

ASSEMBLEE DE CORSE

DELIBERATION N° 17/226 AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE PORTANT SUR LA DEMANDE DE MODIFICATION LEGISLATIVE DES DISPOSITIONS DU CODE GENERAL DES IMPÔTS AFFERENTE A LA CREATION D'UNE ECOTAXE AFFECTEE A LA REGULATION DES CAMPING-CARS EN CORSE

SEANCE DU 28 JUILLET 2017

L'An deux mille dix-sept et le vingt-huit juillet, l'Assemblée de Corse, régulièrement convoquée, s'est réunie au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de M. Jean-Guy TALAMONI, Président de l'Assemblée de Corse.

ETAIENT PRESENTS : Mmes et MM.

BARTOLI Marie-France, BARTOLI Paul-Marie, BENEDETTI François, BERNARDI François, BIANCUCCI Jean, CANIONI Christophe, CASALTA Mattea, CASANOVA-SERVAS Marie-Hélène, CESARI Marcel, CHAUBON Pierre, COLOMBANI Paul-André, COMBETTE Christelle, CORDOLIANI René, FAGNI Muriel, FILIPPI Marie-Xavière, GRIMALDI Stéphanie, GUIDICELLI Lauda, GUIDICELLI Maria, GUISEPPI Julie, LACOMBE Xavier, MARIOTTI Marie-Thérèse, MONDOLONI Jean-Martin, MURATI-CHINESI Karine, NIVAGGIONI Nadine, OLIVESI Marie-Thérèse, ORSONI Delphine, OTTAVI Antoine, PARIGI Paulu Santu, POLI Laura Maria, PONZEVERA Juliette, PROSPERI Rosa, RISTERUCCI Josette, de ROCCA SERRA Camille, ROSSI José, SANTONI-BRUNELLI Marie-Antoinette, SANTUCCI Anne-Laure, SIMEONI Marie, STEFANI Michel, TALAMONI Jean-Guy, TATTI François, TOMA Jean, TOMASI Petr'Antone, VANNI Hyacinthe

ETAIENT ABSENTS ET AVAIENT DONNE POUVOIR :

M. ARMANET Guy à Mme GUIDICELLI Lauda
M. BUCCHINI Dominique à M. STEFANI Michel
M. GIACOBBI Paul à Mme GUIDICELLI Maria
M. LEONETTI Paul à M. TOMASI Petr'Antone
Mme NADIZI Françoise à Mme FILIPPI Marie-Xavière
M. PUCCI Joseph à M. BERNARDI François
M. SANTINI Ange à Mme MARIOTTI Marie-Thérèse.

L'ASSEMBLEE DE CORSE

- VU** le code général des collectivités territoriales, titre II, livre IV, IV^{ème} partie, et notamment ses articles L. 4422-16, pris dans ses paragraphes II et III, L. 4422-28 et L. 4424-9,
- VU** le code de l'urbanisme, et notamment ses articles R. 111-47 et suivants,
- VU** le code de la route, et notamment ses articles R. 221-4 et R. 311-1,
- VU** le code de l'environnement, et notamment l'article L. 334-1,

- SUR** rapport du Président du Conseil Exécutif de Corse, amendé,
- VU** l'avis n° 2017-69 du Conseil Economique, Social et Culturel de Corse, en date du 25 juillet 2017,
- SUR** rapport de la Commission du Développement Economique, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement,
- SUR** rapport conjoint de la Commission des Finances et de la Planification et de la Commission des Compétences Législatives et Réglementaires,

APRES EN AVOIR DELIBERE

ARTICLE PREMIER :

APPROUVE le rapport du Président du Conseil Exécutif de Corse proposant un mode de régulation du phénomène camping-cariste en Corse.

ARTICLE 2 :

DONNE mandat à celui-ci pour demander au Premier ministre de prendre en compte la nécessité de maîtriser ce phénomène et notamment, pour ce faire, le souhait de la Collectivité Territoriale de Corse de voir inscrire dans le projet de loi de finances 2018 un article spécifique insérant une nouvelle disposition au code général des impôts visant à établir une écotaxe remboursable sur les camping-cars séjournant en Corse, conformément aux conclusions du présent rapport.

ARTICLE 3 :

DONNE mandat à celui-ci, dès que la modification législative sera actée, de transmettre au Premier ministre une demande afin d'habilier la Collectivité Territoriale de Corse à fixer, dans le domaine de la régulation des camping-cars en Corse, des règles adaptées aux spécificités de l'île et notamment, spécialement pour la mise en œuvre de cette écotaxe.

ARTICLE 4 :

DESIGNE l'Agence du Tourisme de la Corse pour assurer la mise en place et le suivi du plan de gestion de la fréquentation des camping-cars sur le territoire insulaire dans toutes ses composantes (amélioration des structures d'accueil, communication, coordination des acteurs...).

ARTICLE 5 :

La présente délibération fera l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs de la Collectivité Territoriale de Corse.

AJACCIO, le 28 juillet 2017

Le Président de l'Assemblée de Corse,

Jean-Guy TALAMONI



ANNEXES



Propositions visant la régulation du phénomène « camping-cars » en Corse

Rapport du Président du Conseil Exécutif de Corse

Raportu di u Presidente di u Cunsigliu Esecutivu di Corsica

Chapitre 1 - Exposé liminaire

Le camping-car est une pratique de villégiature qui s'inscrit dans une aspiration de mobilité pour une clientèle à fort pouvoir d'achat, majoritairement « senior » (58 ans en moyenne) en quête d'indépendance, de découverte et de voyages à son propre rythme.

On estime leur nombre à 1,5 millions en Europe dont 27 % en France. C'est un marché en progression régulière, les immatriculations ont ainsi augmenté en 2015 de + 14,9 % au 1^{er} semestre dans le neuf et de + 6,6 % sur le marché de l'occasion également très actif.

Les camping-caristes parcourent de l'ordre de 9.200 km par an et effectuent en moyenne chaque année une dizaine de courts séjours et trois longs séjours. Les destinations de prédilection sont, pour la France, la Bretagne, destination préférée des camping caristes (46 %) puis la région PACA et l'Aquitaine (15 %). A l'étranger, l'Espagne avec 30 % du marché puis l'Italie 21 % et le Portugal 12 % constituent les principales destinations (sources diverses officielles FFC).

Pour ce type de séjour itinérant, privilégiant le hors saison, les dépenses sont estimées entre 50 à 70 € par jour de voyage.

Pour accueillir ce type de véhicule en séjour, plusieurs formules existent :

- des aires de services communales ou privées qui permettent l'approvisionnement en eau, la vidange des eaux usées et des eaux noires (WC chimiques)
- des aires de stationnement et d'accueil dédiées pour leur étape, la plupart du temps équipées d'aires de services
- des aires de stationnement au sein des campings, la possibilité leur étant délivrée par arrêté du 21 avril 2000 de créer une aire à l'entrée des campings de 35 m².

On estime à 68 % le nombre de campings caristes qui fréquentent des campings et ce sont majoritairement les seniors.

23 % vont rarement dans les terrains de campings et 10 % n'y vont jamais (les usagers les plus jeunes, notamment les moins de 35 ans).

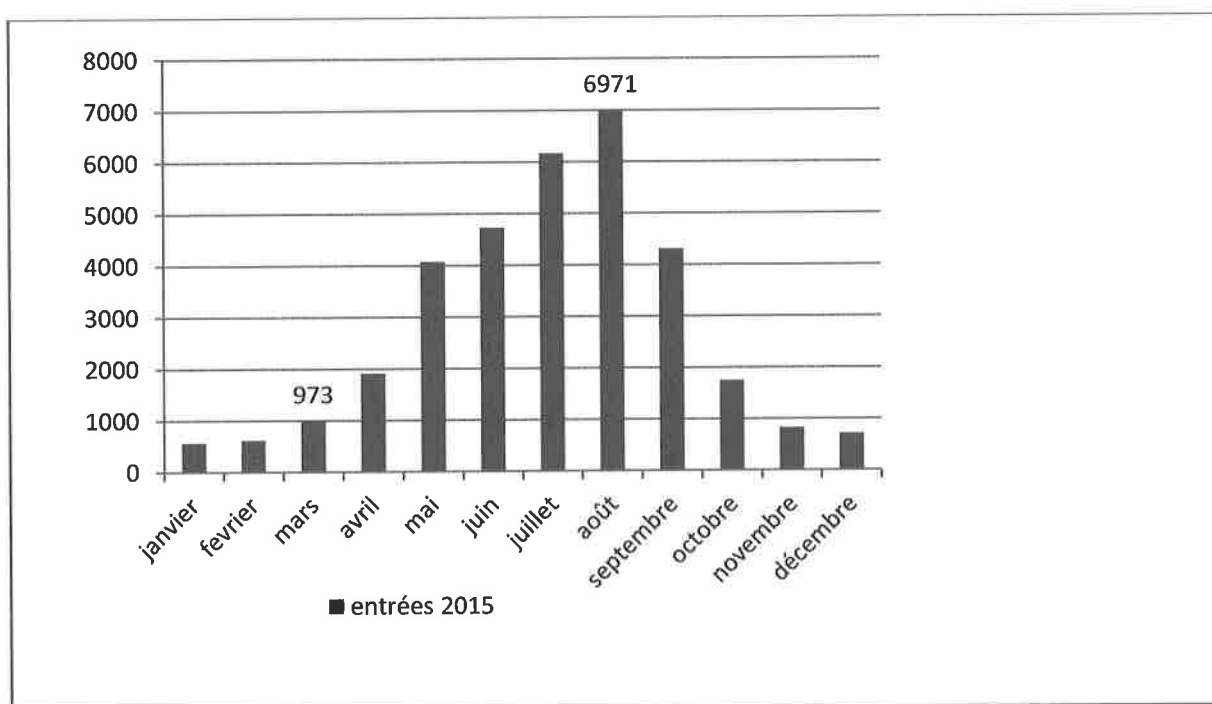
Cette forme de tourisme n'échappe pas à la Corse dont on comprend naturellement l'attractivité significative pour ce type de clientèle avide de découverte, de sites naturels et de grands espaces.

