

Décembre 2012

Le fil

DES GRANDS SITES

*Comment accueillir et gérer les camping-cars
dans les Grands Sites ?*

GRANDS SITES

RÉSEAU DES GRANDS SITES DE FRANCE

Fil des Grands Sites n°9

Comment accueillir et gérer les camping-cars dans les Grands Sites?

Le Fil des Grands Sites vise à stimuler les échanges d'expériences entre les Grands Sites sur un thème précis. Les thèmes portent sur tout ce qui a trait à la valorisation et à la préservation des paysages, à l'accueil du public, à la gestion de la fréquentation touristique et à l'aménagement de l'espace. C'est une réunion téléphonique organisée autour d'un ou deux témoignages de gestionnaires de Grands Sites, qui est enregistrée, retranscrite, puis diffusée au sein du Réseau des Grands Sites de France, mise en ligne sur son site Internet et diffusé dans d'autres réseaux.

Animatrice :

Lydiane ESTEVE, Chargée de mission RGSF
lydianeesteve@grandsitedefrance.com

Intervenant-e-s :

Clotilde DELFORGE, Grand Site de la Vallée du Salagou et du Cirque de Mourèze, Directrice du Syndicat mixte
clotilde.delforge@lesalagou.fr

Benoît PIQUART, Grand Site de Saint-Guilhem le Désert et Gorges de l'Hérault, Directeur de l'OT
benoit.piquart@saintguilhemvalleeherault.fr

Antoine FRANCÈS, Lac des Bouillouses, Conseil général des Pyrénées-Orientales, Responsable du site des Bouillouses
antoine.frances@cg66.fr

Participants :

Jean BARILLOT, CG de l'Hérault, directeur territorial des routes Cœur d'Hérault

Renaud BATISSE, Gorges du Verdon
rbatisse@parcduverdon.fr

Stéphanie BEAUSSIER, Roches de Solutré
contact.solutre@wanadoo.fr

Bruno CARIOU, Pointe du Raz en Cap Sizun
lapointeduraz@cap-sizun.fr

Marie-Gaëlle HEU-DEGANS, Dunes de Flandre
mg.heudegans@lesdunesdeflandre.fr

Claire DUTRAY, Gorges de l'Ardèche
c.dutray@gorgesdelardeche.fr

Bertrand GAUVRIT, Puy Mary
bertrandgavrit@puymary.fr

Maryline LIN, Conseil général du Puy de Dôme
Maryline.lin@cg63.fr

Philippe MORGE, Puy de Dôme
Philippe.morge@cg63.fr

Cécile OLIVE, Conseil général de l'Hérault
colive@cg34.fr

Cet échange a bénéficié du soutien de :



Sommaire

Introduction	4
Vallée du Salagou cirque de Mourèze	5
Saint-Guilhem le Désert Gorges et de l'Hérault	10
Lac des Bouillouses	12
Echanges	
La réglementation	14
Présence humaine et agents assermentés	16
Quid de la circulation sur route des camping-cars ?	17
L'impact économique des camping-cars	17
Un autre exemple pour aller plus loin	
La gestion paysagère de l'accueil des camping-cars dans le Grand Site du Marais poitevin	20
Exemple d'aménagements d'aires pour le station- nement des VL et camping-cars	21
Pour en savoir plus...	23
Rappel de la législation	
Sigles et sites internet	26



Introduction

Ce neuvième Fil des Grands Sites traite de l'accueil et de la gestion des camping-cars dans les Grands Sites. Il est réalisé autour de 3 témoignages de gestionnaires de Grands Sites ou gestionnaires de sites associés, celui de la Vallée du Salagou – Cirque de Mourèze, celui de Saint-Guilhem le Désert et Gorges de l'Hérault et celui du Lac des Bouillouses.

Depuis une quinzaine d'années, la fréquentation des camping-cars dans les Grands Sites s'est fortement accrue au point de créer d'importants questionnements sur les territoires de Grands Sites. On estime à environ 200 000 - 230 000, le nombre de véhicules immatriculés en France et en circulation en 2010 (source FFCC1). On compte environ 600 000 autocaravanes en Europe. La France reste en Europe la destination la plus prisée pour les autocaravanes (un camping-cariste européen sur 2 visiterait la France chaque année).

Ce développement rapide des camping-cars peut aussi être facteur de nuisances :

- Dégâts matériels (branchement électrique sauvage...),
- Monopolisation des places au détriment des autres utilisateurs à la journée (VL) mais aussi campements "sauvages" de plusieurs semaines de véhicules "ventouses",
- Occupation de l'espace au détriment des autres utilisateurs, apparition de conflits d'usage,
- Obstruction de voies d'accès avec gêne occasionnée à la circulation,
- Pollution visuelle des points de vue emblématique jusqu'aux effets de murs de véhicules très présents qui obstruent la vue et dégradent la qualité du paysage.
- L'accumulation de déchets, la pollution écologique par exemple des eaux ou des sols même si les vidanges sauvages sont en diminution.

Cette clientèle est très exigeante, elle est avide à la fois de liberté et de nature ; elle est égale-

ment très organisée en termes de lobby associatif. Cf. chapitre "En savoir plus..."

Après une première période où les gestionnaires ont surtout constaté des nuisances, ils développent aujourd'hui l'accueil et la gestion de ces visiteurs, qui participent aussi au développement des territoires. Si la question de la fréquentation des camping-cars concerne de très nombreux espaces naturels, elle s'attachera ici à traiter l'angle spécifique des Grands Sites c'est-à-dire "des sites classés pour leur paysage selon la loi de 1930".

Depuis quelques années, de nombreuses actions ont permis d'améliorer la situation sur les sites. Ce Fil des Grands Sites présente à travers différents témoignages la diversité des situations et certaines des solutions expérimentées sur des Grands Sites pour accueillir et gérer cette clientèle.

Rappelons que le cadre réglementaire de la loi de 1930 pose l'interdiction de camper en site classé, sur des terrains publics comme privés. Cf. chapitre "en savoir plus..."

Enfin la réglementation de la circulation et du stationnement des camping-cars sur la voie publique obéit aux règles de droit s'appliquant aux véhicules. Il ne peut être fait de discrimination entre les types de véhicules. Par exemple le stationnement peut être interdit ou limité dans une rue étroite, ou à fort trafic, s'il risque de perturber gravement la circulation. Dans ce cas, l'interdiction doit également s'appliquer aux véhicules de même gabarit ou de même masse et pas uniquement aux camping-cars. Dans le cas contraire, la mesure pourrait être jugée discriminatoire.

Autre exemple sur une pratique courante : poser des portiques pour limiter l'accès des camping-cars à certaines zones de parkings, est illégal.

Précisons que le terme autocaravanes est le terme réglementaire pour désigner les camping-cars.

¹ FFCC : Fédération Française de Camping Caravaning

Vallée du Salagou - Cirque de Mourèze (34)



Lac du Salagou © SM du Salagou

Situation : région Languedoc-Roussillon, département Hérault

Structure gestionnaire du Grand Site : Syndicat mixte de gestion du Salagou

Site classé : 9 833 ha

Territoire du Grand Site : 9 833 ha

Nombre de communes : 14

Le site classé est très étendu, il englobe des espaces naturels mais aussi les communes.

Nombre de visiteurs : 400 000 / an

Nombre de camping-cars : 90 à 120 camping-cars/nuits en juillet et août pour 783 véhicules (VL et Camping-cars) en moyenne par jour sur les berges.

Stationnement : La définition de règles communes "le code de conduite"

On peut accéder au lac en voiture en respectant une bande de tranquillité sur les berges - Certaines zones naturelles sensibles ont été fermés et ne sont plus accessibles en véhicule à moteur pendant l'été. La nuit, une soixantaine de camping-cars est accueillie sur des stationnements dédiés. Prévention et information par des agents.

