



**DEPARTEMENT DE LA DRÔME
SCHEMA DEPARTEMENTAL
D'ACCUEIL
DES GENS DU VOYAGE
2022 / 2028**

arrêté préfectoral n° xxxxxxxx du xxxxxxxx

AR CONTROLE DE LEGALITE : 026-200040509-20220324-DE2022057-DE
en date du 07/04/2022 ; REFERENCE ACTE : DE2022057

SOMMAIRE

Préambule	7
Que prescrire dans le schéma départemental ?	
Qui sont les gens du voyage ?	
I. ETAT DES LIEUX	
<u>I-1. Les grandes étapes de la procédures de révision</u>	9
<u>I-2. Le Bilan synthétique du précédent schéma</u>	9
I-2.1 les aires d'accueil pour itinérants	9
I-2.2 les aménagements pour familles semi-sédentaires	11
I-2.3 les grands passages estivaux	13
II. OBJECTIFS ET OBLIGATIONS FIXÉS	
<u>II-1. Les obligations faites aux communes de plus de 5000 habitants</u>	17
II-1.1 Identification des besoins	17
II-1.2 Identification des besoins chiffrés et obligations retenues par commune	19
II-1.3 Aides financières à l'investissement	21
II-1.4 Aides financières à la gestion	21
Nature des aménagements → se reporter en annexe 2	
<u>II-2. Les obligations faites à la Drôme – les grands passages estivaux</u>	22
II-2.1 Rappel de l'objectif réglementaire	22
II-2.2 Bilan et constats sur les besoins	22
II-2.3 Obligations retenues	23
II-2.4 Aides financières à l'investissement	23
II-2.5 Nature des aménagements	24
III. ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT ET PRECONISATIONS DE MISE EN OEUVRE	25
<u>III-1. Prendre en compte la sédentarisation sur tout le territoire</u>	25
<u>III-2. L'accompagnement des collectivités intercommunales</u>	25
<u>III-3. Développer l'accompagnement des familles</u>	26
III-3.1 l'accompagnement social	26
III-3.2 l'insertion professionnelle	28
III-3.3 la santé	29
III-3.4 la scolarisation	29
<u>III-3. Gouvernance du schéma</u>	31
III-3.1 La commission consultative	31
III-3.2 l'accompagnement des collectivités	32
> page de signatures	32

Annexes

Annexe 1 : Qui sont les gens du voyage ?	35
Annexe 2 : Différentes caractéristiques et types d'aménagements pour l'accueil	39
Annexe 3 : Prise en compte des aires dans la planification et les règles d'urbanisme	45
Annexe 4 : Interdictions de stationnement	47
Annexe 5 : La gestion de l'aire d'accueil et des terrains de passages	51
Annexe 6 : Fiches techniques types et modèles	55
Annexe 7 : Les évolutions du cadre réglementaire	63
Annexe 8 : Récapitulatif territorialisé des aménagements et équipements	69
Annexe 9 : Arrêté relatif à la composition de la commission consultative départementale des gens du voyage	71

arrêté portant approbation du schéma départemental
relatif à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage

AR CONTROLE DE LEGALITE : 026-200040509-20220324-DE2022057-DE
en date du 07/04/2022 ; REFERENCE ACTE : DE2022057

Préambule

Le Schéma Départemental d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage de la Drôme s'inscrit dans le cadre législatif et réglementaire relatif à l'accueil et l'habitat des gens du voyage défini par la loi n°2000-614 du 5 juillet 2000, sa circulaire d'application du 5 juillet 2001, et les décrets s'y rapportant (en particulier le décret n° 2019-1478 du 26 décembre 2019) ; les modifications apportées par la loi NOTRe n°2015-991 du 7 août 2015 portant une nouvelle organisation territoriale de la République, et la loi n° 2017-86 du 27 janvier 2017 relative à l'Égalité et la Citoyenneté (EC) ; ainsi que plusieurs circulaires visant à guider les acteurs concernés dans la conduite de l'évaluation des besoins et le suivi de la mise en oeuvre des objectifs du schéma.

Le corpus législatif actuel cherche à faciliter l'inclusion sociale de tous les ménages par la réalisation d'équipements résidentiels adaptés et la remise en usage des dispositifs d'accueil qui auraient perdus temporairement la réalité de leur mission (avec le soutien du plan de relance-France Relance).

Un rôle renouvelé est également donné aux schémas départementaux, afin de répondre à la tendance nationale d'ancrage territorial ou de dynamique allant vers la sédentarisation des gens du voyage, tel que l'a souligné le rapport de la Cour des Comptes de 2017. Ainsi, de nouvelles obligations en matière d'aménagement de terrains familiaux locatifs publics (TFLP) sont définies, ceux-ci devenant par conséquent prescriptibles au même titre que les aires permanentes d'accueil, quand bien même ils ne représentent qu'une part des besoins en habitat adapté à destination des gens du voyage. En conséquence **il est dorénavant possible de satisfaire à l'obligation légale en réalisant un aménagement destiné aux familles en voie de sédentarisation et non plus exclusivement en visant une réponse à l'itinérance**, le schéma devant avoir préalablement identifié et quantifié le besoin.

Outre les obligations de réponse aux besoins d'installation spécifique, le Département, les EPCI et les Communes concernées doivent également prendre en compte dans leur politique publique l'intégration des habitants plus ou moins permanents des collectivités au sein des politiques publiques relatives à : la santé, la scolarisation, l'insertion professionnelle et l'accès au droit.

* * *

Le premier schéma départemental de la Drôme a été approuvé conjointement par le Préfet et le Président du Conseil Général le 12 juillet 2002, publié en octobre de la même année. Une révision a été réalisée en 2010 pour aboutir à la publication du dernier schéma couvrant la période 2013-2019, prolongée en 2020 et jusqu'à la prochaine publication.

La révision engagée en 2018 par L'État et le Conseil départemental, co-pilotes du schéma, intervient sur une période de forte évolution du contexte législatif et réglementaire : notamment du fait de la loi Égalité et Citoyenneté et ses décrets d'application.

* * *

Que prescrire dans le schéma ?

L'objectif de la loi est d'établir un équilibre satisfaisant entre, d'une part, la liberté d'aller et venir et l'aspiration des gens du voyage à pouvoir stationner dans des conditions décentes et, d'autre part, le souci des élus locaux d'éviter des installations illicites sources de difficultés de coexistence avec leurs administrés.

Le Schéma Départemental d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage est chargé d'établir :

- les objectifs territorialisés en matière d'accueil et d'habitat pour permettre : les grands passages saisonniers, l'accueil des familles itinérantes, ainsi que le cas échéant les solutions pour les familles en voie de sédentarisation.
- les types d'aménagements qui doivent être réalisés, ainsi que leurs capacités.
- et définir la nature des actions à caractère social destinées aux gens du voyage qui les fréquentent.

Depuis la loi Egalité et Citoyenneté du 27 janvier 2017, venue modifier la loi du 5 juillet 2000, le cadre juridique prévoit aujourd'hui 3 types d'aménagements : **les « terrains de grand passage », les « aires permanentes d'accueil », les « terrains familiaux locatifs ».**

En outre, après les modifications apportées par la loi Carles du 7 novembre 2018, en lien avec la loi NOTRe du 7 août 2015, le cadre législatif prévoit que les obligations du présent schéma sont **prescrites à l'échelle intercommunale**. La réalisation, l'aménagement, l'entretien et la gestion des aménagements destinés à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage relèvent donc de la compétence du niveau intercommunal. Les communes faisant partie d'un EPCI ont pour obligation d'accueillir ces aménagements. Pour les aménagements destinés aux grands passages le suivi et la gestion se réalisent en coordination avec les services de l'État.

* * *

Qui sont les gens du voyage ?

Le terme "Gens du voyage" renvoie à une catégorie administrative apparue en 1972, dans le cadre de l'application de la loi du 3 janvier 1969 relative à l'exercice des activités ambulantes et au régime applicable aux personnes circulant en France sans domicile ni résidence fixe. La dénomination "Gens du voyage" remplace alors celle de "nomades" et, juridiquement, cette catégorie concerne les personnes sans domicile ni résidence fixe, circulant en France et/ou exerçant des activités ambulantes. Dans ce cadre, sont considérés comme sans domicile ni résidence fixe, les personnes qui ne sont ni propriétaires ni locataires d'un logement garni de meubles leur appartenant. Elles sont considérées comme "circulant" si elles résident en abri mobile. La loi de 1969 impose aux personnes qu'elle concerne de disposer d'un livret de circulation délivré en Préfecture, après détermination d'une commune de rattachement. Cette obligation a été abrogée en 2017 par la Loi Egalité et citoyenneté.

Aujourd'hui, bien que l'expression "Gens du voyage" renvoie à un mode de vie itinérant, les faits montrent que les populations catégorisées comme telles peuvent présenter des situations bien différentes à l'égard de l'itinérance. Certaines familles voyagent toute l'année, circulant sur des axes plus ou moins réguliers à l'échelle d'un département, d'une région, d'un pays. D'autres s'arrêtent l'hiver et repartent plus ou moins tardivement au cours de l'année. Certaines familles voyagent uniquement 2 ou 3 mois par an. D'autres, tout en ayant conservé la résidence permanente en caravane, ne voyagent plus du tout.

Enfin, certains ont pu choisir d'abandonner partiellement ou totalement la caravane, pour résider dans des logements adaptés. Selon le Défenseur des droits, on comptait déjà en 2015 parmi les gens du voyage 1/3 de personnes itinérantes, 1/3 de semi-sédentaires et 1/3 de sédentaires.

De ces divers modes de vie émergent donc des besoins différents, en particulier en termes d'accueil et d'habitat. Le schéma départemental ici présenté s'attache à prendre en compte ces différences.

I. ETAT DES LIEUX

I-1. les grandes étapes de la procédure de révision

La procédure de révision du Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage de la Drôme a été initiée par le vote à l'unanimité de la commission consultative départementale lors de sa réunion du 1er décembre 2017 ayant conduit la préfecture à prononcer l'arrêté n°26-2018-03-22-001 du 22 mars 2018 portant révision du schéma

Un appel à projets a ensuite été formulé par la Direction départementale des territoires de la Drôme, afin de réaliser le diagnostic préalable à cette révision. Cette mission a alors été confiée à l'Association des Gens du Voyage de la Drôme et de l'Ardèche. Conformément à la loi du 5 juillet 2000 et à la circulaire du 28 août 2010, le travail d'étude conduit dans le cadre de ce diagnostic a suivi les axes suivants :

- Dresser le bilan des actions prévues par le schéma 2013-2018, et notamment repérer si les aménagements prévus dans le schéma en 2013 sont en fonctionnement,
- Évaluer les aménagements existants, de manière quantitative (niveau d'occupation et durée des séjours) et qualitative (type d'occupation, vie sur les aménagements et satisfaction à l'égard des équipements) ;
- Identifier les nouvelles communes de plus de 5 000 habitants ;
- Estimer l'importance des stationnements et occupations illicites sur les territoires ;
- Déterminer les besoins en accompagnement des populations vis à vis de leur situation
- Etablir des préconisations opérationnelles permettant de répondre aux besoins identifiés sur les territoires.

Le diagnostic territorialisé s'est déroulé en quatre étapes :

- 1- Une phase préparatoire qui a consisté à réaliser un travail de recherche documentaire, identifier la population à interroger parmi les professionnels et préparer l'enquête auprès des voyageurs sur les aires d'accueil (notamment concevoir la grille d'entretien) - février 2018 ;
- 2- Une deuxième phase de recueil des données : mobilisation de documents tels que les bilans des aires d'accueil, réalisation des entretiens auprès des professionnels et de l'enquête auprès des voyageurs - de mars à mai 2018 ;
- 3- Une troisième phase de traitement et d'analyse des différents matériaux recueillis - juin et juillet 2018 ;
- 4- Enfin, une quatrième phase consacrée à la rédaction et la mise en forme du rapport final - d'août à octobre 2018 ; puis à la finalisation du rapport en lien avec la DDT et le Conseil départemental en 2019. 2020 et 2021 ont été consacrés à la rédaction du nouveau schéma et la consultation des collectivités.

I-2. Bilan synthétique du précédent schéma

1-2.1 Les aires d'accueil pour itinérants

L'itinérance des gens du voyage s'effectue principalement le long du couloir rhodanien, où se trouvent les bassins de vie et l'activité économique. Il constitue un axe de circulation privilégié pour les déplacements nord-sud au niveau national, incluant les grands et moyens passages : il permet de rejoindre le sud de la France (Autoroute A7), où s'organisent de

grands rassemblements de voyageurs pendant la période estivale. Le deuxième axe le plus important dans la Drôme est celui de la vallée de l'Isère qui relie l'axe rhodanien, à quelques kilomètres au nord de Valence, et les Alpes, en direction de Grenoble, en passant par Romans-sur-Isère (Autoroute A49). Des axes routiers plus secondaires sont également empruntés par les voyageurs pour traverser le département d'est en ouest, notamment pour retrouver le couloir principal de la vallée du Rhône depuis les Alpes : la vallée de la Drôme (Die - Crest - Loriol-sur-Drôme, route départementale D93) et, plus au sud, l'axe Gap – Nyons – vallée du Rhône (D94), permettant de retrouver l'axe rhodanien à Donzère ou Bollène (Vaucluse).

En ce qui concerne le suivi des réalisations d'aires d'accueil :

En 2013, le schéma départemental d'accueil des gens du voyage de la Drôme recensait 17 communes de plus de 5 000 habitants soumises à obligations et **prévoyait un total de 310 places en aires d'accueil permanentes. 212 étaient réalisées.**

En 2018, lors du diagnostic préalable à la révision du schéma, **plus que 192 places étaient en service** : une 20aine de places étant fermées pour cause de travaux.

Plus que 10 communes sur les 17 inscrites au schéma remplissaient donc leurs obligations.

En 2021 : **166 places sont ouvertes, alors que 228 ont été réalisées** (soit 62 places fermées pour travaux). Les places inopérantes du fait de dégradations significatives, se situent à Valence, Crest (avec des fermetures partielles et l'espoir de réouverture) et à Livron-sur-Drôme (16 places en fermeture totale).

Quatre communes n'ont pas encore réalisé d'aménagement (en orange sur la carte) : Tain-l'H., Pierrelatte, St-Paul-Trois-Châteaux et Donzère.



