



L'impact du développement du camping-car.

Ce rapport est essentiellement vu à travers l'approche de deux acteurs de l'accueil : Les représentants des communes touristiques et sites classés qui souhaitent régler les cas de sur fréquentation à certaines périodes, d'une part et, d'autre part, la FNHPA qui jusqu'à une période récente n'a pas fait beaucoup d'effort pour s'adapter à la clientèle des touristes en camping-car. Ce point est d'ailleurs souligné dans ce rapport par le constat des faibles résultats de mise en place d'aires extérieures (arrêté du 12 avril 2000), même si, ça et là, des initiatives ont été prises.

Reprenons un certain nombre de points avec nos commentaires.

Les profils et les attentes des touristes camping-caristes

C'est un touriste au long court, il part toute l'année : c'est un gage de rentabiliser les installations mises à sa disposition.

Il est mobile, une nuit ou deux au même endroit : s'il trouve, sur une région, un maillage d'accueil suffisant, il aura moins tendance à se concentrer sur les mêmes sites.

Plus de 60% ne fréquentent pas les campings : restreindre ses possibilités de stationner ne l'enverra pas vers ces structures, il ira sur une autre commune, voire une autre région.

Ils sont des acteurs économiques intéressants : contrairement à certaines idées reçues.

Les problèmes rencontrés par les touristes camping-caristes

Le stationnement de jour par manque de places de parking adaptées à la taille des véhicules : c'est pénalisant pour le commerce local, la fréquentation des sites urbains.

Les barres de hauteur : un mauvais moyen (illégal) pour ne pas traiter le sujet.

Les aires de stationnement pas toujours adaptées : souvent par manque de concertation avec la représentation des usagers.

Les arrêtés municipaux : s'ils sont appliqués suivant les préconisations de la circulaire de 2004 et avec les justifications nécessaires (ce qui n'est pas toujours le cas), ne nous posent pas de problème.

Ces constatations débouchent sur des pistes de réflexion et des recommandations qui pour certaines ont notre adhésion :

- Parking, avec des places adaptées, en périphérie des grandes agglomérations et à proximité d'une station de transport collectif, pour le stationnement de jour.
- En centre-ville, création dans les parkings de places correspondant aux gabarits des camping-cars.
- Amélioration du maillage pour éviter les concentrations pour le stationnement nocturne.
- Développer l'information sur l'offre d'accueil. Il existe peu d'informations spécifiques sur les sites des CTD et OT. Améliorer la signalisation des espaces aménagés aux abords des villes, par des pancartages plus visibles
- Verbaliser les seuls comportements abusifs.

D'autres sont contestables voire rencontrent notre totale opposition

C'est le cas de celles concernant l'établissement de normes pour l'octroi de subventions

Recommandations :

Il serait donc souhaitable d'engager un mouvement de normalisation des aires (qualité urbanistique et paysagère, normes de manoeuvrabilité, dimension des emplacements) et de prendre en compte les aires de stationnement dans les catégories d'hébergement pour définir une station classée.

Les effets de levier pour améliorer la qualité des aires de stationnement et de services

Il conviendrait d'établir des critères de qualité à respecter pour l'obtention de subventions éventuelles....

Cette velléité de définir des normes pour les aires de service et de stationnement calquées sur celles de la FNHPA (évoqué par ailleurs dans le rapport) est à nos yeux irréaliste. Nous pouvons comprendre et approuver cette exigence de qualité (pourquoi nous en plaindrions-nous ?). Par contre, la piste recommandée, si elle devait devenir obligatoire, ne pourrait qu'être un frein au développement de structures. En effet nombre de communes ou d'initiatives privées seraient immanquablement rebutées par ces contraintes génératrices de coûts supplémentaires, ce qui restreindrait d'autant l'offre.

Les recommandations suivantes sont totalement inacceptables. Elles sont en accord avec les positions exposées dans le corps du rapport par l'Association nationale des Maires de stations classées et des communes touristiques et la FNHPA. Ces positions, venant d'acteurs significatifs du paysage touristique français, ne peuvent que nous inquiéter. Ceci est d'autant plus étonnant que nous rencontrons ponctuellement, dans quelques trop rares régions, des initiatives plus positives.

MOTION PROPOSEE PAR LES MAIRES DES STATIONS CLASSEES ET COMMUNES TOURISTIQUES

Considérant que la seule catégorie d'hébergement mobile qui aujourd'hui n'est soumise à aucune obligation de stationnement est le camping-car, ils souhaitent la rédaction d'un texte législatif ou réglementaire pour gérer ce nouveau type d'hébergement touristique et réglementer les pouvoirs du Maire .En effet, nombreux sont les élus qui rencontrent des difficultés lorsque les camping-cars stationnent dans des endroits inappropriés à des fins d'hébergement.

