrêt ou stationnement contraire aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la première classe.

Article R417-2

I. - Lorsque le maire décide d'instituer à titre permanent, pour tout ou partie de l'année, sur une ou plusieurs voies de circulation de l'agglomération, le stationnement unilatéral alterné des véhicules, la périodicité de celui-ci doit être semi-mensuelle.

II. - Ce stationnement s'effectue alors dans les conditions suivantes :

1º Du 1er au 15 de chaque mois, le stationnement est autorisé du côté des numéros impairs des immeubles bordant la rue ;

2º Du 16 au dernier jour du mois, le stationnement est autorisé du côté des numéros pairs.

III. - Sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, le changement de côté s'opère le dernier jour de chacune de ces deux périodes entre 20 h 30 et 21 heures.

IV. - Tout stationnement contraire aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la première classe.

Article R417-3

(Décret nº 2007-1503 du 19 octobre 2007 art. 1 Journal Officiel du 21 octobre 2007)

I. - Lorsque l'autorité municipale décide, par voie d'arrêté, de limiter la durée du stationnement à l'intérieur de tout ou partie de l'agglomération, en prévoyant également l'obligation pour les

conducteurs de véhicules d'apposer sur ceux-ci un dispositif destiné à faciliter le contrôle de cette limitation, ce dispositif doit être conforme à un modèle type.

II. - Les indications du modèle type relatives aux heures d'arrivée doivent figurer parmi les mentions dont la stricte reproduction est obligatoire.

III. - Le ministre de l'intérieur fixe par arrêté le modèle type de ce dispositif.

IV. - Le dispositif de contrôle doit être placé à l'avant du véhicule en stationnement, et sur la face interne ou à proximité immédiate du pare-brise, si celui-ci en est muni, de manière à pouvoir être, dans tous les cas, facilement consulté, sans que le personnel affecté à la surveillance de la voie publique ait à s'engager sur la chaussée.

V. - Tout stationnement contraire aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la première classe.

7º Le soin d'obvier ou de remédier aux événements fâcheux qui pourraient être occasionnés par la divagation des animaux malfaisants ou féroces ;

8º Le soin de réglementer la fermeture annuelle des boulangeries, lorsque cette fermeture est rendue nécessaire pour l'application de la législation sur les congés payés, après consultation des organisations patronales et ouvrières, de manière à assurer le ravitaillement de la population.

Annexe : Circulaire interministérielle du 27 juin 1985 modifiée le 19 octobre 2004

NOR INTD0400127C 19 octobre 2004.
LE MINISTRE DE L'INTERIEUR,
DE LA SECURITE INTERIEURE ET DES LIBERTES LOCALES
LE MINISTRE DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS,
DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DU TOURISME ET DE LA MER
LE MINISTRE DELEGUE AU TOURISME
A
MESDAMES ET MESSIEURS LES PREFETS
MONSIEUR LE PREFET DE POLICE

OBJET : Stationnement des autocaravanes dans les communes.

Dispositions applicables.

REFER : Circulaire interministérielle du 27 juin 1985.
Nouveau mode de tourisme itinérant, l'autocaravane fait l'objet d'une utilisation croissante aussi bien par les vacanciers français qu'étrangers.
Cette pratique a permis le développement d'un secteur particulier de l'industrie automobile nationale par la conception et la production d'autocaravanes de mieux en mieux équipées et adaptées aux besoins de leurs utilisateurs.
Cependant il arrive que le stationnement de ces véhicules, sur le territoire des communes à forte fréquentation touristique, suscite des réticences si ce n'est des réactions hostiles ou défavorables de la part des autorités municipales au regard des troubles, des gênes ou des nuisances qui pourraient en résulter, notamment lorsque par leur comportement, les propriétaires des autocaravanes ne sont respectueux ni des lois, ni des usages ni de l'environnement.
C'est dans ce contexte que certains maires ont pu être portés à interdire de façon absolue le stationnement des autocaravanes sur l'ensemble du territoire de leur commune, provoquant ainsi auprès du Gouvernement les protestations des représentants des producteurs d'autocaravanes ainsi que des associations de défense des utilisateurs.
C'est pourquoi il a paru utile, par la présente circulaire, de rappeler le contenu et la portée des différentes dispositions législatives et réglementaires figurant au code général des collectivités territoriales, au code de la route et au code de l'urbanisme et permettant, sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, de fonder les décisions éventuelles des autorités locales en matière de stationnement des autocaravanes.

