

DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHÔNE

## COMMUNE DE VITROLLES

*7. Etude au titre de l'Article L.111-1-4 du C.U.  
Secteur d'entrée de ville Nord - Route de rognac*

PLU PRESCRIT LE 27/11/2008

PLU ARRÊTÉ LE 31/01/2013

PLU APPROUVÉ LE 28/11/2013

PLU MIS À JOUR LE 24/10/2014



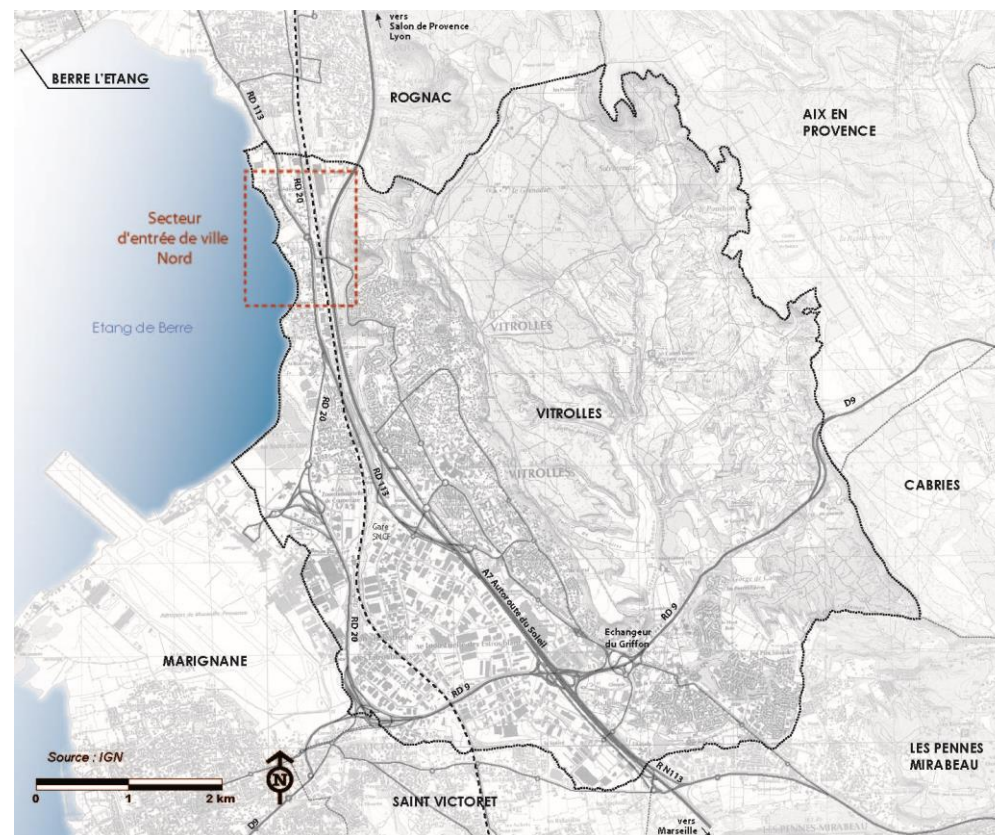
## Sommaire

<b>I- Analyse du secteur d'étude (état initial).....</b>	<b>5</b>
1. Un site essentiellement urbain	5
2. Un site en pente masquant une faible qualité paysagère	7
<b>II- Projet et enjeux de développement du secteur .....</b>	<b>9</b>
1. Présentation du projet d'aménagement	9
2. Enjeux de développement du secteur	11
3. Le projet de règlement	14
<b>III- Justifications de la modulation de la bande d'inconstructibilité au regard des critères de l'article L.111-1-4.....</b>	<b>16</b>
1. Justifications au regard des nuisances	16
2. Justifications au regard de la sécurité	17
3. Justifications au regard de la qualité architecturale et de la qualité de l'urbanisme	17
4. Justifications au regard de la qualité des paysages	17

## Contexte de l'étude

Ensermé entre l'Etang de Vaine et le piémont du plateau de l'Arbois, le secteur d'entrée de ville Nord de Vitrolles est un espace essentiellement minéralisé qui concentre infrastructures de transport et activités économiques. Classé en trois zones à vocation économiques au POS (2NAF à dominante tourisme à l'Ouest, UEa à l'Est et 3NAE au centre à dominante activité industrielle et commerciale), ce secteur a fait l'objet d'une urbanisation dès les années 70. Il constitue pourtant aujourd'hui un site urbain banalisé de faible qualité paysagère que la commune souhaite redynamiser.

Pour ce faire, le PLU, par l'intermédiaire du zonage et du règlement, délimite de nouvelles zones, dont la vocation est redéfinie, et instaure de nouvelles prescriptions architecturales, de prospect, de densité et de traitement des espaces verts dans le respect des principes de la Loi Littoral qui affecte ce secteur.



Afin de permettre une redéfinition globale de ce secteur, il convient toutefois de lever les contraintes d'urbanisme pesant sur une partie de ce secteur : le camping Marina Plage. En effet, ce camping, étant situé en zone considérée comme non-urbanisée par le POS et à proximité de la RD 113, route classée comme « voie express », est inconstructible au titre de l'article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme. Cet article interdit les constructions et installations dans une bande de 100 m autour des voies express en dehors des espaces urbanisés. Toutefois, le plan local d'urbanisme peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par cet article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Dans l'objectif de permettre les mutations dans ce secteur, la présente étude a pour objectif, au titre de l'article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme, de justifier que les règles d'implantation des projets de développement du camping sont compatibles avec les thématiques citées précédemment.