Le schéma connaît donc un taux de réalisation de près de 75% d'aire pour itinérants, mais un taux de mise en service de 55% (places fermées pour travaux depuis plus de 2 ans). Il est en deçà de celui calculé en 2012 : 85 %, certes avec moins de communes.

Par ailleurs, les installations sauvages ou les phénomènes de surcharge sur le Sud (aire de Montélimar) pénalisent grandement la qualité des réponses apportées aux familles.

En ce qui concerne l'occupation des aires, l'étude ne met pas en exergue un accroissement significatif des besoins d'accueil pour itinérance, mais insiste plutôt sur l'accroissement des tensions dans différents secteurs :

- le sud-Drôme est trop faiblement équipé (le territoire de la communauté de communes de Drôme-Sud-Provence concentre à lui seul 44 des 82 places manquantes)
- le centre et le nord Drôme connaît à la fois une croissance des phénomènes d'occupation de plus de 9 mois, et des itinérances de faible distance illustrées par des va-et-vient entre 2 aires sur un même bassin d'habitat. Ainsi entre 2013 et 2021 là où la majorité des collectivités ont répondu à leurs obligations, des familles en sédentarisation

bloquent la disponibilité des places d'accueil pour l'itinérance (engendrant des problèmes de conformité avec les obligations légales).

Différents constats de fréquentations :

- Livron/Loriol : un va et vient régulier de mêmes familles entre les 2 aires est observé
- Livron : aire fermée depuis 2017 car conditions d'accueil indignes nécessitant travaux ; avec effet report sur un terrain Etat.
- Montélimar : la grande majorité des familles itinérantes restent dans le bassin d'habitat dans un va et vient avec l'aire du Teil,
- Crest : une forte présence de membres des familles sédentaires sur la partie itinérante, et une aire dégradée ;
- Valence : aire fermée pour travaux avec effet report sur Bourg-lès-Valence et Portes.
- des aires connaissent des occupations répondant correctement aux besoins d'itinérance (Bourg-lès-Valence-Chabeuil, Romans-Bourg-de-Péage, St Rambert)

En 2017, le taux d'occupation moyen par aire d'accueil dans la Drôme s'élevait à 73%, avec un phénomène de sédentarisation à l'oeuvre.

En conclusion :

- Malgré la défaillance de certaines collectivités et le déficit de places d'accueil (82 places itinérants manquantes), il ressort du diagnostic sur une période de 8 ans que les besoins seraient globalement absorbés sauf quelques situations, par les 228 places déjà réalisées.

→ **les besoins ont évolué et le schéma doit ajuster l'offre d'accueil auprès des collectivités nouvellement entrantes, ainsi qu'auprès des collectivités encore en défaillance.**

- Les contraintes de mise en service effective de ces 228 places font naître des fragilités. Avec 3 aires fermées (62 places) les tensions offres-besoins se sont accrues depuis 2 ans.

→ **il est nécessaire de veiller à la remise en service de toutes les places réalisées pour itinérants (228), et de finaliser les travaux en cours.**

- Le taux d'occupation constaté sur certains aménagements résulte pour partie de la présence de familles semi-sédentaires, occupant des équipements qui ne leur sont pas adaptés. Le développement des réponses à la sédentarisation permettra de détendre l'offre destinée aux itinérants.

→ **le schéma 2022-27 doit orienter les obligations réglementaires sur l'offre de logements adaptés (ou terrains familiaux) destinées aux familles en sédentarisation.**

En ce qui concerne le fonctionnement et la tarification des aires, l'analyse fait apparaître que les équipements présents sur les aires s'ils sont globalement satisfaisants, peuvent devenir inconfortables à l'usage du fait d'un manque d'entretien sur certains sites. Par ailleurs ils pourraient être améliorés avec des protections au vent pour les coins évier, et l'équipement d'accès à internet via des bornes wifi pour prendre en considération la dématérialisation des démarches administratives.

Concernant les redevances de séjour, l'analyse souligne qu'après une première vague d'homogénéisation (datant d'il y a 12 ans environ) le niveau des loyers est à nouveau soumis à des variations peu explicables fonction de l'endroit où sont proposés les stationnements, mais sans correspondre à des niveaux d'équipements ou de services différents (tarifs oscillant entre 2 à 5€ par jour, l'aire de CCBDP-Nyons étant la plus chère). Ces variations apparaissent sans motif et entraînent des incompréhensions aux yeux des voyageurs et des litiges (cf tableau des tarifications en annexe 7).

→ **le schéma 2022-27 doit affirmer l'harmonisation globale des règlements intérieurs**

1-2.2 L'habitat adapté pour sédentaires (ou « terrains familiaux »)

Les premiers phénomènes de familles en voie de sédentarisation avaient été identifiés entre 2009 et 2012 par une MOUS (maîtrise d'oeuvre urbaine et sociale) co-pilotée par le Conseil Départemental, la CAF et l'Etat. L'opérateur a émis des préconisations reprises dans le schéma de 2013 qui préconisait un minimum de 120 habitats adaptés, sur 8 communes.

Dans le cadre de la procédure de révision et du diagnostic conduit en 2018, une enquête auprès des familles sédentaires a été diligentée : trois quart des ménages ont répondu à l'enquête et se sont déclarés comme sédentaires ou semi-sédentaires dans l'attente d'une solution de sédentarisation. L'augmentation des besoins en la matière est claire, issue à la fois des constats d'occupation de fait et de l'expression formalisée des familles consultées.

En 2013, la Drôme comptait 20 places sédentaires mises en service (10 habitats à Romans)
En 2018 : 32 places (16 habitats) avaient été ouverts puis 44 (22 habitats) à fin 2020 :
- 20 places à Romans (10 logements associant pièces séjour et d'eau en dur et 2 caravanes, avec une forme urbaine de type « pavillon individuel») / 2011
- 12 places à Loriol-sur-Drôme (6 logements conçus de la même manière) / 2013
- 12 places livrées à Valence, (6 logements idem) / 2020
En 2021, un projet de 16 places (8 habitats) est en réalisation à Saint-Marcel-lès-Valence.

Le schéma connaît donc un taux de réalisation de **50%** des aménagements préconisés.

En ce qui concerne l'avancement des préconisations de 2013 en matière de sédentarisation

- la CCVD a partiellement répondu aux besoins, avec les aménagements issus des objectifs générés par Loriol-sur-Drôme, mais il reste à assurer la réponse aux enjeux constatés dans le secteur de Livron.
- Valence-Romans-Agglo a assuré une réponse sur le secteur Romano-péageois (10 habitats à Romans), mais la situation particulière des familles « circassiennes » présentes autant à Romans, à Bourg-de-P qu'à Chatuzange-le-G reste l'objet d'occupations sauvages à traiter pour la régularisation et parfois la sécurisation des familles.
- Valence-Romans-Agglo s'est aussi engagée dans une réponse aux enjeux vécus sur le secteur valentinois (6 habitats à Valence et 8 à St Marcel), mais la sécurisation des familles vivant à proximité de l'aéroport reste à traiter sur Chabeuil. Un projet de solution engagé il y a 3 ans doit pouvoir aboutir (pour 6 habitats environ).

Il ressort que la majorité des aménagements réalisés dans le cadre du schéma précédant concernent la prise en compte de la sédentarisation et la résorption des situations d'habitat inadéquates. Toutefois ils restent peu nombreux face aux besoins déjà identifiés en 2013 et nombre des préconisations passées n'ont pas encore connues de mise en œuvre.

En ce qui concerne l'ancrage des familles sur le territoire, différents types d'occupations foncières apparaissent :

- Une cinquantaine de familles en voie de sédentarisation sur les aires pour itinérants.
- Une quarantaine de familles occupent illégalement des terrains privés ou publics.
- Une soixantaine se sont rendues propriétaires de parcelles souvent localisées en zones agricole ou naturelle et occupent leur propre terrain (ces dernières devenues propriétaires ne relèvent plus directement du schéma départemental *).

→ le schéma 2022-27 doit orienter ses actions principalement sur les 170 familles qui restent encore en 2021 dans l'attente d'une solution d'habitat dans le département.

La réponse à la sédentarisation est un enjeu à affirmer, en résonance avec le nouveau cadre législatif qui permet dorénavant d'inscrire des objectifs de sédentarisation au titre des obligations réglementaires générées par les communes ayant plus de 5 000 habitants.

En conclusion :

- Le besoin de réponse à la sédentarisation des familles s'impose dans tous les secteurs territoriaux mais principalement en vallée du Rhône.

→ **il convient de revisiter les places d'itinérants non réalisées à la lumière des situations vécues, et de les requalifier en places d'accueil pour sédentaires.**

- Le phénomène de sédentarisation est par définition plus aisément identifiable et la réponse à apporter également : soit de type pavillonnaire (habitats adaptés), soit de type terrain aménagé (pour notamment les « familles circassiennes »).

→ **le secteur romano-péageois est appelé à répondre aux besoins particuliers des circassiens.**

→ **le sud-Drôme est concerné par une dynamique d'ancrage territorial des familles progressive, et le Nord-Drome connaît des besoins mais encore limités.**

→ **le cas particulier de Crest conduit à identifier un nouveau site dédié ou à un réaménagement complet du site actuel,**

* : *Il faut souligner que les familles devenues occupantes de leur propre parcelle ne relèvent plus des préconisations du schéma départemental d'accueil. Ce dernier étant chargé d'assurer l'inclusion des familles en répondant au besoin de pouvoir stationner dans des conditions décentes et non sauvages.*

1-2.3 Les grands passages

Les stationnements ont lieu le long de l'axe rhodanien, mais se concentrent en particulier dans les agglomérations de Valence et de Montélimar. Le département de la Drôme dispose depuis 2012 d'un terrain permettant les grands rassemblements de 150 à 190 caravanes.

En 2013, la Drôme étant en conformité avec la loi, le schéma départemental d'accueil des gens du voyage ne proposait pas de nouvel aménagement.

En 2018, il a été constaté que des **stationnements illicites de voyageurs itinérants devenaient fréquents** dans la Drôme, concernant majoritairement des passages de tailles moyennes (70 à 80 caravanes) de groupes familiaux ou confessionnels. Ce phénomène est observé durant la période estivale des migrations traditionnelles.

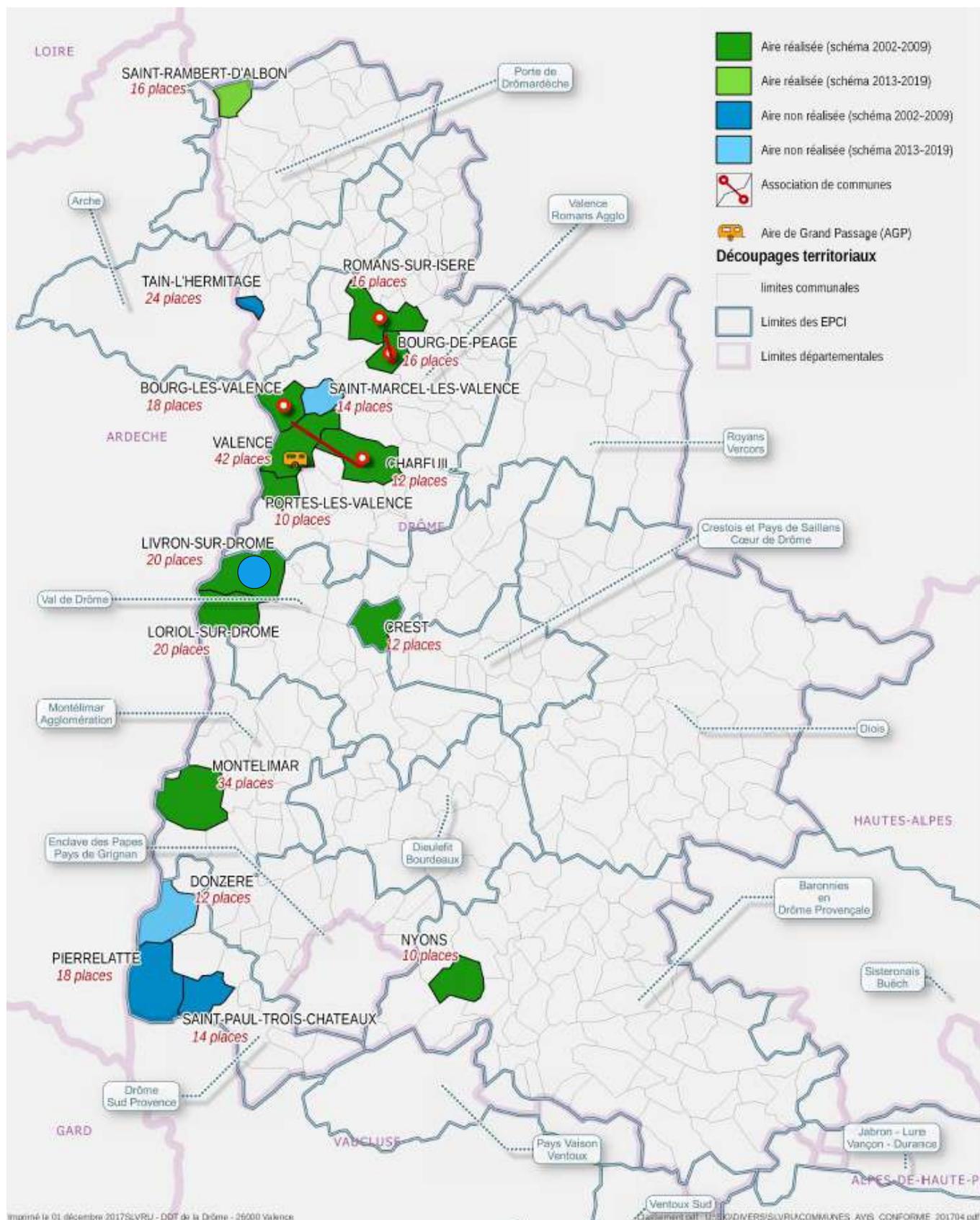
Il résulte un réel accroissement du nombre de déplacements de type « grand passage » ces 10 dernières années. Sans que cela ne s'accompagne d'un accroissement fort du nombre de caravanes : davantage de groupes de 70 à 120 caravanes que de 150 à 200. Cette évolution est observée au niveau national, et vécue tout particulièrement en Drôme dont la caractéristique géographique est d'être un département de passage et de transit entre le nord et le sud du pays.

En conclusion :

Il ressort que les besoins de grands passages évoluent et que l'aire de grand passage située sur le bassin d'habitat valentinois (commune de Valence) connaît un nombre de semaines d'occupation systématiquement élevé, ne permettant pas de répondre sur une même période à plusieurs groupes de tailles différentes.