I – Les fondements généraux des interventions des autorités locales en matière de stationnement de tout véhicule sur la voie publique

1) Sur la voie publique :

c'est au code de la route qu'il convient en premier lieu de se référer.
S'agissant de véhicules, les autocaravanes ne sauraient être privées du droit de stationner, dès lors que l'arrêt ou le stationnement n'est ni dangereux (art. 417-9 du code de la route), ni gênant (art. R. 417-10 et R. 417-11 du même code) ni abusif (art. R. 417-12 et R. 417-13).
Le droit de prescrire des mesures plus rigoureuses est accordé par l'article R. 411-8 du même code aux préfets, au président du conseil exécutif de Corse, aux présidents de conseils généraux et aux maires, dans la limite des pouvoirs qui leur sont conférés par les lois et règlements, dès lors que la sécurité de la circulation routière l'exige.

En matière de circulation et de stationnement, ces pouvoirs sont fixés par l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales. Cet article oblige clairement les autorités qui en sont investies, quand une décision de limitation ou d'interdiction ne s'applique qu'à certaines catégories de véhicules, à en définir avec précision les caractéristiques.
Encore doivent-elles se référer à des données en relation avec leur effet sur la circulation, telles que surface, encombrement, poids…

2) Au titre de leurs pouvoirs généraux de police dont l'article L. 2213-4 du code général des collectivités territoriales définit largement l'objet, les maires sont sans doute fondés à interdire et à sanctionner toutes activités ou situations entraînant des troubles au bon ordre, à la salubrité publique, etc.….dans l'ensemble de la commune, sur la voie publique ou ailleurs.
Ils disposent ainsi de moyens juridiques importants pour lutter contre les bruits nocturnes, l'écoulement des eaux usagées, les dépôts d'ordures, l'étalement d'objets que peut entraîner un usage abusif de l'autocaravane en stationnement en tant que mode d'hébergement.
Mais c'est alors le comportement des utilisateurs des autocaravanes plutôt que les autocaravanes elles mêmes qu'il convient de mettre en cause.
Sauf circonstances locales exceptionnelles, les motifs légaux tirés de l'article L. 2213-4 du code général des collectivités territoriales ne permettant pas d'édicter à l'encontre de toutes les autocaravanes une interdiction générale de stationner sur l'ensemble de la commune.
La jurisprudence du Conseil d'Etat s'est du reste toujours montrée hostile aux interdictions générales et absolue.
Si les risques paraissent plus importants lorsque ces véhicules sont occupés, il est néanmoins suffisant 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.
L'aménagement d'aires spéciales d'étape en bordure des zones les plus exposées permettrait de favoriser le respect des règlements communaux et d'en légitimer l'adoption aux yeux des usagers et éventuellement du juge administratif.

II – Les fondements particuliers des interventions des autorités locales en matière de stationnement des autocaravanes sur le domaine privé.

Le code de l'urbanisme comporte certaines dispositions visant le stationnement des autocaravanes sur le domaine privé se trouvent être, au terme de l'article R. 443-2, assimilées aux caravanes.
Comme ces dernières, elles peuvent donc :
- Se garer librement dans les bâtiments et remises et sur les terrains où est implantée la construction constituant la résidence de l'utilisateur (R. 443-13).
- Stationner en dehors de ces terrains aménagés sur toutes autres parcelles privées sous les conditions suivantes :
- accord de la personne ayant la jouissance des lieux ;
- une durée maximale de trois mois par an, car tout stationnement pendant plus de trois mois par an, consécutif ou non, d'une caravane ou autocaravane, y est subordonné à l'obtention par le propriétaire du terrain sur lequel elle est installée ou par toute personne ayant la jouissance du terrain, d'une autorisation délivrée par la mairie au nom de la commune ou au nom de l'Etat selon le cas (R. 443-4 à R. 443-5-3).

- une occupation d'une même parcelle par six caravanes ou autocaravanes en abris de camping, au plus.

Cette facilité peut néanmoins être retirée par le maire (R. 443-3-1) ou le Préfet (R. 443-3-2) pour les motifs énoncés à l'article R 443-10 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 ».
Aussi bien la prise en compte de l'enjeu touristique lié à l'accueil des autocaravanes, que les dispositions qui viennent d'être rappelées, doivent donc conduire à des attitudes et des comportements nuancés mais respectant naturellement les orientations de la politique de l'urbanisme et de sites et notamment des directives sur la protection et l'aménagement du littoral.
Les dispositions relatives au stationnement des autocaravanes dans les communes rappelées ci-dessus s'appliquent sans préjudice des dispositions spécifiques aux gens du voyage prévues par la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage et par les dispositions de la loi n° 2003-239 du 18 mars 2003 pour la sécurité intérieure.
C'est pourquoi il est souhaitable que vous portiez ces informations à la connaissance des maires de votre département afin que toute décision en ce domaine soit conforme aux textes en vigueur et que l'accueil des usagers des autocaravanes s'effectue dans les meilleures conditions.