Afin de mieux appréhender le contexte du secteur, l'analyse de site portera sur un secteur d'étude élargi ne se limitant pas au seul périmètre du camping. Le secteur d'étude englobe les lieux dits de l'Agneau, du Porry, et des Cadesteaux



## I- Analyse du secteur d'étude (état initial)

### 1. Un site essentiellement urbain

Le secteur est fortement urbanisé et fortement minéralisé. De nombreuses infrastructures de grande ampleur sont présentes sur site : RD 113, RD20, voies ferrées et autoroute A 7. Ensermée entre l'Etang de Berre à l'Ouest et le piémont du plateau de l'Arbois à l'Est, ces voies d'axes Nord-Sud forment un véritable corridor urbain dans le site dont les fonctions de desserte et de transit sont multiples et parfois antagonistes. Aucun cheminement doux n'est présent dans le secteur.

Le site d'étude présente également une certaine hétérogénéité architecturale et urbaine. Le tissu urbain au Nord et au Sud est composé de zones d'activité (industrielles, artisanales ou commerciales, et notamment la zone industrielle des Cadesteaux) entre lesquelles s'articule un habitat hétérogène de faible qualité. Ces bâtiments sont implantés principalement le long de la RD 113 avec des marges de reculs faibles (parfois inférieures à 5 m). Les hauteurs varient selon les bâtiments (de R+0 à R+3). Les activités y sont diverses : restauration, casse automobile, dépôts, commerces concessionnaires, frets...). Le camping Marina Plage, le plus important de la commune en termes de capacité d'accueil (composé essentiellement de mobiles-homes), est situé dans l'Ouest du site. De l'habitat précaire, lié au phénomène de cabanisation, s'est développé au Sud du camping.

Deux équipements communaux majeurs sont présents dans ce secteur :

- le cimetière communal, situé à l'Est de l'A7 qui renforce la minéralisation de ce secteur ;
- la base nautique, dont la route d'accès traverse le camping par une servitude de passage.

De nombreux espaces naturels persistent, notamment le long du littoral. Ces espaces, majoritairement ouverts, sont couverts par une végétation sèche calcicole et présentent une faible qualité environnementale. Quelques boisements de pin sont également présents. Il s'agit principalement d'espaces résiduels qui n'ont pas été urbanisés suite à l'entrée en vigueur de la loi Littoral en 1986. Le camping Marina Plage présente toutefois une diversité végétale relativement plus importante.

Toutefois, l'étang de Vaine est couvert par la ZNIEFF de type 2 « Etang de Berre – Etang de Vaine ». Le site est également en partie traversé par le périmètre de la ZNIEFF géologique « Stratotype rognacien ». Le Plateau de l'Arbois, classé en zone Natura 2000 se situe à plus d'un kilomètre à l'Est.

Ce secteur est également concerné par différents risques :

- le risque de transport de matières dangereuses est généré par la RD113, la RD20 et l'A7, et impacte une large partie du site ;
- l'établissement BUTAGAZ, qui fait l'objet d'un PPRT relatif au risque industriel, est localisé à l'extrême Sud de la commune de Rognac. Une faible partie du périmètre de protection concerne la commune de Vitrolles et par là même du site susceptible étudié.

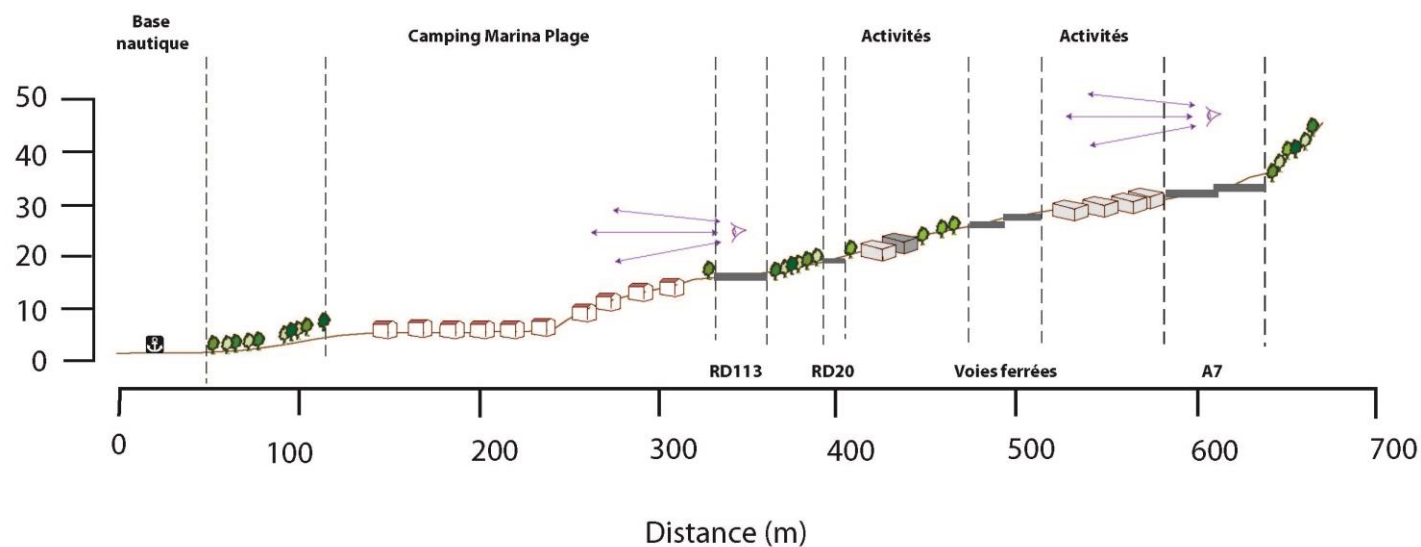


## 2. Un site en pente masquant une faible qualité paysagère

Le site présente une qualité paysagère relativement faible. Les bâtiments d'activités forment un front bâti discontinu et disqualifié. Les bâtiments et les murs de clôture se font face sans respecter de recul identique ou un même alignement. La présence de nombreux panneaux publicitaires confèrent au site un esprit d'entrée de ville banalisé. Il n'existe aucun aménagement destiné à favoriser les modes de déplacements doux le long de la voie. Cette entrée de ville ne fait également l'objet d'aucun traitement paysager pouvant réduire les nuisances visuelles sur les bâtiments d'activités. La végétation y est quasi inexistante ; seul un alignement d'arbre est implanté sur le tronçon de la RD 113 ayant fait l'objet d'un réaménagement.