Clotilde DELFORGE : Sur le Grand Site du Salagou et de Mourèze, nous réfléchissons à la problématique de l'accueil et de la gestion

des camping-cars depuis la mise en place du syndicat mixte. Le territoire est très vaste, avec énormément de portes d'entrée et d'espaces privilégiés où les camping-cars aiment stationner. Nous avons noté une augmentation constante de leur nombre sur le Grand Site et dès la mise en place de la structure, les élus aussi bien que les usagers ont considéré que leur gestion était une priorité.

Le problème était d'abord d'ordre paysager et esthétique, à cause de "murs" de camping-cars sur les berges du lac. Il y avait aussi un **problème de conflit d'usage**, puisqu'ils occupaient l'espace, jusqu'à agglomérer 80 véhicules sur une zone très restreinte, au détriment d'autres usagers. Quand ils s'installaient pendant plusieurs jours voire plusieurs semaines, il n'y avait plus de place pour les autres. En plus de cela, se posait un problème d'hygiène, parce que les lieux n'étaient pas destinés à recevoir un aussi grand nombre de personnes aussi longtemps.

Les élus se posaient aussi la question de leur impact économique ; et là, les avis étaient divergents : contribuaient-ils au développement économique en consommant des produits du terroir dans les restaurants, les boutiques ou bien étaient-ils en autonomie totale, pas du tout partie prenante du développement ?

Nous avons commencé par mandater un bureau d'études spécialisé dans l'accueil des camping-cars. La position des élus était qu'ils ne voulaient pas chasser ces usagers, qu'ils voulaient les accueillir à condition que ce soit dans la limite d'un certain nombre.

Le bureau d'études a exposé les conditions d'accueil, les différents profils des usagers, leur provenance, leurs envies, et nous a expliqué comment répondre à leurs besoins. Certains camping-caristes refusent totalement d'aller dans les campings, tandis que d'autres sont prêts à y aller.



Ainsi, il a été suggéré de prévoir des lieux adéquats dans les campings, mais également des poches d'accueil en dehors des campings, dans la nature si possible.

Il a été proposé des espaces de stationnement réduits pour ne pas amasser les véhicules au même endroit, et payants pour financer les charges d'entretien.



Le bureau d'études nous a bien apporté des informations sur le sujet, mais elles n'étaient pas très adaptées au contexte d'un site classé. La problématique pour un site classé est que le stationnement d'un camping-car y est interdit la nuit, et cette problématique n'avait pas été très bien prise en compte. De fait, quand nous avons débattu avec les services de l'État pour accueillir les véhicules dans de petites poches, nous avons reçu un refus de l'inspecteur des sites de la DREAL. La situation était assez bloquée, entre les élus qui demandaient à l'État de prendre ses responsabilités, c'est-à-dire de verbaliser les camping-cars stationnés dans les sites classés, et d'autre part les services de l'État qui demandaient aux élus de trouver un dispositif de gestion et d'accueil pour intervenir dans une limite raisonnable, sans avoir à verbaliser 200 ou 300 usagers positionnés sur les berges.



Nous avons continué par une méthode de travail plus pragmatique.

D'abord, nous avons mis en place **un système d'observatoire et de comptage**, afin d'avoir des chiffres précis et actualisés, année par année, et de suivre l'évolution des mesures engagées. Ce système efficace est reconduit chaque année.



Ensuite, nous nous sommes donnés **des objectifs transitoires**, dans un accord entre élus et services de l'État : trois zones ont été définies sur l'ensemble du site classé, qui sont les deux

grands pôles touristiques, qui auraient notamment vocation à recevoir des camping-cars.

D'autre part, l'accord prévoyait qu'à terme, il n'y aurait plus de stationnement de ces véhicules sur le reste du site classé.

La feuille de route prévoit une durée de cinq ans pour la mise en œuvre de ce plan ; toutefois, une durée de dix ans semble plus réaliste pour que les changements s'opèrent bel et bien.

D'un côté, les services de l'État acceptent qu'il y ait encore pour une période transitoire des camping-cars en site classé ; de l'autre, les élus acceptent également qu'il n'y ait plus de camping-cars à terme en site classé.

Dans la mesure où la fréquentation est d'environ une centaine de camping-cars par nuit en été, il n'était pas possible de passer à zéro d'un seul coup : il fallait **procéder par étapes**. Nous avons commencé à créer les deux poches d'accueil, dans les pôles touristiques, et de petites poches transitoires en site naturel. Une soixantaine de places sont ainsi disponibles par nuit.

Une fois le dispositif en place, nous avons mis des moyens pour le faire respecter, d'abord avec une **présence humaine sur le terrain**. Une patrouille équestre et une patrouille en VTT circulent sur le site tous les jours et vont à la rencontre des camping-caristes, les accueillent, discutent avec eux, leur expliquent le fonctionnement du site et leur demandent de rejoindre les poches autorisées la nuit, sachant que le jour tous les camping-cars peuvent stationner sur tous les parkings de la même façon que les voitures. Ces patrouilles ne sont pas assermentées.



Patrouille à cheval © SM du Salagou

De plus, nous avons aussi déployé une **campagne d'information très forte**, avec panneaux et cartes implantés sur chaque parking, qui indiquent toutes les poches nocturnes autorisées. Le dispositif est doublé par les dépliants du Grand Site et par l'information en ligne sur notre site internet. Nous faisons en outre **une veille des blogs de camping-caristes** sur Internet, puisqu'ils utilisent pas mal le bouche à oreille numérique, et nous n'hésitons pas à intervenir pour casser le mythe d'après lequel le Salagou serait le paradis du camping-car.

Nous envoyons aussi des communiqués de presse aux magazines spécialisés avant la saison estivale, présentant le dispositif en place.

Enfin, depuis cet été 2012, nous sommes passés pour la première fois de la sensibilisation à la **verbalisation**. Bien que les élus aient eu du mal au début à l'accepter, de peur de froisser l'image d'hospitalité ; mais, une fois que la feuille de route a été claire et que le dispositif a été mis en place, ils ont eux-mêmes demandé à ce que les gens informés qui ne respectaient pas les règles, soient verbalisés.

Au préalable, nous avons fait **un important travail d'animation et de sensibilisation auprès des différentes polices (municipale, nationale, police de la nature, gardes champêtres, gendarmerie)**. Ce travail de groupe a été intéressant parce que les agents nous ont

fait remonter des remarques très pertinentes, qui ont conduit à ce que les mairies prennent des **arrêtés municipaux relatifs au Code de l'urbanisme**. Ces arrêtés permettent aux agents de verbaliser par un simple procès-verbal et non par un renvoi devant le tribunal pénal, ce qui est le cas si on s'en tient à une verbalisation au titre de la loi de 1930, stricto sensu. (Code de l'Environnement)
Cet été, environ 200 procès-verbaux ont été émis.

Les retours ont été positifs : 95 % des gens se sont montrés satisfaits que le dispositif soit clair et respecté ; évidemment, quelques camping-caristes ont été furieux, mais en fait une très petite minorité. Cette réussite du dispositif dépend beaucoup du travail d'équipe entre les patrouilles non assermentées du Syndicat mixte et les diverses forces de l'ordre, lesquelles n'interviennent que pour les cas problématiques signalés. À peu près neuf personnes sur dix ayant été sensibilisées respectent le système. Les camping-caristes sont assez réceptifs à un dispositif qui ne les chasse pas mais qui leur donne un cadre grâce auquel le site est mieux préservé.

Le système reste à finaliser, avec la suppression progressive des poches en site naturel et l'amélioration des trois zones officielles. Le maintien d'une présence très forte sur le terrain, qui certes demande beaucoup de moyens humains et financiers, est à conserver.