→ **L'amélioration de la réponse aux groupes de grands passages redevient un enjeu en 2021. Une seconde aire destinée aux groupes de taille moyenne, pouvant accueillir 70 à 100 caravanes, permettrait d'y répondre.**

Carte des aires réalisées et manquantes (màj 2020)
Tableau récapitulatif des aménagements prévus au schéma précédent



AMÉNAGEMENTS PRÉVUS AUX SCHÉMAS PRÉCÉDENTS	COMMUNES DE +5000 HBTS	AMÉNAGEMENTS RÉALISÉS / NOMBRE DE PLACES	AMÉNAGEMENTS EN COURS	OBSERVATIONS
Le nord Drôme				
16 places	ST RAMBERT-D'ALBON	16 places	/	Mise en service : 2019
30 à 40 places	TAIN L'HERMITAGE	/		Aire non réalisée
La Drôme des Collines				
25 à 30 places + 1 terrain sédentaires pr 10 familles	ROMANS BOURG-DE-PÉAGE	32 places + 1 terrain-10 familles	/	Mises en service : aire en 2008 + ouverture terrain en Janvier 2011
L'agglomération valentinoise				
2 aires de 30 à 40 places chacune + 3 terrains familiaux pour 7 à 10 familles chacun	BOURG-LES-VALENCE	40 places	/	Mise en service: Janvier 2012
	CHABEUIL			
	PORTES-LES- VALENCE	10 places	/	Mise en service: Janvier 2009
	VALENCE	42 places + 1 terrain-6 familles	Rénovation en cours	Mise en service: Avril 2008 Fermeture : txx de remise en état + ouverture terrain en décembre 2020
14 places	ST MARCEL-LES-VALENCE	16 places sédentaires	En cours	/
La vallée de la Drôme				
2 aires de 20 à 30 places chacune + 3 terrains sédentaires pr 8 à 10 familles chacun	LORIOI	20 places + 1 terrain-8 familles	/	Mise en service: Août 2008 + ouverture terrain en sept 2015
	LIVRON	16 places	/	Mise en service: Septembre 2007
			Fermeture : juillet 2017	
CREST	8 places	/	Mise en service: Octobre 2003 Aire dégradée: prévoir remise en état	
la Drôme Provençale Nord				
30 à 40 places 1 terrain sédentaires pr 8 à 10 familles	MONTÉLIMAR	34 places	/	Mise en service: juin 2007
la Drôme provençale Sud				
18 places pr Pierrelatte 14 places pr St Paul 10 places pr Nyons ou 2 aires de 20 places chacune	PIERRELATTE	/		Aire non réalisée
	ST-PAUL-TROIS-CHÂTEAUX	/		Aire non réalisée
	NYONS	10 places	/	Mise en service: Mars 2008
12 places	DONZERE	/		Aire non réalisée
Récapitulatif				
310 places minimum + 8 terrains : 65 à 85 familles	17 communes concernées	212 places ouvertes + 2 terrains-18 familles	Dont 42 places en travaux	

310 places

212 places

A noter : Valréas, commune de plus de 5000 habitants du Vaucluse, mais membre de la CC Enclave des Papes-Pays de Grigan dont le siège est Drômois, est encadrée par les schémas 2012-2017 et 2019-2025 pilotés par l'Etat et le Conseil départemental du Vaucluse : ils privilégient la réponse aux besoins via les aménagements de Bollène (35 places) et Vaison la Romaine (20 places).

AR CONTROLE DE LEGALITE : 026-200040509-20220324-DE2022057-DE
en date du 07/04/2022 ; REFERENCE ACTE : DE2022057

II. LES OBJECTIFS ET OBLIGATIONS FIXES

II-1. Obligations faites aux communes de plus de 5000 habitants pour l'accueil des familles itinérantes ou en voie de sédentarisation

Rappel

En application de l'article 1^{er} de la loi n°2000-614 du 5 juillet 2000, les communes de plus de 5000 habitants figurent obligatoirement au schéma départemental d'accueil des gens du voyage. Ce dernier leur fixe des objectifs d'accueil, en nombre de places de caravanes.

Les aires d'accueil sont destinées aux gens du voyage itinérants dont les séjours dans un même lieu sont ponctuels et à durée limitée (pouvant aller à 3 mois consécutifs, et dans la limite de 7 mois supplémentaires sur justification). Ces solutions constituent un **équipement** pour le stationnement pour les voyageurs, dont les communes de plus de 5000 habitants doivent se doter. Cet équipement n'a pas vocation à héberger des familles ayant adopté un mode de vie sédentaire ou semi-sédentaire.

Pour les familles semi-sédentaires ou en voie de sédentarisation, d'autres formes d'habitats sont à rechercher telles que les terrains familiaux ou l'habitats adaptés (qui intègrent le mode de vie en caravane). Ces solutions constituent une opération de **logement**. Elles relèvent également du cadre du PDALHPD (plan départemental pour l'accueil, le logement et l'hébergement des personnes démunies) chargé de prendre en compte les besoins en habitat de publics spécifiques.

La sédentarisation sur parcelles privées, acquises par acte notarié, ne relève plus du champ d'intervention du schéma d'accueil des gens du voyage (chargé d'assurer l'inclusion des familles en répondant au besoin de pouvoir stationner dans des conditions décentes et non sauvages) mais du droit privé. Les aménagements ou constructions sont encadrées par les règles d'urbanisme (le plan local d'urbanisme ou le RNU).

II-1.1 identification des besoins

En ce qui concerne l'itinérance, les flux des gens du voyage restent observés principalement le long du couloir rhodanien du nord au sud, axe de circulation privilégié.

Le sud du département insuffisamment équipé connaît des tensions sur les différents flux (itinérance, et grands passages notamment) qui ne trouvent pas les réponses adaptées aux différents types de voyageurs le long du couloir rhodanien. Cela concentre des attentes de plusieurs ordres sur les 2 aménagements existants (Montélimar et Nyons ou Bollène plus au sud). Les 3 communes n'ayant toujours pas répondu à leurs obligations (Pierrelatte, Saint-Paul-Trois-Châteaux et Donzère) sont appelées à organiser la réponse aux attentes en matière de passages estivaux (voir chapitre « grands passages »).

Le schéma du Vaucluse relaie le constat de forts besoins dans le couloir rhodanien. L'aire de Bollène a été récemment rénovée alors que l'aire de Vaison-la-Romaine est peu fréquentée.

Au centre, la fermeture de l'équipement de Livron en 2017, aire pour itinérants dégradée, persiste encore en 2021, et sa réouverture de pourra pas se réaliser sur le site initial (risque inondation). L'absence d'accueil organisé ne permet pas le séjour digne des familles temporairement localisées sur un terrain de l'Etat le temps de trouver une nouvelle parcelle.

La conformité avec la loi n'est plus assurée.

Au nord, sur Arche-Agglomération les besoins d'accueil persistent côté Drôme, en tenant compte de la récente réalisation d'une aire d'accueil à Tournon (15 emplacements). L'analyse confirme que seule l'expression du besoin sur l'agglomération de Tain identifiée dans le schéma précédent n'a pas encore été prise en considération par la collectivité. L'évaluation précise des besoins est délicate et maintient un même nombre de familles à accueillir (12 familles, soit 24 places). En revanche le type d'accueil à prévoir a évolué avec le constat de besoins de sédentarisation qu'il convient de prendre dorénavant en considération sur ce territoire.

Enfin 2 nouvelles communes relèvent du schéma, du fait de leur croissance démographique (recensement *INSEE'*) qui les amène à dépasser le seuil des 5 000 habitants : Chatuzange-le-Goubet et Etoile-sur-Rhône se trouvent désormais dans l'obligation d'apporter des réponses aux familles itinérantes et/ou en voie de sédentarisation.

Dans le reste du département quelques aires en service témoignent de différentes situations de sédentarisation.

En ce qui concerne la sédentarisation les schémas précédents avaient déjà identifié cette problématique et fixaient, à 5 communes, des préconisations. Des réponses ont été apportées sur les communes de Valence, St Marcel, Romans et Loriol. Les réponses de Bourg-les-Valence, Chabeuil et Crest restent en attente.

L'analyse constate encore des occupations non réglementaires sur certaines aires pour itinérants, restreignant les capacités d'accueil de ces aires,

- à Crest : une forte présence de membres des familles sédentaires est observée depuis des années sur la partie itinérante,

Il y a également persistance de fréquentations particulières de familles considérées comme des «itinérants locaux» circulant sur un périmètre très limité en recherche d'un ancrage territorial :

- secteur de Livron et Loriol et secteur Montilien. Fréquentant les mêmes écoles ou les mêmes services publics sans discontinuité, elles ne pratiquent donc plus une véritable itinérance.

Toutes les communes disposent dorénavant dans le cadre de ce nouveau schéma, d'une palette d'outils élargie : terrain communal pour créer une aire d'accueil mais aussi pour créer un terrain familial ou une solution d'habitats adaptés (locatif). La réponse réglementaire (jusqu'à l'orientation vers la prise en compte de l'itinérance) est donc permise avec la concrétisation de solutions tournées vers les familles en sédentarisation.

Le schéma départemental précise ci-après la localisation géographique des aménagements et leur capacité (en nombre de places) conformément à l'article 1-II de la loi du 5 juillet 2000.

Ainsi l'actualisation de la réponse aux besoins porte la Drôme vers :

1- une stabilisation du nombre de places d'accueil pour itinérants. En demandant aux collectivités d'engager ou de terminer les aménagements prévus précédemment.

→ **+ 26 places** pour itinérants et 3 rénovations d'aires existantes.

2- un accroissement du nombre places de sédentarisation en concentrant les solutions sur les besoins des familles en voie de sédentarisation déjà présentes en Drôme.

→ **+ 190 places** de sédentarisation

3- l'amélioration de l'organisation départementale pour répondre aux stationnements de grands passages estivaux traditionnels

→ **1 seconde aire** de 80 à 100 places au sud-Drôme

II-1.2 Identification des besoins chiffrés

Collectivités concernées	Communes + 5000 hbts	places prévues au schéma précédent		nombre de places existantes et à réaliser (2022 / 2028)						
		ITINERANCE	SEDENT	ITINERANCE			SEDENTARISATION			
				Mises en service en 2021	À créer	en nombre d'emplacements ou de familles	Mises en service en 2021	À créer	en nombre d'emplacements ou d'habitats fam.	
CC Porte-de-DRÔMARDÈCHE	Saint-Rambert-d'Albon	16	/	16	0	8				
CA ARCHE-Agglo	Tain-l'Hermitage	24	/	0	10	5		14	7	
CA Valence-Romans-Agglo	Valence	42	20	42	Aire à réouvrir	14	12	0	6	
	Bourg-lès-Valence	40	16	40	0	13	0	16 (Chabeuil)	8	
	Chabeuil									
	Portes-lès-Valence	10	/	10	0	5				
	Étoile-sur-Rhône	>							20	10-8
	Saint-Marcel-lès-Valence	14 ou	16					16	0	8
	Romans-sur-Isère	32	20	32	0	16	20	12	10 +	6
Bourg-de-Péage						0	24		12	
Chatuzange-le-G.	>							24	12 10	
CC Val-de-Drôme	Livron-sur-Drôme	16	16 à 20	0	16	8	0	20	10	
	Loriol-sur-Drôme	20	12	20	0	10	12	0	6	
CC Crestois-et-Pays-de-Saillans	Crest	8	16 à 20	8	Qualités aire à améliorer	4	0	20	10	
CA Montélimar-Agglomération	Montélimar	34	16 à 20	34	0	16	0	20	10	
CC Drôme-Sud-Provence	Donzère	12	/	0	>					
	Pierrelatte	18	/	0	>			20	10	
	Saint-Paul-Trois-Châteaux	14	/	0	>					
CC Baronnie-en-Drôme-Provençale	Nyons	10	/	10	Qualités aire à améliorer	5				
TOTAL				212	26		60	190		
		310	120	238			250			

430

488

→ Synthèse des obligations retenues (en nombre de places)

		ITINERANCE*	SEDENTARISATION
ARCHE-Agglo - (TAIN)		10	14
VALENCE-ROMANS-AGGLO	CHABEUIL		16
	ETOILE/RHÔNE		20
	ROMANS/ISERE		12
	BOURG-DE-PEAGE		24
	CHATUZANGE-LE-G		24
CC VAL-DE-DROME - (LIVRON)		16	20
CC CRESTOIS-ET-PAYS-DE-SAILLANS - (CREST)			20
MONTELMAR-AGGLOMERATION - (MONTELMAR)			20
CC DROME-SUD-Pce	DONZERE		20 (+ aire de grand passage)
	PIERRELATTE		
	SAINT PAUL TROIS CHATEAUX		

* : Subvention Etat possible jusque fin 2023

PLACE et EMBLACEMENT – définition

La place est l'unité administrative servant au calcul des aides financières ; elle doit être capable d'accueillir une caravane et son véhicule tracteur. On considère donc que 1 place équivaut à 1 caravane.

L'emplacement est l'unité d'aménagement d'une aire et peut comporter plusieurs places (2 le plus souvent selon les préconisations du Ministère de l'Intérieur).

Les aménagements sont donc divisés en plusieurs emplacements eux-mêmes composés de deux places pour caravanes, disposant chacune d'une superficie minimum de 75 m² (hors espaces collectifs, hors bâti, hors espace réservé au stationnement de véhicules et circulations internes de l'aire ou du terrain). Chaque emplacement comporte au minimum un bloc sanitaire, intégrant au moins un lavabo, une douche et deux cabinets d'aisance. Chaque emplacement dispose d'un accès aisé à l'alimentation en eau potable et à l'électricité permettant d'individualiser les consommations.

L'échelon est celui de la commune , mais **l'EPCI compétent, chargé de la réalisation de ces équipements, peut retenir un terrain sur le territoire d'une autre commune** membre, à la condition qu'elle soit incluse dans le même secteur géographique d'implantation (article 2 de la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000).

Rappel : Jusqu'en 2017, le cadre légal ne permettait pas de conférer un caractère prescriptif au schéma départemental sur les solutions d'habitats pour familles en voie de sédentarisation ou semi-sédentaires. La réponse à ces besoins était formulée par le biais de préconisations.

