

VDUMAG

LE MAGAZINE DES
VÉHICULES DE LOISIRS



Stationnement des camping-cars : quel cadre juridique ?

p. 3



**INTERVIEW
ALEXANDRE
RIQUIER**

« La loi encadre
les arrêtés d'interdiction
de stationnement »

p. 8



**ENQUÊTE
LES HAUTS-DE-
FRANCE, TERRE
D'ACCUEIL**

p. 10

Le billet

HALTE AUX DISCRIMINATIONS!

Les camping-cars sont des véhicules particuliers. À ce titre, ils bénéficient de droits et devoirs identiques en matière de circulation et de stationnement que les autres véhicules. Il est bien évidemment possible de réglementer pour s'adapter au contexte (rue étroite, stationnement limité pour favoriser la rotation des véhicules...), mais cela doit être motivé, et s'appliquer à tous les véhicules. Les panneaux d'interdiction visant les camping-cars seuls n'existent pas dans le Code de la route, et les barres de hauteur sont utilisées contrairement à leur usage réglementaire. Des communes qui installent des aires de services édictent parfois des arrêtés pour obliger les camping-cars à y stationner, ce qui est illégal. Le législateur a élevé la liberté d'aller et venir et le principe de non-discrimination comme droits essentiels, garantissant l'égalité pour tous. Rappelons que les touristes en camping-cars, aussi bien français qu'étrangers, sont un atout économique important. ■

Le comité de rédaction

03

EXPERTISE
**STATIONNEMENT
DES CAMPING-
CARS : QUEL CADRE
JURIDIQUE ?**



08

INTERVIEW
**LA LOI ENCADRE
LES ARRÊTÉS
D'INTERDICTION DE
STATIONNEMENT**



10

ENQUÊTE
**LES HAUTS-DE-
FRANCE, TERRE
D'ACCUEIL**



13

INITIATIVE
**DES CAMPING-CARS
POUR L'HYGIÈNE
DES SANS-ABRIS**



14

ZOOM
**NOTIN, PLUS
D'UN SIÈCLE
D'ÉLÉGANCE À LA
FRANÇAISE**



15

FOCUS
**QUAND LES VDL
FONT SALON**



16

LES ACTUS

18

CHIFFRES-ÉCO

Magazine des entreprises du véhicule de loisirs (UNI-VDL) • 3-5, rue des Cordelières, 75013 Paris - contact@univdl.org • Tél. 01 43 37 86 61

Directeur de la publication : Michel Freiche.

Comité de rédaction : François Feuillet, Patrick Mahé, Antoine Gueret, Benoît Ferreira, Hervé Gautier, Frédéric Ragot.

Conception, réalisation : Denfert Consultants.

Crédits photos : DR, Rapido, Mageo, Rapido, Park 4 Night, Bavaria, DR, Alexandre Riquier, Autostar, Challenger, V. Pelagelli, Font Vendôme, Oise Tourisme / Grange, Somme Tourisme, Notin, Adria, association Depaul France, Notin, Cécile Garou / SPL Occitanie Event, TPL, salon de Villepinte, Thesupermat/Wikimedia Commons, Éco Mobil-Home, Bio-Habitat, DR, Fiat.

N° ISSN : 1164-9062

Toute reproduction est interdite sans l'autorisation de l'éditeur.



STATIONNEMENT DES CAMPING-CARS : QUEL CADRE JURIDIQUE ?

En matière de stationnement, un camping-car a les mêmes droits et devoirs qu'un véhicule particulier. Cette règle est pourtant souvent transgressée par certains arrêtés municipaux et l'installation de barres de hauteur ou de panneaux de signalisation interdisant le stationnement des camping-cars. Petit tour d'horizon des règles régissant le stationnement de ces véhicules de loisirs.



Les camping-cars sont considérés comme des véhicules particuliers

La réglementation du stationnement est claire : **un camping-car peut stationner partout où un véhicule particulier le peut, de jour comme de nuit.** Selon le Code de la route, les camping-cars appartiennent à la catégorie M1, c'est-à-dire « un véhicule conçu et construit pour le transport de personnes et comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum ».



Respecter trois codes

Le stationnement des camping-cars relève de trois codes, l'un ou l'autre s'appliquant en fonction des situations.

- **Le Code de la route** (articles R. 417-1 et suivants, en particulier l'article R. 417-12, qui

concerne le stationnement sur la voie publique).

- **Le Code général des collectivités territoriales** (articles L. 2212-2, 1°, L. 2213-2 et L. 2213-4) qui permet aux maires de réglementer le stationnement des camping-cars par des arrêtés motivés liés, par exemple, à la tranquillité publique ou à la protection des espaces naturels.

- **Le Code de l'urbanisme** pour le stationnement sur le domaine privé, dans des conditions identiques à celles applicables aux caravanes.



Éviter les stationnements dangereux

Comme pour les voitures, les camping-cars encourent des sanctions dès lors que leur **stationnement est considéré comme dangereux** et notamment lorsque :

- ils ne laissent pas une visibilité suffisante aux autres automobilistes et piétons ;
- ils stationnent près d'une intersection de

routes, de virages, de sommets de côtes ou encore de passages à niveau ;

- ils sont à l'arrêt ou stationné entre le bord de la chaussée et une ligne continue lorsque la largeur de la voie restant libre entre cette ligne et le véhicule ne permet pas à un autre véhicule de circuler sans franchir ou même chevaucher la ligne ;
- ils empêchent de voir les signaux lumineux de circulation et panneaux de signalisation ou d'accéder à un véhicule.



Interdire le stationnement de nuit

La circulaire interministérielle (octobre 2004) ne différencie pas le stationnement diurne et nocturne. **Toute interdiction spécifique de nuit est illégale**, sauf circonstances locales comme les troubles à l'ordre public.



Limiter la durée du stationnement

L'article R. 417-12 du Code de la route précise qu'il « est interdit de laisser abusivement un véhicule en stationnement sur une route ». Est considéré comme abusif le stationnement ininterrompu d'un véhicule en un même

point de la voie publique ou de ses dépendances, pendant **une durée excédant sept jours** ou **pendant une durée inférieure mais excédant celle qui est fixée par arrêté de l'autorité investie du pouvoir de police**.



Stationner, mais pas camper

Si **stationner est autorisé** pour les camping-cars de la même manière que les voitures particulières, **camper ne l'est pas**. En cas de stationnement sur la voie publique il est donc interdit de mettre des cales, déployer un auvent

ou encore de sortir table et chaises à l'heure du repas.



Interdire les barres de hauteur

La limitation de l'accès des camping-cars aux parkings par des barres de hauteur est illégale. Ces barres ont normalement pour usage de prévenir d'un obstacle et doivent être strictement limitées à cet usage (arbres bas, ponts, entrée de

parkings souterrains) et être motivées par un arrêté municipal.



COMMENT RÉDIGER LES ARRÊTÉS MUNICIPAUX ?

Un arrêté municipal interdisant le stationnement à une catégorie de véhicule doit faire mention des éléments de droits et de fait justifiant la décision (article L. 2213-2 du Code général des collectivités territoriales). La mesure doit être fondée sur une nécessité (perturbation importante due à la circulation ou au stationnement) qui doit être sérieusement motivée, elle doit être proportionnée au trouble qu'elle entend prévenir ou auquel elle souhaite mettre un terme, enfin elle doit être limitée dans l'espace (zone géographique précise) et dans le temps (saisonnalité par exemple).