Lydiane ESTÈVE : La verbalisation est arrivée progressivement puisque vous aviez mis en place les années précédentes de "**faux procès-verbaux**", qui ressemblaient tout à fait aux originaux et étaient placés sur les pare-brises. Mais il s'agissait en fait plus d'informer par ce flyer qui mimait une amende. Un pictogramme a aussi été créé pour s'adresser spécifiquement aux camping-cars.

Clotilde DELFORGE : Oui, ces faux procès-verbaux jouaient un rôle préventif en indiquant la réglementation en vigueur, les aires de stationnement possible. Ces faux PV en 2011, c'était de la prévention en amont et finalement cela a participé au processus d'avancée vers une vraie verbalisation en 2012 pour les agents et les élus.



Faux PV

Marisol ESCUDERO, inspectrice des sites, Dreal Languedoc-Roussillon.

"Il y a trois ans, ma première perception du site classé du Salagou a été troublée par l'omniprésence des camping-cars sur les rives du lac.

La réduction voire la disparition à terme de cette présence m'est apparue comme une nécessité prioritaire dans le cadre de la gestion du site classé. Cela impliquait forcément la collaboration active avec l'équipe du Syndicat mixte du Salagou et la participation des municipalités concernées. Il fallait que ceux-ci fussent convaincus de l'intérêt de toute mesure d'éloignement des camping-cars des rives du Salagou.

Les premières réunions avec le Syndicat mixte du Salagou et les municipalités ont mis en évidence leur sensibilisation au problème et leur volonté d'y trouver une solution. Un travail commun a été mené avec le Syndicat mixte : suivi des études de reconquête des



deux pôles touristiques; identification sur le terrain des poches provisoires d'accueil des camping-cars; mise en place d'installations pour limiter les accès...

Il s'est bien agi d'un travail commun sur le moyen - long terme entre les services de la DREAL, garant du respect de l'esprit du site classé et des lois qui le régissent, et le gestionnaire du site. Ce travail devrait aboutir au reflux des camping-cars vers des sites appropriés dans les villages et les pôles touristiques. Ne pas se précipiter, est aussi un facteur de réussite pour trouver des solutions communes, tester et améliorer les stratégies mises en place."



Saint-Guilhem le Désert et Gorges de l'Hérault (34)



Saint Guilhem le Désert ©OTI Saint-Guilhem Vallée de l'Hérault

Situation : région Languedoc-Roussillon, département Hérault

Structure gestionnaire du Grand Site : Communauté de communes Vallée de l'Hérault

Site classé : 3 sites classés totalisant 3643 ha

Territoire du Grand Site : 10 000 ha

Nombre de communes : 5

Nombre de visiteurs : 650 000 / an

Nombre de camping-cars : 14 camping-cars autorisés/nuit en haute saison

Stationnement : Obligation d'accès par navette à Saint-Guilhem-le-Désert pour les camping-caristes. 14 emplacements aménagés en amont, dans une partie du parking payant du pôle d'accueil du Grand Site au pont du Diable. Présence d'agents.

Benoît PIQUART : Dans les Gorges de l'Hérault, la problématique est assez différente, puisque les camping-caristes viennent sur le Grand Site simplement pour la visite de Saint-Guilhem-le-Désert, village située dans les Gorges, accessible par une route étroite. L'accès des camping-cars dans le village même est impossible pour des raisons matérielles.

Depuis 2009, un parking a été réalisé près de la Maison du Grand Site, à quatre kilomètres

de Saint-Guilhem, à proximité du Pont du Diable, qui se situe en site classé.

En saison estivale et pendant les week-ends de printemps et d'automne, des navettes assurent la liaison jusqu'au village, ce qui permet aux camping-caristes d'accéder au village. Mais la problématique du stationnement des camping-cars en dehors de la période des navettes et durant la nuit sur le territoire du Grand Site reste entière.

En 2009, pour répondre à la demande et résoudre des problèmes de gestion et d'accueil, nous avons aménagé sur une surface limitée du parking du Grand Site, une aire d'accueil d'une vingtaine de place, avec une "aire de vidange". Dans un second temps, début 2012, nous avons amélioré l'aire de service payante.

Le stationnement la nuit sur le parking en site classé fait l'objet d'un accord tacite et réaliste, une tolérance, entre la Communauté de communes et la DREAL mais est non autorisé officiellement. Nous avons convenu ensemble, qu'il valait mieux qu'ils soient sur un site classé mais surveillé (avec caméras de surveillance), aménagé et restreint, capable d'accueillir au maximum vingt véhicules, plutôt que de les voir partir dans la garrigue.

Depuis 2011, nous avons adapté **la tolérance de stationnement** la nuit des camping-cars en fonction de la saison. En hors-saison, il y avait concurrence vis-à-vis des campings locaux, qui ne font pas le plein de clientèle traditionnelle et qui voient d'un bon œil la venue de camping-caristes. Nous avons donc interdit le stationnement des camping-cars la nuit sur le parking pendant cette période-là.

En revanche, il est "autorisé" en haute saison, parce que les campings du territoire ne souhaitent plus à ce moment-là recevoir les camping-cars, car ils sont complets. Ainsi, le problème a été réglé en fonction de la saisonnalité.



Pour ne pas encourager un stationnement de longue durée, nos agents passent tous les soirs relever les numéros d'immatriculation des camping-caristes, et en profitent pour discuter; nous limitons la présence sur le parking à deux nuits. Les nuits sont payantes, ce qui dissuade aussi de rester trop longtemps.

Du reste, l'affichage a été amélioré sur le site, en indiquant les voies, les emplacements et les horaires de ligne de bus pour accéder au village de Saint-Guilhem, une des raisons majeure avec le Pont du Diable de leur présence ici.

En dehors de la saison estivale, la navette ne fonctionne pas. Les camping-caristes montrent alors de l'insatisfaction ; c'est un problème qui n'est pas encore résolu.

D'autres réflexions sont en cours, avec des partenaires privés, sur des aménagements en bordure de carrières en cessation d'activités et qui pourraient proposer des stationnements plus durables pour les camping-caristes, sur le territoire du Grand Site mais en dehors du site classé, et ce qui répondrait à une demande forte.



Parking du Grand Site au Pont du Diable ©OTI Saint Guilhem Vallée de l'Hérault

Lac des Bouillouses (66)



Lac des Bouillouses ©CG 66

Situation : région Languedoc-Roussillon, département Pyrénées orientales

Structure gestionnaire du site : Conseil Général des Pyrénées orientales

Site classé : 4647 ha

Nombre de communes : 6

Nombre de visiteurs : 150 000

Nombre de camping-cars : 50 camping-cars/nuits en haute saison

Stationnement : Du 1^{er} juillet au 31 août et les deux derniers week-ends de juin et les deux premiers de septembre, de 7 h à 19 h, la circulation sur la route menant au barrage est régulée, et l'accès pour les usagers se fait via un système de navette.

Nombreuses aires de stationnement hors du site. Présence d'agents de mai à octobre.

Antoine FRANCÈS : Le Lac des Bouillouses connaît une problématique assez similaire à celle de Saint-Guilhem-le-Désert. Le site classé se situe au bout d'une vallée, il attire beaucoup de monde, et la route y est également très étroite.

Un système de navette est en place depuis l'année 2000, pour rejoindre le site depuis le bas de la vallée distant d'une dizaine de kilomètres. À cet effet, un grand parking de 600 places a été aménagé au départ de l'ac-

cès au site. Un autre aménagement a été fait au niveau du barrage, au niveau duquel la route s'arrête, avec un parking de 150 places.

Au début de la mise en place des navettes, il avait été constaté que des véhicules restaient stationnés plusieurs semaines, sur le site classé. Dépourvu de sanitaires et de point d'eau potable, cela posait d'importants problèmes de salubrité, mais aussi d'accaparement d'espace. La gestion de la problématique "camping-car" sur le site des Bouillouses avait pour enjeux la libération des espaces occupés par les véhicules "ventouses" résidants jusqu'à plusieurs semaines sur les aires de stationnement ainsi que sur les espaces naturels.