L'annexe 8 propose un récapitulatif territorialisé des équipements actuels et futurs

MODALITES DE GESTION DES STATIONNEMENTS SAUVAGES – précisions

En l'absence d'aire d'accueil, les communes de plus de 5000 habitants ne peuvent interdire, sur leur territoire, le stationnement de caravanes. L'article L.2212-2 du Code Général des Collectivités Territoriales confie le soin aux maires d'assurer le bon ordre, la tranquillité, la sécurité et la salubrité publiques au sein de leur commune. A ce titre, l'aménagement d'une aire d'accueil permet de satisfaire à ces obligations légales en garantissant, notamment, l'accueil de familles en caravanes tout en évitant les troubles qui pourraient en résulter (conflits avec le voisinage, installation sauvage...).

Dès lors qu'une commune a répondu à son obligation, la loi du 5 juillet 2000 permet d'interdire le stationnement de caravanes hors aires d'accueil aménagées.

Article 9 - alinéa 1 de la loi du 5 juillet 2000 : « ... son maire ou, à Paris, le préfet de police peut, par arrêté, interdire en dehors des aires d'accueil aménagées le stationnement sur le territoire de la commune des résidences mobiles mentionnées à l'article 1er. Ces dispositions sont également applicables aux communes non inscrites au schéma départemental mais dotées d'une aire d'accueil, ainsi qu'à celles qui décident, sans y être tenues, de contribuer au financement d'une telle aire ou qui appartiennent à un groupement de communes qui s'est doté de compétences pour la mise en œuvre du schéma départemental ».

En complément de cette disposition, l'article 27 de la **loi n°2007-297 du 5 mars 2007** relative à la prévention de la délinquance prévoit qu'en cas de stationnement effectué hors des aires aménagées, le maire, le propriétaire ou le titulaire du droit d'usage du terrain occupé peut demander au préfet de « mettre en demeure les occupants de quitter les lieux ».

Article 9 - alinéa 2 de la loi du 5 juillet 2000 : « La mise en demeure ne peut intervenir que si le stationnement est de nature à porter atteinte à la salubrité, la sécurité ou la tranquillité publiques. (elle) est assortie d'un délai d'exécution qui ne peut être inférieur à vingt-quatre heures. »

II-1.3 aide financière à l'investissement

Pour les collectivités qui engagent la réalisation de l'aire dans les deux ans à compter de la date de publication du schéma, l'État peut contribuer au financement des travaux, dans la limite d'un plafond de dépense subventionnable fixé par le décret n° 2001-541 du 25 juin 2001 de la façon suivante :

- Base de calcul
70% du coût H.T. des travaux
(achat terrain, travaux, maîtrise d'œuvre)
- Plafond de la subvention
70% X (15 245 € H.T. X Nombre de places de caravane créées)

Ces aides sont subordonnées au respect des normes techniques issues des décrets n° 2001-569 du 29 juin 2001 et décret n° 2019-1478 du 26 décembre 2019.

Article 4 - alinéa 1 de la loi du 5 juillet 2000 : « L'État prend en charge, dans la limite d'un plafond fixé par décret, les investissements nécessaires à l'aménagement et à la réhabilitation des aires prévues au premier alinéa du II de l'article 1er, dans la proportion de 70 % des dépenses engagées dans les délais fixés aux I et III de l'article 2. Cette proportion est de 50 % pour les dépenses engagées dans le délai prévu au IV du même article 2. »

A l'expiration de ce délai de 2 ans, les collectivités ne peuvent plus bénéficier des subventions proposées à l'article 4 de la loi du 5 juillet 2000 et doivent assumer la totalité des charges.

Article 3-I- alinéa 2 de la loi du 5 juillet 2000 : « Si, à l'expiration des délais prévus à l'article 2 un établissement public de coopération intercommunale n'a pas rempli les obligations mises à sa charge par le schéma départemental..., les dépenses d'acquisition, d'aménagement et de fonctionnement de ces aires constituent des dépenses obligatoires pour les communes ou les établissements publics qui, selon le schéma départemental, doivent en assumer les charges. Les communes ou les établissements publics deviennent de plein droit propriétaires des aires ainsi aménagées, à dater de l'achèvement de ces aménagements. »

La subvention de l'État peut être complétée par une participation du Conseil Départemental, lorsque les dispositifs départementaux le prévoient.

II-1.4 aide financière à la gestion

Une aide forfaitaire peut également être versée annuellement par l'État pour la gestion de l'aménagement aux communes ou aux établissements publics de coopération intercommunale qui gèrent une ou plusieurs aires d'accueil de gens du voyage (ou aux personnes morales qui gèrent une aire en application d'une convention). L'article L.851-1 – II du code de sécurité sociale, modifié par l'article 5 de la loi du 5 juillet 2000, prévoit en effet une Aide à la Gestion des Aires d'Accueil (AGAA) - ALT2. Le versement de cette aide est subordonné à la signature d'une convention entre l'Etat et ces gestionnaires. Elle détermine les modalités de calcul du droit d'usage perçu par les gestionnaires des aires et définit les conditions de gardiennage.

Pour chaque aire, le montant de l'aide versée au gestionnaire est déterminé en fonction, d'une part, du nombre total de places et, d'autre part, de l'occupation effective. Avant signature de la convention, le préfet vérifie que les normes techniques édictées par le décret n° 2019-1478 du 26 décembre 2019 sont bien respectées. Cette aide est versée par la CAF aux gestionnaires après signature de la convention. Le montant est évalué en fonction du taux de fréquentation de l'aire.

Nature des aménagements : se reporter à l'annexe 2 qui précise la nature des caractéristiques techniques et réglementaires à prendre en considération.

II-2. Obligation faite à la Drôme pour le stationnement des « grands passages » estivaux

II-2.1 Rappel de l'objectif réglementaire

Chaque année, des groupes d'environ 50 à 200 caravanes se déplacent sur le territoire national vers des lieux de « grands rassemblements » religieux ou familiaux (traditionnels ou occasionnels), en faisant de courtes étapes sur leur trajet de quelques jours à une quinzaine de jours au maximum. Les communes doivent faire face alors à ce phénomène de grande concentration de caravanes. L'aire de grand passage est destinée à recevoir ces groupes.

Article 1er -II-alinéa 3 de la loi du 5 juillet 2000 : « Le schéma départemental détermine les emplacements susceptibles d'être occupés temporairement à l'occasion de rassemblements traditionnels ou occasionnels et définit les conditions (...) de bon déroulement de ces rassemblements. »

Les préconisations d'aménagement des sites prévus pour accueillir des groupes de plus de 50 caravanes en période estivale sont définies par le décret 2019-171 du 5 mars 2019 (voir art. 1 et 2, ci-après rapelés au chapitre II-2.5).

L'aire départementale de grand passage située sur la communauté d'agglomération de Valence-Romans a pour objet de prendre en compte ces besoins (dont l'accroissement est régulier ces 10 dernières années).

II-2.2 bilan et constat sur l'identification des besoins

Equipement en service :

CA VALENCE-ROMANS-AGGLOMERATION	150 à 200 places	Terrain de 3 ha accessible depuis la LACRA
---------------------------------	----------------------------	---

Les flux migratoires jusque là plutôt observés le long du couloir rhodanien et de la vallée de l'Isère sont accueillis sur le terrain de 2,9 ha d'une capacité d'accueil de 150 à 190 caravanes identifié sur la commune de Valence (Route de Montélèger), en service depuis mai 2012. Il est géré et entretenu par Valence-Romans-Agglomération.

Avec une aire départementale de grand passage en service et située à Valence, route de Montélèger, la Drôme est en conformité avec la loi.

Toutefois, le diagnostic a établi en 2018 que les besoins du département en matière de moyens et grands passages peinent à être absorbés par cet aménagement. Sa capacité d'accueil permet les grands rassemblements mais ne peut plus répondre à l'ensemble des demandes de passages, devenus de plus en plus nombreux en vallée du Rhône. Si leur nombre est plus important, la dimension de ces passages estivaux (en nombre de caravanes) tend aussi à se réduire : beaucoup se situent entre 70 et 150 caravanes.

Il est difficile de circonscrire différents espaces sur un seul terrain, et la cohabitation de différents groupes sur une même période est rendue très difficile. Un second aménagement est nécessaire. Durant la période estivale, des passages illicites sont constatés sur différents territoires drômois : Porte-de-Drôme-Ardèche, Baronnies-en-Drôme-Provençale, Drôme-

sud-Provence, Val-de-Drôme et de manière plus marquée sur le Valentinois et le Montilien-Tricastin.

Ainsi il est proposé de réévaluer les prescriptions du présent schéma et d'adapter l'accueil aux réalités vécues depuis plusieurs années.

Les groupes de grands (ou moyens) passages qui traversent le département sont plus nombreux et la réponse de la Drôme aux besoins constatés, est à adapter.



II-2.3 obligations retenues

La création d'un second équipement permettant d'organiser l'accueil des groupes de voyageurs en déplacement traditionnel durant la période estivale, est préconisée dans le sud-Drôme. Sa localisation est située entre le valentinois et l'avignonnet, 2 bassins d'habitat dotés de terrains à même d'accueillir 200 caravanes.

Pour le sud-Drôme c'est un terrain permettant l'accueil des groupes plus petits (de moyen passage) d'environ 70 à 100 caravanes, qui serait adapté.

Le schéma départemental de l'Ardèche prévoit un aménagement de ce type sur le bassin d'habitat d'Aubenas, loin des flux vécus en vallée du Rhône.

La CC Drôme-Sud Provence est désignée pour mettre en oeuvre la réponse à ce besoin, compte tenu de la localisation territoriale recherchée. Ainsi que de l'absence d'équipements sur ce territoire soumis à obligations légales depuis 2002.

Nouvel équipement à réaliser :

CC DROME-SUD-PROVENCE	70 à 100 places	Terrain d'1,5 à 2 ha sur une commune accessible depuis la N7
-----------------------	---------------------------	--

Remarque : afin d'assurer une médiation et une coordination départementale faisant le lien entre le ou les gestionnaires d'aménagements, les collectivités concernées, les groupes de voyageurs et l'AGP (association nationale planifiant les grands passages), le diagnostic préconise la mise en place d'un médiateur départemental. Il pourrait être nommé par la commission consultative pour intervenir lors de la programmation et de la phase opérationnelle.

II-2.4 aide financière à l'investissement - rappel

Les collectivités ont un délai de 2 ans pour la mise en oeuvre du schéma à partir de la date de sa publication. Dans ce cas, l'Etat participe financièrement à l'aménagement du terrain : subvention maximum de 80 035 € correspondant à 70 % des dépenses plafonnées à 114 336 € par aire de grand passage.

Les communes ou les établissements publics deviennent de plein droit propriétaires des espaces ainsi aménagés, à dater de l'achèvement de ces équipements.

II-2.5 nature des aménagements pour un terrain de grand passage

Les caractéristiques d'aménagement, d'équipement et de gestion sont définies par le décret n° 2019-171 du 5 mars 2019 :

- un accès routier permettant la circulation de gros véhicules et une desserte interne de 6 à 8 mètres ;
- une alimentation en eau potable satisfaisant aux normes techniques ;
- un dispositif de recueil des eaux usées
- une alimentation électrique sécurisée comportant un tableau de 250 kVA triphasé, et un éclairage public ;
- un système permettant la récupération des toilettes individuelles qui peut être complété par des cabines sanitaires mobiles autonomes non raccordées à un réseau d'assainissement ;
- installation sur l'aire ou à proximité, de bennes pour les ordures ménagères ;
- un accès au service de collecte des encombrants et à la déchetterie dans les conditions prévues pour les habitants de la collectivité ;

Il est préférable de situer les terrains d'accueil dans des secteurs péri-urbains ou ruraux. L'éloignement des services de proximité n'est pas une contrainte, mais la qualité de l'accès routier est une priorité. Il doit tenir compte de la circulation attendue et doit permettre l'organisation des secours en cas de nécessité.

Ces terrains ne nécessitent pas un aménagement lourd justifiant de permis de construire, ni d'utilisation permanente à titre d'habitat ; ils peuvent être envisagés hors des zones urbanisées et constructibles des plans locaux d'urbanisme.

Le terrain de grand passage n'est ouvert qu'à l'arrivée des groupes et est refermé dès leur départ. La durée de stationnement sur ces aires est de une à deux semaines. Les accès doivent pouvoir être fermés lorsque le terrain est inoccupé.

Un état des lieux doit être fait à l'arrivée et au départ de chaque groupe. L'ASNIT propose une convention type et une fiche d'état des lieux. La convention est signée entre les responsables du groupe et le propriétaire ou gestionnaire du terrain, fixant les conditions de séjour et de paiement.

L'absence d'environnement dangereux ou de nuisances est à prendre en compte dans le choix définitif du site.

III. ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT ET PRESCRIPTIONS DE MISE EN OEUVRE

III-1. Prendre en compte la sédentarisation sur tout le territoire

Depuis la loi Egalité et Citoyenneté du 27 janvier 2017, venue modifier la loi du 5 juillet 2000, le cadre juridique prévoit désormais que les collectivités de plus de 5000 habitants peuvent se voir prescrire des obligations en matière de réponse à la sédentarisation, et non plus seulement des prescriptions. Ces communes sont donc incluses en partie II du présent schéma.

Pour les communes de moins de 5000 habitants, 2 cas de figure principaux peuvent justifier leur désignation au schéma, au niveau de la préconisation, et leur apparition dans ce chapitre :

- l'évaluation des besoins lors du diagnostic, a montré l'ancrage de familles sédentaires et le besoin de leur apporter une réponse adaptée, dans un secteur géographique constitué de communes de moins de 5000 habitants.
- une ou plusieurs communes ont accepté par convention préalable passée avec le niveau intercommunal, la réalisation d'une aire d'accueil ou d'un terrain familial sur leur territoire.

Aucune situation de ce type n'est recensée dans le présent schéma.

III-2. L'accompagnement des collectivités intercommunales (sédentarisation)

La mise en oeuvre des mesures d'intégration résidentielle d'habitants issus de la communauté des gens du voyage mal logés impose au préalable l'identification précise des situations, puis la définition de solutions puis de projets opérationnels et durables, dans le cadre d'un dialogue avec les familles.

Le travail permettant l'identification des familles en voie de sédentarisation avait été conduit dans le passé par l'État, le Conseil départemental et la CAF, via une MOUS (maîtrise d'oeuvre urbaine et sociale).