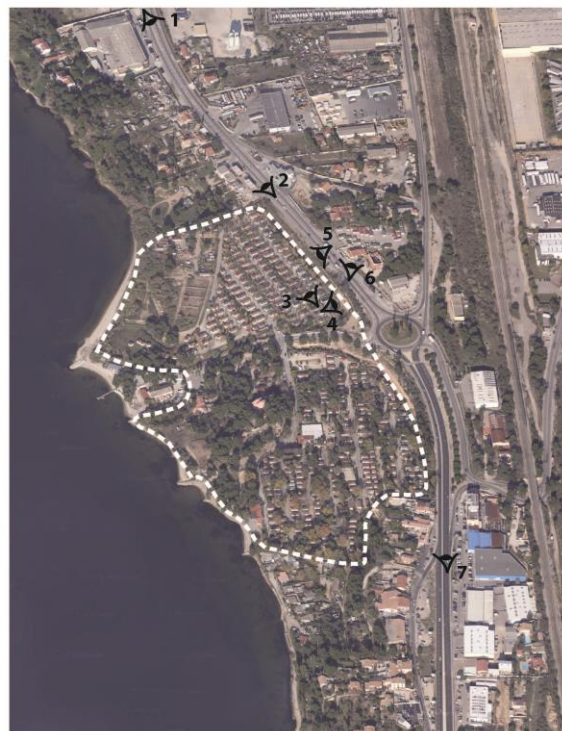
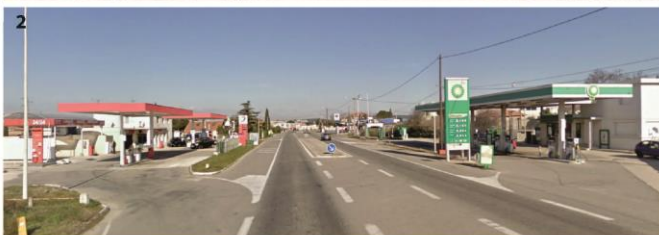
Cependant, le relief marqué du site, lié à la présence du Plateau de l'Arbois à l'Est permet d'éviter les covisibilités. La pente, décroissante d'Est en Ouest, préserve ainsi les vues sur le Grand Paysage de l'Etang de Berre depuis les principaux axes.

Situé en contrebas d'un talus d'une dizaine de mètre (en augmentation vers le Sud), le camping bénéficie également de cette pente qui lui permet une bonne intégration paysagère. Les mobiles-homes sont ainsi quasiment invisibles depuis la RD 113 par les automobilistes. La présence de nombreuses plantes herbacées (cannes, roseaux, hautes herbes...) sur le bord des voies permet également de limiter cette visibilité depuis les points où le talus est le plus bas.





Analyse paysagère du site



- 1 – Activités de part et d'autres de la RD 113 au Nord du Site
- 2 – Stations essences de part et d'autre de la RD 113 au Nord du camping
- 3 – Allée interne du camping
- 4 – Talus séparant le camping et la RD 113
- 5 – Alignement de cannes et de roseaux limitant la vue sur le camping depuis la RD 113
- 6 – Habitations en face du camping le long de la RD 113
- 7 – Activités et Habitations le long de la RD 113 au Sud du Secteur

## II- Projet et enjeux de développement du secteur

### 1. Présentation du projet d'aménagement

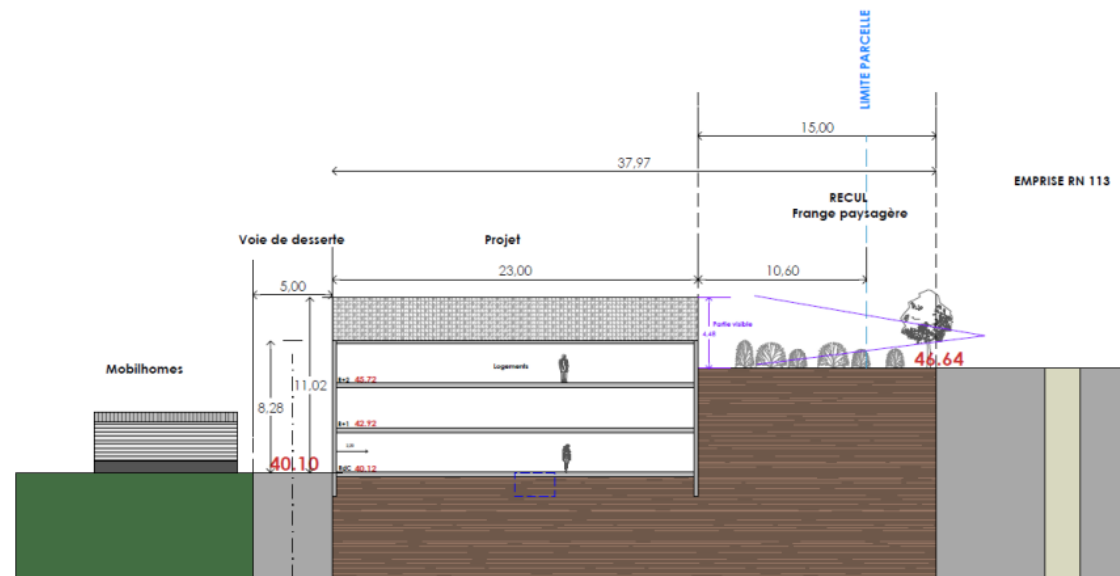
Implanté dans la commune de Vitrolles depuis plus de 40 ans, le camping Marina Plage est un camping familial qui propose une offre en hébergement reposant majoritairement sur des mobiles-homes. Soucieux de poursuivre son développement, le camping entend désormais se diversifier en proposant des meublés de tourisme à la location. Le camping souhaite pour cela implanter de nouveaux bâtiments dans son enceinte le long de la RD 113. Plusieurs grands principes programmatiques guident l'implantation de ces bâtiments à usage touristique :