Ainsi en Corse, les entrées de camping-cars ont été chiffrées à 28 000 pour la saison 2015 (*source : Observatoire régional des transports, 2015*). Il s'agit de longs séjours en moyenne de 13,2 jours soit un équivalent de nuitées de l'ordre de 1 million représentant environ 3 % du total des nuitées touristiques de l'île.

Les compagnies Corsica Ferries (80 %) et Moby-Line (18 %) assurent l'essentiel du trafic.

53 % des entrées s'effectuent à partir des ports de Toulon et de Nice. La plupart débarque sur le port de Bastia qui compte 65 % des arrivées, loin devant Ajaccio avec 21 %.

Répartition mensuelle des entrées sur l'année 2015 :



Source : Observatoire Régional des Transports de la Corse, 2017

Pour compléter les données recensées, on observe :

- une saisonnalité marquée des trafics : ils ont lieu aux 2/3 entre juin et septembre ;
- une concentration des trafics hors week-end pour des raisons tarifaires notamment, 73,5 % des entrées-sorties s'effectuent en semaine ;
- plus de 2.000 véhicules présents sur le territoire chaque jour pendant 4 mois dont un mois et demi avec plus de 3 000 véhicules avec une pointe de 3 350 camping-cars recensés le 11 août 2015 ;
- une hausse de la fréquentation de + 12,4 % sur les 9 premiers mois de l'année 2016 alors que, sur la même période, les trafics globaux de véhicules atteignent + 1,5 % ;

- un parc corse des camping-cars ou minibus aménagés qui représente 191 unités soit 0,07 % du parc français ;
- un nombre de camping-cars hivernant en Corse marginal.

Le développement significatif de ce marché dans l'île n'est pas sans impact sur ses écosystèmes fragiles. En effet, le caractère exceptionnel du patrimoine naturel de la Corse inhérent à une biodiversité remarquable, à un fort endémisme floristique et faunistique et à une diversité paysagère hors normes, bien que consacré par différents dispositifs de gestion et de préservation environnementales (Parc Naturel Régional de Corse, parcs marins, réserves naturelles, réserve Man and Biosphere, Réserve UNESCO, ZNIEFF, zones Natura 2000, ZICO, etc.) reste très vulnérable aux pressions anthropiques et perturbations diverses générées par la fréquentation touristique incontrôlée et le camping sauvage en particulier. Dès lors, la pratique camping cariste est loin d'être accessoire et mérite d'être régulée, ce qui, pour une forme de tourisme essentiellement motivé par une quête de liberté et d'espaces naturels, peut paraître antinomique.

Cette pratique touristique entraîne, et ce depuis plusieurs années, une forme de rejet des populations résidentes et des professionnels du tourisme ; plus particulièrement lorsqu'il s'agit de camping sauvage sur certains « spots » ou sites fragiles, pouvant conduire à des excès.

S'ajoutent, au regard de la configuration et du relief de l'île, des questions de circulation sur des routes étroites et sinueuses auxquelles ce type de véhicules n'est pas adapté, occasionnant régulièrement encombrements et conflits d'usage.

La question se pose avec acuité lorsque des nuitées s'effectuent sur des espaces sensibles, délaissés de route, parkings au mépris de l'interdiction du camping sauvage (risque incendie, pollution visuelle, déchets, vidanges de fosse, etc.), tout cela sans aucune contribution fiscale (taxe de séjour).

La situation est majorée par la faiblesse structurelle des équipements susceptibles de recevoir dans des conditions adaptées ce mode de tourisme hors des structures d'hôtellerie de plein air.

Pour autant, on ne peut nier que cette forme de tourisme itinérant présente un certain nombre d'avantages notamment au regard de l'objectif de politique touristique d'étalement dans le temps mais également dans l'espace tel que retenu dans le PADDUC.

La pratique des camping-cars présente en effet des impacts positifs sur le tourisme local ; impacts liés en partie au profil des utilisateurs (personnes retraitées ou en pré-retraite, peu dépendantes des périodes de vacances et bénéficiant d'un certain pouvoir d'achat).

Il s'agit en effet d'un marché en pleine croissance avec des durées de séjour supérieures à celles de l'ensemble des touristes, la plupart du temps sur les ailes de saison, et une contribution aux économies locales non négligeables (*Source : la France, destination appréciée par les camping-caristes étrangers - DGE 2015*).

De nombreuses études régionales confirment cette tendance (*Bretagne, Aquitaine, Isère, Anjou etc.*). Souvent adeptes du tourisme vert, les utilisateurs de camping-cars assurent une fréquentation étalée sur l'année de zones du territoire plutôt délaissées par d'autres pratiques touristiques. (*Source Juris Tourisme Février 2011*). C'est donc pour l'intérieur de l'île un type d'hébergement itinérant susceptible d'irriguer les villages.

Au regard de ce diagnostic, l'exercice de régulation doit permettre de concilier les avantages et les inconvénients de cette forme de tourisme à savoir définir des mesures de politique publique visant, à la fois, à minimiser les impacts sur les écosystèmes insulaires et à minimiser les risques environnementaux, à maintenir l'acceptabilité sociale de la fréquentation sur un territoire soumis à une pression touristique déjà forte (3.2 Mn de touristes pour 320 000 habitants) et à maximiser les retombées économiques du tourisme sur le territoire.

Une délibération de l'Assemblée de Corse a été prise le 29 mai 2015 sur le sujet. Elle préconisait, sur un modèle sarde dont nous avons constaté qu'il n'avait jamais existé, l'étude de la mise en place d'un carnet de séjour attestant de nuitées dans les campings.

Le présent rapport auprès de l'Assemblée de Corse revisite sur un plan multidimensionnel cette question socialement vive et envisage, en s'étant appuyé sur une analyse de situation objective et argumentée par le concours des acteurs institutionnels et privés au travers des nombreux échanges et réunions qui se sont tenues, les hypothèses d'intervention les plus à même de répondre aux objectifs assignés en fonction des contraintes législatives et réglementaires existant.

Chapitre 2 - Etat des lieux en termes de conditions d'accueil sur l'île

Les camping-cars sont des véhicules terrestres habitables, destinés à une occupation temporaire ou saisonnière de loisir ; ils doivent pouvoir, en permanence, se déplacer et ne pas relever d'une interdiction de circuler par le code de la route (Article R. 111-37 et suivants du code de l'urbanisme).

Néanmoins, malgré une contribution aux économies locales non négligeable, tel que visé supra, il est cependant constaté :

- une faiblesse des infrastructures ;
- des conflits d'usage et des occupations d'espaces publics et privés de manière illégale.

2.1. Une faiblesse structurelle des équipements d'accueil en aires de services dédiées et en capacité de stationnement de ces véhicules à des fins d'hébergement nocturne.

En effet, les résultats de l'analyse infrastructurelle effectuée par l'observatoire du Tourisme donnent les chiffres suivants :

	Nombre de Campings*	Nombre d'Emplois Nus**	%	Nombre d'Emplois Dédiés	%
Sud Corse	37	4 255	27,75 %	400	32,10%
Balagne	25	2 813	18,34 %	240	19,26 %
Sartenais-Valinco-Taravo	18	1 588	10,35 %	90	7,22 %
Corse Orientale	18	1 533	10,00 %	55	4,41 %
Ouest Corsica	15	1 429	9,32 %	124	9,95 %
Pays Bastiais	17	1 255	8,18 %	70	5,62 %
Pays Ajaccien	8	1 017	6,63 %	25	2,01 %
Castagniccia Mare e Monti	12	763	4,98 %	130	10,43 %
Centre Corse	20	683	4,45 %	112	8,99 %
TOTAL REGION CORSE	170	15 336	100,00 %	1246	100,00 %

Sources : Base de données ATC / Données sites professionnels spécialisés.

*Campings pouvant accueillir des camping-cars, soit 170 / 220.

**On appelle « emplacements nus » (15 336) les emplacements susceptibles d'être occupés par des tentes mais aussi par tous types de véhicules (voiture, caravanes, fourgons aménagés et camping-cars) (Cf. Annexe : Carte 1 Répartition territoriale des emplacements nus).

A la lecture de ce tableau, on constate :

- Une faiblesse du nombre d'emplacements spécifiquement dédiés à l'accueil des camping-cars : moins de 1 300 pour toute la Corse ;
- Un déséquilibre de la répartition géographique :
 - 2 territoires (Sud-Corse et Balagne) totalisent la moitié des emplacements nus et dédiés ;
 - A l'inverse, 3 microrégions (Pays bastiais, Pays ajaccien et Corse Orientale) totalisent seulement 12 % des emplacements dédiés.
- Un nombre d'emplacement nus élevé mais qui, même si ces emplacements sont majoritairement occupés par des tentes ou des HLL, accueillent également des campings cars. Ainsi, les seuls 1 300 équipements dédiés ne reflètent pas exactement le nombre potentiel de campings cars séjournant dans des campings. (Cf. annexe : Cartes en annexe d'emplacements dédiés aux camping-cars au sein des campings).
- Si l'on s'en tient au ratio national compris entre 10 % et 23 % ne fréquentant jamais ou très occasionnellement les campings, on peut estimer qu'en pointe saisonnière **entre 330 et 800 camping-cars sont dans la nature en Corse.**

Compte tenu de l'attractivité de la destination principalement fondée, pour cette forme de tourisme sur ses atouts naturels, il semble devoir être retenu une hypothèse la plus haute.