Les collectivités ciblées par le schéma actuel pour construire les solutions et répondre aux objectifs fixés, pourraient être accompagnées par l'outil « MOUS » intercommunal. Ce dernier pourrait s'avérer opérant pour accompagner les élus dans l'identification du foncier, l'élaboration du projet d'habitats et la médiation entre la collectivité et les familles concernées.

La demande de MOUS est à faire connaître avant le mois de février (auprès de la DDT).

III-2. Développer l'accompagnement des familles

Particulièrement touchée par les situations de précarité, voire d'exclusion, économique et sociale, la population dite des « gens du voyage » constitue un public spécifique, avec des caractéristiques et des problématiques particulières. Si les aides sociales et les différents dispositifs d'accompagnement prévus par le droit commun sont bien entendus accessibles pour ces publics, deux questions mobilisent régulièrement la sphère publique : les difficultés d'accès aux droits rencontrées et le besoin d'adaptation des accompagnements, actions et dispositifs aux réalités des voyageurs.

Le diagnostic a fait apparaître que les préconisations de 2013 en matière d'accompagnement des gens du voyage ont été partiellement suivies d'effets. En Drôme, peu d'initiatives publiques ou associatives existent spécifiquement destinées aux gens du voyage, tant au niveau local que départemental. Toutefois certaines actions se sont développées :

- Sur le territoire de Valence-Romans-Agglo, l'association AGDV 26/07, qui assure la gestion des aires d'accueil, met en place un dispositif mobile d'accompagnement des voyageurs : le « Péri-Voyageurs ». L'action permet l'intervention d'une conseillère en économie sociale et familiale au plus près des publics, directement dans les aménagements de l'agglomération. L'activité de l'intervenante, à destination des adultes et des enfants, est variée : accès aux droits (aide aux démarches administratives), lutte contre l'illettrisme, écrivain public, apprentissage numérique, aide aux devoirs, cahiers de vacances (« opération cahier de vacances »), accès à la culture, animation (jeux, activités plastiques)... L'action est financée par l'Agglomération dans le cadre du contrat de gestion des aires d'accueil.

- A Montélimar, l'association Faciliter le Langage aux Enfants (FLE) organise depuis 2011 l'« ÉCOLE du voyage » directement sur l'aire d'accueil de la commune, dans un préfabriqué dédié fourni par la ville. Ce soutien scolaire est proposé deux jours par semaine auprès des enfants qui stationnent sur l'aire. L'action est assurée par des bénévoles mais aussi par des enseignants mis à disposition par l'éducation nationale. Elle permet de faciliter la scolarisation et les apprentissages scolaires, à travers un soutien adapté et une mise en confiance des familles à l'égard de l'école.

- Au niveau départemental, il est aussi à noter que dans le cadre du RSA, le conseil départemental a choisi de missionner l'Association sociale nationale internationale tzigane (ASNIT), afin d'assurer un accompagnement social et professionnel spécifique pour les allocataires de la communauté des gens du voyage. La convention prévoit l'accompagnement de 300 bénéficiaires à l'année (mais dans les faits le nombre d'accompagnements assurés par l'ASNIT est supérieur). L'association assure également une action plus générale de prévention, médiation, insertion, accompagnement et suivi social auprès d'une centaine de personnes non bénéficiaires du RSA. Enfin, elle met en oeuvre un service de domiciliation pour les voyageurs de la Drôme (459 domiciliations en 2018).

Pour développer un meilleur accompagnement des publics de voyageurs qui en ont besoin, notamment par le développement de ce type d'actions, le schéma prévoit différentes préconisations, en matière d'accompagnement social, d'insertion professionnelle, de santé et de scolarisation.

III-2.1 L'accompagnement social

Parmi la population des voyageurs, particulièrement touchée par les difficultés économiques et sociales, les voyageurs isolés et vieillissants constituent un public d'autant plus fragile, disposant de conditions de vie très précaires, et bien souvent dans l'attente d'une solution

de sédentarisation. L'absence d'accompagnement social adapté, proposé directement sur les aires d'accueil, est un obstacle important pour les voyageurs, et en particulier pour ces publics, dans l'accès aux aides prévues par le droit commun, et donc à des conditions de vie meilleures.

La problématique de l'illettrisme, malheureusement prégnante dans cette population, renforce le besoin d'accompagnement pour l'accès aux droits. Elle limite aussi le processus d'intégration et les possibilités d'insertion professionnelle.

Préconisations

- Favoriser une meilleure prise en compte de l'isolement et du vieillissement dans le cadre des demandes de dérogations de séjour et l'attribution des places de sédentarisation.

- Instaurer des tarifs spéciaux pour les "séniors" sur les aires d'accueil

La mise en place de tarifs spéciaux pour les "seniors" serait un moyen de limiter la précarité des voyageurs les plus âgés. Ce dispositif est déjà mis en place dans certains départements.

- Favoriser un accompagnement de proximité

Avec le soutien du Conseil Départemental, les EPCI sont invités à installer des dispositifs organisant l'intervention d'un travailleur social sur les aires d'accueil. L'agglomération Valence-Romans-Agglomération a installé un tel dispositif qui produit de bons résultats : le « Péri-Voyageurs », grâce auquel une conseillère en économie sociale et familiale intervient (fiche de présentation dans la partie 3.2. du diagnostic, p131). Le format itinérant, permettant d'assurer une présence sur les aires d'accueil, convient aux besoins des voyageurs. Il est adapté aux problématiques quotidiennes auxquelles sont confrontés ces publics. Des interventions itinérantes de ce type pourraient être développées car elles participent d'un meilleur accès au droit.

- Faciliter l'accès des gens du voyage aux centres médico-sociaux du département

Les voyageurs sont insuffisamment suivis par les CMS du Département. L'orientation des publics sédentaires vers ces structures pourrait être favorisée, notamment dans le cadre du RSA. Ces orientations permettraient de rapprocher les voyageurs des dispositifs de droit commun. L'impulsion puis la coopération des gestionnaires d'aires est nécessaire.

- Favoriser l'émergence d'actions de lutte contre l'illettrisme

Peu d'actions de lutte contre l'illettrisme, telle que celle d'AGIRabcd à Romans-sur-Isère, existent sur le territoire. Pourtant, cette problématique est centrale dans la population des gens du voyage, notamment par ce qu'elle rend difficile l'accès au droit pour ces populations. Les pouvoirs publics, DDETS, conseil départemental et collectivités locales, doivent favoriser l'émergence de ce type d'actions. Celles-ci seront de préférence dirigées et adaptées pour cette population spécifique.

- Participer à un meilleur accès au droit des familles de voyageurs,

Des actions en faveur de l'accès au numérique sont à faire connaître et développer auprès des voyageurs.

→ *Le pass numérique est déjà accessible au plus grand nombre pour tous les niveaux dans de nombreux EPN situés en Drôme.*

L'accès au droit commun passe nécessairement par des démarches administratives qui sont aujourd'hui largement dématérialisées. La disparition des guichets physiques impose des actions de lutte contre l'illettrisme, mais également une éducation au numérique.

Les collectivités pourraient ajuster la mission des gestionnaires d'aires afin qu'ils puissent faire du lien et promouvoir les EPN et EFS (Espace Public Numérique et Espace France Services).

- Favoriser l'orientation des jeunes voyageurs vers la « garantie jeune » (Mission Locales)
Ce dispositif d'insertion visant la formation et l'accès à l'emploi des moins de 26 ans ne résidant plus dans le foyer parental donne par ailleurs droit à une allocation. Les Missions Locales doivent également mettre en œuvre l'obligation de formation des jeunes de 16-18 ans (décret du 06/08/2020).

III-2.2. L'insertion professionnelle

L'insertion professionnelle des voyageurs se heurte en premier lieu à une certaine mise à distance vis-à-vis de l'emploi salarié. Celui est peu envisagé par les voyageurs, si ce n'est sur de très courtes périodes, ce sont les activités indépendantes qui sont privilégiées. Les démarches engagées dans le cadre de l'accompagnement socioprofessionnel lié au RSA vont donc dans ce sens : les projets d'accès à l'emploi salarié ne concernent que très peu de personnes (sédentaires) ; la plupart des projets sont orientés vers l'aide à la création ou au développement d'activités indépendantes (parfois également à la cessation).

Concernant l'insertion professionnelle chez les femmes, il se dégage que leur rôle dans le foyer domestique (tâches domestiques, garde des enfants, veiller sur les aînés) constitue une difficulté importante pour l'accès à l'emploi féminin. La question de la garde des enfants est centrale mais difficilement abordée par les professionnels en charge de l'accompagnement RSA.

Les problèmes d'illettrisme et le faible niveau de formation des voyageurs constituent également des freins importants aux processus d'insertion professionnelle des voyageurs.

Enfin, les problèmes de santé, particulièrement présents chez les voyageurs en raison de la dureté de leur mode de vie et du mauvais niveau d'accès aux soins, limitent aussi les possibilités d'insertion professionnelle.

Mise en oeuvre actuelle et préconisations

- Favoriser le rapprochement des voyageurs vis-à-vis de l'emploi salarié, notamment en complément d'une activité indépendante

Favoriser l'entrée des voyageurs dans les structures d'insertion par l'activité économique (SIAE), tels que les chantiers d'insertion, afin de permettre une socialisation à l'activité salariée.

→ La plateforme « inclusion » favorise l'entrée en chantier d'insertion.

Il apparaît nécessaire que les référents de l'accompagnement de l'ASNIT puissent se mobiliser pour participer aux réunions organisées sur les territoires pour avoir une connaissance actualisée de la démarche d'insertion.

Dans le cadre de l'accompagnement RSA, la mise en place d'ateliers doit permettre de sensibiliser les voyageurs au sujet de l'emploi salarié (qui peut être présenté comme une activité de complément à l'activité indépendante).

→ Dans le cadre du nouveau parcours d'insertion tous les nouveaux entrants dans le dispositif sur les territoires de VRA et de Bio-vallée les personnes sont reçues par un chargé d'orientation pour expliquer le dispositif et co-construire une orientation efficiente.

- Favoriser la formation et la qualification des voyageurs : orienter les voyageurs souhaitant accéder à l'emploi vers des dispositifs de formation, tels que ceux proposés par l'AFPA ou via les parcours d'insertion et de qualification qui peuvent être organisés dans le cadre de contrats de professionnalisation (en particulier par les Groupements d'employeurs pour l'insertion et la qualification – GEIQ).

Il est opportun de favoriser l'orientation des voyageurs vers le dispositif «Reconnaissance des Savoir Faire Professionnels » (RSFP), proposé par l'AFPA. Ce dispositif vise à faire reconnaître leurs savoir-faire à des personnes n'ayant pas de premier niveau de reconnaissance professionnelle. Il peut en ce sens constituer un atout dans une démarche d'insertion professionnelle.

III-2.3. La santé

Concernant la santé, les voyageurs expriment assez peu de besoins par eux-mêmes. Pourtant les constats des professionnels, recueillis dans le cadre du diagnostic, révèlent des difficultés importantes en matière d'accès aux soins et des besoins en prévention.

Préconisations

- Améliorer l'accès aux soins et renforcer la prévention auprès des gens du voyage

Dans ce but, il est nécessaire de développer l'intervention des personnels soignants, et particulièrement des PMI, sur les aires du département. À la fois en matière de soins dispensés directement sur l'aire d'accueil, mais aussi en matière de prévention et d'information au sujet de l'accès aux soins.

→ *Les consultations médicales et vaccinations infantiles ne peuvent se faire que dans les lieux de consultation prévus par le Conseil départemental. Les puéricultrices peuvent se déplacer sur les aires.*

- encourager la mise en place d'ateliers d'initiation aux premiers secours sur les aires d'accueil
- installer de défibrillateurs sur les aires d'accueil

III-2.4. La scolarisation

La scolarisation constitue un enjeu important pour l'intégration des populations.

Avant l'école primaire, le niveau de scolarisation des enfants reste relativement faible, malgré une augmentation des inscriptions en maternelle constatée par les professionnels.

En primaire, le taux de scolarisation est plutôt satisfaisant, il apparaît que les voyageurs privilégient à ce niveau une scolarisation classique. Cependant, des difficultés d'apprentissage sont observées dans le premier degré, en particulier dans les familles les plus itinérantes. Le rapport à l'école constitue une difficulté relevée par les travailleurs sociaux travaillant auprès des publics voyageurs : défaut de concentration, défaut d'intérêt, difficulté d'intégration parmi les camarades de classe. Face à ce constat, peu de dispositifs sont mis en place en direction de ces publics spécifiques.

Il ressort du discours des agents de la CASNAV (Centres académiques pour la scolarisation des élèves allophones nouvellement arrivés (EANA) et des enfants issus de familles itinérantes et de voyageurs) et des professionnels qui participent à l'accompagnement social des voyageurs, qu'il y a une rupture assez nette qui s'opère au moment du passage entre l'école primaire et le collège, avec un basculement dans la plupart des cas vers une scolarisation à distance (CNED). Le système d'enseignement à distance privilégié par les familles pour le second degré, favorise alors l'accentuation des difficultés scolaires et peut aussi parfois entraîner la déscolarisation. A cet égard, le repérage des enfants déscolarisés semble peu efficient.

Concernant les activités extrascolaires, qui peuvent aussi permettre une certaine socialisation au monde scolaire, il est constaté que les équipements permettant d'accueillir ou de faciliter ces activités font la plupart du temps défaut sur les aires d'accueil du département.

Préconisations

- Organiser des actions visant à socialiser les enfants en bas âge à l'univers de l'école grâce à des activités ludo-éducatives : mise en place de centres sociaux itinérants ou le développement de dispositifs tel que le « Péri-Voyageurs ».

- Orienter les enfants voyageurs vers des établissements regroupant les élèves de maternelle et de primaire : caractéristique, observée à Montélimar, qui favorise la scolarisation des plus petits et tend à rassurer les familles : les plus âgés pouvant veiller sur les plus jeunes.

- Généraliser et étoffer les dispositifs de soutien scolaire : avec les actions telles que celles de l'École du voyage (Montélimar) ou du « Péri-Voyageurs » (Valence-Romans-Agglo) qui proposent un soutien à la scolarité directement sur les aires d'accueil. Ce type d'actions peut aisément être généralisé à l'ensemble des aires du département.