- Les bâtiments constituant les meublés/résidences de tourisme seront disposés selon une orientation Est-Ouest le long des talus qui longent la RD113, en lieu et place des mobiles-homes existants. Chaque résidence comprend une douzaine d'unité d'hébergement.
- 

L'alignement orthonormé des voies du camping est préservé. Le stationnement se fait hors voirie selon les normes fixées par le règlement (un stationnement minimum par unité d'hébergement)

- Les constructions seront de taille moyenne (R+2, soit environ 10 m de hauteur). Un jeu de décrochés avec les volumes des bâtiments et les balcons permettront d'éviter un effet façade. Les toits à double pente et les enduits des façades conféreront au site une atmosphère de village provençal.
- Des espaces verts seront aménagés entre les constructions. Des jardinets seront implantés en RDC et un traitement paysager sera assuré pour éviter les vues sur et depuis la RD 113.
- Les façades Est des bâtiments s'adosseront sur le talus existant.

Le site est donc globalement peu impacté par l'opération de construction.







## 2. Enjeux de développement du secteur

Constituant la seule zone de contact entre Vitrolles et les communes du Nord de l'Etang de Berre, ce secteur d'entrée de ville présente un important potentiel de développement et de mutation dont les nouvelles orientations sont définies dans le PADD. Celles-ci visent à offrir un véritable fonctionnement de quartier sur les "Bords de l'Etang" de Vaine :

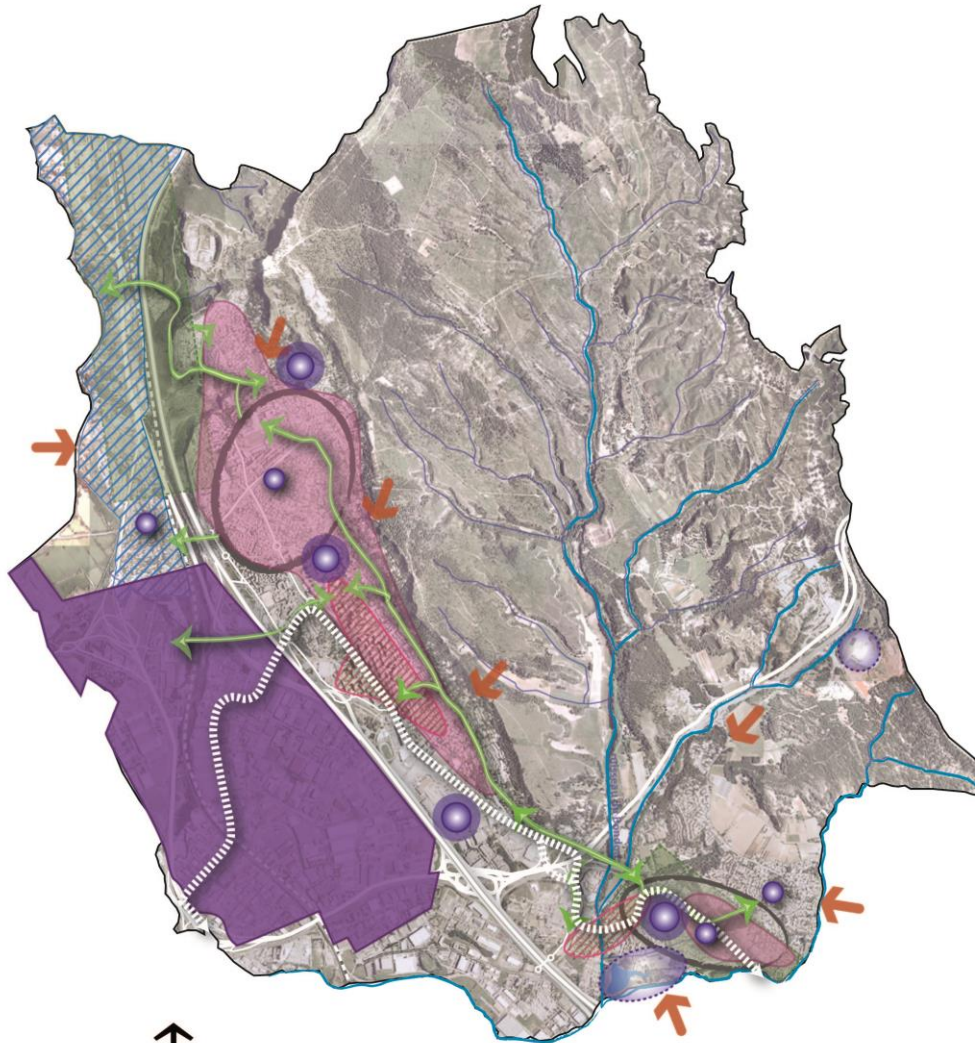
- En requalifiant le RD 113 et ses abords en véritable boulevard urbain, par une amélioration de sa qualité paysagère et de la sécurité de ses accès ;
- En optimisant le potentiel foncier du site ;
- En confortant les zones d'activité, poumon économique de la commune par une amélioration de leur traitement paysager et architectural ainsi que des infrastructures et des réseaux ;
- En réaménageant le quartier des Bords de l'Etang, et notamment sa façade littorale, qui présente des enjeux d'image et de développement économique important. Cela doit se traduire notamment par une valorisation du cadre paysager, un développement des activités de loisirs, maritimes, de tourisme, une amélioration du stationnement, ou encore la définition d'une identité architecturale...