Par ailleurs, il est difficile de trouver des données fiables au niveau local sur le niveau d'équipement des campings en bornes de vidange (dites « bornes services »).

Le croisement des données des sites de référence au niveau national (« *Camping-France* » et « *Monde du camping-car 2016* ») et des données de la base « Infotour » de l'ATC, permet de recenser 127 bornes de vidange sur l'ensemble des campings de Corse (170) et des aires d'accueil techniques dédiées (cf. Annexe : Cartes 4 et 5 : aires de services dédiées exclusivement à l'accueil des camping-cars (10) et nombre de bornes de vidange dans les campings (117). Seules trois aires techniques de vidange communales ont été dénombrées (2 à Barrettali et Ogliastru en Haute-Corse et 1 à Ota en Corse-du-Sud), traduisant ainsi l'extrême faiblesse des équipements publics en la matière. A titre de comparaison, un département comme le Finistère (6 700 km², 274 campings) compte 204 aires de service et stationnement avec services de vidange (Source : *Camping-cars Magazine*).

Si on considère les données de l'ORTC concernant les pics de fréquentation des camping-cars (soit 3 350 le 11 août, données 2015), on peut estimer que ce niveau d'équipement est très nettement insuffisant puisque correspondant à une moyenne de 26 véhicules par borne de vidange.

2.2. Des problèmes importants subsistent en matière de conflits d'usage, de stationnement, de circulation et de concentration de véhicules générant différents types d'impacts sur certains sites (zones littorales, sites d'intérêt touristique ou environnemental majeur, zones commerciales, zones d'habitation, etc.).

Quelques efforts ont certes été effectués par certains professionnels du tourisme et certaines collectivités afin d'améliorer les conditions d'accueil. Rappelons que les camping-cars se distinguent largement des véhicules légers classiques et ce à plusieurs niveaux : par leur gabarit (hauteur, superficie), leur usage (hébergement), leur autonomie (sanitaire notamment), leur mobilité (le stationnement dépasse rarement deux nuits au même endroit).

Pourtant les camping-cars ne constituent pas au sens du code de la route un type spécifique de véhicule puisque le code de la route n'effectue pas de distinction entre véhicules selon leur gabarit mais uniquement selon le poids total autorisé en charge (PTAC) et le nombre de passagers transportés (article R. 221-4 du Code de la Route).

Cette réglementation plutôt souple contribue bien évidemment au développement de ce mode de transport et de fait à ce type de villégiature.

En synthèse, s'il manque des infrastructures publiques dédiées à l'accueil de ce type de véhicules et de touristes, il apparaît que les campings de l'île ont les capacités d'hébergement suffisantes pour absorber ce flux de fréquentation spécifique.

La question centrale réside dans la production d'une incitation adressées aux camping-caristes à transiter des ports vers les structures d'accueil homologuées sachant que la Corse a une très importante capacité d'accueil en hébergements de plein-air (185 établissements) qui pourrait les accueillir à l'instar des tentes et des caravanes.

Plusieurs hypothèses de régulation du phénomène ont été imaginées.

Chapitre 3 - Hypothèses de régulation

3.1. Premier dispositif : le carnet à souches d'amendes

Le mécanisme envisagé consiste à distribuer lors de l'arrivée du camping-cariste un carnet à souches avec paiement éventuel d'une amende lors du départ, en cas de carnet non attesté par les structures dotées d'équipements spécifiques pour l'accueil des camping-caristes.

Cette idée n'est pas nouvelle et l'Assemblée de Corse a adopté, comme indiqué supra dans sa séance du 29 mai 2015, une motion proposant que l'Agence du Tourisme en étudie la mise en place sur le modèle sarde, dont il a été constaté depuis qu'il n'était pas mis en œuvre. La *Regione Autonoma della Sardegna* a confirmé que cette option n'avait jamais été retenue.

La consultation juridique engagée par l'Agence du tourisme de la Corse a confirmé que l'utilisation d'un carnet à souches d'amendes se heurte à des objections assez fondamentales, en l'absence d'infractions susceptibles d'être caractérisées autrement que par présomption.

3.1.1 Il ne peut résulter aucune infraction du simple fait de ne pas fréquenter les seules structures dotées d'équipements spécifiques pour l'accueil des camping-caristes.

Il ne peut en résulter ipso facto de contravention aux règles de stationnement dans la mesure où il ne peut être envisagé, quand bien-même l'ensemble des autorités de police aptes à prendre des mesures à cet effet (essentiellement les maires de chaque commune) en seraient d'accord.

Suivant l'article L. 2213-2 du CGCT, le maire peut certes prendre un arrêté motivé « *eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement* », interdisant à certaines heures l'accès de quelques voies ou portions de voies de l'agglomération ou réservant cet accès à certaines heures, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules, ou réglementant l'arrêt et le stationnement de véhicules ou de certaines catégories d'entre eux.

À la suite de l'interdiction par plusieurs maires du stationnement des camping-cars sur l'ensemble du territoire de leurs communes, une circulaire interministérielle du 19 octobre 2004 est venue rappeler la portée et le contenu des différentes dispositions législatives et réglementaires, permettant de fonder les décisions éventuelles des autorités locales en matière de stationnement de ces véhicules.

En effet, en vertu de ses pouvoirs de police, le maire peut certes limiter la circulation et le stationnement de certains véhicules mettant en cause la tranquillité publique, la qualité de l'air, la protection d'espèces animales ou végétales ou d'espaces protégés, la mise en valeur de paysages ou de sites, en application de l'article L. 2213-4 du CGCT, mais lesdits véhicules ne sauraient être privés du droit de stationner dès lors que leur arrêt n'est ni dangereux (article R. 417-9 du code de la route), ni gênant (articles R. 417-10 et R. 417-11 du même code), ni abusif (articles R. 417-12 et R. 417-13).

Des limitations à la durée de stationnement peuvent également être apportées : rappelons notamment que la règle générale proscrit tout stationnement au même endroit pour une durée excédant sept jours et que le maire peut réduire cette durée par un arrêté municipal motivé.

Ce droit est accordé par l'article R. 411-8 du code de la route, qui stipule, dès lors que la sécurité de la circulation routière l'exige : « Les dispositions du présent code ne font pas obstacle au droit conféré par les lois et règlements aux préfets, **au Président du Conseil Exécutif de Corse**, aux présidents de conseil général et aux maires de prescrire, dans la limite de leurs pouvoirs, des mesures plus rigoureuses dès lors que la sécurité de la circulation routière l'exige. Pour ce qui les concerne, les préfets et les maires peuvent également fonder leurs décisions sur l'intérêt de l'ordre public.

Lorsqu'ils intéressent la police de la circulation sur les voies classées à grande circulation, les arrêtés du président du conseil général ou du maire fondés sur le premier alinéa sont pris après avis du préfet. »

Ce faisant, toute interdiction doit être fondée sur des circonstances locales avérées et doit être expressément motivée afin de ne pas être entachée d'illégalité. La jurisprudence du Conseil d'État s'est toujours montrée hostile aux interdictions générales et absolues. L'interdiction doit être établie dans une proportionnalité acceptable et ne pas être excessive par rapport au trouble considéré.

Le juge administratif a ainsi pu reconnaître la légalité d'un arrêté municipal interdisant notamment le stationnement des camping-cars et véhicules similaires dans l'hyper centre, arrêté motivé par la nécessité d'assurer la sûreté et la commodité de passage dans les voies publiques, la volonté d'assurer une circulation plus fluide en réduisant le trafic de transit, des zones spécialement aménagées pour accueillir les camping-cars étant prévues (CAA Nancy, 16 novembre 2009).

Si les maires ne prennent pas les arrêtés susvisés, ils peuvent au moins apposer un panneau interdisant le camping ou les camping-cars sur les espaces fréquentés et interdits par le droit commun. Ils doivent à minima informer les contrevenants de la présence d'un point de captage d'eau potable (interdiction de stationner en deçà de 200 m) ou d'un monument historique classé ou inscrit (interdiction de stationnement en deçà de 500 mètres).

Dans le même sens, les forces de l'ordre peuvent de plein droit verbaliser les camping-cars qui continueraient de fréquenter ces lieux malgré l'apposition des panneaux d'interdiction.

Par ailleurs, la circulaire de 2004 ne fait pas de distinction entre le stationnement diurne et le stationnement nocturne. L'invocation du risque de stationnement d'un véhicule occupé ne suffit pas à justifier l'interdiction mais l'autorise néanmoins dans les zones particulièrement sensibles, « *tout en préservant le droit à une halte nocturne en quelque endroit de la commune* ».

Plusieurs réponses ministérielles et décisions juridictionnelles rappellent invariablement ces principes.

Ces exigences tenant à la prohibition des interdictions de stationnement n'étant pas strictement justifiées par des considérations spécifiques ont été rappelées récemment par le Conseil d'Etat (Conseil d'État ; N° 384223, 15 avril 2016).

La limitation de durée de stationnement méritera néanmoins une attention particulière de la Collectivité de Corse qui devra en la matière explorer toutes les voies juridiques possibles en collaboration avec les communes.