Les compétences du maire

Le maire est responsable du bon ordre, de la sûreté, de la sécurité et de la salubrité publique sur le territoire de la commune. Il dispose des pouvoirs de police en matière de stationnement. Il peut limiter la circulation et le stationnement de certains véhicules mais seulement de manière fondée (circonstances locales avérées) et motivée. Tout arrêté doit faire mention des éléments de droits et de faits justifiant la décision de limitation. La mesure doit :

- être fondée sur une nécessité ;
- être proportionnée au trouble qu'elle entend prévenir ou auquel elle souhaite mettre un terme ;
- être limitée dans l'espace et dans le temps.

Il est tout à fait possible de verbaliser les comportements de camping-caristes lorsqu'ils ne respectent pas les lois et règlements (dépôt sauvage d'ordures, situation de camping, tapage nocturne...).

Lorsqu'il est stationné sur le domaine public, le camping-car est considéré comme un véhicule automobile tandis que sur le domaine privé, on le considère comme une caravane.

Pas d'interdiction générale et excessive

Toute mesure restrictive doit être dûment motivée et concerner l'ensemble des véhicules de même gabarit et poids. Une interdiction ne peut concerner que les seuls camping-cars. La jurisprudence (voir cas pratiques) a démontré de nombreuses fois l'illégalité des arrêtés restreignant le stationnement des camping-cars au prétexte qu'ils compromettent la sécurité ou la salubrité publique.

CAS PRATIQUE 1

Une commune dans les Landes d'un millier d'habitants a pris un arrêté en novembre 2020 sur le stationnement dans sa commune.

Celui-ci prévoyait :

- ▶ de réglementer le stationnement des véhicules transportant des bouteilles de gaz ou stockant des eaux usées sur son territoire et ce du 1^{er} mai au 1^{er} novembre sur un vaste secteur, allant du centre-bourg au lac et son pourtour ;
- ▶ d'autoriser le stationnement seulement pour une durée d'une heure pour accéder aux commerces et aux services publics.

Les véhicules transportant des bouteilles de gaz ou stockant des eaux usées renvoient aux camping-cars et autocaravanes.

CE QU'IL FAUT RETENIR :

Les camping-cars ne peuvent être discriminés dans leur utilisation du domaine routier public, qu'il est **interdit de limiter la liberté de circuler, de stationner et d'aller et venir** si rien n'est de nature à présenter un caractère de gravité pour la sécurité, la salubrité et la protection des sites.

Le tribunal de Pau a estimé en décembre 2023 :

- que le stationnement des camping-cars ne présente pas un caractère de gravité tel qu'il nécessite une interdiction de plus d'une heure ;
- et ce du 1^{er} mai au 1^{er} novembre, sur une grande partie du territoire de la commune ;
- qu'en dépit de l'existence d'une aire de stationnement aménagée, les restrictions apportées à la liberté de stationnement présentent un caractère de généralité excessif par rapport aux fins recherchées.

Par conséquent, le Tribunal :

- annule l'arrêté de novembre 2020 ;
- enjoint au maire de procéder à l'enlèvement des panneaux de signalisation et portiques se rapportant aux camping-cars et autocaravanes.



CAS PRATIQUE 2

Par un arrêté d'octobre 2020, une commune du Maine-et-Loire de 2 000 habitants a réglementé le stationnement sur son territoire.

Celui-ci entendait :

- interdire le stationnement dans un périmètre correspondant au centre-bourg des véhicules stockant des eaux usées et des bouteilles de gaz du 1^{er} avril au 31 octobre. En clair, l'interdiction visait les véhicules aménagés (camping-cars, vans, fourgons).

CE QU'IL FAUT RETENIR :

Interdire l'accès au stationnement sur une grande partie de la commune pour obliger les camping-cars à stationner uniquement dans les aires d'accueil est **interdit**.

En juin 2024, le tribunal administratif de Nantes a estimé :

- que l'arrêté revêtait le caractère d'une interdiction d'une généralité excessive au regard de l'objectif recherché de préservation de la sécurité, de la tranquillité et de la salubrité publiques, de la protection de l'environnement et des activités touristiques ;
- que la circonstance qu'il existe à la périphérie du territoire de la commune une aire d'accueil de camping-cars spécialement aménagée de vingt emplacements est sans incidence à cet égard.

Par conséquent, le Tribunal :

- annule l'arrêté d'octobre 2020 ;
- enjoint la commune de faire procéder, dans un délai de trois mois, à la dépose des panneaux de signalisation prévus par l'arrêté.



CAS PRATIQUE 3

Une commune du Morbihan de 2 000 habitants a pris un arrêté en juillet 2018 sur le stationnement sur son territoire.

Cet arrêté énonçait que :

- le stationnement de véhicules de type autocaravane, camping-car, utilitaire aménagé, voiture particulière utilisée pour l'exercice du séjour en mode hébergement, est interdit en dehors des aires aménagées à cet effet ;
- le stationnement prolongé des véhicules visés par l'arrêté attaqué sur les parkings ou la voirie « peut être observé comme étant une utilisation abusive de la voie publique » ;
- le risque d'incendie et de propagation des flammes à d'autres véhicules est relevé en cas de stockage de bouteilles de gaz butane ou propane.

CE QU'IL FAUT RETENIR :

Une interdiction générale de stationner pour les camping-cars est **illégale**.

En janvier 2024, le tribunal administratif de Rennes a considéré que :

- en invoquant les nuisances générales résultant du stationnement des véhicules et le risque d'incendie, la commune n'établit pas que les restrictions apportées à la circulation et au stationnement des véhicules en tous lieux, à toute heure et pendant toute l'année, seraient nécessaires au regard des circonstances locales et notamment de la configuration des lieux ;
- les termes de l'arrêté présentent un caractère de généralité excessif par rapport aux fins recherchées dès lors que cet arrêté édicte une interdiction générale de stationnement en dehors des aires spécialement aménagées, qui s'applique toute l'année, à toute heure, sur tout le territoire communal.

Pour ces raisons le Tribunal enjoint la commune :

- d'abroger l'arrêté de juillet 2018 ;
- de retirer les panneaux de signalisation routière informant le public des restrictions apportées par l'arrêté.



CAS PRATIQUE 4

Une commune de Vendée de 600 habitants a implicitement refusé, en novembre 2020, de déposer les barres de hauteur installées sur son territoire afin d'interdire le stationnement des camping-cars.

Le tribunal administratif de Nantes a estimé en juin 2024 :

- qu'il « ressort des pièces du dossier que des portiques sont implantés aux entrées de différents parkings » ;
- que ces portiques ne répondent à aucun des objets mentionnés par l'arrêté du 24 novembre 1967 (signalisation des passages à niveau et pré-signalisation de gabarit limité) et visent seulement à interdire physiquement aux véhicules dont la hauteur excède 2 m d'accéder aux places de stationnement desdits parkings.

En conséquence, le Tribunal a décidé :

- d'annuler le refus implicite du maire de déposer les portiques ;
- d'enjoindre la commune de procéder à la dépose des portiques dans un délai de quatre mois.