Si nous pouvons comprendre (et parfois subir) en tant qu'usagers, les contraintes auxquelles ont à faire face certains territoires eu égard à leur fréquentation, cela ne peut en aucun cas justifier une modification de la législation.

Une lecture attentive de la circulaire de 2004 et des textes s'y référant, montre que l'arsenal législatif que les élus ont à leur disposition est très large.

Elle est un outil à leur disposition pour mener une politique d'accueil des camping-caristes répondant à leur légitime demande. Elle permet de réguler le stationnement des véhicules de ces touristes au mieux des intérêts bien compris des deux parties.

La motion de la FNHPA ne peut que rencontrer notre hostilité: Elle est paradoxalement à l'opposé de l'analyse faite dans ce rapport, indiquant qu'une majorité de touristes en camping-car ne fréquente pas les campings. Il est souligné, à juste titre, également, l'inadéquation de l'offre par rapport aux attentes des camping-caristes.

***MOTION DE LA FÉDÉRATION NATIONALE DE L'HOTELLERIE DE PLEIN AIR
ACCUEIL « C AMPING-CARS »***

Dans le cadre de la problématique de l'accueil des camping-cars, la FNHPA préconise une adaptation des normes de camping. Il serait créé, à côté des emplacements « loisirs » et des emplacements « tourisme », des emplacements « Camping-car », avec des critères techniques à discuter et à mettre au point avec les consommateurs usagers.

Ces emplacements pourraient, au choix, être intégrés dans les terrains de camping normaux, ou dans des campings spécifiques « Camping-car »(les aires de camping-car actuelles) qui, au-delà de 6 emplacements, sont soumis à autorisation d'aménager, et donc obligatoirement soumis à insertion paysagère.

Gestion par des professionnels du stationnement

*La gestion et la maintenance des lieux de stationnement des camping-cars pourraient être confiées aux gestionnaires de parkings. Les premières études d'opinion sur l'acceptation d'une redevance journalière de stationnement situent le prix aux environs de 4 à 6 euros (étude IPSOS). **La gestion du stationnement pour le séjour des camping-caristes pourrait, elle, être assurée par les gestionnaires de campings.***

Nous ne pouvons accepter ce qui ressemble à la mise en place de campings pour camping-cars. De même nous ne pouvons accepter qu'une catégorie d'hébergeur puisse, par la contrainte réglementaire, devenir l'offre d'hébergement obligatoire. Ce serait une première en France où des touristes se verraient imposer leurs lieux d'hébergement.

Nous avons l'impression à la lecture de ces préconisations que la forme de tourisme que nous représentons, à travers les douze mille pratiquant de notre fédération, est plus un problème qu'une opportunité de développement. L'approche passe plus par l'interdiction que par la volonté de mise en place de structures adaptées.

La préconisation d'un des participants est à cet égard édifiante : elle émane du Directeur de l'OT du Havre de la Pointe de Caux.

*Voir, quand c'est possible, le développement d'aires de stationnement **libres mais très réglementées.***

Libres mais très réglementées : Nous ne sommes décidément pas perçus comme des citoyens fréquentables.

Pour conclure, nos positions sont les suivantes :

- Favoriser des formes de stationnement multiples et non discriminatoires
- Tenir compte des gabarits de nos véhicules dans les parkings urbains.
- Refus de la gestion du stationnement pour le séjour par les seuls campings.
- Ne pas imposer des niveaux de normes qui seraient préjudiciables au développement de l'offre.
- Refus d'une législation particulière appliquée aux camping-cars en matière de stationnement.
- Mise en place d'une politique d'accueil nationale pour inciter les pratiquants à diversifier leurs destinations et mieux se répartir.
- Les circulaires de 1985 et 2004 rappellent aux communes les textes qu'elles ont à leur disposition pour gérer le stationnement et l'accueil de cette catégorie de touristes. Nous ne mettons pas en cause ces règles qui sont nécessaires. Il est cependant regrettable que leur utilisation soit un alibi, employé par certaines communes, pour s'exonérer de la mise en place de structures adaptées. La tonalité de certaines parties de ce rapport est bien dans cet état d'esprit.

Nous demandons aux Ministères concernés de bien vouloir compléter cette circulaire par un volet sur une véritable politique d'accueil nationale des touristes en camping-car.

Notre fédération (FFACCC) est disponible pour être intégrée à cette réflexion : ses 12000 membres, tous camping-caristes, et sa connaissance d'un univers dont elle accompagne l'évolution depuis bientôt trente ans, lui en donne toute légitimité.



Le Président

Nota : *Ce document a été élaboré par notre commission « accueil des camping-cars »*