- Accompagner le passage de la primaire au collège pour favoriser une scolarisation classique : en lien avec la Direction académique (DSDEN) et plus particulièrement la CASNAV, sensibiliser les enseignants du premier degré sur ces questions et mettre en lien les écoles et les collèges afin d'assurer la continuité de la scolarité. Cette orientation participerait également d'une dynamique plus globale parmi les acteurs de l'enseignement sur la question de la scolarisation des voyageurs.

- Améliorer le repérage des enfants déscolarisés : mobiliser les collectivités et la Direction académique.

- Généraliser l'outil simplifié d'inscription à l'école qui est présent sur l'aire d'accueil de Montélimar : cet outil permet de simplifier la démarche d'inscription à l'école, mais il constitue également un moyen d'aborder la question de la scolarité avec les familles et de les sensibiliser sur le sujet. La généralisation de l'outil pourrait s'appuyer sur une concertation avec les communes et l'Education nationale. Ce faisant, elle pourrait favoriser plus généralement chez ses partenaires une nouvelle dynamique au sujet de la scolarisation des enfants de voyageurs.

- faciliter la participation des enfants à des activités et des animations en dehors de l'aire : mobiliser les structures communales, telles que les MJC ou les centres socioculturels, mais aussi les associations sportives et culturelles.

Pour intervenir sur les aménagements d'accueil, la mise en place de centre socioculturels itinérants ou le développement de dispositifs tel que celui du « Péri-Voyageurs » sont à encourager

- favoriser le décloisonnement des jeunes voyageurs :

- une salle collective : seulement deux aires d'accueil disposent d'une salle collective permettant le déroulement d'activités sur l'aire d'accueil. Les prochains aménagements réalisés dans le département sont invités à comporter ce type d'équipements..

- des équipements ludiques de type aire de jeux : les voyageurs ont évoqué à plusieurs reprises le manque d'équipements ludiques sur les aires d'accueil. Ce type d'aménagement pourrait améliorer la qualité de vie des enfants sur les aires d'accueil.

III-3. Gouvernance du schéma

L'élaboration du schéma départemental pour l'accueil des gens du voyage est menée conjointement par le représentant de l'État dans le département et le(la) président(e) du Conseil Départemental (Article 1 de la loi du 5 juillet 2000).

Sa mise en œuvre nécessite l'implication de nombreux acteurs départementaux et régionaux, institutionnels et associatifs, des collectivités et des voyageurs eux-mêmes. Le schéma départemental doit donc être considéré comme un instrument vivant, pouvant s'adapter aux évolutions et aux besoins locaux.

Ainsi, indépendamment de la procédure de révision prévue par la loi Besson tous les six ans, les organes de pilotage du schéma pourront amender ce dernier si nécessaire.

Afin de faciliter la mise en œuvre des préconisations qui viennent d'être développées en matière d'accompagnement des publics de voyageurs, une gouvernance consolidée et volontaire en la matière paraît nécessaire. Visant une animation partenariale plus dynamique, celle-ci doit s'articuler autour de la commission consultative départementale et favoriser les échanges et les actions entre les différents acteurs intervenant auprès des voyageurs.

III-3.1 la commission consultative départementale

Elle est associée à l'élaboration du schéma et est présidée conjointement par le représentant de l'État et le(la) président(e) du Conseil Départemental ou par leurs représentants. La commission se réunit en fonction des circonstances locales et deux fois par an, sur convocation conjointe de ses 2 présidents, ou à l'initiative de l'un d'entre eux.

Elle associe, sous la co-présidence du Préfet et du Président du Conseil départemental, les personnalités désignées par la loi², lorsque cela est possible la totalité des intercommunalités concernées par les obligations de réalisation de places (que ce soit pour l'accueil de l'itinérance ou l'organisation de la sédentarisation).

La composition (cf. annexe 9) et le fonctionnement de cette commission sont encadrés par le décret n° 2001-540 du 25 juin 2001.

En premier lieu, elle émet un avis sur le contenu du schéma avant l'approbation de celui-ci. Elle est ensuite associée à la mise en œuvre du schéma en dressant chaque année un bilan de l'application et de suivi du schéma. Elle peut valider par avenant les modifications et révisions du schéma.

En second lieu, elle est un organe permettant de mobiliser les différents acteurs et faire émerger des initiatives en faveur des gens du voyage.

- Création d'un comité de suivi du schéma et de groupes thématiques de travail

Comme le rend possible la loi, il est souhaitable que cette commission puisse créer un comité permanent chargé d'animer, de coordonner et de suivre l'élaboration et la mise en œuvre des prescriptions du schéma. Ce comité aurait notamment pour fonction d'assurer un travail partenarial, autour des enjeux définis par le schéma. En outre, la création de groupes de travail thématiques serait pertinent afin d'engager des réflexions, puis des actions, adaptées aux différentes problématiques rencontrées par la population des voyageurs.

Via ce comité et ces groupes de travail, il s'agirait d'assurer une meilleure coordination des différents acteurs sur le territoire, par un travail de mise en réseau. Par ces instances, la commission départementale devrait également permettre de capitaliser sur les initiatives

² Op.cit. Article premier.

existantes. En recensant les actions et en procédant à leur évaluation, elle centraliserait des éléments de connaissance primordiaux pour développer de nouveaux dispositifs ou généraliser des actions originales.

- Promouvoir le développement de projets sociaux dédiés aux voyageurs dans les collectivités

Pour appuyer à cette redynamisation, le département ou la collectivité gestionnaire peut conditionner l'attribution de l'aide forfaitaire relative à la gestion des aires d'accueil, à la rédaction d'un projet social. Les départements qui l'ont mise en œuvre remarquent que cela « a contribué à renforcer une dynamique inter-partenaire dans la prise en compte des usagers des aires d'accueil ».

Ces projets sociaux devront alors nécessairement émaner de l'articulation de deux facteurs : d'une part, les besoins et attentes des gens du voyage sur le territoire couvert par le projet social ; et d'autre part, les ressources du tissu local, politiques, sociales, éducatives, économiques, culturelles et associatives, dans les secteurs du loisir, de l'animation jeunesse, de la prévention santé, de l'insertion professionnelle, de l'accompagnement scolaire, de l'action socio culturelle...

III.3.2 l'accompagnement des collectivités

Au delà de l'accompagnement de type aide à l'ingénierie, évoqué au chapitre III-2 ci-avant, les services techniques de l'État assurent un accompagnement technique des collectivités concernées par des obligations de création d'aire d'accueil pour itinérants, ainsi que des terrains de sédentarisation ou de grand passage :

- sur le volet investissement et urbanisme (présents aux chapitres I et II): la DDT
- sur le volet fonctionnement et social (présent au chapitre III) : la DDETS

De plus, les collectivités engagées dans la réalisation d'habitats adaptés peuvent être aussi accompagnées dans le cadre du comité technique du PDALHPD, placé sous la coordination du Conseil départemental et de la DDETS.

A VALENCE le

La Préfète de la Drôme

La Présidente du Conseil Départemental

ANNEXES

Annexe 1 : Qui sont les gens du voyage ?	35
Annexe 2 : Différentes caractéristiques et types d'aménagements pour l'accueil	39
Annexe 3 : Prise en compte des aires dans la planification et les règles d'urbanisme	45
Annexe 4 : Interdictions de stationnement	47
Annexe 5 : La gestion de l'aire d'accueil et des terrains de passages	51
Annexe 6 : Fiches techniques types et modèles	55
Annexe 7 : Les évolutions du cadre réglementaire	63
Annexe 8 : Récapitulatif territorialisé des aménagements et équipements	69
Annexe 9 : Arrêté relatif à la composition de la commission consultative départementale des gens du voyage	71

AR CONTROLE DE LEGALITE : 026-200040509-20220324-DE2022057-DE
en date du 07/04/2022 ; REFERENCE ACTE : DE2022057

Annexe 1

Qui sont les gens du voyage ?

Qui sont les gens du voyage ?

L'appellation « gens du voyage » s'est, depuis une quarantaine d'années, progressivement imposée en France, d'abord, comme désignant une catégorie de population cible de l'action publique³ et, ensuite, comme un groupe social particulier.

Le terme « Gens du Voyage » est l'appellation juridique utilisée en France depuis une circulaire de 1978 pour désigner les familles qui ont un mode vie mobile depuis des générations. Aujourd'hui, ces derniers représentent près de 500 000 Français.

L'usage de cette appellation se fonde sur deux références : celle de l'origine « ethnique » et celle du mode de vie, l'itinérance. Cette double référence entraîne souvent une confusion avec l'autre terme couramment utilisé : les Tsiganes. Mais, tous les Tsiganes ne sont pas des itinérants et tous les itinérants ne sont pas Tsiganes. Pour autant, tous sont appelés gens du voyage, ce qui crée la complexité et la difficulté de compréhension du phénomène.

Les Tsiganes, appelés Roms⁴ dans la majeure partie des pays hors de France, sont considérés comme originaires du Nord de l'Inde, ce dont témoigne la parenté de leur langue, le Romanès, avec le sanskrit. Ils ont migré en vagues successives depuis le Moyen Age dans l'Europe entière. Des pays où ils se sont installés, ils en ont en partie assimilé les coutumes jusqu'à former des ensembles aux différences assez marquées : les Manouches ou Sinti (plutôt présents dans les pays germaniques et en Italie), les Roms (plutôt présents en Europe de l'Est) et les Gitans ou Kalés (plutôt présents en Espagne).

Les premiers Tsiganes, arrivés en France au XV^{ème} siècle, furent appelés, par méconnaissance de leur origine, Egyptiens ou Bohémiens, selon qu'ils se disaient venus de la Petite Égypte (région située au sud du Péloponnèse) ou qu'ils se présentaient avec des lettres de créance du roi de Bohême afin de pouvoir être bien accueillis.

Le nomadisme était alors loin d'être leur apanage. Ils se sont mêlés aux nombreux voyageurs qui, jusqu'au début du XX^{ème} siècle, se déplaçaient à travers le pays, commerçants ambulants, colporteurs, saltimbanques, ouvriers sans terres mais aussi vagabonds mendiants et autres « gens sans feux ni lieux ». Bien souvent, ce sont les voyageurs non Tsiganes qui ont adopté le mode de vie des groupes Tsiganes restés voyageurs.

Certains de ces non-Tsiganes ont formé des groupes importants qui ont fini par être identifiés par leur origine, comme les Yeniches venus d'Allemagne, mais nombreux sont ceux qui se sont complètement intégrés aux groupes existants. Tous font maintenant partie de cet ensemble composite désigné comme « gens du voyage ».

L'itinérance s'est progressivement construite comme mode de vie distinct, à la fois du nomadisme et de l'errance, car rythmé par les différentes activités pratiquées sur des territoires plus ou moins éloignés les uns des autres, mais fréquentés de façon régulière par les mêmes familles. Cette articulation entre les lieux et les différents temps, les différentes saisons, ont ainsi été appelés « polygones de vie »⁵. Ces circuits peuvent être géographiquement étendus, mais la majorité est limitée à une région particulière, les voyageurs ayant développé des attaches dans un lieu, une commune précise. À la Verdine, tirée par les chevaux, s'est substituée la caravane comme habitat privilégié, devenue élément identitaire des « gens du voyage ».

³ Nous remercions Bernard Pluchon qui a bien voulu nous communiquer les éléments de son travail de thèse sur la place des gens du voyage dans les politiques publiques.

⁴ Le terme « Tsigane » est presque exclusivement utilisé en France car considéré dans d'autres pays comme trop péjoratif. Le terme « Rom » qui signifie « homme » en Romanes est utilisé de façon générique dans la grande majorité des pays.

⁵ Jean-Baptiste Humeau : « *Tsiganes en France, de l'assignation au droit d'habiter* » Ed l'Harmattan - 1995

Parallèlement, de nombreux Tsiganes se sont sédentarisés, de gré ou de force, et le mode de vie sédentaire est, à l'heure actuelle, largement majoritaire en Europe, comme partout dans le monde. L'abandon du nomadisme a souvent été imposé par la force, comme au moment de la mise en esclavage en Moldavie jusqu'au XIX^e siècle, en Espagne et sous les régimes communistes en Europe de l'Est. En France, ce sont les Gitans vivant dans le sud du pays, qui sont très majoritairement sédentaires.

Les pratiques religieuses se partagent entre Catholiques et Protestants du mouvement pentecôtiste dont le développement est croissant depuis 1950.

Français depuis plusieurs générations, les « gens du voyage », même s'ils sont loin de constituer un groupe homogène, s'appellent eux-mêmes souvent « Voyageurs », et, même s'ils les interprètent différemment, partagent des références culturelles communes. La plus importante de ces références est certainement celle du groupe familial élargi comme fondement de l'organisation sociale : « *c'est par l'appartenance à un réseau de parenté et non par rapport à un territoire qu'eux-mêmes se définissent.* »⁶.

Le travail indépendant et la multi-activité y sont souvent liés car ils participent au maintien des liens familiaux. Au delà, leur identité s'affirme dans la distinction qu'ils entretiennent avec les « gadgés »⁷, les autres, non voyageurs.

Cette distance avec le monde des « gadgés » s'ancre dans une longue histoire de persécutions, dont la politique d'extermination de l'Allemagne nazie a été le point d'orgue.

En France, en 1912, une loi sur « l'exercice des professions ambulantes et la réglementation de la circulation des nomades » débouche sur l'instauration d'un carnet anthropométrique au caractère particulièrement stigmatisant. Cette loi va être remplacée par la loi du 3 juillet 1969 relative à l'exercice des activités ambulantes et au régime applicable aux personnes circulant en France sans domicile ni résidence fixe qui encadre les conditions de délivrance des titres de circulation. Pour se déplacer sur le territoire national, les gens du voyage devaient être munis d'un titre de circulation, jusqu'en 2017, année de suppression du carnet de circulation par la loi Egalité et Citoyenneté. Ces derniers peuvent disposer d'une carte nationale d'identité et d'un passeport comme tout citoyen français.

Aux représentations négatives ancrées dans les mémoires collectives, font écho les pratiques discriminatoires dans de nombreux domaines, comme ont pu le constater les instances européennes et la Haute Autorité de Lutte contre les Discriminations et pour l'Égalité (HALDE)⁸.

Parallèlement, l'évolution socio-économique a considérablement réduit leurs possibilités d'activité indépendante, leurs ressources et leurs espaces de liberté. De plus en plus concentrés dans l'espace urbain, à l'instar de l'ensemble de la population, ils sont de plus en plus dépendants des politiques publiques pour leur habitat, comme pour leur subsistance, et donc, de plus en plus vulnérables.