CE QU'IL FAUT RETENIR :

L'usage des barres de hauteur est réservé à des cas précis, notamment la signalisation des passages à niveau ou la pré-signalisation de gabarit limité. Elles ne peuvent en aucun cas être utilisées pour interdire l'accès des camping-cars à un parking.



Les règles qui entravent le stationnement doivent être limitées géographiquement et/ou temporellement. La liberté de circuler, le principe d'égalité et de non-discrimination priment en droit.



Les interdictions de stationnement des camping-cars décidées par les maires sont régulièrement abusives. En cas d'échec des recours amiables, le contentieux est susceptible d'être porté en justice car la loi encadre strictement les motivations des arrêtés d'interdiction.

ALEXANDRE RIQUIER,
AVOCAT ASSOCIÉ CHEZ PUBLICA-AVOCATS



« LA LOI ENCADRE LES ARRÊTÉS D'INTERDICTION DE STATIONNEMENT »

Quelles sont les règles juridiques qui s'appliquent au stationnement des camping-cars ?

C'est le maire qui détient le pouvoir de fixer les règles de stationnement des camping-cars sur le territoire de sa commune. Il doit agir dans le cadre de la loi qui lui permet notamment de réglementer le stationnement des véhicules, ou de certaines catégories d'entre eux.

Il doit alors le faire en édictant un arrêté motivé, c'est-à-dire comprenant les explications juridiques et factuelles qui en sont le fondement. Pour cela, il n'a d'ailleurs pas besoin de solliciter le conseil municipal de la commune. Il s'agit d'un pouvoir qui lui est propre.

Ce pouvoir s'exerce cependant sous le contrôle du juge administratif qui lui a fixé un certain nombre de limites supplémentaires. En particulier, la mesure réglementant le stationnement des camping-cars doit être proportionnée aux objectifs poursuivis par le maire. À défaut, le juge n'hésitera pas à annuler cet arrêté ou faire droit à une demande d'abrogation de celui-ci, mettant ainsi fin à ses effets.

Il faut ajouter que la matérialisation de ces arrêtés sur le territoire de la commune, par des panneaux de signalisation, voire des portiques, est elle-aussi fortement

réglementée. Elle est notamment encadrée par une instruction interministérielle sur la signalisation routière. C'est ainsi que le panneau blanc cerclé de rouge, dénommé B6a1, est illégal lorsqu'il comporte en son centre un pictogramme « camping-car ». Les portiques, quant à eux, ne sont en principe autorisés que pour signaler, d'une part, tout obstacle ou danger dont l'existence est temporaire

« La loi prévoit que les décisions relatives au stationnement ne sont pas soumises au contrôle de légalité du préfet, qui a pour conséquence de laisser perdurer, parfois longtemps, des interdictions illégales sur un territoire. »

ou, d'autre part, certains passages à niveau avec voies électrifiées. Autant dire que ces motifs sont très éloignés du stationnement des camping-cars...

Plusieurs arrêtés pris par des communes ont été jugés illégaux. Pouvez-vous nous dire quelles en sont les raisons les plus fréquentes ?

Ils le sont lorsque le maire pense qu'il est bon de prendre une décision d'autorité, sans réel motif de

troubles à l'ordre au public en lien avec le stationnement des camping-cars. Ces arrêtés ne restent jamais très longtemps en vie lorsqu'ils sont contestés. Ce sont, sans doute heureusement, les cas les plus rares.

En revanche, il arrive régulièrement que le maire, bien que prenant un arrêté motivé, décide d'imposer une interdiction disproportionnée. Elle peut se manifester tant sur le plan temporel, notamment par des interdictions nocturnes, que sur le plan géographique, concentrée sur la partie urbanisée de la commune. Parfois les deux. C'est ce motif qui permet le plus souvent d'obtenir l'annulation de l'arrêté, sauf bien sûr lorsqu'il existe des raisons objectives, telles que l'étroitesse des voies.

Parfois les maires invoquent la présence d'une ou plusieurs aires spécialement aménagées pour l'accueil des camping-cars dans la commune pour restreindre le stationnement ailleurs. Les juges réfutent cet argument et les décisions sont nombreuses dans ce sens. Les cas d'annulation les plus courants sont d'ailleurs ceux dans lesquels le maire, probablement mal renseigné, décide d'édicter un arrêté d'interdiction de stationnement.

ment des camping-cars en raison de la mise en place récente ou concomitante d'une aire de stationnement sur son territoire.

Est-ce que les communes qui prennent ces arrêtés illégaux le font par manque de connaissance des réglementations ?

C'est possible. Après tout, les maires ont parfois d'énormes responsabilités et peu de moyens pour les assumer pleinement. Certains subissent encore diverses pressions politiques ou de voisinages. Il se trouve aussi que la loi prévoit que les décisions relatives au stationnement ne sont pas soumises au contrôle de légalité du préfet. C'est un trou dans la raquette qui a pour conséquence de laisser perdurer, parfois longtemps, des interdictions illégales sur un territoire sans contrôle *ab initio*.

Dans les communes très touristiques, il s'agit souvent d'un savant mélange de tous ces motifs. C'est d'ailleurs étonnant sur le plan économique tant les propriétaires de camping-cars sont consommateurs de produits locaux, se rendent dans les commerces et profitent des restaurants, comme le démontre certaines études dont nous avons connaissance. C'est sans doute pour cette raison que le juge a développé dans sa jurisprudence une référence à la théorie du bilan coût - avantages : si les inconvénients d'une réglementation sont excessifs par rapport aux avantages retirés par la commune, elle doit en principe être annulée.



Le panneau dénommé B6a1 est illégal lorsqu'il comporte en son centre un pictogramme « camping-car ».



Combien d'actions menez-vous chaque année ? Dans quel objectif ?

Les actions strictement contentieuses ne sont pas nombreuses, surtout si on rapporte ce nombre au territoire français. Elles concernent en réalité les communes les plus récalcitrantes. Le Comité de liaison du camping-car, avec lequel nous travaillons, mène un travail incroyable pour recueillir les arrêtés, les faire auditer puis engager des discussions avec les autorités locales afin, lorsque cela s'avère nécessaire, de faire respecter la liberté de stationnement tout en prenant en considération les impératifs auxquels sont soumis les maires. Pourtant, certaines municipalités refusent le dialogue, ce qui contraint à saisir le juge.

Est-ce qu'une commune peut bénéficier d'aide lorsqu'un problème lié au stationnement des camping-cars survient ?

Bien sûr, les maires ne sont pas isolés. Mais faut-il encore savoir vers qui se tourner. Il peut évidemment s'agir de leurs propres services ou de ceux que l'État met à leur disposition. Les préfetures, par exemple, mettent

en ligne des modèles d'arrêté. De leur côté, les départements, à travers les agences techniques départementales, peuvent également être un bon relai. Les maires

« Les cas d'annulation les plus courants sont ceux dans lesquels le maire décide d'édicter un arrêté d'interdiction de stationnement des camping-cars en raison de la mise en place récente ou concomitante d'une aire de stationnement sur son territoire »

peuvent aussi se tourner vers leur conseil juridique avant de mettre en place une réglementation qui risquerait d'être jugée illégale par un tribunal ou d'installer une signalisation vouée à la dépose en cas de recours.