3.1.2 Un tel dispositif devra de surcroît s'inscrire dans le cadre de contraintes identifiées ci-après :

- il devra s'inscrire dans le cadre d'un dispositif législatif à créer de manière spécifique ;
- il devra être aménagé afin de ne pas encourir de risques de remise en cause au regard du principe d'égalité, tant au regard des véhicules concernés, que des modes de villégiature, qu'enfin au regard des modalités de recouvrement de l'amende.
- Sur un plan pratique, le recouvrement de l'amende au moment du départ rencontre plusieurs limites (police fiscale, arrêt des véhicules sur le port, encaissement, etc.).

3.2. Second dispositif envisagé : la mise en place d'une écotaxe remboursable

Ce second dispositif a pour objectif principal de minimiser les impacts négatifs sur l'environnement :

- En incitant à un comportement vertueux sur le plan environnemental ;
- En contribuant à la mise aux normes ou à la mise en place d'infrastructures d'accueil dédiées.

S'agissant d'un dispositif incitatif *ex ante* et non d'une sanction *ex post*, l'hypothèse d'une écotaxe récupérable serait assise sur l'attestation d'un comportement écoresponsable produite par l'utilisateur du camping-car à l'issue de son séjour. A cette fin, sous une forme à définir probablement digitale, l'usager ferait valider ses nuitées par les différentes structures d'accueil insulaires capables d'accueillir les camping-cars et d'en recueillir les déchets. La transmission des données ainsi validées ouvrirait droit au déclenchement du remboursement de la taxe.

Bien que l'objectif de ce dispositif fiscal soit d'obtenir la modification des comportements dans un sens vertueux, le produit total de la taxe net des remboursements effectués serait affectée par délibération de l'Assemblée de Corse et sur proposition du Président du Conseil Exécutif de Corse à des opérations d'aménagement de sites adaptés à l'accueil de ces véhicules, à la signalétique et l'information des camping caristes, à la protection et à la restauration des écosystèmes.

Un tel dispositif est envisageable, moyennant certains aménagements et sous réserve de certaines précisions, étant observé qu'il requiert en amont la mise en place d'une base législative qui, à ce stade fait défaut.

3.2.1 La mise en place d'une écotaxe peut juridiquement être envisagée dans son principe sous réserve du respect de conditions préalables.

En effet, le principe de libre circulation des personnes énoncé par les articles 45 et suivants du TFUE (Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne) ne fait pas obstacle à l'institution d'une écotaxe sur les camping-cars justifiée par un motif légitime d'intérêt général (la protection de l'environnement) et ne présentant ni un caractère disproportionné (puisqu'elle est récupérable), ni un caractère discriminatoire fondé sur la nationalité de la personne. La jurisprudence de la Cour de justice est constante sur ce point (v. Par exemple l'arrêt Vlassopoulou (1991)).

L'utilisation de la fiscalité comme instrument de soutien des politiques économiques, sociales ou écologiques est admis. En particulier, le juge constitutionnel a considéré qu'il était possible de mettre à la charge de certaines personnes des impositions particulières pour les inciter à adopter des comportements conformes à des objectifs d'intérêt général tels que la protection de l'environnement (n° 2000-441 DC du 28 décembre 2000 ; n° 2003-488 DC du 29 décembre 2003).

La fiscalité environnementale est précisément le domaine où la mise en place de tels dispositifs est le plus courant : le Conseil retient désormais classiquement que *« le principe d'égalité ne fait pas obstacle à ce que soient établies des impositions spécifiques ayant pour objet d'inciter les redevables à adopter des comportements conformes à des objectifs d'intérêt général, pourvu que les règles qu'il fixe à cet effet soient justifiées au regard desdits objectifs »* (Décision n° 2009-599 DC du 29 décembre 2009 à propos des dispositions de la loi de finances pour 2010 relatives à la contribution carbone ; formulation reprise dans la décision n° 2013-666 DC du 11 avril 2013 relative à la loi visant à préparer la transition vers un système énergétique sobre et portant diverses dispositions sur la tarification de l'eau et sur les éoliennes, à propos du dispositif de bonus-malus applicable à la consommation des énergies de réseau).

Dans ce contexte la mise en place d'une écotaxe ayant pour objet d'inciter à la fréquentation par les camping-cars des aires spécialement aménagées semble concevable. Elle est même retenue comme une des propositions phares d'un rapport d'information de la Commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale de 2010 (Rapport Léonard et Got, n° 2826, page 91). Cette taxe pourrait présenter un caractère récupérable, par le biais d'une restitution ou d'un avantage fiscal, après production d'une attestation de séjour dans un (des) site(s) aménagé(s) et agréé(s).

Cette écotaxe pose néanmoins deux questions :

- d'une part, elle pourrait être dissuasive et considérée comme une barrière à l'entrée par les professionnels de l'hôtellerie de plein air dont la clientèle « camping cariste » constitue une part non négligeable de leur clientèle (1 Mn de nuitées au total) ;
- d'autre part, il faut éviter qu'une écotaxe spécifique soit considérée comme une forme de permis à polluer et engendre, dès lors qu'elle est payée sans être suffisamment dissuasive pour entraîner sa demande de remboursement, des comportements à l'opposé de ceux initialement recherchés.

Au-delà des aspects de sécurisation juridique et informatique du système, elle demande la mise en place de toute une chaîne de gestion, depuis le paiement de la taxe jusqu'au recouvrement puis au remboursement, à l'idéal électronique pour en limiter les coûts de fonctionnement.

Au niveau national, il a été jugé que le législateur peut décider d'accorder des avantages fiscaux pour encourager la création et le développement d'un secteur d'activité concourant à l'intérêt général (n° 84-184 DC du 29 décembre 1984).

Un tel dispositif s'apparente aux différents mécanismes fiscaux que sont les déductions, les crédits d'impôt ou les réductions, ces dernières étant précisément des sommes soustraites du montant de l'impôt.

Il s'avère cependant que la mise en place d'un tel dispositif nécessite le respect d'un certain nombre de préalables.

La première condition *sine qua non* est que les sites aménagés concernés présentent des garanties incontestables en termes de traitement des impacts sur le milieu naturel. A ce propos, l'inventaire effectué par l'Observatoire du Tourisme fait état d'un nombre très insuffisant d'équipements et du caractère trop souvent artisanal d'une bonne partie d'entre eux.

S'ajoute qu'au regard du principe de nécessité de l'impôt, il serait juridiquement sécurisant que l'entité collectant cette taxe mène des actions en faveur de l'aménagement durable de tels sites et structures d'accueil.

3.2.2. Ainsi que cela ressort des différentes décisions du Conseil constitutionnel précitées, la mise en place d'un dispositif fiscal impliquera néanmoins de vérifier sa validité au regard du principe d'égalité devant l'impôt.

En effet, « le législateur doit fonder son appréciation sur des critères objectifs et rationnels en fonction des buts qu'il se propose ; que cette appréciation ne doit cependant pas entraîner de rupture caractérisée de l'égalité devant les charges publiques » (Décision n° 2013-670 DC du 23 mai 2013).

La mise en œuvre d'un dispositif de ce type soulève au moins trois difficultés au regard de ce principe.

En premier lieu, il conviendra qu'il s'appuie sur une définition précise de ce qu'est un camping-car et de ses types d'usage.

Il convient de rappeler qu'un camping-car de moins de 3.5 tonnes est administrativement un véhicule de la catégorie M1. Or selon l'article R. 311.1 du code de la route, un véhicule de catégorie M1 est un véhicule conçu et construit pour le transport de personnes et comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum. Dès lors, la distinction entre le stationnement de type « véhicule classique » et la pratique du camping est extrêmement ténue : le statut hybride du camping-car, mi véhicule, mi habitat, permet ainsi de faire écran aux limitations apportées par la réglementation à la pratique du camping sur la voie publique. De même, la frontière entre véhicule et habitat léger est par ailleurs particulièrement fragile. Le moindre déploiement d'un début d'installation (une table

et des chaises) autour des véhicules suffit à requalifier le stationnement en camping, comme la présence tangible d'éléments qualifiants un habitat intérieur.

Dans le même sens, les camping-cars reçoivent deux qualifications différentes. Selon le code de la route, il s'agit de véhicules, et plus précisément, de véhicules de catégorie M1, qui peuvent être conduits avec un permis B lorsque leur poids est inférieur à 3,5 tonnes ou comme des poids lourds lorsqu'ils dépassent ce tonnage.

En vertu de l'article R. 111-37 du code de l'urbanisme, ils sont considérés comme des caravanes à l'instar des vans ou combis. En l'occurrence, sont assimilés à 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.

En second lieu, il conviendra que le dispositif de recouvrement de la taxe mis en œuvre permette d'appréhender l'ensemble des véhicules concernés.

De ce point de vue, la mise en place d'une taxation sur le prix du billet délivré par les compagnies maritimes semble difficile à retenir ; par contre, l'achat en ligne avant le départ (ou sur place si le camping-cars reste à l'année en Corse) sur un site dédié et référencé sur tous les sites touristiques citant la Corse (compagnies maritimes, offices de tourisme, ATC, etc.) d'une vignette (type code barre ou) à accoler sur le pare-brise semble l'option la plus pratique à mettre en œuvre. Le produit de cette vignette - l'écotaxe proprement dite - serait versé à la CTC via les services de la DRFIP avec laquelle la CTC aurait à cette fin conclu une convention en vertu de la loi et de ses décrets d'application ou via la création d'une régie de recettes à la CTC pour faciliter le remboursement sous trois mois aux usagers vertueux.