L'inconstructibilité liée à l'application de l'article L111-1-4 rend impossible ces mutations au sein du camping Marina Plage qui souhaite poursuivre son développement. Or, celui-ci s'avère important pour poursuivre le développement touristique de la commune. En effet, bien que développée, l'offre en hébergement de la commune s'avère isolée et déconnectée des principaux sites patrimoniaux, de loisirs et de nature de la commune (centre-ville, le Rocher, plateau de l'Arbois...). Les nombreux hôtels présents dans la commune induisent un tourisme de passage lié principalement au contexte aéroportuaire. Situé dans les zones industrielles et commerciales de la commune, ou à défaut le long des principales voies, ceux-ci proposent une offre de qualité intermédiaire (huit hôtels ont une ou deux étoiles) qui est insuffisamment attractive pour les vacanciers. Seuls les deux campings présents dans la commune (Le Castor et Marina Plage) sont donc susceptibles d'attirer des touristes.

Le maintien de leur attractivité est un élément essentiel pour la commune, que le PLU entend encourager. Pour contribuer à cet objectif, le camping Marina souhaite s'adapter aux nouvelles demandes de la clientèle et respecter les évolutions réglementaires. Au regard de la faible densité des hébergements de type mobiles-homes et de l'absence de foncier disponible pour réaliser une extension, seule une augmentation du nombre de lits, par la densification de ses installations, permet d'accroître le nombre de touristes.

Le projet de création de résidences de tourisme (avec les services y afférents) répond ainsi aux enjeux de développement économique du secteur et touristique à l'échelle de la commune établi dans le PADD, tout en respectant également ses orientations relative à l'aménagement paysager du site.

## Orientation 2 : VITROLLES, VILLE "DURABLE ET SOLIDAIRE"



### Soutenir la croissance démographique de manière maîtrisée

➔ Renforcer l'attractivité résidentielle

### Offrir un véritable parcours résidentiel assurant la mixité sociale

■ Secteur potentiel de renouvellement urbain propice à la construction de petits collectifs

▨ Poursuivre la requalification du parc locatif social

### Adapter et diversifier les équipements et les services au développement de la population

- Renforcer les pôles de centralités...
- ...et les centralités secondaires par des équipements structurants
- Equipement de fort rayonnement (local à supra-communal) à développer

### Promouvoir la qualité du cadre de vie

➔ Développer les liaisons douces : connexions inter-quartier

### Reconquérir les espaces stratégiques

- ▨ Reconquérir la façade littorale de Vitrolles par le réaménagement du quartier des Bords de l'Étang
- Définir un projet urbain de requalification de la zone des Estroublans et de Couperigne
- Etudier les possibilités de nouveaux projets de renouvellement urbain
- ▨ Créer un fond de scène sur les entrées de ville
- ⬄ Utiliser le projet de TCSP comme moyen de reconquête