Ils peuvent aussi se tourner vers les associations d'usagers, nombre d'entre elles connaissant parfaitement les règles de stationnement. Enfin, l'un des interlocuteurs majeurs reste le Comité de liaison du camping-car (CLC) qui a l'habitude d'échanger avec les maires sur ces sujets. Il dispose d'une expérience importante, lui permettant tout à la fois de savoir ce qui est souhaité par les utilisateurs et de le concilier, en fonction des lieux, avec les impératifs des communes. Il sait le faire dans un cadre légal et réglementaire qui devrait éviter des recours inutiles. ■

LES HAUTS-DE-FRANCE, TERRE D'ACCUEIL

Les Hauts-de-France affichent une longue tradition d'accueil. Longtemps, les mobil-homes résidentiels ont servi de point d'ancrage à des familles entières pour les vacances ou les week-ends. Désormais, ce sont les résidences locatives et les camping-cars, notamment étrangers, qui tirent le tourisme vers le haut.



Traditions, gastronomie, espaces naturels, les Hauts-de-France séduisent les camping-caristes, caravanistes et touristes en mobil-home. Originaires de la région ou bien en provenance de Belgique, des Pays-Bas ou de Grande-Bretagne, tous apprécient les grands espaces naturels, la richesse culturelle ou les événements tels que la grande braderie de Lille, le carnaval de Dunkerque, le festival international de cerfs-volants de Berck-sur-Mer ou encore la classique Paris-Roubaix. Sans oublier les villes emblématiques comme Lille, Amiens, Arras, Beauvais, Laon, mais aussi les stations balnéaires de la côte d'Opale ou de la

Baie de Somme. Des atouts nombreux pour la région.

UN EFFET OLYMPIQUE DANS CERTAINS DÉPARTEMENTS

« Nous constatons que la fréquentation des camping-cars est importante dans l'agglomération », explique la direction de la Communication mutualisée Communauté urbaine et ville de Dunkerque (CUD). Elle se répartit tout au long de l'année mais avec une fréquentation soutenue notamment entre mai et septembre, plus particulièrement dans nos stations balnéaires (Malo-les-Bains, Leffrinckoucke, Bray-Dunes et Gravelines). » Dans la région, le succès

des mobil-homes est lui aussi en progression. Ainsi, « depuis 2021, l'occupation des emplacements équipés est en augmentation avec + 6,3 % de nuitées entre 2024 et 2023 », souligne Maxime Truffaut, chargé des relations presse de Hauts-de-France Tourisme. Une fréquentation particulièrement importante dans certains secteurs, du fait des jeux Olympiques et Paralympiques 2024. « Ils ont eu un impact très important dans les campings de la Métropole Européenne Lilloise, précise Maxime Truffaut. Nous avons relevé une forte présence de clientèle australienne, espagnole et surtout danoise en lien avec les épreuves olym-

piques qui se sont jouées à Lille. » Interrogé pour Hauts-de-France Tourisme Loïc Gravelines, responsable du camping du Grand Sart à Sainghin-en-Mélantois a ressenti fortement le phénomène. « *Le bilan estival est très bon et en hausse grâce aux jeux Olympiques. Du 26 juillet au 12 août, nous avons été complet, relève-t-il. La fréquentation a été en hausse de 20 à 30 % par rapport à 2023. Nous avons eu dix fois plus d'appels et de demandes de réservations. C'est la première année depuis plus de dix ans que nous refusons autant de monde (une trentaine de clients par jour). Nous avons eu beaucoup de Danois, d'Australiens, d'Espagnols et d'Italiens. Les réservations de septembre ont été stables, excepté le week-end de la braderie de Lille où nous affichions complets.* »

UNE PRÉSENCE RENFORCÉE DE LA CLIENTÈLE ÉTRANGÈRE

Une présence de la clientèle étrangère constatée par l'ensemble des intervenants. « *Nous sommes une destination transfrontalière par excellence, au carrefour des principaux flux touristiques d'Europe du Nord, constate la CUD. Un peu plus de 50 % des camping-caristes sont originaires de l'étranger avec la Belgique en tête, suivie de l'Allemagne et du Royaume-Uni. La clientèle étrangère est en augmentation ces dernières années.* » Pour autant, les Français apprécient eux aussi la région, et notamment les immenses plages qui la bordent. « *Le littoral est fort fréquenté, ce qui peut engendrer à certaines périodes des stationnements pleins et entraîner quelques pratiques non appropriées, estime-t-on à la direction du Conseil départemental de la Somme. Certains voyageurs n'hésitent plus à reculer du trait de côte et à découvrir la vallée... et nous encourageons cela.* » Les atouts des Hauts-de-France ? « *Il y a beaucoup de choses à voir, conclut Gunther, camping-cariste. Il est possible de profiter de la campagne et de la mer avec des gens très accueillants qui sauront vous guider dans divers endroits à visiter.* » ■

UNE CLIENTÈLE ESSENTIELLE POUR L'ÉCONOMIE TOURISTIQUE

Bertrand Pouillaude, chargé du développement des projets immobiliers touristiques au sein de l'agence de développement touristique Oise Tourisme.

Constatez-vous une hausse de la fréquentation des camping-cars et des caravanes dans votre région ?

L'année 2024 a été particulière en termes de fréquentation. Entre une météo capricieuse, un calendrier politique bousculé et les JO, la fréquentation a été légèrement supérieure à celle de 2023. Dans notre département de l'Oise, les emplacements nus ont été réservés très tôt (plus d'un an à l'avance) pour des caravanes et des mobil-homes. De nombreux étrangers ont profité de notre proximité avec Paris pour séjourner au calme, découvrir la région et assister aux jeux Olympiques. Cette tendance a surtout été observée pour les campings situés à proximité des gares ou du Bassin parisien.

La fréquentation des mobil-homes, locatifs ou résidentiels est-elle en progression ?

Contrairement aux emplacements nus, l'année 2024 n'a pas été favorable pour les réservations de locatifs. Nous sommes une terre d'accueil pour les travailleurs en déplacement professionnel. Les jeux Olympiques ont impacté ou interrompu de nombreux chantiers à Paris et dans les alentours, ce qui a diminué les réservations.

Hormis 2024, qui est une année spéciale, nous enregistrons une augmentation de la fréquentation des locatifs, notamment dans les campings qui proposent

des services et prestations annexes (piscines, location de vélos, sorties en kayak, etc.).

Comment expliquez-vous cette hausse de fréquentation ? Constatez-vous une progression de la clientèle étrangère ?

La hausse de fréquentation peut s'expliquer par l'adaptabilité de l'hébergement de plein air. D'une part, il répond aux besoins des clients en quête de « séjour au vert » ; d'autre part, les fabricants ne cessent d'innover. On constate une véritable appétence pour les vans aménagés, qui sont plus maniables et permettent de s'aventurer partout. Notre offre d'hôtellerie de plein air est également plus qualitative qu'il y a 10 ans. Les propriétaires ont su écouter les besoins des clients et s'adapter.

Cette clientèle est-elle importante pour l'économie touristique de la région ?

Cette clientèle est essentielle pour l'économie touristique. L'offre de l'hôtellerie de plein air et les camping-cars représentent 30 % du parc d'hébergement touristique de l'Oise. C'est une clientèle qui consomme les activités touristiques et culturelles du territoire, ainsi que les restaurants et commerces de proximité. Elle valorise également les voies douces mises à disposition dans notre département.