En troisième lieu, on ne peut que se demander dans quelle mesure cette contribution affectant un seul mode de villégiature ne pourrait pas être à ce titre critiquée.

Ce dernier point est sans doute moins problématique dans la mesure où les touristes utilisant d'autres modes d'hébergement sont d'ores et déjà être assujettis au paiement de la taxe de séjour.

3.2.3. Quoi qu'il en soit la mise en place d'une telle taxe ne semble pouvoir emprunter que la voie législative

Conformément à l'article 34 de la Constitution, il appartient seul au législateur de déterminer, dans le respect des principes constitutionnels et compte tenu des caractéristiques de chaque impôt, les règles selon lesquelles doivent être assujettis les contribuables. Le principe d'égalité ne fait pas obstacle à ce que soient établies des impositions spécifiques ayant pour objet d'inciter les redevables à adopter des comportements conformes à des objectifs d'intérêt général, pourvu que les règles qu'il fixe à cet effet soient justifiées au regard desdits objectifs. (2003-488 DC, 29 décembre 2003, cons. 9, Journal officiel du 31 décembre 2003, page 22652, Rec. p. 480)

3.2.3.1. S'agissant d'un impôt nouveau, il appartiendra au législateur, sauf à encourir la censure du Conseil constitutionnel pour incompétence négative, de définir avec une précision suffisante le régime de l'impôt qu'il institue.

Mais le Conseil constitutionnel a admis des tempéraments. Le législateur peut, sans méconnaître sa compétence, se dispenser de fixer lui-même le taux d'une imposition s'il fixe les limites à l'intérieur desquelles le pouvoir réglementaire est habilité à arrêter ce taux (n° 87-239 DC du 30 décembre 1987 ; n° 2000-442 DC du 28 décembre 2000).

Il peut de même renvoyer à un décret en Conseil d'État le soin de fixer des coefficients multiplicateurs applicables pour chacune des activités exercées dans les établissements classés et servant au calcul du montant de la taxe générale sur les activités polluantes dès lors qu'il précise la marge de variation de ces coefficients et les critères à retenir pour la fixation de chacun d'entre eux (n° 99-422 DC du 21 décembre 1999).

Il peut également confier au pouvoir réglementaire le soin de déterminer la date d'entrée en vigueur d'un article de loi abrogeant un dispositif imposant des obligations aux contribuables à la condition de lui fixer une date limite (n° 86-223 DC 29 décembre 1986).

Le pouvoir réglementaire conserve ses compétences propres pour prendre les mesures d'application nécessaires à la mise en œuvre des règles fixées par la loi (CC n° 68-51 L du 4 avril 1968).

Ainsi le législateur, qui prévoit une exonération prolongée de taxe foncière en faveur de constructions satisfaisant à des critères de qualité environnementale, ne méconnaît pas sa compétence en déléguant à un décret en Conseil d'État le soin de fixer la définition technique des critères dont il a déterminé la nature (CC n° 2001-456 DC du 27 décembre 2001).

Relèvent aussi du pouvoir réglementaire, dans l'exercice du pouvoir autonome que lui reconnaît l'article 37 de la Constitution (CC n° 68-35 DC 30 janvier 1968), les mesures d'organisation des services chargés d'établir l'impôt ou de le recouvrer (CC n° 2000-189 du 25 septembre 2000).

Enfin, en vertu du principe de libre administration des collectivités territoriales, celles-ci disposent d'une compétence fiscale qu'elles exercent dans les limites définies par la loi, et qui pourraient permettre que, dans les marges fixées par la loi, ces dernières modalités relevant du pouvoir réglementaire puissent être arrêtées par la Collectivité Territoriale de Corse.

3.2.3.2. Même si une intervention législative demeure incontournable à cet effet, on ne peut qu'évoquer l'opportunité que pourrait présenter dans le futur et en partenariat étroit avec les EPCI et communes concernés une adaptation du régime existant de la taxe de séjour.

D'ores et déjà, la question de l'applicabilité de cette taxe aux camping-cars stationnant en dehors des espaces aménagés (où ils l'acquittent lorsqu'elle est instituée) fait débat.

L'article L. 2333-29 du CGCT définit en effet le champ d'application de cette taxe dans des termes susceptibles de concerner les camping-cars : « La taxe de séjour est établie sur les personnes qui ne sont pas domiciliées dans la commune et qui n'y possèdent pas de résidence à raison de laquelle elles sont redevables de la taxe d'habitation ».

Une jurisprudence constante établit que les caravanes ayant conservé leurs moyens de mobilité ne sont pas assujetties à la taxe d'habitation et les camping-cars sont assimilés aux caravanes (Rép. min. n° 34029 : JOAN Q, 21 juillet 2009, p. 7221).

Ainsi, il en résulterait que, quel que soit le mode de stationnement des véhicules, la taxe de séjour peut être perçue pendant la période fixée par la commune et pour une durée correspondant à la période d'utilisation effective ; une réponse ministérielle avait pris parti en ce sens (Rép. min. n° 8977 : JOAN Q 5 déc. 1994, p. 6051).

Une telle applicabilité soulève cependant de délicates questions, d'autres réponses ministérielles faisant état de sérieuses hésitations : ainsi, il a pu être relevé que « conformément à l'article L. 2333-26 du code général des collectivités locales (CGCT), les communes et les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) peuvent instituer pour chaque nature d'hébergement à titre onéreux la taxe de séjour ou la taxe de séjour forfaitaire. Dans le cadre de la loi de finances initiale pour 2002, le Parlement a modifié le régime de cette taxe sur plusieurs points, en particulier les tarifs, les exemptions et les modalités de perception. L'article 100 du texte de loi précité a, quant à lui, précisé le caractère onéreux de l'hébergement soumis à la taxe de séjour afin d'en simplifier le recouvrement. La taxe de séjour fait cependant toujours l'objet de critiques qui portent essentiellement sur l'insuffisance de son rendement, la complexité de son mode de prélèvement et de recouvrement ainsi que sur son inadaptation aux formes les plus récentes de villégiature.

S'agissant plus particulièrement de l'assujettissement des camping-caristes à la taxe de séjour, il apparaît que cette imposition ne trouve pas à s'appliquer lorsque le véhicule est stationné gratuitement sur une aire prévue à cet effet. En revanche, dès lors que le stationnement est payant et a lieu, entre autres dans un camping, la taxe de séjour est due au même titre que celle applicable à un campeur » (Rep.min n° 95782, Publication au JO : Assemblée nationale du 1^{er} août 2006).

Il a également été indiqué que « Les modes d'hébergement prévus par l'article R. 233-43 du code des communes sont : les hôtels, les résidences de tourisme, les meublés, les villages vacances, les terrains de camping et de caravanage, les ports de plaisance et les autres formes d'hébergement. Cet article ne prévoit aucune taxation des véhicules camping-cars qui séjournent sur la voie publique. Par ailleurs, la création d'une taxe communale équivalente à la taxe de séjour visant les camping-cars ou les mobiles homes poserait de délicats problèmes d'assiette et de perception.

Force est d'ailleurs de constater que tant le barème fixé par l'article L. 2333-41 du CGCT qui fixe les catégories d'hébergement taxables que les modalités de recouvrement de cette taxe permettent difficilement d'envisager d'appréhender les camping-caristes qui ne stationneraient pas sur les aires dédiées à cet effet.

Pour autant, il est manifeste que cette situation est perçue comme insatisfaisante : un rapport d'information enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 29 septembre 2010 et établi par la commission des affaires économiques sur le statut et la réglementation des habitats légers de loisirs relevait ainsi que « Les camping-cars ne supportent aujourd'hui aucune taxe d'occupation dès lors qu'ils ne fréquentent pas les terrains de camping. Par ailleurs, la création d'aires spécifiques à leur profit a un coût. **Il serait logique de faire supporter ce coût aux principaux intéressés par le biais d'un système de « vignette » qui, collecté au niveau national, permettrait d'alimenter un fonds d'aide aux communes s'engageant dans la voie de la réalisation desdites aires** » ; ce rapport formulait une proposition tendant à « Mieux définir les aires spécifiques de stationnement de camping-car, encourager leur aménagement dans les communes concernées et créer le cas échéant une contribution spécifique permettant d'aider au financement de ces aménagements ».

3.2.3.3. Dans ce contexte, on ne peut que constater que la mise en place par voie législative d'un dispositif fiscal tendant à inciter à la fréquentation d'aires aménagées et à financer le développement durable de telles aires s'inscrit dans le cadre d'une réflexion largement entamée au plan national, que le projet de l'ATC pourrait contribuer à réactiver, le cas échéant à titre expérimental en Corse.

- Il demeurerait à mettre en place un barème et un mode de recouvrement adapté aux camping-cars.
- De ce point de vue, la mise en place d'une taxation sur le seul prix du billet délivré par les compagnies maritimes semble difficile à retenir et le système du prépaiement vient pallier cette difficulté.
- A tout le moins un tel mode de recouvrement devra être complété d'un mode de recouvrement présentant la même efficacité pour les véhicules insulaires ou restant dans l'île à l'année qui, par définition, ne recourent pas à un billet de transport.
- les camping-caristes séjournant dans les aires dédiées payantes seraient donc soumis comme les autres touristes à la taxe de séjour.

3.3. Les dispositifs complémentaires à l'écotaxe

Le dispositif fiscal d'écotaxe remboursable, quand bien même il serait permis par la loi, ne saurait se suffire à lui-même pour réguler totalement le phénomène d'occupation indu du domaine public ou privé et limiter les atteintes à l'environnement. D'autres mesures viennent compléter l'incitation purement fiscale.