Fait à Paris, le19 octobre 2004

Le Ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales
Dominique de VILLEPIN

Le Ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer
Le Ministre délégué au Tourisme,

Le camping-car est un véhicule de moins de 3,5 tonnes, et classé en catégorie M1 (automobile) au niveau européen.
Il est donc autorisé à stationner là où une voiture particulière le peut.
Il est soumis au Code de la route, s'acquitte des contrôles technique et anti-pollution, et n'a pas de vignette.
Le maire peut édicter un arrêté municipal, mais celui-ci doit être motivé par des troubles prouvés et concerner les véhicules de même gabarit, même poids et même masse, c'est-à-dire ne pas être discriminatoire.
De plus, l'interdiction générale et absolue est illégale.
Lorsqu'un problème survient, il convient, bien sûr, de verbaliser dans le respect de la loi.
Mais c'est le conducteur qui doit l'être et non le véhicule.

Annexe : La signalisation en vigueur

B27a Famille : Panneaux de prescription Sous-Famille :

Définition : Voie réservée aux véhicules des services réguliers de transport en commun

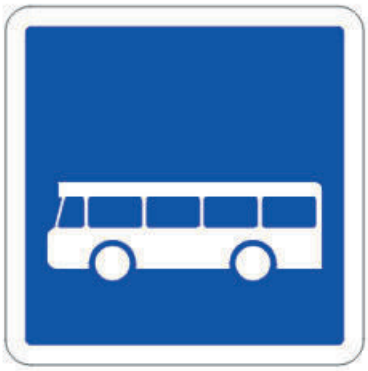
Consultez l'article correspondant de l'arrêté du 24/11/1967 (Article 4)

B45a Famille : Panneaux de prescription Sous-Famille : Panneaux de fin d'obligation

Définition : Fin de voie réservée aux véhicules des services réguliers de transport en commun

Consultez l'article correspondant de l'arrêté du 24/11/1967 (Article 4)

C6 Famille : Signaux d'indication Sous-Famille : Signaux d'indication de type C donnant des informations utiles pour la conduite des véhicules



Définition : Arrêt d'autobus. L'arrêt et le stationnement des autres véhicules sont interdits, sur une étendue signalée par le marquage approprié.

Consultez l'article correspondant de l'arrêté du 24/11/1967 (Article 5)

Annexe : La signalisation en vigueur

M4b Famille : Panonceaux Sous-Famille : Panonceaux de catégorie M4

Définition : Désigne les véhicules de transport en commun de personnes

Consultez l'article correspondant de l'arrêté du 24/11/1967 (Article 2-1)

M6a Famille : Panonceaux Sous-Famille : Panonceaux complémentaires aux panneaux de stationnement et d'arrêt M6

Définition : Indique que le stationnement et/ou l'arrêt est gênant au sens de l'article R.417-10 du code de la route. Dans le cas de stationnement gênant, il complète le panneau B6a1 ou B6b1. Dans le cas de stationnement et d'arrêt gênants, il complète le panneau B6d. Dans les deux cas, un véhicule en infraction est susceptible d'une mise en fourrière

Consultez l'article correspondant de l'arrêté du 24/11/1967 (Article 2-1)

C1a Famille : Signaux d'indication Sous-Famille : Signaux d'indication de type C donnant des informations utiles pour la conduite des véhicules

Définition : Lieu aménagé pour le stationnement.

Consultez l'article correspondant de l'arrêté du 24/11/1967 (Article 5)

Annexe : La signalisation en vigueur

ACCL
Association Camping Car Liberté
http://a.ccl.free.fr

signalétique,
les combinaisons

La signalétique ACCL permet des combinaisons simples et économiques,
avec les panneaux homologués.

recommandations

La signalétique *ACCL de recommandation, et non d'obligation.
s'inscrit dans le concept Étapes liberté qui **vise à disséminer** le stationnement.
guide les campingcaristes **vers des lieux conseillés**.
doit correspondre à des critères de **qualité de stationnement**.
est à mettre en place **sous autorité municipale**.
ne peut être une façon d'interdire le stationnement.