Plus d'informations :
www.somme-tourisme.com



Retrouvez toutes les interviews sur www.univdl.com



NETTE HAUSSE DE LA FRÉQUENTATION DES CAMPING-CARS

Questions à François Bergez, directeur de Somme Tourisme

Constatez-vous une hausse de la fréquentation des camping-cars et des caravanes dans votre région ?

Depuis quelques années nous enregistrons une très nette hausse de la fréquentation des camping-cars. Nous devenons une destination privilégiée pour les week-ends et les ponts. Ces touristes sont pour beaucoup originaires des Hauts-de-France ou de Belgique même si, à la marge, nous avons aussi une clientèle néerlandaise et anglaise. Tous privilégient la Baie de Somme et ses richesses naturelles. Par ailleurs, nous avons aussi une clientèle de caravaniers en transit originaire d'Allemagne ou des Pays-Bas qui font un arrêt en descendant vers le sud de la France.

La fréquentation des mobil-homes, locatifs ou résidentiels est-elle en progression ?

Les campings de la Somme ont pendant très longtemps eu une offre résidentielle. Des gens aux revenus modestes disposaient

ainsi d'un pied à terre pas très éloigné de chez eux. Cette offre résidentielle existe toujours, mais elle s'est beaucoup réduite au profit des locatifs, notamment du fait du vieillissement de la clientèle résidentielle. En fait, les gérants d'établissement de plein air ont réalisé un mix entre le locatif et le résidentiel, mais aussi les emplacements nus qui permettent d'accueillir les caravanes, les camping-cars ou encore les adeptes des itinéraires doux à vélo.

La clientèle des camping-caristes est-elle importante pour l'économie touristique de la région ?

Elle est importante pour deux raisons. Tout d'abord, les camping-caristes ont souvent un fort pouvoir d'achat. Ils consomment localement et ont envie d'explorer les offres gastronomiques locales. Par ailleurs, ce sont des touristes qui reviennent souvent plusieurs fois dans l'année au gré des événements culturels ou sportifs.



UNE ÉTUDE DU DÉPARTEMENT DE LA SOMME SUR L'ACCUEIL DES CAMPING-CARS

Le Département de la Somme a lancé en décembre 2024 une étude avec pour objectifs :

- Lancer un diagnostic sur la fréquentation, les capacités et la qualité de l'accueil sur les aménagements dédiés aux camping-cars dans tout le département,
 - Déterminer les zones où des efforts pourraient être fait afin de développer les stationnements et les services, tout comme les zones où les reports de flux sont à privilégier et à mieux organiser,
 - Réaliser des préconisations d'aménagement vertueux en la matière. Le but étant d'accompagner les communes dans leurs réflexions sur le sujet.
- L'étude devrait se conclure mi-2025.

DES CAMPING-CARS POUR L'HYGIÈNE DES SANS-ABRIS

Depuis 10 ans, l'association Depaul France propose aux sans-abris de Paris et d'Avignon de prendre une douche au sein de camping-cars baptisés Mobil'douche. Une initiative qui a une portée en matière d'hygiène, bien sûr, mais également de socialisation.

Pourquoi avoir créé le concept de Mobil'douche ? La réponse d'Andrew Mc Knight, directeur de Depaul France est claire. « Par rapport aux personnes qui vivent dans la rue, beaucoup d'attention est portée sur l'alimentation, mais très peu sur l'hygiène. Or, pour ces personnes, l'accès aux bains-douches est souvent difficile. D'où l'idée, il y a 10 ans, de créer un service d'hygiène mobile qui irait à la rencontre des personnes sans domicile fixe. » Prendre une douche est un moyen de retrouver une certaine dignité. « Affronter la vie dans la rue est difficile, poursuit Andrew Mc Knight. Ce service est aussi un moyen de créer du lien social, de bénéficier d'un moment de rencontre et d'échange, de s'occuper de soi, et de briser la solitude. Le but est d'aider les personnes à rester propres, mais aussi à retrouver leur dignité et, qui sait, faire un premier pas vers la réinsertion. »

DES CAMPING-CARS RÉAMÉNAGÉS POUR RÉPONDRE AUX BESOINS

Aujourd'hui deux Mobil'douches sont en circulation, l'une dans le sud de Paris et l'autre à Avignon. Une troisième devrait entrer en fonction dans le nord de Paris en 2025, avec des maraudes dédiées aux femmes. Toutes proposent des produits d'hygiène, des sous-vêtements et autres vêtements financés par un mélange de fonds publics, de fonds privés et de fondations comme celle de Monoprix. Le choix du camping-car n'est pas anodin. Les véhicules ont été adaptés avec la suppression du lit pour

laisser davantage de place à la salle de bain. « Dans le nouveau camping-car, nous avons pu mettre une douche de 90 x 90 cm, équipée d'un tabouret pour les personnes peu mobiles, souligne Andrew Mc Knight. Et pour tous nos véhicules nous avons dû augmenter la capacité de stockage de l'eau propre et des eaux usées, ou encore mettre en place une chaudière à gaz. » Un espace qui permet aux gens de prendre leur temps, de prendre soin d'elles durant de longues minutes puis de partager autour d'une boisson chaude dans l'espace salon. À chaque maraude, l'équipe rencontre une quinzaine de personnes dont une moitié va prendre une douche. En 2023, ce sont ainsi 900 douches qui ont été prises au sein des véhicules de l'association. Outre son côté

pratique, le camping-car a une dimension très symbolique. « Souvent, les personnes que nous recevons ne savent pas si elles veulent quitter la rue, conclut Andrew Mc Knight. Derrière le camping-car il y a l'idée de maison. Les gens voient la salle de bain, le salon et se disent qu'avoir une maison c'est bien. Cela peut donc agir comme un déclic. » ■



NOTIN, PLUS D'UN SIÈCLE D'ÉLÉGANCE À LA FRANÇAISE

Depuis plus de cent ans, Notin produit et commercialise des véhicules de loisirs haut de gamme. Désormais uniquement axé sur les camping-cars, la marque a su conserver des exigences fortes en matière de performance, de sécurité, de qualité et de confort.



À 103 ans la marque Notin n'a rien d'une vieille dame. Depuis 1921, date du lancement de la première remorque d'habitation, Notin a su conserver ses valeurs d'excellence et sa volonté d'offrir des produits de luxe à sa clientèle. En 1938, elle lance une caravane grand tourisme et en 1948 son premier camping-car. Longtemps axée sur la production de caravanes l'entreprise prend définitivement le tournant du camping-car dans les années 1980. Depuis, elle a continué à innover avec comme fait marquant, la sortie du Notin Liner en 2012, un camping-car luxueux capable d'embarquer une mini-voiture dans son garage. « Nous en fabriquons 5 ou 6 par an, explique Gueric Bruand, directeur général de Notin. Ce modèle permet de voyager loin et longtemps avec un confort sans pareil. »

UN MOBILIER SUR MESURE

Le mobilier, par exemple, est en bois massif, comme pour tous les autres modèles de la marque, fabriqué sur mesure par plus d'une

trentaine d'ébénistes expérimentés sur le site de production de l'entreprise, à Panissières, dans la Loire, berceau historique de Notin. Un site de 10 000 m² couverts ouvert en 2018 pour répondre aux exigences toujours croissantes de la marque. Un outil de production qui permet de fabriquer un peu plus de 300 camping-cars chaque année. Des véhicules commercialisés majoritairement en France, mais aussi en Belgique, Allemagne, République Tchèque et depuis peu Italie. « Nous connaissons une croissance de 15 à 20 % par an, conclut Gueric Bruand. Notre objectif, désormais, est de renforcer notre présence en Europe tout en gardant la qualité des produits au cœur de nos préoccupations. » ■



QUAND LES VDL FONT SALON

Les salons consacrés aux camping-cars, vans, fourgons, caravanes et mobil-homes sont très nombreux. Organisés partout en France, ils drainent des milliers de visiteurs.