3.3.1. La mise en place d'un stationnement payant sur certains espaces publics.

Le caractère payant des emplacements de stationnement sur la voirie constitue une dérogation au principe de gratuité de l'utilisation collective des voies publiques.

La légalité de l'institution des zones de stationnement payant a néanmoins été admise tant par le Conseil d'État (CE, avis, 23 avril 1963, annexé Circ. n° 65-528, 7 septembre 1965. - CE, avis, 27 juillet 1976, - CE, 26 février 1969, Féd. nat. Clubs automobilistes - CE, 22 février 1974, I. et a) que par la Cour de cassation (Cass. crim., 18 février 1971 : Bull. crim. 1971, n° 56 ; D. 1971, jurispr. p. 723, note Gilli ;

Gaz. Pal. 1971, 2, p. 640, note Doucet. - Cass. crim, 27 mai 1972 : Bull. crim. 1972, n° 175 ; Gaz. Pal. 1972, 2, p. 592. - Cass. crim., 11 février 1976).

Pour légitimer le stationnement payant, le Conseil d'État se fonde d'une part sur l'article L. 2213-6 du CGCT selon lequel « le maire peut, moyennant le paiement de droits fixés par un tarif dûment établi, donner des permis de stationnement et de dépôt temporaire sur la voie publique... » et d'autre part sur l'idée que le stationnement des automobiles sur les voies publiques excède l'usage normal de ces voies.

Il se fonde également sur des préoccupations de police, en particulier lorsque le stationnement réglementé non payant n'a pas permis à lui seul de résoudre les difficultés de circulation (CE, 8 juin 1994, A. c/ maire Tours : D. 1994, inf. rap. p. 228) et le juge contrôle la légalité des décisions d'extension des zones de stationnement payant (TA Lille, 19 juin 2001, Group. valenciennois défense c/ stationnement payant abusif : LPA 19 avril 2002, p. 9, concl. J. Lepers).

Ceci étant, il n'apparaît pas inenvisageable que la délimitation de telles zones puisse aussi procéder de préoccupations environnementales ; par analogie, il a été admis que les conditions financières afférentes à certaines activités s'exerçant dans des zones soumises à une autorisation publique soient différenciées pour de tels motifs : ainsi, à propos de la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages qui a instauré une redevance annuelle d'exploitation des gisements en mer situés sur le plateau continental ou dans la zone économique exclusive majorée « si les activités concernées s'exercent dans le périmètre d'une aire marine protégée au sens de l'article L. 334-1 du code de l'environnement », le Conseil constitutionnel a considéré que, en prévoyant un régime particulier pour les gisements situés dans les aires marines protégées, le législateur a entendu limiter les activités ayant un impact environnemental dans ces zones et a ainsi poursuivi un objectif d'intérêt général, et que la différence de traitement qui en résulte est en rapport avec l'objet de la loi, le grief tiré de la méconnaissance du principe d'égalité devant en conséquence être écarté. (2016-737 DC, 4 août 2016, cons. 26 et 30, JORF n° 0184 du 9 août 2016, texte n° 5)

Une telle institution impliquerait une action coordonnée des autorités de police, c'est-à-dire essentiellement des maires, et ne pourrait être envisagée qu'avec discernement et au cas par cas, mais de manière stratégique ; en effet, une telle mesure ne peut, à l'instar des interdictions de stationnement, être prise de manière générale sur l'ensemble du territoire et des emplacements de stationnement gratuit doivent être conservés (CE, 22 février 1974, I. et a - TA Dijon, 7 juillet 1971 : AJDA 1972, II, p. 121, note Vaucouloux).

Afin de répondre aux objectifs poursuivis, il pourrait être envisagé dans un tel cas de figure :

- de mettre en place un mode de règlement de ce type de stationnement, le cas échéant de manière forfaitaire, qui serait proposé aux camping-cars en transit maritime, la Cour de cassation ayant validé le paiement du stationnement par carte prépayée (Cass. crim. 26 avril 2006, X : AJDA 2006, p. 2011, note F. Lombard) ;
- de moduler le forfait de manière attractive en fonction de la fréquentation des aires aménagées, le cas échéant en opérant un rapprochement entre les

modalités de règlement de l'utilisation de ces aires et celles du stationnement payant.

Un tel dispositif mérite d'être approfondi quant à ses modalités de mise en œuvre en collaboration avec l'Office de l'Environnement, les EPCI et les communes, ce qui pourrait être opportun après qu'il ait été vérifié que l'ensemble des acteurs concernés, notamment les maires des communes, soient prêts à coordonner leurs actions en ce sens.

Il présenterait l'intérêt de ne pas requérir de préalable tenant à l'intervention de dispositions législatives appropriées.

3.3.2. La modernisation et le soutien aux infrastructures d'accueil

L'amélioration de l'offre doit être une exigence absolue si l'on souhaite que le dispositif incitatif d'écotaxe remboursable soit efficace et que l'on poursuive à travers son rendement fiscal l'objectif de modernisation des structures d'accueil dans le sens de l'éco-responsabilité et l'objectif de préservation des sites naturels.

Dans cette perspective, il apparaît au préalable nécessaire de mieux connaître le profil et les attentes de cette clientèle importante. L'enquête statistique réalisée pour la saison 2017 en partenariat avec l'INSEE permettra d'obtenir des données complémentaires sur ce sujet.

Concomitamment, il convient d'effectuer un inventaire exhaustif des sites sensibles fréquentés en collaboration avec l'Office de l'Environnement, le PNRC, le Comité de Massif. Cela permettrait de définir à la fois le niveau d'équipements spécifiques nécessaires à l'optimisation de cet accueil et une politique tarifaire harmonisée, mission qui pourrait être confiée à l'Observatoire du Tourisme de l'ATC.

Parallèlement, est d'ores et déjà engagé par l'ATC un diagnostic précis du nombre et du type d'accueils potentiels avec la collaboration des EPCI et des fédérations d'hôtellerie de plein air.

Rappelons que l'ATC prévoit déjà des dispositifs d'accompagnement financiers.

Ainsi, le guide des aides au tourisme 2016-2020 adopté par l'Assemblée de Corse le 29 juillet 2016 permet le soutien aux équipements sous maîtrise d'ouvrage publique ou privée tels que :

- L'implantation de bornes de vidange publiques peut faire l'objet d'un financement à travers la mesure 1.1 du guide des aides « *soutien à la mise en tourisme de sites touristiques structurants* » projets qui peuvent bénéficier d'un cumul de financement (ATC/PO FEDER) ;
- Les projets à maîtrise d'ouvrage privée sont éligibles à la mesure 2.1 du guide des aides « *équipements de nature à accueillir les CC avec aires de vidange. Ex : bornes de services* » à travers le dispositif des Avances Remboursables géré conjointement par la CADEC et l'ATC.

Un plan de modernisation des campings associant les différents acteurs, dont notamment l'Etat pour tout ce qui a trait au contrôle réglementaire (sécurité, hygiène, nuisances) pourrait faire l'objet d'une programmation pluriannuelle.

En particulier, en concertation avec le Comité de Massif et le Parc Naturel Régional de Corse, il peut être envisagé un plan d'investissement concerté pour les structures d'accueil situées dans l'intérieur de l'île : construction d'aires dédiées publiques (bornes de vidange) ou privées (campings de l'intérieur), communication, contrôles, etc. Ce plan intégrerait les principes de l'éco taxe et du stationnement limité applicables aux camping-cars à la Charte du PNRC. Ce document majeur érige en effet comme objectifs prioritaires :

- A l'axe 1 (A MUNTAGNA / LA MONTAGNE) les mesures 1.1.3 « renforcer la protection des sites naturels fragiles » et 1.2.4 « préserver les espaces naturels des impacts des activités motorisées de loisirs ».
- A l'axe 2 (I PAESI E A CAMPAGNA / LES VILLAGES ET LE RURAL), la mesure 2.3.6 « maîtriser les pratiques motorisées et limiter leur impact sur les paysages et les habitants ».

Une délibération des maires signataires de la Charte ainsi qu'une délibération de l'Association des Maires de Corse, au-delà du périmètre du PNRC, serait souhaitable.

3.3.3. Une communication multi-canal

Le volet communication est apparu dans les différentes phases préalables de concertation comme une des conditions essentielles pour réguler le phénomène et encourager aux bonnes pratiques de séjour sur le territoire corse.

Un plan de communication ciblé et dédié auprès d'un réseau très organisé se rapportant aux interrogations les plus couramment émises telles que la réglementation applicable, l'organisation du stationnement, les itinéraires spécifiques, les sites sensibles doit impérativement être élaboré pour accompagner la mise en œuvre de ces dispositifs.

La communication telle que la prévoit l'Agence du Tourisme de la Corse, après concertation des professionnels du tourisme, prend en compte l'ensemble du parcours consommateur dès l'amont du voyage et notamment au moment de la réservation de billet, pendant le voyage en liaison avec les compagnies maritimes et durant le séjour par une information particulière diffusée.

Une action de communication a d'ores et déjà été initiée par l'ATC en concertation avec les fédérations de campings, en direction des usagers.

Ainsi les mentions relatives à l'incitation de fréquenter les établissements de plein air mentionnant également les interdictions de camping sauvage sont d'ores et déjà insérées au sein du site portail de la destination : visit-corsica.com (annexe 4).