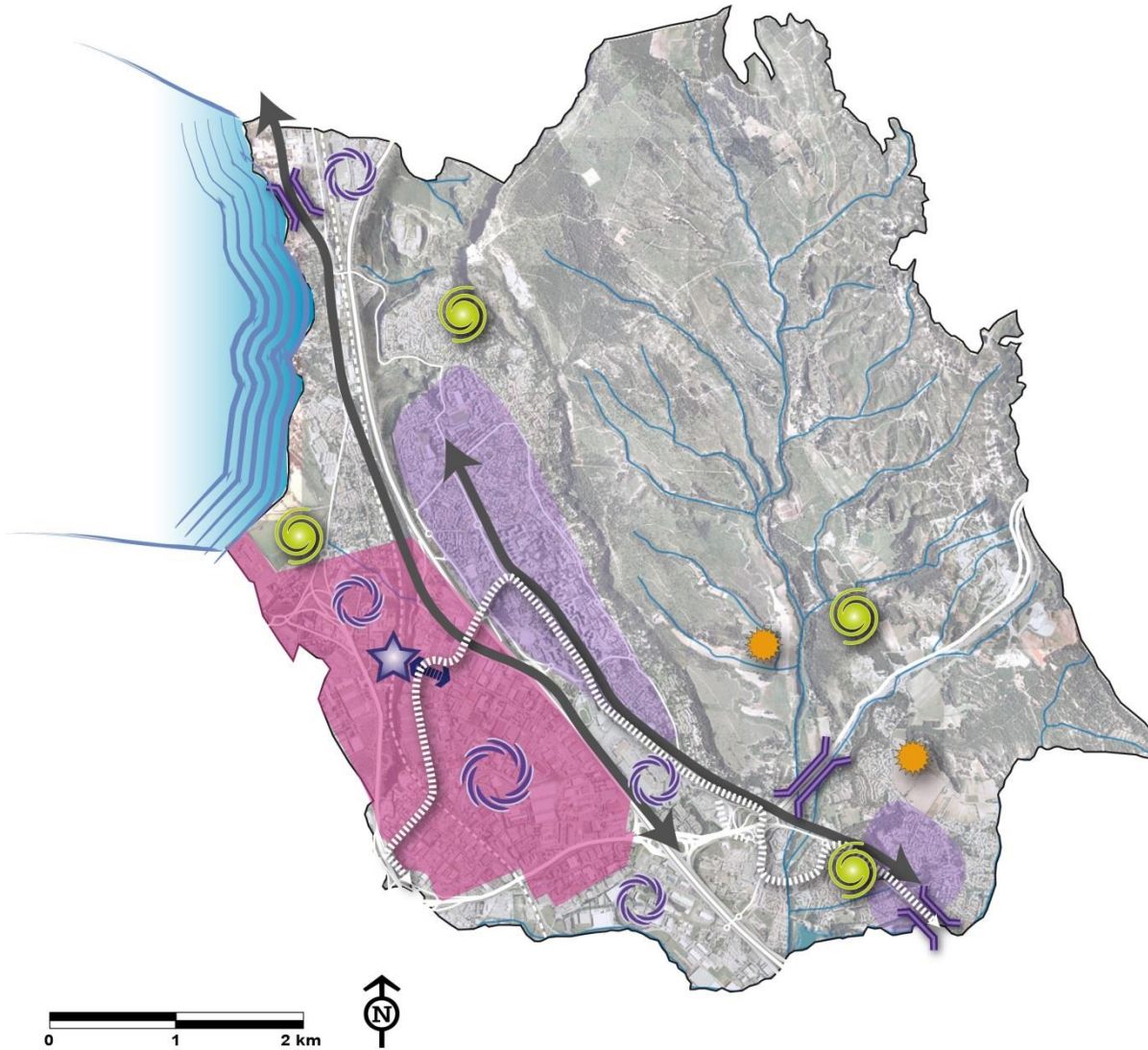
Conception : CITADIA

0 1 2 km





### Orientation 3 : VITROLLES, VILLE "ACTIVE ET PERFORMANTE"



**Conforter la vocation de Vitrolles comme ville active**

- Conforter les zones d'activités : améliorer leur traitement paysager et optimiser le foncier économique
- Développer le commerce de proximité et la mixité fonctionnelle
- Restructurer la zone d'activités des Estroublans et de Couperigne à travers un véritable projet urbain

**Optimiser le fonctionnement et hiérarchiser les déplacements**

- Un boulevard urbain à affirmer (Axe Nord / Sud et RD 113)
- Gare / Pôle multi-modal à connecter au projet de TCSP
- Valoriser les entrées de ville
- Anticiper l'arrivée d'un projet TCSP

**Mobiliser les ressources économiques potentielles**

- Soutenir l'activité agricole
- Développer les activités touristiques et de loisirs
- Développer l'économie maritime en lien avec l'Etang de Vaine

Source : CITADIA

### 3. Le projet de règlement

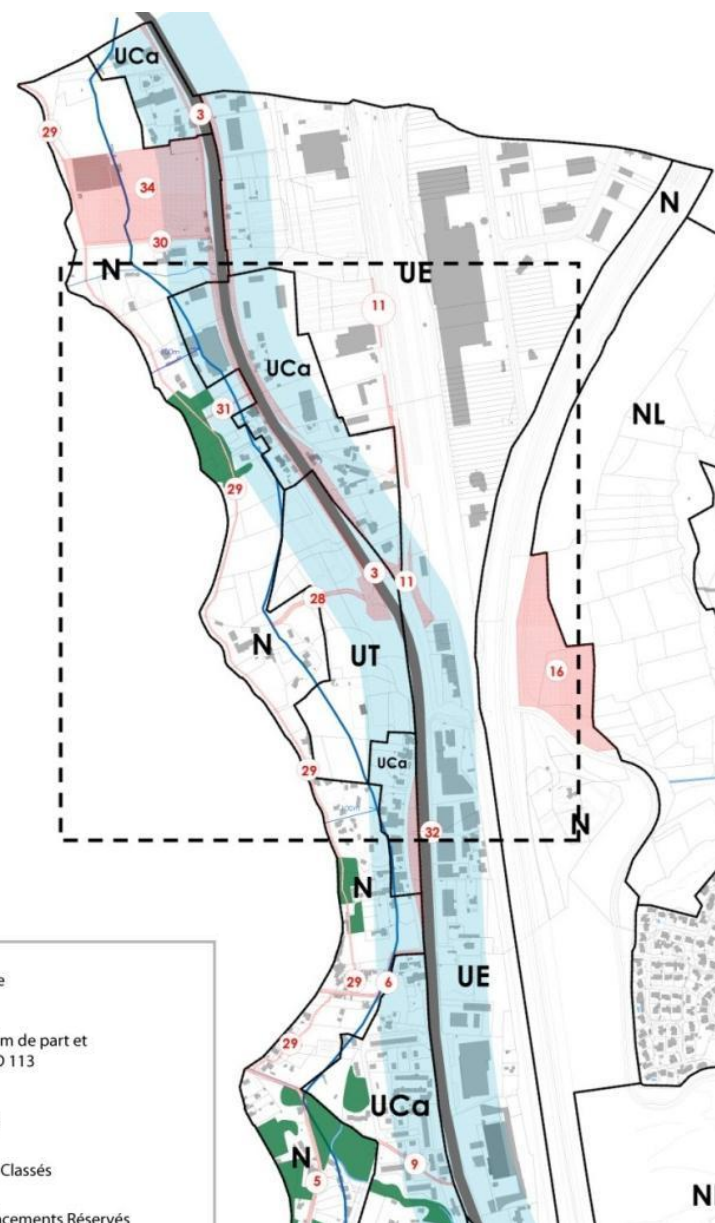
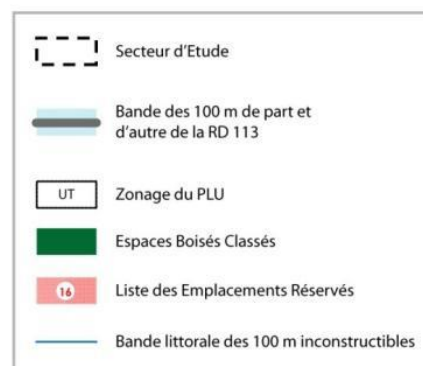
Le règlement du PLU traduit les orientations du PADD afin de permettre la requalification de cette entrée de ville pour améliorer la première image perçue de la ville depuis le Nord de la commune. Pour cela, le zonage du PLU suit au plus près la réalité de l'occupation du sol afin de règlementer au mieux les évolutions du tissu urbain. Il prend en considération la protection des espaces naturels à protéger au titre de la Loi littoral et permet également d'affirmer le caractère de boulevard urbain de la RD113, en la requalifiant (travaux déjà entrepris par le CG13 pour partie), en améliorant sa qualité paysagère et en sécurisant ses accès.