Le succès des salons et des foires ne se dément pas : plus d'une centaine sont organisés chaque année en France. Véritable vaisseau amiral, le salon des véhicules de loisirs a connu cette année sa 58^e édition à Villepinte. L'occasion pour 85 000 visiteurs de découvrir les stands de 160 exposants, constructeurs de camping-cars, vans, fourgons, caravanes et mobil-homes, ainsi que d'équipementiers, prestataires de services et voyageurs. « Les salons sont l'occasion pour les visiteurs de découvrir la variété de configurations et de différences de modèles, explique Andréa Raynaud, responsable communication et événementiel de TPL, qui organise 19 salons par an. C'est une occasion unique de bénéficier de l'exposition de plus de 500 véhicules de loisirs neufs et d'occasion, avec des offres spécialement proposées. Les conseillers commerciaux et les organismes de financement sont présents en nombre et dédiés aux visiteurs. Ces événements permettent de tout avoir pour réaliser son projet d'achat sereinement. » Des salons qui attirent 3 000 à 7 000 visiteurs et des ventes qui peuvent atteindre une centaine d'unités par salon et ce d'autant que l'attribution du crédit est immédiate. Par ailleurs, de nombreuses foires-expositions, comme celles de Nantes, Caen ou Montpellier proposent des espaces dédiés aux véhicules de loisirs. La Foire de Nantes, par exemple, propose un espace « Passion Road Trip » qui regroupe plus de 40 marques avec plus de 8 500 m² d'exposition. Les salons assurent une proximité pour faire fonctionner l'industrie, ils sont moteurs de décisions, permettent aux acheteurs de se décider localement. Ils augmentent également la rentabilité des foires en prenant de nombreux mètres carrés. Sans oublier que tous les salons régionaux créent de l'activité et des emplois locaux tout au long de l'année. ■



Retrouver l'intégralité du texte et de l'interview sur www.univdl.com



INTERVIEW

TEKMILÉ KARA, directrice des événements produits de SPL Occitanie Events (foire internationale de Montpellier)

« Les VDL sont un véritable moteur d'attractivité »

Comment expliquez-vous le succès des VDL au sein de votre foire ?

Le succès des VDL au sein de la foire internationale de Montpellier s'explique par plusieurs facteurs. Tout d'abord, ces solutions répondent à une aspiration croissante des Français pour des modes de voyage plus libres, flexibles et connectés à la nature. Depuis la pandémie, on observe un véritable engouement pour des vacances hors des sentiers battus, et les VDL incarnent parfaitement cette tendance.

Leur présence permet-elle de booster la fréquentation des autres stands ?

La présence des véhicules de loisirs agit comme un véritable moteur d'attractivité pour la foire. Ces stands attirent un public varié, souvent en quête d'équipements complémentaires pour leurs projets de voyage, comme des accessoires de plein air, des équipements pour la maison ou encore des produits de confort et de bien-être. Ce croisement des intérêts favorise la fréquentation des autres stands et dynamise l'ensemble de l'événement.

CULTURE

QUAND RAP ET CAMPING-CAR FONT BON MÉNAGE



Le chanteur belge Damso, très apprécié d'un public adepte de musique rap, avait un rêve de longue date, partir en voyage en camping-car. Plutôt que de courir les studios d'enregistrement et les scènes de concert comme il a coutume de le faire, Damso a décidé de faire une véritable pause dans sa brillante carrière (son dernier album a été certifié disque d'or en seulement quelques jours).

Annoncé fièrement à ses fans sur Instagram, cette décision de partir durablement à bord d'un camping-car vient de se matérialiser. « Être dans mon camping-car, faire mon studio dedans et faire le tour du monde, c'est mon rêve », avait-il expliqué au journal *Le Parisien* il y a quelque temps. Équipé de matériel d'enregistrement, il entend partir loin. « Je pourrais dormir paisiblement avec tout ce dont j'ai besoin pour émettre du son », avait-il confié. Une belle promotion pour attirer une génération de futurs camping-caristes !



RÉGIONS : TOP 3 DU MARCHÉ DE L'OCCASION

Parmi les 13 régions qui forment l'Hexagone, cinq d'entre elles se distinguent tout particulièrement dans le marché des transactions de camping-cars d'occasion. Au 1^{er} décembre 2024 et durant les douze derniers mois, c'est la région Nouvelle-Aquitaine qui enregistre le plus de ventes (9 962 vans et camping-cars revendus), devant la région Auvergne-Rhône-Alpes et ses 8 917 immatriculations. Suivent la région Pays de Loire avec 6 920 ventes, juste devant la Bretagne et ses 6 898 nouvelles cartes grises. À la cinquième place de ce podium de l'année, la Normandie avec 5 094 transactions.

MOBIL-HOME

UNE DÉCONSTRUCTION EN DIRECT AU SALON SETT

À l'occasion du salon Sett de Montpellier et du 50^e congrès de la Fédération nationale de l'hôtellerie de plein air (FNH-PA) qui se sont déroulés en novembre dernier (18 600 visiteurs), la profession a souhaité rappeler l'existence d'une filière permettant la déconstruction et le recyclage des mobil-homes, avec Éco Mobil-Home, l'éco-organisme de cette filière volontaire portée par la plupart des constructeurs français (IRM, Mobil-Home Rideau, Mobil-Home Louisiane, O'Hara, Résidences Trigano et Rapidhome). Pour ce faire, elle a organisé une déconstruction « en direct » d'un mobil-home ancien. Depuis sa création, Éco Mobil-Home a déjà pris en charge près de 17 000 hébergements de loisirs, pour plus de 37 000 tonnes de matières triées et valorisées.



REPRISE CONFIRMÉE DE BIO-HABITAT PAR TRIGANO



Conformément au calendrier annoncé, la cession de Beneteau à Trigano concernant sa filiale Bio-Habitat, incluant les marques O'Hara, IRM, Coco Sweet et Habitat Italia a été réalisée le 30 novembre dernier. Pour rappel, le feu vert de l'autorité de la concurrence à la transaction avait été obtenu fin octobre. Acteur-clé dans la fabrication de résidences mobiles pour le secteur de l'hôtellerie de plein air en Europe, Bio-Habitat emploie 900 collaborateurs répartis dans sept sites de production en France et en Italie et a réalisé en 2023 un chiffre d'affaires de 319,6 millions d'euros. Cette acquisition s'inscrit dans la stratégie de développement de Trigano dans le marché des véhicules et équipements de loisirs.