⁶ Christophe Robert : « Eternels étrangers de l'intérieur » Ed Desclée de Brouwer

⁷ Le terme « gadgé » désigne, dans la langue Romane, les paysans et, par extension, les sédentaires ou les non-Tsiganes.

⁸ Dans sa délibération du 17 décembre 2007, la Haute Autorité de Lutte contre les Discriminations et pour l'Égalité (HALDE) a dénoncé les discriminations dont sont victimes des gens du voyage dans leur vie quotidienne, discriminations qui « *résultent des textes législatifs en vigueur comme des comportements individuels* ».

AR CONTROLE DE LEGALITE : 026-200040509-20220324-DE2022057-DE
en date du 07/04/2022 ; REFERENCE ACTE : DE2022057

Annexe 2

Les caractéristiques des différents types
d'aménagements et d'équipements pour l'accueil

Les différents types d'aménagements pouvant accueillir les gens du voyage

EN CE QUI CONCERNE L'ITINERANCE

• **L'aire de grands rassemblements** traditionnels ou occasionnels est destinée à accueillir des grands rassemblements traditionnels ou occasionnels sur de courtes durées. Elle rassemble sur un terrain donné plus de 200 caravanes. Le département de la Drôme n'est pas concerné par ce type de rassemblement.

• **Les aires de grand passage** _____

Elles sont assimilables à des équipements publics et destinées à accueillir des groupes de 50 à 200 caravanes voyageant ensemble, rassemblées à l'occasion d'événements familiaux (mariage, hospitalisation, décès,...) ou religieux (traditionnels). Elles ne sont ouvertes qu'à l'arrivée des groupes et refermées à leur départ. Ces aires peuvent être localisées dans des secteurs péri-urbains ou ruraux, mais avec un accès routier praticable pour des groupes importants. Leur aménagement peut être sommaire. Le département de la Drôme est concerné par cette obligation d'équipement et une aire sur le valentinois a été aménagée.

• **Les aires d'accueil** _____

Elles sont assimilables à des équipements publics et destinées aux gens du voyage itinérants et non aux sédentaires. Ces aires doivent être proches des zones urbaines afin de permettre un accès aisé aux différents services urbains (équipements scolaires, éducatifs, sanitaires, sociaux et culturels ainsi qu'aux différents services spécialisés). L'expérience montre qu'une capacité se situant entre 10 et 40 places représente un bon compromis au regard des préoccupations de gestion et de fonctionnement ; ainsi, une aire inférieure à 10 places serait plutôt coûteuse. Ces aires doivent être ouvertes tout au long de l'année. Toutefois, si le gestionnaire souhaite la fermeture de l'aire à une période donnée (un mois par exemple), celle-ci devra être mentionnée dans le règlement intérieur. L'autorisation de la Préfecture est requise pour une fermeture au-delà d'un mois (décret n° 2019-1478 du 26 décembre 2019).

Ce type d'habitat est aidé par un financement de l'Etat spécifique, valable 2 ans après la publication du schéma.

On considère que 1 place équivaut à 1 caravane. L'emplacement est l'unité d'aménagement d'une aire et peut comporter plusieurs places (2 le plus souvent, 3 plus rarement). Le guide édité par la DGUHC «*Les aires d'accueil des gens du voyage, préconisations pour la conception, l'aménagement et la gestion*» (novembre 2002) illustre cette question en p.24.

La durée maximale de séjour est également librement fixée dans le règlement intérieur élaboré par le gestionnaire en lien étroit avec la collectivité ; ainsi, la circulaire du 5 juillet 2001 conseille de ne pas prévoir de durée continue de séjour supérieure à 9 mois (3 mois renouvelable 2 fois) sauf dérogation.

Les caractéristiques techniques d'aménagement, d'équipement et de gestion sont définies par le décret n° 2019-1478 du 26 décembre 2019 relatif aux normes techniques applicables aux aires d'accueil des gens du voyage.

La circulaire du 5 juillet 2001 préconise une taille minimum de 75 m² pour chaque place de caravane, celle-ci devant permettre d'assurer le stationnement d'une caravane, de son véhicule tracteur et, le cas échéant, de sa remorque. Des espaces récréatifs (aires de jeux, espaces verts) liés à la vie quotidienne des familles peuvent être prévus.

Chaque place de caravane doit permettre d'accéder aisément à un branchement d'eau et d'électricité et à une évacuation d'eaux usées. Le recours à des compteurs individuels d'eau et d'électricité doit être encouragé.

L'équipement sanitaire (défini par le décret n° 2019-1478 du 26 décembre 2019) invite à ce que chaque emplacement comporte au minimum un bloc sanitaire, intégrant au moins un lavabo, une douche et deux cabinets d'aisance. Au moins un bloc sanitaire (ou 20 % de ces équipements, en fonction de leur nombre total) doit être accessible aux personnes en situation de handicap.

Le Plan Local d'Urbanisme de la commune doit permettre le projet d'aménagement. Il peut être localisé dans les zones urbaines (U), d'urbanisation future (AU) et à la rigueur dans les zones naturelles (N) ne faisant pas l'objet d'une protection stricte. Si un projet est envisagé sur un terrain classé en zone agricole (A) au PLU, le maire peut engager une procédure de révision simplifiée pour revoir la classification de la zone.

Article L.123-13 du code de l'urbanisme : « Lorsque la révision a pour objet la réalisation d'une construction ou d'une opération, à caractère public ou privé, présentant un intérêt général notamment pour la commune ou toute autre collectivité ou lorsque la révision a pour objet la rectification d'une erreur matérielle, elle peut, à l'initiative du maire, être effectuée selon une procédure simplifiée. La révision simplifiée donne lieu à un examen conjoint des personnes publiques associées mentionnées à l'article L. 123-9 »

En application de l'article L. 151-13 du code de l'urbanisme, les aires d'accueil peuvent aussi être édifiées à titre exceptionnel dans les Secteurs de Taille et de Capacités Limitées (STECAL), délimités dans les zones agricoles, naturelles ou forestières.

Ces secteurs sont délimités avec l'accord du préfet de département après avis de la commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers. et localisés en évitant les zones à risques, les nuisances sonores.

Les communes disposent d'outils fonciers leur permettant d'acquérir des terrains destinés au projet d'aire d'accueil : acquisition amiable, droit de préemption (ou expropriation).

Une carte communale fait apparaître dans ses documents graphiques les zones dans lesquelles les constructions sont admises et les zones où elles sont interdites.

Pour la Gestion de l'aménagement, les collectivités compétentes assument la gestion des terrains en régie ou la confient par convention à une personne publique ou privée. La gestion de l'aire est permanente, elle comprend le gardiennage, l'accueil, le fonctionnement et l'entretien des équipements et des espaces collectifs. Les relations entre le gestionnaire et les occupants, les conditions de séjour, les règles de vie en collectivité, ainsi que les droits et obligations réciproques sont encadrés par un règlement intérieur établi par la commune ou l'EPCI. Il prévoit que le séjour sur l'aire est subordonné à l'établissement d'un état des lieux d'entrée et à la signature d'une convention d'occupation temporaire. La collecte des déchets ménagers est assurée au moins une fois par semaine, lorsque l'aire est occupée, à partir d'un point de dépôt spécialement aménagé sur l'aire ou à proximité immédiate.

Le détail des caractéristiques techniques d'aménagement, d'équipement et de gestion des aires d'accueil permanentes est défini par le Décret n° 2019-1478 du 26 décembre 2019. Une fiche technique type reprenant les normes est jointe en annexe.

EN CE QUI CONCERNE L'EVOLUTION VERS LA SEDENTARISATION

• **Les terrains familiaux**

Ces parcelles sont destinées à accueillir des groupes familiaux ; ces terrains bâtis ou non bâtis peuvent être aménagés afin de permettre l'installation de caravanes constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs. Les terrains familiaux, contrairement aux aires d'accueil, ne sont

pas assimilables à des équipements publics. Ils correspondent à un habitat privé qui peut être locatif ou en pleine propriété.

Ce type d'habitat est aidé par un financement de l'Etat spécifique, valable 2 ans après la publication du schéma.

Ils nécessitent :

* pour les terrains accueillant plus de six caravanes, une autorisation d'aménager,

* pour les terrains accueillant moins de six caravanes, une autorisation de stationner (à renouveler tous les trois ans) ou d'aménager.

L'autorisation d'aménager présente l'intérêt d'être définitive. Les autorisations d'aménager ou de stationner sont déposées en mairie par le propriétaire du terrain. Si des normes minimales d'équipement de superstructure ne sont pas imposées, les aménagements doivent néanmoins assurer la desserte du terrain en eau, électricité, voire assainissement. Ces terrains peuvent comporter des constructions et installations annexes aux caravanes. Les autorisations d'aménager tiennent lieu de permis de construire pour les constructions en dur entrant dans le champ d'application du permis de construire.

Les caractéristiques techniques d'aménagement préconisent, depuis la loi Egalité et Citoyenneté de 2017 et le décret n° 2019-1478 du 26 décembre 2019, que le terrain familial soit clôturé et dispose de 2 places pour résidences mobiles avec espace contigu pour le stationnement d'au moins deux véhicules.

Comme en ce qui concerne les aires d'accueil, chaque place de résidence mobile en terrain familial locatif a une superficie minimum de 75 m² (hors espaces collectifs, hors bâti, hors espace réservé au stationnement). L'aménagement doit disposer de points d'eau et de prises électriques extérieures (avec un débit et une puissance suffisants pour des résidences mobiles) ainsi que de compteurs individuels pour l'eau et l'électricité. Il compte un bloc sanitaire pour une à six résidences mobiles, avec au moins un lavabo, une douche et deux cabinets d'aisance.

Le bâti est composé d'une pièce destinée au séjour comportant un espace de cuisine avec à minima un évier raccordé en eau chaude et froide et un emplacement pour un appareil de cuisson. L'accès aux blocs sanitaires doit être possible depuis l'extérieur et depuis la pièce destinée au séjour, ces deux parties devant être en outre accessibles aux personnes en situation de handicap.

Pour la gestion de l'aménagement les collectivités compétentes assument la gestion des terrains en régie ou la confient par convention à une personne publique ou privée. L'EPCI ou la commune peut déléguer la gestion à un bailleur social (organismes d'habitations à loyer modéré). Ces organismes peuvent aussi, à titre subsidiaire, créer, aménager, entretenir des terrains familiaux locatifs dès lors que les besoins ont été identifiés dans le schéma départemental et que l'avis de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent a été recueilli (loi « ELAN » n° 2018-1021 du 23 novembre 2018).

Les terrains sont attribués par le bailleur. Les demandes sont examinées par une commission d'attribution créée auprès du président de l'EPCI (ou son représentant) ou du maire (ou son représentant), et dans laquelle sont représentés l'EPCI, la commune d'implantation du terrain familial locatif, le préfet, le bailleur lorsque la gestion n'est pas assurée par l'EPCI ou par la commune, ainsi qu'une personnalité désignée par une association représentative des gens du voyage, par une association intervenant auprès des gens du voyage dans le département ou une personnalité qualifiée en raison de sa connaissance des gens du voyage.

Lorsqu'un terrain se retrouve sans locataire le bailleur doit rendre publique l'information concernant sa disponibilité auprès des gens du voyage (affichage en mairie, annonce sur le

site internet de l'EPCI, information aux associations de gens du voyage représentées au sein de la Commission départementale consultative).

Un bail conditionne l'entrée dans la parcelle. Conforme à un modèle établi par arrêté du ministre chargé du logement, il précise sa date de prise d'effet, sa durée, qui ne peut être inférieure à trois ans, ses modalités et conditions de renouvellement et de résiliation, le montant du loyer, le cas échéant les conditions de sa révision éventuelle, le montant du dépôt de garantie, la surface louée et la désignation des locaux et équipements à usage privatif dont le locataire a la jouissance. Un état des lieux est établi à l'arrivée et au départ du locataire. Un dépôt de garantie d'un montant maximum équivalent à un mois de loyer est acquitté à la signature du bail et restitué au moment de la résiliation du bail déduction faite, le cas échéant, des sommes restants dues, en lien avec l'état des lieux de sortie. Le loyer est acquitté mensuellement et donne lieu à la remise d'une quittance sans frais sur demande. Il peut faire l'objet d'une révision annuelle dans les conditions prévues au I de l'article 17-1 de la loi n° 89-462 du 6 juillet 1989.

Le détail des caractéristiques techniques d'aménagement, d'équipement et de gestion est défini par le Décret n° 2019-1478 du 26 décembre 2019.

La Localisation de ce type de terrain est conditionné par :

- les règles locales prises par arrêté du maire,
- l'application des règles de salubrité et de sécurité publiques,
- les aménagements assurant la desserte du terrain par des équipements publics (eau, électricité et assainissement),
- les règles d'urbanisme applicables sur la commune (règlement de zones dans les PLUi, PLU...), le respect des servitudes liées aux caractéristiques du secteur : zones inondables, aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine, protection des monuments historiques, espaces bois classés, sites inscrits ou classés, etc.

Les terrains doivent être situés :

- dans des secteurs constructibles et en zone urbanisée ou à proximité de préférence. Cette localisation, en secteur U indicé, doit permettre la construction de bâtis et une inscription favorable dans l'environnement (quartier, ville) : limitation des nuisances, accès aisé aux équipements scolaires, sociaux et culturels ainsi qu'aux services spécialisés et aussi aux commerces. Elle se justifie par leur vocation d'habitat et par le souhait de réduire au maximum les surcoûts liés aux travaux de viabilisation ou de voirie et réseaux divers (VRD). Le décret n° 2019-1478 précise les conditions d'accessibilité aux réseaux (eau, électricité, sécurité, assainissement, collecte des déchets).

- En application de l'article L. 151-13 du code de l'urbanisme, ces terrains peuvent aussi être créés à titre exceptionnel dans les Secteurs de Taille et de Capacités Limitées (STECAL), délimités dans les zones agricoles, naturelles ou forestières. Ces secteurs sont délimités avec l'accord du préfet de département après avis de la commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers.

Les terrains familiaux locatifs prévus par le schéma peuvent entrer dans le décompte des logements locatifs sociaux prévu par la loi dite « SRU »

• **L'habitat adapté** _____

Il s'agit d'habitations sur le même modèle que celles préconisées en terrain familiaux (puisque la définition de ces derniers a été revue par la loi Egalité et Citoyenneté de 2017), avec une approche de type maisons individuelles accolées. Ce type d'habitat est aidé par le financement du logement social (PLAi).