Les compagnies de transport maritimes, particulièrement concernées, se sont engagées à prévoir en liaison avec l'ATC un dispositif permettant au moment de la réservation sur leur site internet dédié, des messages de sensibilisation. Ainsi, chaque candidat au séjour en camping- car sera informé de la réglementation et des conditions de cette pratique sur l'île.

Elles se sont également engagées à diffuser pendant le voyage, toute information qui leur sera communiquée par voie d'affichage dans les espaces prévus à cet effet

dans les navires ou par mise à disposition de flyers. Ceux-ci inciteraient bien entendu à la fréquentation des campings.

Dès lors que le camping sauvage, s'il n'est pas interdit en France, est soumis à un certain nombre de restrictions sévères pas nécessairement respectées en Corse, la communication intégrera la sensibilisation des élus locaux à la prise d'arrêtés conformes aux textes de lois actuels voir étendus selon les particularités des sites. Elle concernera également l'information qui doit être apposée par les collectivités locales sur les sites interdits au titre du devoir d'information des usagers.

Une coordination avec les services de l'Etat et avec les associations des communes de Corse sera mise en œuvre afin d'articuler les nouveaux dispositifs aux voies et moyens actuellement en vigueur en matière de police.

4. Synthèse et conclusion

Le camping-car en Corse est devenu un véritable marché touristique et l'optimisation de l'accueil revêt des enjeux économiques mais aussi environnementaux et d'acceptabilité sociale qui imposent aujourd'hui un plan de gestion non seulement durable mais aussi exemplaire pour l'ensemble du territoire corse et au-delà pour d'autres territoires insulaires.

Comme précisé supra, du fait de l'impossibilité de matérialiser des infractions autrement que par présomption, la mise en place d'un carnet à souche d'amendes se heurte à des contradictions insurmontables.

En revanche, la mise en place d'une écotaxe récupérable si l'utilisateur du camping-car atteste d'un comportement écoresponsable lors de son séjour, peut juridiquement être envisagé dans son principe, sous réserve du respect de conditions préalables :

- Une telle mise en place devra nécessairement emprunter la voie législative ;
- Ainsi que nous l'avons relevé, il conviendra que ce dispositif de recouvrement de la taxe mise en œuvre permette d'appréhender l'ensemble des véhicules concernés avec un mode de recouvrement présentant la même efficacité pour les véhicules insulaires ;
- Concomitamment à cette action sur la demande, elle suppose, côté offre, un plan de modernisation du réseau des structures d'accueil qui pourra être financé par le rendement fiscal net de l'écotaxe ;
- Des efforts communicationnels, pédagogiques et de concertation doivent être mis en œuvre avec l'ensemble des usagers et des parties prenantes (fédérations, Etat, EPCI, communes, compagnies maritimes, agents de voyage, etc.) pour compléter le dispositif fiscal envisagé.

Ce rapport constitue la première étape d'une réflexion dynamique de portée plus large sous réserve de son adoption par votre Assemblée et de sa prise en compte par l'Etat. En effet, au-delà du volet incitatif permettant d'endiguer les impacts négatifs de la sur-fréquentation camping-cariste; il s'agit d'édifier un socle réglementaire au triptyque novateur « tourisme-environnement-fiscalité » dont les

éléments sont indissociables et porteurs d'un tourisme respectueux de l'environnement, partagé, accepté et générateur des recettes fiscales nécessaires à sa propre durabilité.

ANNEXES

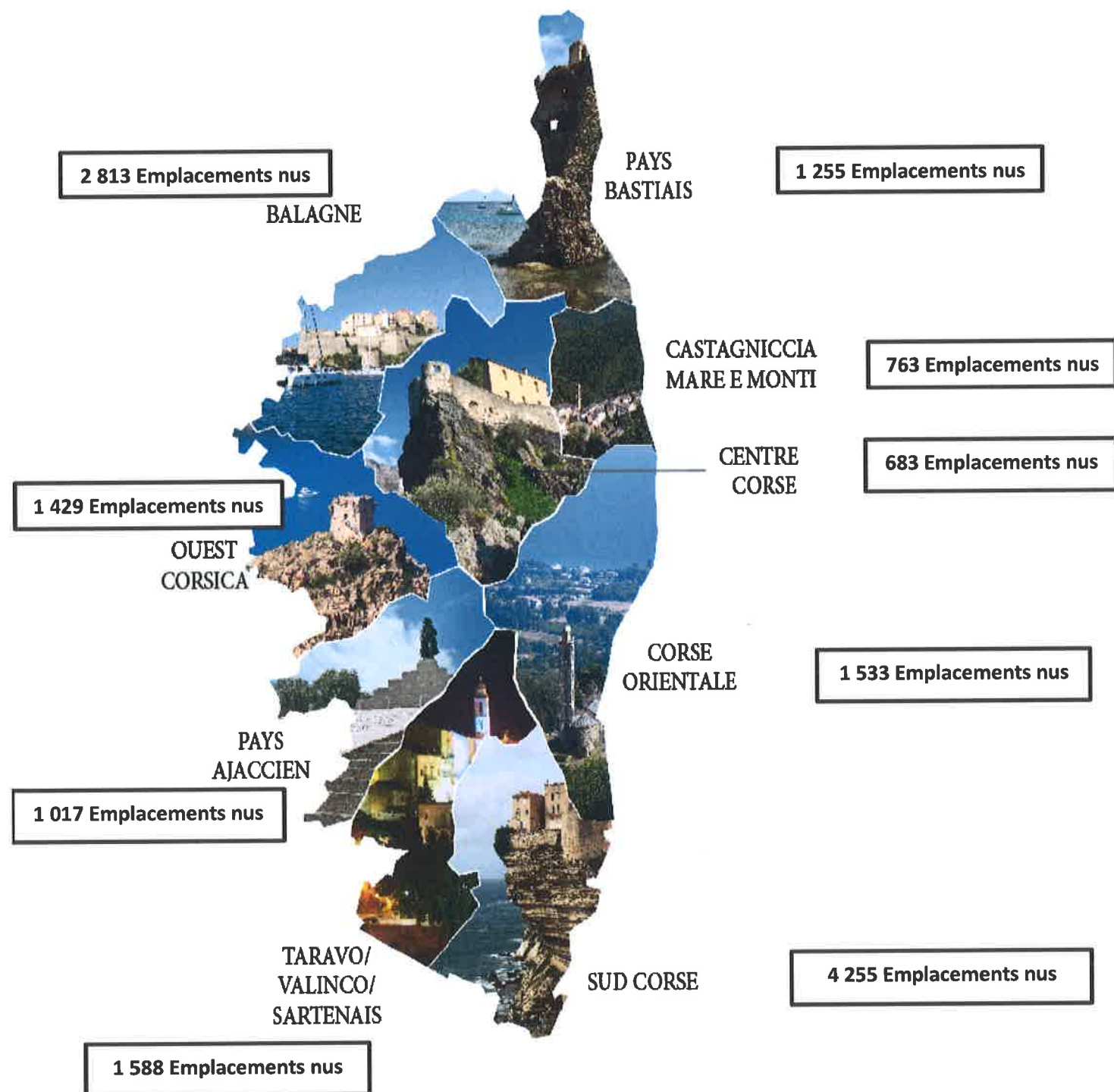
Carte 1 - Répartition territoriale des emplacements nus

Carte 2 - Répartition territoriale des campings disposant d'emplacements dédiés aux camping-cars.

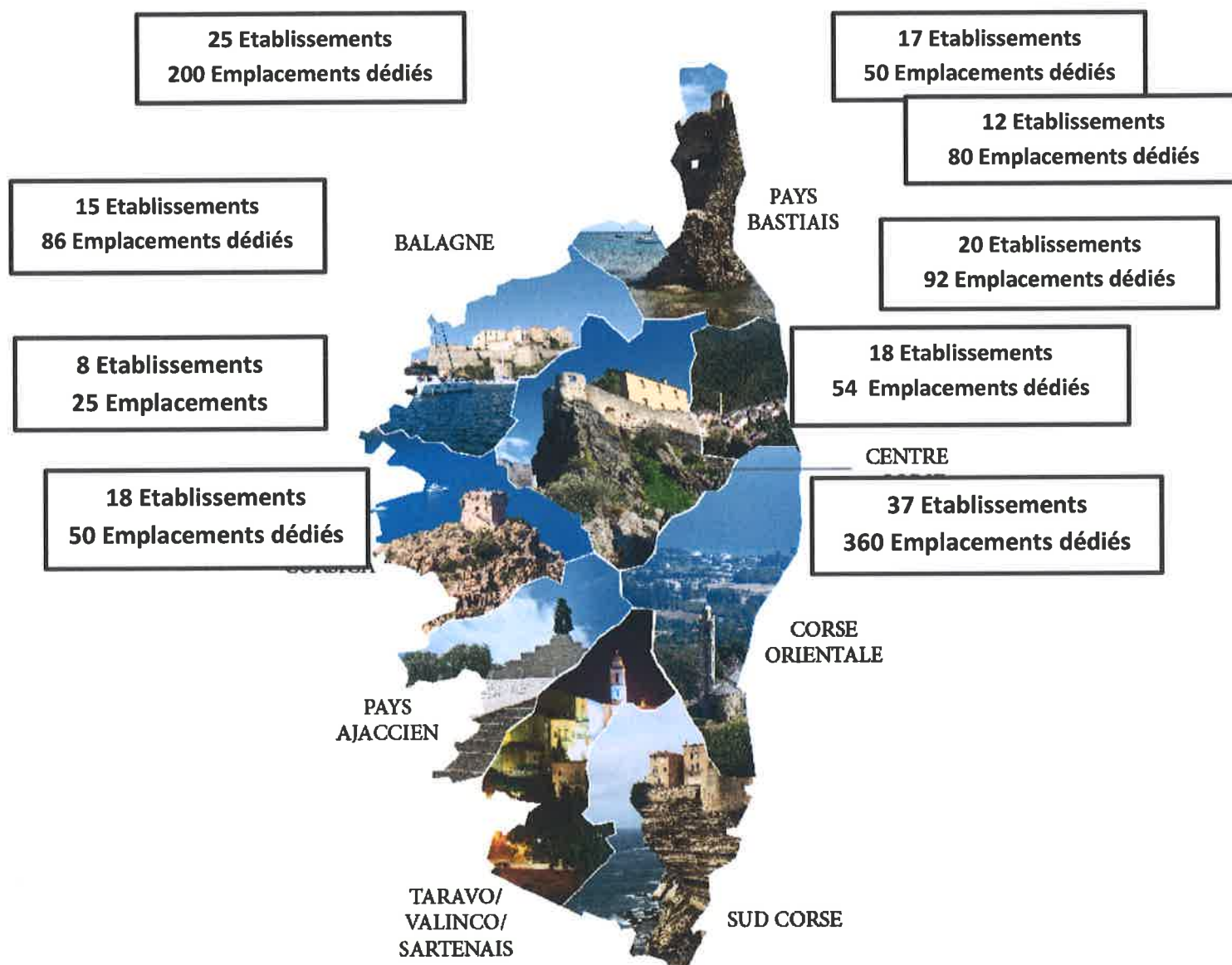
Carte 3 - Répartition territoriale des aires d'accueil public et privé dédiées.