MARKETING

« PROJET PROFILER » : MIEUX CONNAÎTRE SES CLIENTS

Depuis deux ans, le projet « Profiler » lancé par Trigano VDL pour les marques de camping-cars, Chausson, Challenger, a permis de collecter des données au travers de questionnaires remplis de manière anonyme par chaque acheteur de véhicules de loisirs neufs. Ont ainsi été identifiées certaines tendances pour le camping-car :

- Toujours de nouveaux arrivants dans ce marché (50 % de primo-accédants) ;
- Une catégorie d'âge de 55-65 ans toujours prédominante, tous véhicules confondus ;
- Un cycle de renouvellement court : un client sur trois conserve son camping-car moins de deux ans ; et deux clients sur trois, moins de cinq ans.

Pour les caravanes comme pour Caravelair, Sterckeman et Mini Freestyle, la proportion de renouvellement est plus élevée que pour les camping-cars, à hauteur de 60 %, et il s'agit essentiellement d'une clientèle familiale (45 % de clients voyagent avec au moins trois personnes).

SAISON TOURISTIQUE

LE CAMPING, PRINCIPAL MOTEUR DE LA FRÉQUENTATION ESTIVALE

L'Insee a effectué le bilan de la saison touristique 2024 et les chiffres font état d'une baisse globale de la fréquentation des hébergements touristiques entre mai et août 2024 de 1 %. Un recul nettement plus marqué pour les hôtels (- 2,5 %) et les résidences de tourisme (- 3,1 %). Les hébergements collectifs de tourisme, totalisant 247 millions de nuitées de mai à août ont enregistré un recul de 2,5 millions de nuitées par rapport à la saison 2023. Le mois d'août, plus favorable, n'a pas compensé le repli des mois de juin et juillet.

Hébergement numéro un en période estivale, les campings ont à nouveau tiré leur épingle du jeu avec 119,9 millions de nuitées en 2024. Comme ce fut déjà le cas en 2023 par rapport à 2022, c'est le seul type d'hébergement à avoir vu sa fréquentation augmenter avec un gain d'un million de nuitées supplémentaires, essentiellement en raison de la progression des nuitées en emplacement équipé (69 millions de nuitées, soit + 2 %). Les emplacements nus ont eu légèrement moins de succès, à 50,9 millions de nuitées contre 51,3 millions en 2023.

Autre enseignement, la clientèle internationale a poursuivi son retour amorcé fin 2022. Elle totalise environ 76,9 millions de nuitées, soit près d'un million de nuitées supplémentaires. Cette clientèle profite quasi-exclusivement à l'hôtellerie de plein air qui engrange auprès d'elle 1,6 million de nuitées de plus qu'à l'été 2023. Les principaux touristes sont les Hollandais (12,2 millions de nuitées), les Allemands (9 millions), les Belges (4,8 millions) et les Britanniques (4,4 millions).

Source : Insee Focus, n°335.



IMMATRICULATIONS UN MARCHÉ EN HAUSSE EN 2024

La plupart des constructeurs de camping-cars, vans et fourgons en Europe réalisent une belle performance durant l'année 2024. La croissance du marché devrait d'ailleurs s'amplifier au premier trimestre 2025. Seule la caravane est à la peine.

Après une année 2023 marquée par des difficultés liées à l'approvisionnement des stocks, 2024 a vu se poursuivre une politique importante de livraison de la part des constructeurs. Malgré des hausses tarifaires pour faire face à l'augmentation généralisée des coûts de fabrication, l'engouement pour le camping-car n'a pas failli. Le marché européen a ainsi fait un bond de 9,5 % durant les douze mois de l'année. C'est ainsi que 160 467 camping-cars et vans neufs ont été immatriculés dont plus de 45 % pour le seul marché allemand.

LES PRINCIPAUX MARCHÉS DU CAMPING-CAR À LA HAUSSE

Avec près de 74 718 immatriculations en 2024, le marché

allemand du camping-car poursuit sa progression et gagne presque 10 % par rapport à 2023. Les prix et le contexte économique n'ont pas freiné les ardeurs d'une clientèle pour qui le tourisme de plein air est une passion. Si nos voisins d'outre-Rhin se montrent toujours plus friands de camping-cars, ailleurs en Europe le même constat s'impose. Ainsi, on remarque une très belle saison réalisée par la clientèle méditerranéenne avec une hausse de près de 23 % en Espagne et de 19 % en Italie. Plus au Nord, la Grande-Bretagne se distingue également en immatriculants + 36 % de camping-cars en 2024 par rapport à 2023. Hausse également aux Pays-Bas, en Suède et en Finlande. L'Autriche en revanche marque le pas et les pays francophones (Belgique et Suisse) connaissent une petite baisse. ■

EUROPE

Camping-cars et vans neufs		
Année 2024		
Allemagne	74 718	+ 9,1 %
France	26 389	+ 10,3 %
Grande-Bretagne	16 567	+ 36 %
Italie	6 967	+ 19,4 %
Suisse	6 802	- 6,6 %
Espagne	6 461	+ 22,6 %



FRANCE

L'excellente tenue du marché du camping-car à la sortie de l'été est liée à l'accueil favorable des modèles 2025 dont les prix ont été contenus dans la mesure du possible. Statu quo pour la caravane qui se maintient dans des volumes modestes.

CAMPING-CARS

Une hausse de plus de 10 % en 2024

En hausse de 10,3 % durant les douze mois de l'année, le marché du camping-car et du van neuf suit une courbe clairement à la hausse. 26 389 véhicules ont été écoulés en un an ; contre 23 925 l'an passé et 24 605 il y a deux ans, ce qui représente encore une progression de 7,3 % en 24 mois. Un peu hésitant en début

d'année, le marché a repris pour connaître un nouveau pic à l'automne. À l'occasion des foires et salons, où il s'est vendu beaucoup de camping-cars classiques de type profilé ou intégral. Ce segment de véhicule connaît une augmentation de 17 %, alors que les vans et fourgons, toujours très en vogue, ont progressé de 5,5 %. Ces derniers, avec 14 766 unités vendues pour l'année 2024, représentent 56 % du marché global du camping-car. Pour autant, le retour d'une clientèle plus traditionnelle et attachée à son confort permet un rééquilibrage du secteur, avec de surcroît des ventes de véhicules de prestige à la hausse, notamment à l'oc-

casion du salon de Villepinte et de certaines foires régionales. Du côté de l'occasion, si les volumes restent élevés, on observe un tassement des échanges. Les

Camping-cars • Année 2024		
Cumul camping-cars/vans neufs	26 389	+ 10,3 %
Camping-cars neufs	11 623	+ 17 %
Vans neufs	14 766	+ 5,6 %
Cumul camping-cars/vans d'occasion	65 710	- 4 %

véhicules récents mis sur le marché de l'occasion ont un coût encore trop élevé pour une clientèle à la recherche d'économies. Sans compter l'apparition de nouveaux modèles neufs vendus à des prix plus attractifs et qui viennent concurrencer directement les occasions très récentes.

CARAVANES

Caravanes • Année 2024		
Caravanes neuves	7 387	- 0,8 %
Caravanes d'occasion	44 218	- 6 %

7 400 caravanes immatriculées en 2024

Il se vend six caravanes d'occasion pour un modèle neuf. Si ce constat n'est pas nouveau, ce ne sont pas les 7 400 caravanes neuves immatriculées ces douze derniers mois qui vont changer la donne. Toujours dominé par les modèles résidentiels, le marché de la caravane tente de faire de la résistance en 2024 et affiche un solde légèrement négatif.