Plusieurs étapes

La première tentative pour résoudre le problème posé par les camping-cars a été d'appliquer la réglementation selon laquelle il est autorisé de stationner, mais interdit de séjourner dans le véhicule. Pour cela, **des patrouilles assermentées** ont été mise en service en partenariat avec l'ONF et l'ONCFS. Il s'est avéré que la règle était très difficile à faire appliquer à cause de son interprétation même de la part des pratiquants mais également de la part des agents.

Une deuxième tentative a été de laisser dix places réservées pour ce type de véhicule. Cela s'est avéré un fiasco aussi, puisque nous avons plusieurs dizaines de demandes et qu'il fallait gérer des listes d'attente ne permettant pas de satisfaire suffisamment d'usagers.

La troisième solution que nous avons trouvée et qui est en place depuis quatre ans maintenant, fonctionne à peu près correctement. La commune où se trouve le parking a pris **un arrêté municipal interdisant** le stationnement nocturne, **en s'appuyant sur la réglementation du Code de l'urbanisme**, qui autorise le maire d'une commune d'interdire le stationnement exclusif des camping dans un périmètre autour d'un captage d'eau potable (le barrage fournissant l'eau potable de la commune de Font Romeu).



Cet arrêté s'applique du 1^{er} juin au 30 septembre et de 21h à 7h, sur la totalité du territoire de la commune incluse dans le site.

Prévention

Par ailleurs, nous avons élaboré une plaquette spécifique que nous distribuons et qui répertorie tous les lieux de séjour possibles, gratuits ou payants, dans un rayon de dix kilomètres. Ce document est distribué aux véhicules stationnés sur toutes les aires de stationnement du site.

Des panneaux d'informations sur le stationnement des camping-cars sont implantés dès l'entrée du site jusqu'à l'aire d'arrivée des navettes.

Le site des Bouillouses est situé dans une zone de montagne où plusieurs stations de ski possèdent des parkings surdimensionnés par rapport à l'activité touristique estivale. Ces aménagements permettent l'accueil d'un nombre important de camping-cars dans ces stations, qui sont à proximité du site.



Site du Lac des Bouillouses©CG 66

En haute saison, l'information est diffusée 7 jours sur 7 et 24h sur 24 par **le personnel du site**. En dehors de la période de mise en service des navettes, l'accès au site redevient libre à tous les véhicules. La réduction du nombre d'agent d'accueil durant ces arrières saisons, ainsi que leur moyen de pression limité n'est pas adapté aux comportements "sauvages" qui sont régulièrement constatés durant cette période.



Lydiane ESTÈVE : Avez-vous des idées pour gérer l'arrière-saison ?

Antoine FRANCÈS : Nous avons un partenariat avec l'ONCFS, qui effectue des patrouilles deux fois par semaine. Il faudrait qu'il puisse faire des patrouilles nocturnes. Certains agents ont des réticences à verbaliser. En effet normalement les procédures dans le cas des sites classés conduisent au pénal, ce qui n'est pas proportionné avec l'infraction commise.

Échanges

La réglementation

Renaud BATISSE : Concernant l'aspect répressif, l'application de la loi de 1930 suppose en effet une qualification en délit, donc un passage devant le juge, et par conséquent ne permet pas d'avoir un timbre-amende comme cela se fait classiquement pour les infractions liées au Code de la route. Vous avez dit que des arrêtés municipaux ont réussi là où les textes se référant à la loi de 1930 sont difficiles à appliquer. Cela m'intéresse, parce que c'est l'une des grandes difficultés que nous rencontrons dans les solutions envisagées au parc du Verdon.

Clotilde DELFORGE : C'est un arrêté tout simple, pris par la commune au titre des pouvoirs de police du maire, qui stipule qu'il est interdit de stationner entre 22 heures et 7 heures du matin sur les parkings municipaux. Ce simple arrêté permet à tous les agents assermentés de passer à la verbalisation avec un timbre-amende.

Antoine FRANCÈS : C'est un peu la même chose en ce qui nous concerne. Par contre, la commune n'a pas indiqué la manière de verbaliser, ce qui provoque un peu le flou et l'hésitation des agents de l'ONCFS, qui ne font que constater l'infraction.

Clotilde DELFORGE : À ma connaissance, l'arrêté ne spécifie pas les conditions de verbalisation, il fait juste référence à certains articles du Code de l'urbanisme. Le fait que l'arrêté ait été signé en Conseil municipal permet aux agents de verbaliser.

Lydiane ESTÈVE : Cet arrêté fait-il référence à l'interdiction de camper en site classé ?

Clotilde DELFORGE : Non. Comme l'interdiction contenue dans le Code de l'environnement renvoie au pénal, ce n'est pas approprié au camping de nuit. C'est ap-

proprié pour interdire la construction illégale d'un bâtiment, par exemple.

Philippe MORGE : On a l'impression qu'il existe une réglementation, mais qu'elle s'adapte en fonction de la capacité réelle d'agir des DREAL et de leurs priorités. La réglementation n'est donc pas forcément toujours adaptée. Au niveau du Réseau des Grands Sites de France, une action de sensibilisation est-elle portée à destination des services de l'État sur cette question-là ?



Lac du Salagou ©Marisol Escudero/DREAL LR

Lydiane ESTÈVE : À ce jour, nous ne travaillons pas spécifiquement avec les services de l'État sur la question des camping-cars et la réglementation de la loi de 1930. En revanche, cela peut être tout à fait envisagé à partir des problématiques qui émergent sur les Grands Sites. Sylvain PROVOST, qui est inspecteur des sites à la DREAL Poitou-Charentes avec qui j'ai échangé pour préparer cette conférence, m'a dit qu'il appliquait parfois en site classé, en liaison avec les forces de police (Gendarmerie Nationale et ONCFS principalement) et en accord avec les parquets concernés, en particulier dans le cas du Marais mouillé poitevin (site classé de 18 555 hectares répartis sur 24 communes), ce qu'il appelle une "tolérance administrative d'usage" et le "non acharnement estival pénal". "Cette "tolérance administrative d'usage" ne peut bien sûr pas être écrite. Par exemple si une occupation temporaire et sans installation pérenne fait partie des activités tradi-



tionnelles du site, celle-ci peut être tolérée, en fonction de la saison et de la configuration des lieux. Cependant, la règle stricte est toujours rappelée, à savoir l'interdiction de camper et de stationner pour les caravanes ou autocaravanes en site classé, ainsi que la nécessité d'obtenir une autorisation pour tout ce qui modifie l'état ou l'aspect des lieux, ce qui permet aussi d'éviter tout durcissement ou toute nouvelle installation. Parallèlement, une démarche a été entreprise auprès des chambres départementales des notaires pour mettre fin aux ventes abusives de terrains dits "de loisir" en site classé, souvent compris comme "terrains à camper"... Enfin, les secteurs concernés, au moins pour l'un des départements comprenant le Marais poitevin, ont été mis en zone de préemption au titre de la taxe sur les espaces sensibles (TDENS), cet outil foncier parachevant l'encadrement des débordements éventuels de tel ou tel usage social traditionnel."

Concernant l'interdiction de camper en site classé, je trouve plutôt intéressant d'avoir une réglementation assez forte qui s'applique à l'ensemble du territoire, parce que dès qu'on rentre dans des dérogations liées à des cas particuliers, cela peut aussi affaiblir le processus de protection.