Annexe 4 - Communication auprès des camping-caristes

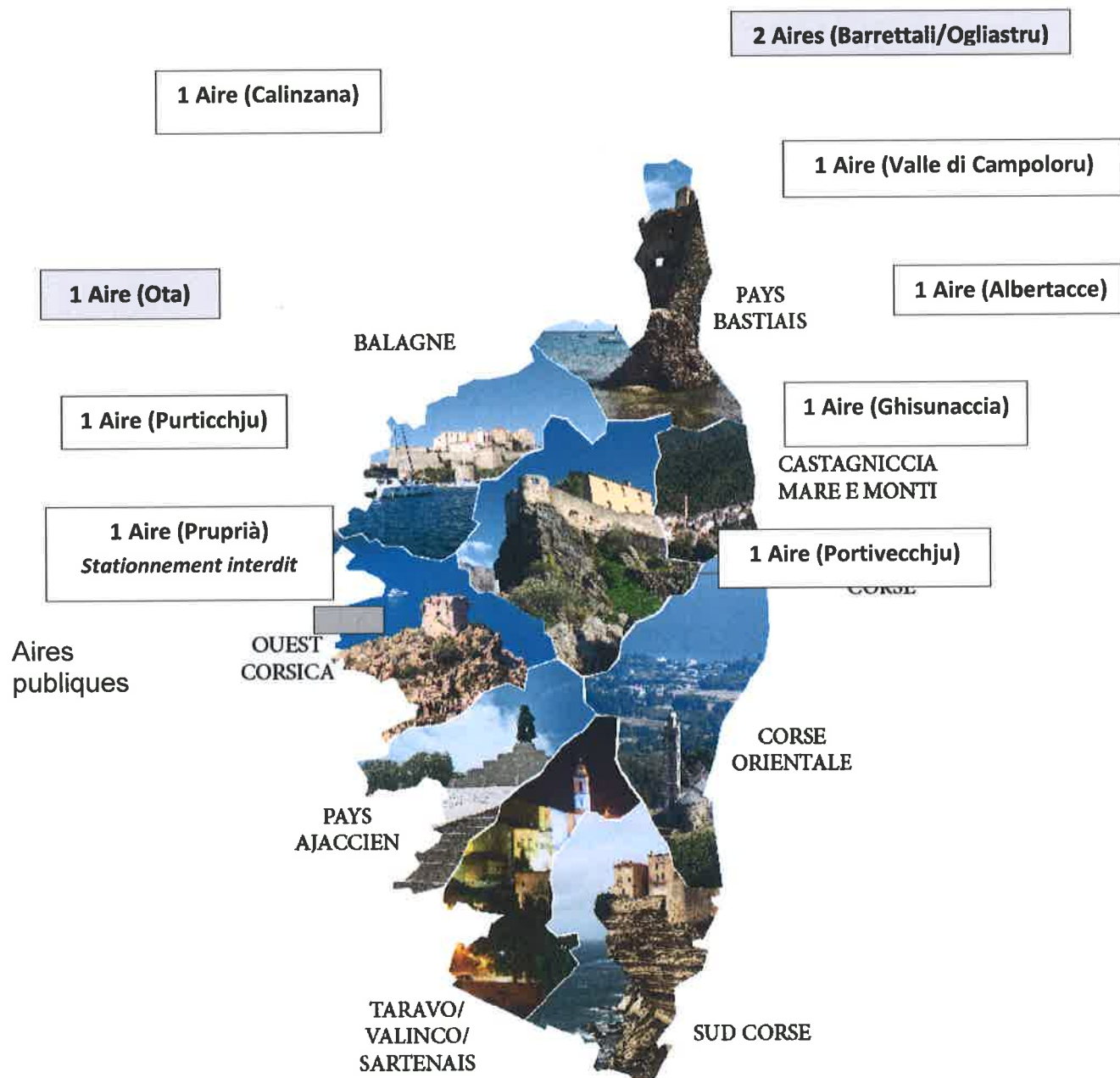
CARTE 1
REPARTITION TERRITORIALE DES EMPLACEMENTS NUS (Environ 15 000)



CARTE 2
REPARTITION TERRITORIALE DES CAMPINGS DISPOSANT
D'EMPLACEMENTS DEDIES CAMPING CARS (Environ 1 000 équipés)



CARTE 3
REPARTITION TERRITORIALE DES AIRES ACCUEIL DEDIEES AVEC SERVICE
REJET EAUX USEES (3 municipales et 7 privées)



ANNEXE 4

COMMUNICATION

Fichier Édition Affichage Historique Marque-pages Outils ?

Portail officiel du tourisme et de : x +

www.visit-corsica.com/Tout-à-offre/Infos-pratiques/Informations-de-voyage/Camping-cars-en-Corse

visit corsica camping cars

Les plus visités Débuter avec Firefox e congés M Dématérialisation de ...

Site professionnel Tourisme d'affaires

VISIT-CORSICA
Site officiel du tourisme corse

DÉCOUVRIR LA CORSE ACTIVITÉS ET NATURE VISITES ET PATRIMOINE DÉTENTE ET SAVEURS

TOUTE L'OFFRE

LA CORSE EST UN ESPACE NATUREL FRAGILE DOTÉ DE NOMBREUX SITES REMARQUABLES QUI EN CONSTITUENT UN DE SES ATOUTS TOURISTIQUES MAJEURS.

La préservation des écosystèmes est un souci permanent des autorités de l'île qui sont particulièrement vigilantes sur le respect des réglementations qui pour les camping-cars stipulent qu'il est obligatoire de se conformer aux arrêtés municipaux et préfectoraux interdisant de stationner ou d'accéder à certaines voies dans les zones déterminées et de respecter les panneaux de signalisation apposés.

Le stationnement sur la voie publique, régi par le code de la route, précise que les camping-cars peuvent stationner sur les emplacements de véhicule autorisés à condition qu'ils soient vides et de jour et que le stationnement ne dépasse pas 7 jours de stationnement consécutifs.

Le stationnement de jour comme de nuit des camping-cars est expressément interdit :

- sur les rivages et sur les plages de l'île,
- dans les bois, les forêts et parcs classés
- sur les routes et voies publiques
- à moins de 500m d'un site classé ou inscrit
- à moins de 200m d'un point de captage d'eau

Le camping-car étant assimilé aux caravanes, et le camping sauvage étant interdit, il est recommandé aux usagers de cette forme d'hébergement de séjourner dans les campings aménagés. Les amoureux de la nature comprendront certainement l'intérêt de ces recommandations qui participent de la contribution à la préservation des ressources environnementales de la Corse.

[Vous trouverez ici la liste des campings aménagés>>](#)

FR 13:25 07/07/2017

Accusé de réception d'un acte en préfecture**DELIBERATION N° 17/226 AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE PORTANT**

Objet de l'acte : **SUR LA DEMANDE DE MODIFICATION LEGISLATIVE DES DISPOSITIONS
DU CODE GENERAL DES IMPÔTS AFFERENTE A LA CREATION D'UNE
ECOTAXE AFFECTEE A LA REGULATION DES CAMPING-CARS EN CORSE**

Date de décision: **28/07/2017**

Date de réception de l'accusé **04/08/2017**

de réception :

Numéro de l'acte : **17_226**

Identifiant unique de l'acte : **02A-232000018-20170728-17_226-DE**

Nature de l'acte : **Délibération**

Matières de l'acte : **9 .3 .5**

Autres domaines de competences

Autres domaines de competences des regions

Tourisme

Date de la version de la **19/04/2017**

classification :

Nom du fichier : **DELIBERATION N° 17-226 AC.doc (02A-232000018-20170728-17_226-DE-1-1_1.pdf)**

Annexe : **DELIBERATION N° 17-226 AC - Rapport.docx (02A-232000018-20170728-17_226-DE-1-1_2.pdf)**

ANNEXE A LA DELIBERATION 17/226 AC