Caravanes neuves Année 2024		
Allemagne	21 674	- 1 %
Grande-Bretagne	11 444	- 13,3 %
France	7 387	- 0,8 %
Pays-Bas	7 192	+ 6,1 %
Suède	1 683	- 16,4 %
Danemark	1 542	- 13,8 %

Caravanes

En dépit des efforts des constructeurs pour innover et contenir leurs tarifs en légère hausse, l'année 2024 ne restera pas dans les annales pour le marché de la caravane, qu'il soit de tourisme ou résidentiel. Avec 60 865 modèles neufs immatriculés en douze mois, ce segment des véhicules de loisirs enregistre une baisse de 4,7 %. Et fait majeur, tous les



pays ou presque sont concernés, à l'exception des Pays-Bas qui terminent l'année à + 6,1 % avec 7 192 caravanes vendues en 2024.

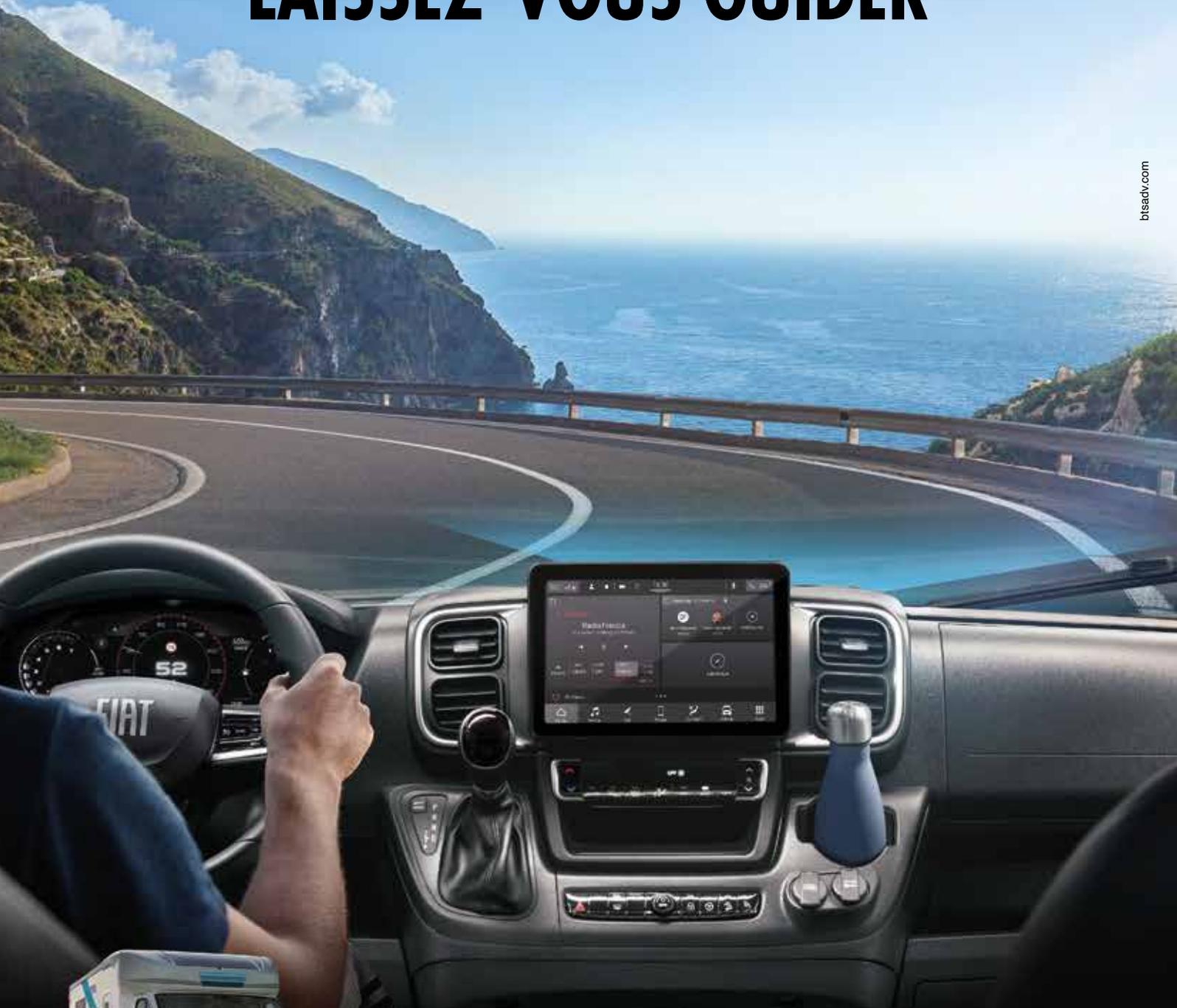
Des marchés en repli

Fait marquant et révélateur des difficultés du secteur de la caravane en Europe, les immatriculations historiquement élevées en Allemagne connaissent un repli.

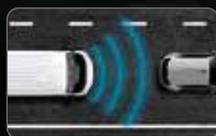
Cette baisse de 1 % laisse néanmoins nos voisins allemands à la toute première place des immatriculations (21 674), loin devant la Grande-Bretagne, en baisse de 13 % (11 444 immatriculations). Le marché français perd 0,8 % (7 387 caravanes vendues en 2024) ; la Suède est à - 16,4 % avec 1 683 ventes ; le Danemark à - 13,8 %.

DUCATO AVEC CONDUITE ASSISTÉE DE DERNIÈRE GÉNÉRATION LAISSEZ-VOUS GUIDER

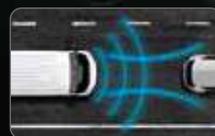
bisadv.com



LANE CENTERING*



ADAPTIVE CRUISE CONTROL*



TRAFFIC JAM ASSIST*

FIAT

PROFESSIONAL

Arrivez sereinement à destination avec plus de sécurité et de confort grâce au Maintien au centre de la voie (Lane Centering), au Régulateur de vitesse adaptatif (ACC) et à l'Assistant de conduite dans les embouteillages avec Stop & Go (Traffic Jam Assist). Laissez Ducato, avec ses équipements de sécurité de dernière génération, vous offrir une conduite plus détendue, vous aider à réduire le risque d'accident et accroître la protection des passagers. Assurez-vous plus que jamais des vacances sans soucis en choisissant un camping-car sur base Fiat Professional Ducato.

Cette communication illustre les caractéristiques et les contenus spécifiques au modèle, qui peuvent être choisis par les constructeurs de camping-cars. Il faudra donc vérifier la disponibilité des caractéristiques du modèle que vous achèterez auprès de votre constructeur de camping-cars. L'agencement des modèles et leurs options peuvent varier en fonction d'exigences spécifiques relatives au marché ou aux dispositions légales.

DUCATO. PRENEZ UNE LONGUEUR D'AVANCE.

  [fiatcamper.com](https://www.fiatcamper.com)

*Lane Centering : Maintien au centre de la voie, Adaptive Cruise Control ou ACC : Régulateur de vitesse adaptatif, Traffic Jam Assist : Assistant de conduite dans les embouteillages avec Stop & Go, l'arrêt et le redémarrage automatiques.