Renaud BATISSE : Ces témoignages montrent que nous sommes un peu tous confrontés à ce questionnement : comment pouvons-nous mettre en place une politique répressive sur le sujet ? Même si cette politique doit certainement être accompagnée de tout un tas de mesures d'accueil et de gestion comme celles qui ont été décrites. Ma directrice, avec qui j'échange régulièrement sur la question, se demande s'il ne faudrait pas en venir à une mobilisation avec un certain nombre d'acteurs, des collectivités territoriales et des services de l'État, pour arriver à une clarification de la situation, parce que c'est quelque chose qui reste très flou pour tout le monde.

Bruno CARIOU : Je comprends que, pour l'information des usagers, sont utilisés no-



tamment des panneaux où sont indiqués les horaires, mais cette information qui est donnée est en contradiction avec la réglementation générale qui spécifie bien qu'il n'est pas question de camper la nuit sur des sites classés. Quelle est la valeur juridique d'une réglementation relevant d'un arrêté municipal ?

Clotilde DELFORGE : L'arrêté municipal n'énonce pas que les camping-cars sont tolérés la nuit, mais qu'ils sont interdits ; il est donc légal et appliqué à l'encontre des véhicules qui ne sont pas sur les poches de stationnement. Pour informer de la tolérance sur les poches réservées, il existe un panneau d'accueil sur les parkings, qui explique le fonctionnement du site.

Renaud BATISSE : Au sujet de la réglementation et de la qualification en délit ou contravention, il y a un an et demi, le parc du Verdun a demandé aux députés locaux de poser une question au Parlement pour éclaircir ce point. Malheureusement, la question a été formulée de telle sorte que la réponse du Ministère a été une réponse imprécise et sans intérêt. C'est très regrettable, et cela nous a conduits à nous demander s'il ne fallait pas mobiliser plus d'acteurs pour donner du poids à ce questionnement et peut-être arriver enfin à une clarification. Pour l'instant, on peut considérer qu'on est en face d'un vide juridique en raison du défaut de qualification juridique de l'infraction.



Parking aménagé du site du Lac des Bouillouses ©CG66

Présence humaine et agents assermentés

Claire DUTRAY : Je prends note des mesures réglementaires, mais également des moyens humains qui sont présents et qui ont aussi un coût. Je voudrais savoir quel est votre budget pour les ressources humaines ?

Antoine FRANCÈS : C'est difficile de déterminer un coût spécifiquement pour le camping-car, parce que le personnel est en place avant tout pour la gestion des navettes et, en même temps, donne de l'information sur le camping-car. La convention avec l'ONCFS nous coûte dans les 6 000 € sur quatre mois, à raison d'une trentaine de patrouilles sur la période.

Claire DUTRAY : Est-ce pris en charge ou supporté par un cofinancement ?

Antoine FRANCÈS : C'est un cofinancement. Les 6 000 € facturés sont une part du coût total de l'action. Les patrouilleurs interviennent aussi contre les bivouacs, les feux, les autres problématiques. Ils sont deux ou trois agents par patrouille et viennent de jour comme de nuit.

Clotilde DELFORGE : Au site du Salagou, le coût de la patrouille ne peut pas non plus être affiché spécifiquement pour les camping-cars, puisque cette patrouille a également d'autres tâches. Du 15 juin au 30 septembre, elle nous coûte 25 000 €. À partir de cette année, nous l'avons étendue aux vacances scolaires d'arrière-saison (à la Toussaint, à Noël et à Pâques), et cela fait 50 000 €, tout en fonds propres. Nous n'avons pas réussi à trouver une seule subvention pour ce poste-là – ce n'est pas faute d'avoir frappé à toutes les portes. La présence humaine sur le Grand Site est indispensable. Cela étant, contrairement au Lac des Bouillouses, nous ne rémunérons pas le travail des différents agents assermentés, parce que c'est un travail en partenariat et que ces agents interviennent dans le cadre de leurs missions de police!



Bertrand GAUVRIT : Tout type d'agent assermenté peut-il intervenir sur la base de l'arrêté, même des ASVP (Agent de surveillance de la voie publique) embauchés par les syndicats mixtes ?

Clotilde DELFORGE : Le Code de l'urbanisme est assez généraliste pour permettre à de nombreux agents d'intervenir, mais pas tout le monde. Je serais intéressée qu'un syndicat mixte de Grand Site puisse avoir des agents assermentés dans son équipe. À ma connaissance, nous n'avons pas compétence pour en avoir, nous n'avons pas le droit d'assermenter des personnes.

Bertrand GAUVRIT : Nous sommes en train d'y travailler, et la préfecture n'a pas émis d'opposition, dans la mesure où il n'y a pas de police ni de garde champêtre dans les communes membres du Grand Site. Nous avons déjà sur le territoire des agents qui sont assermentés directement par des syndicats mixtes.

Renaud BATISSE : Je ne saurais pas vous dire en ce qui concerne les ASVP. Par contre, je peux témoigner en tant que salarié de parc naturel régional, dans un syndicat mixte, je suis commissionné pour une fonction spécifique, sur la protection de la faune et de la flore, qui fait mention d'une ordonnance de janvier 2012, qui sera applicable à partir du 1^{er} juillet 2013 et qui supprime les différents types de commissionnement pour les fusionner et créer des "inspecteurs de l'environnement". A priori, le commissionnement sur lequel je suis positionné actuellement ne sera plus accessible à des gens comme moi : il sera réservé à des agents comme ceux de l'ONCFS. La question est de savoir si les personnes commissionnées ne vont pas perdre leur commissionnement à partir du 1^{er} juillet 2013. Nous n'avons pas de réponse pour l'instant.

Quid de la circulation sur route des camping-cars ?

Bertrand GAUVRIT : En ce qui nous concerne, la problématique n'est pas tant le stationnement que la circulation des camping-cars. Nous sommes en train de travailler sur la mise en place de navettes pour l'été 2013, avec 17 bus qui vont circuler en permanence sur le site. Du fait de l'étroitesse de la voie, il sera impossible de croiser des camping-cars et autres véhicules lourds de plus de 3,5 tonnes, donc nous sommes en train d'étudier la possibilité de leur interdire l'accès sur plus de 100 kilomètres de routes départementales. Toutefois, certains camping-cars font moins de 3,5 tonnes et demeurent trop gros. L'idée serait que le Conseil général interdise les véhicules faisant plus de 2,1 mètres de largeur. Comme on ne peut pas discriminer un type de véhicule, je voudrais savoir si vous avez des exemples d'arrêtés ou mesures qui auraient été mis en place pour interdire la circulation des camping-cars sur des routes départementales. J'ai beau chercher, je ne trouve aucun exemple allant dans ce sens.

Antoine FRANCÈS : Sur le site des Bouillouses, pendant la période de gestion des navettes, l'arrêté interdit la circulation à tous les véhicules, sans différence entre les camping-cars et les autres. Cependant, quelques catégories d'ayants droit peuvent monter avec leur véhicule, en convoi derrière les navettes, avec un départ tous les quarts d'heure, notamment les livreurs, les gardes, les professionnels de la montagne ou encore ceux qui ont réservé une location.

Cécile OLIVE : Nous avons aussi le problème de la circulation des camping-cars sur des routes très étroites dans de nombreux sites majeurs de l'Hérault et nous sommes très intéressés par l'exemple de navettes des Bouillouses et par ce que le Puy Mary va mettre en place.

L'impact économique des camping-cars

Bruno CARIOU : Les restaurateurs voient toujours d'un bon œil l'arrivée des camping-caristes. Comment réagissent-ils par rapport au fait de limiter le nombre de places disponibles et à la menace de verbalisation ?

Benoît PIQUART : Il n'y a pas de problème par rapport à cela, parce qu'il s'agit principalement d'un site d'excursion à la journée, donc les restaurateurs sont habitués à ce qu'il n'y ait pas de grand camping sur place. De manière générale, les prestataires privés ne se sont jamais plaints par rapport à cela.