Actuellement classé en zone 2NAF au POS, le camping est classé en zone UT à vocation de tourisme au PLU. Ses limites ont été restreintes aux parcelles accueillant *de facto* des mobiles-homes. La hauteur y est limitée aux constructions existantes et en accord avec le projet de constructions des résidences de touristes. Afin de préserver son cadre naturel, cette zone est celle qui a le COS le plus faible et le coefficient d'espace vert le plus élevé du secteur. Le calcul du COS a été établi afin de limiter la surface de plancher du camping à la surface de plancher de leurs plus grands mobiles-homes et du projet de construction.

Les zones d'activités environnantes font l'objet d'un classement en zone UE à vocation d'activité économiques non industrielles afin de préserver leur vocation économique et d'éviter un mitage des habitations en leur sein.

Les zones d'habitat font l'objet d'un classement en zone à dominante d'habitat et d'équipements collectifs caractérisés par une densité intermédiaire. Située le long de la RD 113, ces zones permettront de restructurer progressivement l'entrée de ville.

Les espaces naturels situés à l'Est de l'A7 et ceux présents dans la bande de 100 m inconstructible au titre de la loi Littoral sont classés en zone naturelle.





Présentation des principales caractéristiques du règlement

	Caractérisation de la zone	Article 1 : Occupations et utilisations interdites	Article 2 : Occupations et utilisations d sol soumises à des conditions particulières	Article 6 : Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques	Article 7 : Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives	Article 10 : Hauteur maximale des constructions	Article 11 : Aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords	Article 12 : Obligations imposées aux constructeurs matière de réalisation d'aires de stationnement	Article 13 : Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et d loisirs et de plantation	Article 14 : COS
UCA	zones à dominante d'habitat et d'équipements collectifs caractérisés par une densité intermédiaire	industrie, artisanat, entrepôt, exploitations agricole ou forestière, dépôts, ICPE, carrières, HLL...	installations classées sous conditions	à l'alignement ou avec recul max de 15 m	en recul par rapport aux limites séparatives avec min 3 m	12 m	hauteur max des clôtures : 2 m (mur plein ou mur-bahut 0,80 m)	Habitat : 1 place / 50 m <sup>2</sup> de SP - 1 place par logt social Hébergement hôtelier : 1 place / chambre Bureaux : 1 place / 25 m <sup>2</sup> de SP Commerces < 100 m <sup>2</sup> : 1 place / 20 m <sup>2</sup> de SP Commerces > 100 m <sup>2</sup> : 1 place / 30 m <sup>2</sup> de SP Artisanat : 1 place / 30 m <sup>2</sup> de SP Constructions SPIC : selon nature construction	CEV de 30 % un arbre de haute tige pour 4 emplacements de stationnement	0,6
UE	secteurs à dominante d'activités économiques non industrielles	industrie, exploitation agricole ou forestière, carrières, HLL...	habitations autorisées si elles sont strictement indispensables aux activités présentes dans la zone avec SP max de 80 m <sup>2</sup>	recul minimum de 50 m de l'A7, de 20 m de la RD113 et de 10 m des autres voies	recul minimum de 5 m des limites séparatives	hauteur max : 15 m	hauteur max des clôtures : 1,6 m dont mur-bahut de 1 m max	Logements de fonction : 1 place / 40 m <sup>2</sup> de SP Hébergement hôtelier : 1 place / chambre Bureaux : 1 place / 25 m <sup>2</sup> de SP Commerces : 1 place / 30 m <sup>2</sup> de SP Artisanat : 1 place / 50 m <sup>2</sup> de SP Entrepôts : 1 place / 400 m <sup>2</sup> de SP Constructions SPIC : selon nature construction	CEV de 20 % un arbre de haute tige pour 4 emplacements de stationnement	0,6
UT	zone spécialisée à vocation touristique au Nord du quartier de l'Agneau	industrie, bureaux, commerce, artisanat, habitation, entrepôt, exploitation agricole ou forestière, dépôts, carrières	-	recul minimum de 15 m de la RD113, 10 m des autres voies	recul minimum de 3 m des limites séparatives	hauteur max : 10 m	hauteur max des clôtures : 2 m (mur plein ou mur-bahut 0,80 m)	hébergement hôtelier / touristique : 1 place / chambre ou unité d'hébergement Constructions SPIC : selon nature construction	CEV de 30 % un arbre de haute tige pour 4 emplacements de stationnement	0,3
N	zones naturelles et forestières	toutes occupations non mentionnées à l'article 2	l'aménagement et l'extension limitée des constructions existantes sous conditions	recul minimum de 5 m	recul minimum de 3 m	hauteur max : 3,5 m	terrains laissés dans la mesure du possible à l'état naturel clôtures de haies vives a minima et limitées à 1,70 m	stationnement hors des voiries	espaces boisés classés sont soumis aux dispositions de l'article L.130-1 du Code de l'Urbanisme	sans objet