voir le site http://a.ccl.free.fr/actions/etapesliberte/04st_signal-02.htm

panneaux

normalisés CE		spécifique ACCL
parking CE1a homologation européenne	**aire de services CE24** homologation européenne	**stationnement** modèle déposé INPI *ACCL

panonceaux

directionnels

standard

les panonceaux se positionnent sous les panneaux

RN et Dpt		intra-muros
100 m ←	→ 100 m	→ 100 m

ACCL

500 m

← | →

100m ← | → 100m

sur le parking

48 h maxi

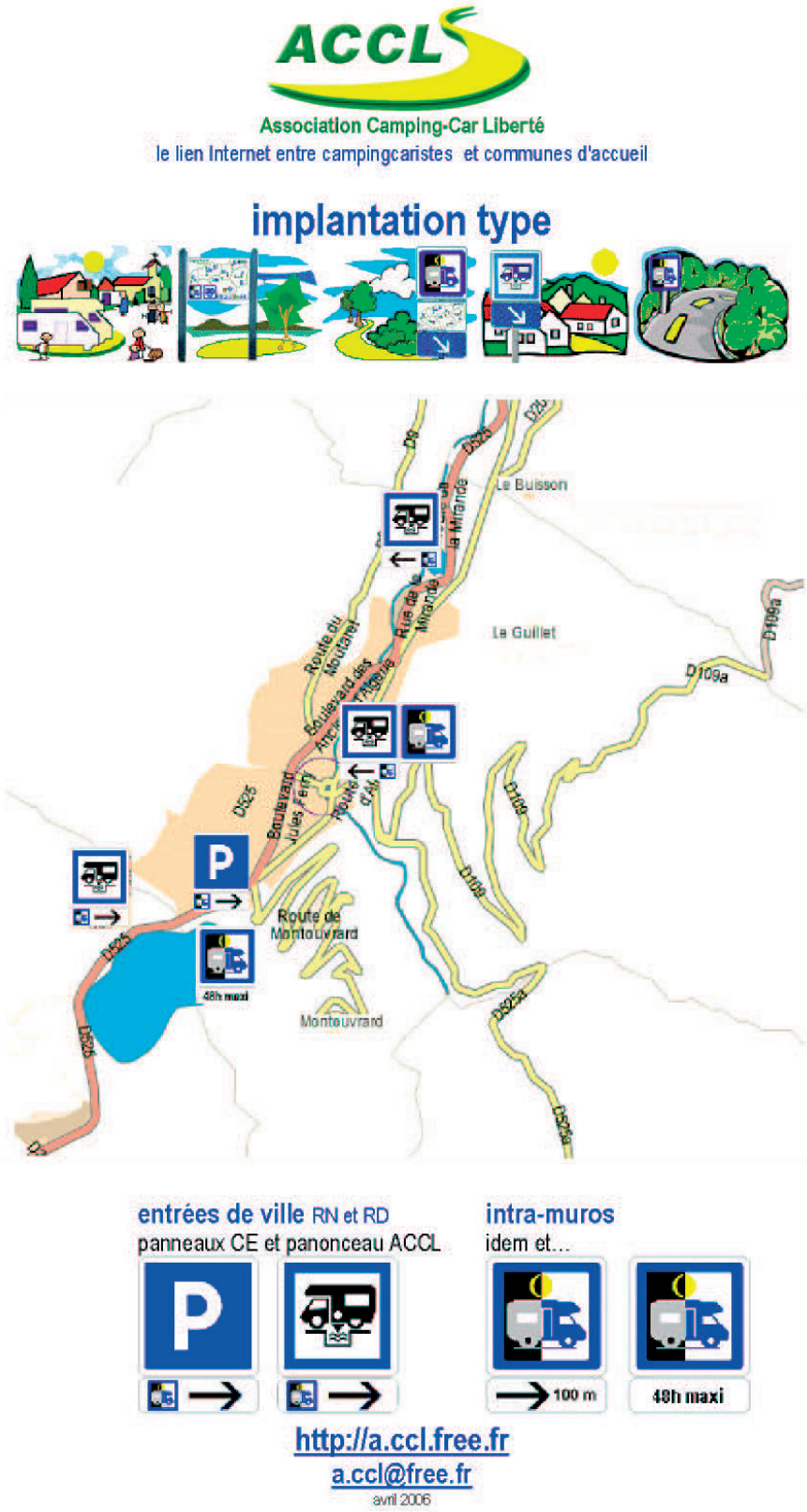
3 c-cars maxi

camping-cars 48 h maxi

camping-cars 3 maxi

pique-nique autorisé

Annexe : La signalisation en vigueur



a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine
Hangar G2 - Bassin à flot n°1 BP 71 - F-33041 Bordeaux Cedex
tél.: 33 (0)5 56 99 86 33 | fax : 33 (0)5 56 99 89 22
contact@aurba.org | www.aurba.com

© aurba | janvier 2008