Clotilde DELFORGE : Nous avons pas mal discuté avec les gestionnaires de camping, qui demandaient que la loi soit appliquée et qu'un camping-car ne puisse pas stationner gratuitement sur le site classé, puisque eux proposaient une offre payante, qui répond à des contraintes réglementaires en termes de qualité d'accueil. Le fait de s'être donné, entre les différents acteurs, une feuille de route à plusieurs années avec des mesures transitoires a permis de se mettre d'accord.

Bertrand GAUVRIT : Je serais curieux de savoir si l'on a mesuré l'impact économique qu'ont réellement les camping-caristes. Certains disent qu'ils représentent une manne financière ; pour notre part, du peu d'enquêtes que nous avons réalisées, nous avons constaté que beaucoup de camping-caristes étrangers arrivent très chargés en ressources alimentaires et autres et sont très indépendants.

Clotilde DELFORGE : Nous disposons d'une étude, menée dans le cadre du schéma d'accueil de camping-cars, qui remonte maintenant à 2008 et qui avait pour objet de mesurer la dépense journalière. Cette étude montrait un apport non négligeable pour le territoire. Elle avançait que la clientèle des camping-cars neufs est très majoritairement constituée de retraités ou préretraités disposant d'un pouvoir d'achat élevé et que ses dépenses quotidiennes locales sont de l'ordre



de 30 € par personne et par jour, en majorité consacrés aux achats et aux visites. (En comptant les dépenses lors des trajets de liaison (carburant en particulier), ces dépenses quotidiennes s'élèveraient à 40 € par personne et par jour). Je sais que le sujet se prête à la polémique.

Lydiane ESTÈVE : Cette étude sera mise en ligne sur l'extranet, avec l'ensemble des autres documents disponibles.

Benoît PIQUART : Nous n'avons pas fait d'étude précise. Néanmoins, l'aire de camping-cars est située près de la Maison du Grand Site, où se trouve une boutique de produits du terroir. Le constat de nos équipes est que les camping-caristes sont des consommateurs non négligeables.

Bruno CARIOU : Dans le Finistère, nous avons souvent ce genre de débat, et en effet le pouvoir d'achat des camping-caristes n'est pas négligeable. Pour une grande partie, ce sont des seniors très actifs, qui pratiquent beaucoup la randonnée, qui se déplacent aussi sans leur véhicule après l'avoir laissé sur une aire de stationnement, se retrouvent à des points d'étape, sont amateurs de souvenirs et consomment des produits locaux et autres. Dans notre département, une attention toute particulière est portée à l'accueil des camping-caristes, même en site classé. Leur valeur économique justifie un certain nombre d'aménagements.

Chez nous, les rapports et les accords avec la DREAL me semblent un peu plus difficiles sur ce sujet qu'à certains endroits, car l'interprétation du texte par les services peut varier ; il faudra peut-être utiliser des arguments qui ont été évoqués aujourd'hui pour avoir un peu plus de marges de manœuvre pour résoudre cette question. On voit bien qu'il y a un pouvoir d'achat à la clé, et que les Grands Sites contribuent certes à la protection de l'environnement, mais aussi au développement économique sur un territoire.

Lydiane ESTÈVE : De tout ce qui vient d'être dit, je retiens notamment que la gestion des camping-cars s'inscrit dans le moyen ou le long terme : ce n'est jamais du jour au lendemain que l'on résout cette situation. Je note aussi que cela constitue une problématique à l'échelle d'un territoire et qu'elle doit par conséquent être traitée à ce niveau, en travaillant avec l'ensemble des acteurs et partenaires, que ce soient la DREAL, les élus, les habitants, les services de police et les professionnels comme les hébergeurs. Il ne sert à rien de repousser le problème sur une autre commune mais bien de trouver des solutions à une échelle intercommunale. Plusieurs types d'actions doivent être engagés simultanément pour trouver des solutions : appui sur la réglementation et utilisation de la verbalisation mais aussi large diffusion de l'information, ouverture de lieux de stationnement équipés quand d'autres sont fermés et présence d'agents sur le terrain.



Site des Bouillouses ©CG 66

Une autre piste à étudier et que nous n'avons pas abordée ici est celle de la création d'aires de stationnement équipées de qualité, c'est à dire des lieux de stationnement paysagers et intégrés dans leur environnement. Le Grand Site du Marais poitevin a travaillé dans ce sens avec succès.

Finalement le gestionnaire de Grand Site a surtout un rôle d'animation entre tous les acteurs, en discutant avec la DREAL, en cher-

chant des financements, en organisant les liens entre les forces de police etc.

La question de la réglementation demande certainement à être clarifiée. Que des territoires trouvent des solutions adaptées ou peinent à en trouver pour accueillir les camping-cars, laisse à penser qu'il serait intéressant d'engager un travail de mise en commun des pratiques avec l'État, les DREAL et les inspecteurs des sites sur la question du camping de nuit dans les sites classés.

Enfin la question de l'emploi possible d'agents assermentés dans les Grands Sites est également posée.

Bertrand GAUVRIT : Pour apporter des réponses à ces problématiques, des liens sont peut-être à tisser entre le Réseau et des associations de camping-caristes.

Clotilde DELFORGE : De notre côté, nous avons travaillé avec la Fédération départementale des camping-caristes pour la mise en place du projet.

Marie-Gaëlle HEU-DEGANS : Aux Dunes de Flandre, il n'y a pas vraiment de politique d'accueil des camping-cars, ni de sensibilisation ni de verbalisation. Il existe cependant des arrêtés municipaux différents sur les quatre communes, des initiatives à la fois publiques et privées différentes. Il a été instructif de participer à cet atelier et nous attendons la publication du document de synthèse.



Un autre exemple pour aller plus loin :

La gestion paysagère de l'accueil des camping-cars dans le Grand Site du Marais poitevin

La stratégie conduite par l'Etat et le syndicat mixte du Parc interrégional du Marais poitevin porte sur deux aspects complémentaires :

1/ une police des sites efficace et coordonnée mise en place par les deux inspecteurs des sites, Poitou-Charentes et Pays de la Loire, globalement relayée par les collectivités, dans le cadre du rappel à la réglementation concernant le camping, les caravanes et les camping-cars en site classé et visant entre autres à n'autoriser aucun stationnement de camping-cariste dans le périmètre du site

2/ des mesures d'accompagnement en dehors du site classé, mises en place dans le cadre de l'Opération Grand Site.

Ces mesures ont consisté à orienter et canaliser les camping-caristes dans des aires de stationnement situées aux abords du site classé, mais pas dans le site classé. La plupart du temps, ces aires d'accueil étaient des parkings existants, d'aspect routier, présentant d'une part une image globalement dévalorisante pour le site, et d'autre part une absence de services pour les usagers.

Les parkings à requalifier ont été identifiés dans une logique de répartition géographique à l'échelle du Grand Site (24 communes, trois départements, deux régions). Les aires de stationnement accueillent les camping-cars, mais pas exclusivement, et sont de taille variable selon les lieux (de 5 à 300 places de stationnement y compris camping-cars pour le plus important d'entre eux à Coulon). Ces espaces sont reliés aux itinéraires piétons et cyclables menant aux villages et au cœur du Marais.

Bien que n'étant pas dans le site classé, les aménagements ont été intégrés dans l'Opération Grand Site, animée par le Parc, avec des financements croisés de l'Etat, et des collectivités partenaires.

Pour chacune des opérations, le Parc a établi un cahier des charges de maîtrise d'oeuvre validé par des groupes de travail composés des maîtres d'ouvrage (communes ou Conseil Général), des Inspecteurs de Sites et des ABF, notamment. Pour chaque opération, les groupes de travail ont participé aux choix des maîtres d'oeuvre et à la validation de chacune des étapes des projets (esquisse, avant projet, suivi de chantier).