### III- Justifications de la modulation de la bande d'inconstructibilité au regard des critères de l'article L.111-1-4






#### 1. Justifications au regard des nuisances

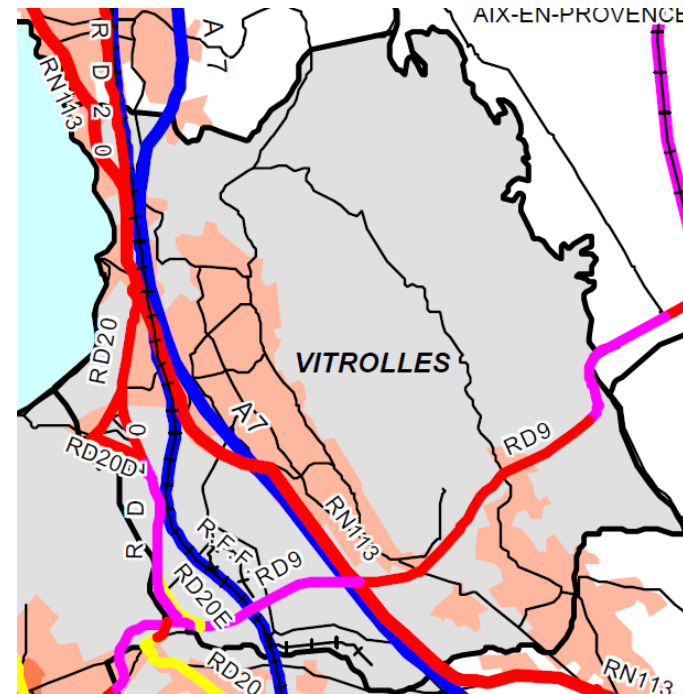
##### Nuisances sur les personnes

Le secteur est principalement soumis aux nuisances sonores liées à la circulation routière. La proximité de la voie autoroutière et de la RD 113 implique nécessairement un traitement acoustique des façades approprié selon le type de construction implanté aux abords de cet axe. Les différents bâtiments devront donc répondre aux exigences d'isolement acoustique standardisé. L'enveloppe de ces bâtiments sera conçue de manière à ce que les niveaux sonores dans les différents types de locaux soient compatibles avec les enjeux environnementaux et la réglementation en vigueur, conformément aux arrêtés préfectoraux relatifs au classement acoustique des infrastructures terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit.

A ce titre, l'autoroute A7 est classée comme infrastructure de catégorie 1 par l'arrêté de classement sonore publié le 1er juillet 2004 ; le périmètre affecté par le bruit à compter du bord extérieur de la voie est de 300 m. Les RD 20 et RD113 sont classées comme infrastructures de catégorie 3 ; le périmètre affecté par le bruit à compter du bord extérieur des voies est de 100 m.

Le retrait au recul de 15 m par rapport à la RD 113, ainsi que l'absence d'ouverture des bâtiments sur leur façade exposée côté route départementale permettront également de diminuer sensiblement l'impact sonore des voies.

Classement des voies	Largeur du secteur affecté par le bruit de part et d'autre de la voie
 C 1	300 m
 C 2	250 m
 C 3	100 m
 C 4	30 m
 C 5	10 m



De plus, le projet n'accroît pas l'exposition des personnes aux risques naturels et technologies.

### Nuisances sur l'environnement

Le site ne comporte pas de milieux ouverts ou d'espaces boisés significatifs et est séparé du site Natura 2000 par des infrastructures de transports et des zones naturelles. De plus, le site est déjà urbanisé et ne présente pas d'habitat naturel remarquable relevant d'une ZNIEFF de type 1 ou 2, mais il est traversé du Nord au Sud par le périmètre de la ZNIEFF géologique « Stratotype rognacien ». Le projet n'est donc pas susceptible de dégrader l'environnement ou d'accroître les nuisances sur l'environnement.

## 2. Justifications au regard de la sécurité

La réalisation du projet ne semble pas poser de problèmes en termes de sécurité routière. Plusieurs principes d'aménagement ont en effet été définis pour veiller à la bonne fonctionnalité de la zone et assurer une sécurité optimale :

- les axes de desserte restent inchangés. L'accès sur la zone se fera toujours au niveau du carrefour giratoire dont le dimensionnement est suffisant ;
- le projet ne devrait pas augmenter significativement le trafic de véhicule : une dizaine de voitures supplémentaires peut être envisagée par jour et par résidence durant la période estivale (en tenant compte de la réduction du nombre de véhicules liée à la suppression des mobiles-home). Le nombre de place nécessaire pour le stationnement des véhicules supplémentaires est prévu à l'intérieur du camping afin de ne pas perturber la circulation sur et autour de la RD113.
- les conditions de circulation dans le camping seront maintenues (vitesse limitée notamment) ;

## 3. Justifications au regard de la qualité architecturale et de la qualité de l'urbanisme

Le projet de construction respecte des principes de qualité architecturale et urbaine :

- La construction des résidences de tourisme s'inscrit dans le respect du cadre architectural local (respect des couleurs, des toitures...).
- Les coupures des bâtiments permettront d'éviter un effet vitrine à l'intérieur du camping et le long de la route départementale (bien que leur perception soit très limitée.
- Le potentiel foncier est optimisé pour répondre aux besoins du camping tout en préservant le foncier du site.

## 4. Justifications au regard de la qualité des paysages

Implanté le long du talus bordant la limite Est du Camping, les nouvelles constructions ne seront quasiment pas visibles depuis la RD 113 et les constructions limitrophes. La bande de recul paysagée des constructions de quinze de mètres le long de la RD113, créera une barrière naturelle visuelle et sonore entre la voie et les activités et habitations de la zone. Elle assurera également la continuité végétale qui existe le long de la route de part et d'autre du secteur, favorisant ainsi l'intégration paysagère du site dans son milieu. Seuls les toits pourront être aperçus depuis les abords de la RD 113 les moins pourvus en végétation.

Les plantations d'arbres et l'aménagement de jardinet au pied des constructions de tourisme limiteront également les covisibilités internes du camping, facilitant le changement de densité.