Les maîtres d'oeuvre retenus – équipes de paysagistes, architectes - ont ainsi respecté l'esprit des lieux : échelle correspondant au site, forte présence du végétal, matériaux calcaires naturels n'imperméabilisant pas les sols, mélanges terre-pierre permettant de retrouver un aspect de prairies naturelles en hiver lorsque les campings-caristes sont partis... Des éléments communs (sanitaires, murs-bancs en pierre calcaire par exemple) permettent aux visiteurs d'intégrer chaque site dans une unité de territoire, renforçant ainsi la lisibilité du Marais mouillé, vaste et étendu.

Ce vocabulaire commun n'a pas empêché chaque lieu aménagé de valoriser son identité propre. Les matériaux et végétaux locaux, la gestion environnementale, l'intégration, la discrétion, la sobriété des équipements, et leur réversibilité ont présidé aux choix des maîtres d'ouvrages et ont été validés par les Commissions Départementales des Sites et Paysages (bien qu'en limite du site classé).

En parallèle de ces interventions sur les espaces publics, le Parc a accompagné les communes qui ont souhaité utiliser leurs campings municipaux, parfois en déshérence, pour l'accueil des camping-cars. Des campings privés offrent également ce service... toujours en dehors du site classé.



Exemple d'aménagements d'aires pour le stationnement des VL et camping-cars dans le Marais poitevin



Aire de stationnement aménagée à Coulon (2009), en entrée de bourg, pour limiter les véhicules dans le site classé, et dans le coeur des villages.



Aire d'accueil pour les camping-cars aménagée en entrée du village d'Arçais pour éviter les stationnements dans le site classé ou le bourg ancien. L'espace est divisé en deux parties :

- l'une accueille toute l'année les véhicules classiques (touristes et habitants) sur un revêtement en calcaire non perméable, et l'impact des véhicules est atténué par des haies denses.
- la seconde partie est réservée aux camping-cars, dont la fréquentation est saisonnière. Ils stationnent sur un mélange terre-pierre, qui permet hors saison de redonner au parking son caractère de prairie naturelle.



Avant les travaux, ces aires d'accueil de la commune de Sansais étaient de vastes espaces délaissés en gravillon gris, dédiés au stationnement mais inorganisés et très banalisants pour le paysage (avec en prime des blocs sanitaires jaune fluo en location).

Le projet a donc permis de proposer une composition de l'espace repositionnant le piétonnier et plus exclusivement le routier - et surtout une qualification de l'accueil, du cadre de vie, dans l'esprit des lieux.



Coulon l'autrement : La légende identifie le parking en grave calcaire pour les VL à l'année et la zone "verte" intitulée "réserve parking" sur laquelle s'installent les camping-cars.



Pour en savoir plus...

Rappel de la législation

Le stationnement sur le domaine public et la circulation sur la voie publique des camping-cars sont régis par le Code de la route (articles R. 417-1 et suivants) et le Code général des collectivités territoriales (articles L. 2212-2, L. 2213-2-2 et L. 2213-4).

Le stationnement et l'installation des camping-cars sur le domaine privé est régi par le Code de l'urbanisme (articles R. 421 et suivants).

La circulaire interministérielle du 27 juin 1985 modifiée relative au stationnement des auto-caravanes dans les communes définit les conditions d'application des différents textes. Elle a été modifiée et précisée par les décrets de 2004 et 2007.

Le camping est interdit en site classé, il en va de même de l'installation des caravanes (art. R. 111-42 du code de l'urbanisme et R. 111-38).

Il n'existe pas de normes précises concernant les aires de stationnement et d'accueil des camping-cars.

Le décret de 2007 rappelle le contenu et la portée des différentes dispositions législatives et réglementaires des trois codes concernés.

Décret n°2007-18 du 5 janvier 2007 - art. 1 JORF 6 janvier 2007 en vigueur le 1er octobre 2007 : Article R*111-37, R*111_38, R*111_39, R*111_40, R*111_41, R*111_42, R*111_43

Section IV : Dispositions relatives à l'implantation des habitations légères de loisirs, à l'installation des résidences mobiles de loisirs et des caravanes et au camping.

Chapitre I : Règles générales de l'urbanisme

Titre 1er : Règles générales d'utilisation du sol

Livre 1er : Règles générales d'aménagement et d'urbanisme

Sous section 3, "caravanes"

Article R*111-37 -

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

Article R*111-38

- L'installation des caravanes, quelle qu'en soit la durée, est interdite :

a) Dans les secteurs où le camping pratiqué isolément et la création de terrains de camping sont interdits en vertu de l'article R. 111-42 ;

b) Dans les bois, forêts et parcs classés par un plan local d'urbanisme comme espaces boisés à conserver, sous réserve de l'application éventuelle des articles L. 130-1 à L. 130-3, ainsi que dans les forêts classées en application du titre 1er du livre IV du code forestier.



Article R*111-39

L'installation des caravanes, quelle qu'en soit la durée, est interdite dans les secteurs où la pratique du camping a été interdite dans les conditions prévues à l'article R. 111-43.

Un arrêté du maire peut néanmoins autoriser l'installation des caravanes dans ces zones pour une durée qui peut varier selon les périodes de l'année et qui ne peut être supérieure à quinze jours. Il précise les emplacements affectés à cet usage.

Sauf circonstance exceptionnelle, l'interdiction édictée au premier alinéa du présent article ne s'applique pas aux caravanes à usage professionnel lorsqu'il n'existe pas, sur le territoire de la commune, de terrain aménagé.

Article R*111-40

Nonobstant les dispositions des articles R. 111-38 et R. 111-39, les caravanes peuvent être entreposées, en vue de leur prochaine utilisation :

1° Sur les terrains affectés au garage collectif des caravanes et résidences mobiles de loisirs, les aires de stationnement ouvertes au public et les dépôts de véhicules mentionnés au j de l'article R. 421-19 et au e de l'article R. 421-23 ;

2° Dans les bâtiments et remises et sur le terrain où est implantée la construction constituant la résidence de l'utilisateur.

Sous section 4, "camping"

Article R*111-41

Le camping est librement pratiqué, hors de l'emprise des routes et voies publiques, dans les conditions fixées par la présente sous-section, avec l'accord de celui qui a la jouissance du sol, sous réserve, le cas échéant, de l'opposition du propriétaire.

Article R*111-42

Le camping pratiqué isolément ainsi que la création de terrains de camping sont interdits :

- Sauf dérogation après avis CDS, il y a interdiction de camper dans les sites classés, dans les forêts classées, dans les secteurs sauvegardés, dans les champs de visibilité des édifices classés ou inscrits au titre des monuments historiques, dans un rayon de 200 m autour des points d'eau captée pour la consommation.

- Sauf dérogation après avis de l'architecte des Bâtiments de France et de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites, par l'autorité compétente définie aux articles L. 422-1 et L. 422-2, il y a interdiction de camper sur les rivages de la mer et dans les sites inscrits.

Article R*111-43

- En outre la pratique du camping en dehors des zones aménagées à cet effet peut être interdite dans certaines zones par le plan local d'urbanisme ou le document d'urbanisme en tenant lieu.

- Lorsque cette pratique de camping est de nature à porter atteinte à la salubrité, à la sécurité ou à la tranquillité publiques, aux paysages naturels ou urbains, à la conservation des perspectives monumentales, à la conservation des milieux naturels ou à l'exercice des activités agricoles et forestières, l'interdiction peut également être prononcée par arrêté du maire.

- Sous-section 5 : Information du public.

Article R*111-44

- Les interdictions prévues aux articles R. 111-39 et R. 111-43 ne sont opposables que si elles ont été portées à la connaissance du public par affichage en mairie et par apposition de panneaux aux points d'accès habituels aux zones visées par ces interdictions.

Un arrêté conjoint des ministres chargés de l'urbanisme et du tourisme fixe les conditions dans lesquelles est établie cette signalisation.

Extrait de la note "La pratique du camping dans les espaces naturels" de O. Ville, S. Heyd / GIP ATEN – juillet 2011

Pouvoir du maire d'interdire la pratique du camping

- Principe

L'article R.111-43 du code de l'urbanisme autorise le maire à interdire la pratique du camping, par arrêté dans les situations suivantes :

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

- Conditions de validité

L'interdiction n'est opposable que si elle a été portée à la connaissance du public par un affichage en mairie et par apposition de panneaux aux points d'accès habituels et aux zones visées par ces interdictions (article R.111-44 CU).

- Sanctions

Les arrêtés pris par le maire ou le préfet sont

basés sur leur pouvoir de police administrative générale.

La violation à ce type d'arrêté est sanctionnée par l'article R.610-5 du code pénal qui prévoit une amende pour les contraventions de la première classe, soit 11 euros.

Autres espaces sensibles ou protégés (article R.111-42 du code de l'urbanisme)

L'article R.111-42 du code de l'urbanisme prévoit l'interdiction de la pratique isolée du camping ainsi que la création de terrains de camping dans certains espaces sensibles ou protégés.

NB : L'autorité administrative peut délivrer des autorisations de dérogation à ces dispositions après avis de certains organismes consultatifs (commission départementale de la nature, des paysages et des sites, conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques), mais ces procédures ne sont pas adaptées aux cas de pratique du camping isolé.

Les espaces concernés sont les suivants :

- Rivages de mer,
- Sites inscrits,
- Sites classés,
- Edifices classés ou inscrits,
- Parcs et jardins classés ou inscrits,
- Secteurs sauvegardés,
- Points de captage d'eau pour la consommation humaine (interdiction de la pratique du camping dans un rayon de 200 mètres autour des points d'eau captée pour la consommation).

Ces interdictions ne sont assorties d'aucune sanction.



Sigles et associations :

- CLC : le Comité de Liaison des camping-cars
- UNIVDL : le Syndicat des véhicules de loisirs se dénomme UNI VDL, issu du Département de la Fédération Française de la Carrosserie,
- FFCC : Fédération Française de Camping et de Caravaning. La FFCC s'affiche comme le porte parole de 6 millions de camping-caristes, caravaniers, campeurs, utilisateurs de mobil-home.
- FFACC : Fédération française des associations et clubs de camping-cars
- Association France Passion

Quelques revues (liste non exhaustive) :

Le Monde du Camping Car - Editions LARIVIERE
Camping Car Magazine - MOTORPRESSE FRANCE
-
<http://www.campingcarmagazine.com>

Quelques sites internet

Adresses web qui référence les aires de services (liste non exhaustive) :

www.i-campingcar.fr
www.eurocampingcar.com
www.airecampingcar.com

www.legifrance.gouv.fr

Vallée du Salagou-Cirque de Mourèze :

www.lesalagou.fr

Saint Guilhem le Désert et Gorges de l'Hérault

: <http://www.cc-vallee-herault.fr/-Operation-Grand-Site,34-.html>

<http://www.saintguilhem-valleeherault.fr/le-grand-site-de-france>



Le Réseau des Grands Sites de France

Le RGSF regroupe les organismes locaux chargés de la gestion des Grands Sites, paysages emblématiques du territoire français (comme La Pointe du Raz, le Pont du Gard, les Gorges du Verdon, le Cirque de Navacelles...).

Les Grands Sites ont en commun d'être des sites protégés au titre de la loi du 2 mai 1930 sur "la protection des monuments naturels et des sites de caractère artistique, historique, légendaire ou pittoresque", et de bénéficier d'une très forte notoriété (les 40 sites membres du RGSF accueillent 32 millions de visiteurs) : ce sont pour la plupart les "trois étoiles" des guides touristiques, de véritables emblèmes pour les territoires dans lesquels ils s'inscrivent. Ils ont également une valeur sociale et symbolique extrêmement forte pour les habitants des sites et des régions.

Le RGSF compte à ce jour 40 Grands Sites dont 12 sites labellisés Grand Site de France. Il est un lieu très vivant de partage d'expérience concrète et d'innovation. Il organise l'échange de savoir-faire entre les sites, la diffusion des bonnes pratiques entre les membres et avec les autres réseaux d'espaces protégés ; il développe des outils d'information et de communication externe pour les Grands Sites ; il intervient aussi en appui auprès des membres ; il s'efforce de mobiliser des partenariats techniques et financiers en faveur des sites (mécénat) ; il est un interlocuteur reconnu des pouvoirs publics. Le Réseau participe aussi à la réflexion nationale et internationale sur le devenir de ces hauts lieux patrimoniaux, confrontés au défi de leur préservation à long terme dans le contexte d'une pression touristique croissante.

www.grandsitedefrance.com

Les Fils des Grands Sites déjà parus :

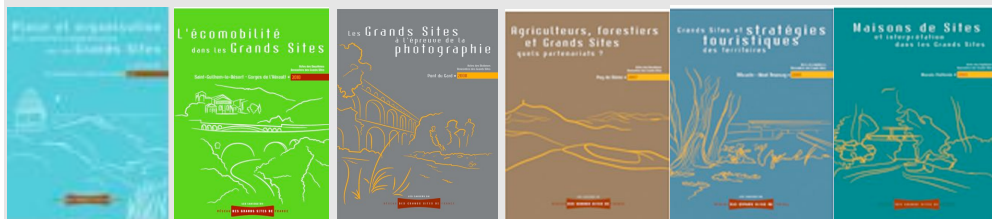
- "Comment gérer et accueillir les camping-cars dans les Grands Sites ?" Décembre 2012
- "Outils et méthodes de concertation locale dans les projets Grands Sites" Novembre 2011
- "Evaluation des avantages économiques liés au Grand Site Sainte-Victoire" Décembre 2010
- "Quelle valorisation des produits locaux agricoles et artisanaux sur les Grands Sites" Février 2010
- "Signalétique d'activités et de services sur les Grands Sites : démarches et outils" Juillet 2009
- "Quelle multifonctionnalité de la forêt dans les Grands Sites ?" Décembre 2008
- "Mieux gérer les activités de pleine nature sur les Grands Sites" Juin 2008
- "Créer et valoriser un observatoire photographique du paysage sur les Grands Sites" Avril 2008
- "Évaluer les retombées économiques des Grands Sites" Septembre 2008



Dans la collection

Les Cahiers du Réseau des Grands Sites de France :

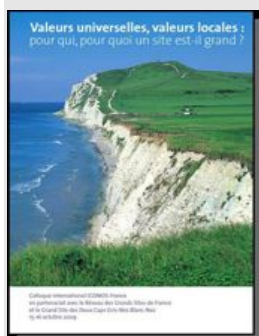
- "Place et organisation des activités commerciales sur les Grands Sites", 2011
- "L'écocomobilité dans les Grands Sites", 2010
- "Valeurs universelles, Valeurs locales pour qui, pour quoi un site est-il grand?", 2009
- "Les Grands Sites à l'épreuve de la photographie", 2008
- "Agriculteurs, forestiers et Grands Sites : quels partenariats?", 2007
- "Grands Sites et stratégies touristiques des territoires", 2006
- "Maisons de sites et interprétation dans les Grands Sites", 2005



Co-édités avec Icomos France :

"Vivre dans un Grand Site : le pari du développement durable", 2004 (en coédition avec l'ICOMOS)

"Valeurs universelles, valeurs locales : pour qui et pour quoi un site est-il grand ?", 2009



Contact :

RGSF, 9, rue Moncey, 75009 PARIS – 01 48 74 39 29
lydianeestev@grandsitedefrance.com