3 opérations de type « lotissement » ont été réalisées en Drôme avec l'aide d'un bailleur social. Elles donnent pleinement satisfaction.

AR CONTROLE DE LEGALITE : 026-200040509-20220324-DE2022057-DE
en date du 07/04/2022 ; REFERENCE ACTE : DE2022057

Annexe 3

La prise en compte des équipements dans la
planification et la réglementation de l'urbanisme

La prise en compte des aires d'accueil au sein des documents d'urbanisme

Les plans locaux d'urbanisme (PLU) doivent, assurer la mixité sociale dans l'habitat urbain ou rural, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction sans discrimination des besoins d'habitat présents et futurs (L.121-1 code de l'Urba).

Concernant les gens du voyage, le PLU devra ainsi traduire dans ses dispositions réglementaires (notamment dans le projet d'aménagement et développement durable et dans le règlement) la possibilité de créer les divers types d'équipements d'accueil et d'habitat. Une analyse des besoins, cohérente avec le schéma départemental, aura préalablement été exposée dans le rapport de présentation du PLU.

S'agissant plus particulièrement des gens du voyage itinérants, le PLU doit autoriser leur accueil en fonction de l'analyse des besoins. Cet accueil peut être limité à certains secteurs mais ne peut être interdit sur l'ensemble du territoire de la commune. Le stationnement des caravanes peut ainsi être autorisé dans les zones urbaines (U), dans les zones à urbaniser (AU) et sous certaines conditions dans les zones naturelles (N).

Les projets d'aires d'accueil des gens du voyage pourront faire l'objet, en tant que de besoin, d'emplacements réservés et bénéficier du statut de projet d'intérêt général. Toutefois, il convient de préciser que le recours préalable à un emplacement réservé n'a aucun caractère obligatoire : la commune peut réaliser directement l'aire d'accueil dès lors qu'elle dispose du terrain et que le plan local d'urbanisme ne l'interdit pas. D'ailleurs, ces aménagements étant considérés comme des équipements publics, leur création est possible dans toutes les zones du PLU les prévoyant.

S'agissant des aires de grand passage, compte-tenu de leur objet et du fait qu'elles n'appellent pas obligatoirement d'aménagement, ces aires peuvent être envisagées hors des zones urbanisées et constructibles des PLU.

Enfin, s'agissant de l'habitat des gens du voyage semi-sédentaires, il peut être envisagé de réaliser du « logement social adapté » lorsque les familles sont prêtes à abandonner la caravane comme lieu d'habitat principal. Dans les autres cas, majoritaires, il s'agira d'un « habitat-caravane » localisé soit sur des terrains familiaux de statut privé, soit sur des terrains publics.

Ces terrains « d'habitat-caravane » doivent être situés prioritairement dans des zones urbanisables. En outre, le règlement de la zone pourra être adapté pour définir les types d'aménagement autorisés afin d'éviter les constructions anarchiques tout en permettant l'accès aux divers réseaux et résoudre les problèmes d'insalubrité.

Il faut aussi noter que de nombreuses familles sont installées, pour certaines depuis longtemps, sur des terrains le plus souvent agricoles comportant des aménagements ou constructions qui ne sont pas compatibles avec les règles d'urbanisme de la zone. La régularisation de ces implantations est souvent problématique ; il est néanmoins souhaitable qu'elle soit étudiée au cas par cas ou que des solutions alternatives soient recherchées lorsque la régularisation est impossible.

La mobilisation de la ressource foncière

La collectivité peut réaliser les aires d'accueil sur des terrains qu'elle possède ou qu'elle acquiert notamment par l'exercice d'un droit de préemption ou par expropriation :

- lorsque la collectivité possède le terrain, la réalisation peut se faire dès lors que les documents d'urbanisme ne l'interdisent pas,
- le droit de préemption urbain et le droit de préemption institué dans les zones d'aménagement différé peuvent être exercés en vue de la réalisation d'aires d'accueil,
- l'expropriation : un projet de création d'aire d'accueil peut faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique et, si nécessaire, d'une mise en conformité du PLU.

Annexe 4

Les interdictions de stationnement

Les interdictions de stationnement et actions coercitives

Avant la loi du 5 juillet 2000, la jurisprudence et la loi du 31 mai 1990 autorisaient les communes et EPCI disposant d'un terrain d'accueil aménagé à interdire le stationnement des gens du voyage sur le reste du territoire communal.

La procédure d'expulsion

La loi n° 2018-957 du 7 novembre 2018 relative à l'accueil des gens du voyage et à la lutte contre les installations illicites vise notamment à clarifier la répartition des compétences entre les communes et les EPCI, mais vise également à moderniser les procédures d'évacuation des stationnements illicites des gens du voyage (chapitre 2) et à renforcer les sanctions pénales (chapitre 3). Elle modifie la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage.

Le maire d'une commune ayant satisfait aux obligations qui lui incombent au titre du schéma départemental, peut par arrêté, interdire en dehors des espaces d'accueil aménagés (c'est-à-dire les aires d'accueil et les aires de grand passage), le stationnement des résidences mobiles constituant l'habitat des gens du voyage.

Ces dispositions sont étendues à l'ensemble des communes membres d'un EPCI compétent en matière d'accueil des gens du voyage, même si aucune aire n'est réalisée sur leur territoire, dès lors que l'EPCI a rempli ses obligations au regard du schéma départemental.

Il en va de même pour les communes qui, sans accueillir ni gérer d'aire d'accueil ou de grand passage sur leur territoire, y ont contribué dans le cadre de conventions intercommunales mentionnées au titre I de la circulaire n° 2001-49 du 5 juillet 2001.

Lorsque le maire a pris un tel arrêté, il peut saisir le président du tribunal de grande instance aux fins de faire ordonner l'évacuation forcée des caravanes, en cas de stationnement illicite sur :

- un terrain public relevant du domaine public ou sur un terrain public appartenant au domaine privé de la commune, qui intervient dans ce cadre en tant que collectivité propriétaire ;
- sur un terrain appartenant à une personne privée, si ce stationnement est de nature à porter atteinte à la sécurité, la salubrité et la tranquillité publique et sans que la carence à agir du propriétaire soit à démontrer.

Les sanctions pénales

Les dispositions de l'article 322-4-1 du code pénal créent une infraction : l'installation illicite en réunion, modifié par la loi n° 2018-957 du 7 novembre 2018.

Cette infraction d'installation illicite en réunion sur un terrain appartenant à autrui, en vue d'y établir une habitation, est passible d'une peine d'un an d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende. Deux peines complémentaires sont prévues : la suspension du permis de conduire pour une durée de trois ans au plus et, le cas échéant, la confiscation du véhicule ayant servi à commettre l'infraction, à l'exception des véhicules destinés à l'habitation. La saisie du véhicule ayant servi à commettre l'infraction peut intervenir immédiatement. Seul le tracteur de la caravane peut faire l'objet d'une saisie et d'une confiscation.

Deux cas se présentent :

- l'installation a lieu sur un terrain appartenant à un propriétaire privé, à l'État, à la région ou au département, ou encore à un établissement public : la loi pénale est d'application immédiate,
- l'installation a lieu sur un terrain appartenant à la commune et relevant de son domaine public ou privé : pour que l'infraction puisse être regardée comme constituée, la commune doit s'être conformée aux obligations de la loi Besson et avoir réalisé les places en aire permanente d'accueil prévues au schéma départemental.

* * *

Tant que les obligations fixées par la loi ne sont pas mises en œuvre par les communes concernées, seule la procédure civile d'expulsion peut être engagée.

Le parquet est seul juge de l'opportunité des poursuites et de la nature des mesures pouvant être prises. La saisie éventuellement opérée est une mesure conservatoire qui ne préjuge pas des décisions prises par la juridiction de jugement en matière de confiscation : la saisie n'entraîne pas nécessairement la confiscation, cette dernière peut être prononcée alors qu'il n'y a pas eu de saisie.

NOTA : L'infraction définie par l'article 322-4-1 du code pénal vise un acte intentionnel, ce qui suppose que les mis en cause avaient connaissance, avant leur installation, de la situation de la commune au regard des prescriptions du schéma. Ces éléments d'information doivent donc apparaître clairement à l'entrée des agglomérations ou à proximité des terrains communaux.

AR CONTROLE DE LEGALITE : 026-200040509-20220324-DE2022057-DE
en date du 07/04/2022 ; REFERENCE ACTE : DE2022057

Annexe 5

La gestion des aires d'accueil
et terrain de grands passages

La gestion des équipements un élément essentiel de l'accueil

Gestion des aires d'accueil pour itinérants

Outre les aspects techniques, instaurer un gardiennage permet de rassurer les propriétaires des installations, les usagers et les riverains de l'aire. La lettre circulaire du 11 mars 2003 du ministère de l'Intérieur rappelle que la qualité de la gestion est une condition essentielle à la réussite du dispositif et à la pérennité des aires.

Les dysfonctionnements (détériorations des aires, conflits) ont pour origine principale une gestion insuffisante ou inadaptée aux besoins.

Un temps de présence suffisant et quotidien sur l'aire permet d'assurer l'accueil, les entrées, les sorties, le règlement du droit d'usage et le respect du règlement intérieur.

Règlement intérieur de l'aire d'accueil

Il régit les rapports des usagers entre eux et avec la collectivité sur une aire d'accueil ; il prévoit les règles minimales de vie en collectivité. Les règles doivent être posées clairement et lisiblement sous forme d'articles numérotés.

Il n'est pas conseillé d'inscrire les tarifs directement dans le règlement intérieur car ils sont actualisés régulièrement. Il est préférable de joindre, au règlement, l'arrêté municipal ou intercommunal prévoyant ces tarifs ou alors de l'afficher à l'entrée de l'aire.

Pour les dégradations volontaires, le règlement intérieur doit prévoir des sanctions afin de faciliter le règlement de ce type de conflit. De manière générale, en matière de désordres, le titulaire du pouvoir de police doit être appelé.

Le règlement intérieur doit comporter un préambule présentant le propriétaire et le gestionnaire de l'aire ainsi que le nombre d'emplacements avec le nombre de caravanes par emplacement. Les conditions d'admission et de séjour, les durées de séjour autorisées ainsi que les délais minimum entre deux séjours doivent être clairement définis.

Le règlement intérieur doit également préciser :

- les prestations du gestionnaire (nettoyage des parties communes, entretien des espaces verts, etc...),
- les règles de vie en collectivité : elles concernent le bruit, la circulation des véhicules, l'hygiène, la responsabilité parentale, les relations avec les autres usagers et les personnels intervenant sur le terrain, l'entretien des emplacements,
- les obligations réciproques : la collectivité s'engage à mettre à disposition des familles un emplacement en bon état et un certain nombre de services (fourniture des fluides, nettoyage des parties communes, fourniture de containers, éventuellement adresse postale, etc...), et le voyageur s'engage à respecter les règles de fonctionnement de l'aire et celles de droit commun,
- ce que recouvre la perception des droits d'usage : droit de place, consommation d'eau et électrique,
- le montant de la caution,
- les horaires d'accueil,
- la fermeture annuelle (un mois l'été par exemple),
- les sanctions encourues en cas de non-respect des règles établies (retard dans les paiements, comportement incivils, etc) avec risque d'expulsion immédiate de l'aire,
- un état des lieux,
- les personnes habilitées à percevoir les droits.

L'aide d'accompagnement à la gestion

Une aide forfaitaire peut être également versée par l'État pour sa gestion.

L'article 5 prévoit, en effet, une Aide à la Gestion des Aires d'Accueil - l'AGAA - dont les modalités figurent à l'article L.851-1 du code de sécurité sociale.

Article 5 -II- alinéa 1 de la loi du 5 juillet 2000 : « Une aide forfaitaire est versée aux communes ou aux établissements publics de coopération intercommunale qui gèrent une ou plusieurs aires d'accueil des gens du voyage. Elle est également versée aux personnes morales qui gèrent l'aire en application d'une convention prévue au II de l'article 2 ... »

L'AGAA fait l'objet d'une convention annuelle signée par le préfet et le gestionnaire (commune ou EPCI)⁹.

Cette convention passée avec l'État :

- fixe le montant de l'aide versée annuellement aux gestionnaires, compte tenu de la capacité effective des aires d'accueil,
- détermine les modalités de calcul du droit d'usage perçu par les gestionnaires,
- et définit les conditions de leur gardiennage.

Avant signature de la convention, le préfet vérifie que les normes techniques édictées par le décret du 29 juin 2001 sont bien respectées.

Cette aide est versée par la CAF aux communes ou aux EPCI (en cas de transfert de la compétence de la gestion des aires) à compter de la date de signature de la convention. Elle s'élève actuellement à 132,45 € (au 1^{er} mai 2011) par place de caravanes et par mois, ceci les deux premières années. Ensuite le montant est évalué en fonction du taux de fréquentation de l'aire.

L'Aide à la Gestion des Aires d'Accueil doit être demandée auprès de la DDETS qui établira la convention avec l'organisme gestionnaire de l'aire.

Gestion des terrains de grands passages

Aucun dispositif permanent de gestion n'est pré-requis.

En revanche, les moyens humains et matériels permettant, à tout moment, d'ouvrir les aires lors de l'arrivée de grands groupes, ainsi que les moyens logistiques nécessaires, doivent être prévus : système d'astreinte destiné à mobiliser rapidement les équipements (sanitaires, eau, électricité, bennes à ordures) dans un délai de douze heures maximum suivant l'arrivée d'un groupe.

Pour s'installer, les groupes doivent avertir les services compétents de leur arrivée, puis s'acquitter par avance des frais occasionnés par leur présence. Une convention d'occupation avec règlement intérieur sera signée entre le gestionnaire et le représentant du groupe (cf. modèle proposé en annexe 7). Elle fixera les droits et obligations de chacun, les durées et les frais de séjour, les sanctions encourues.

Le gestionnaire sera chargé d'installer et de gérer les équipements provisoires (citernes, wc, bennes à ordures, etc), de veiller au respect du règlement intérieur ainsi qu'à la remise en état de l'aire au départ des occupants.

Le gestionnaire sera assisté en tant que de besoin par un médiateur.

La collectivité aura à sa charge les frais de gestion liés à l'accueil des grands groupes.

Circulaire n°2003-43/UHC/DU1/11 du 8 juillet 2003 relative aux grands rassemblements des gens du voyage : terrains de grand passage : « Quel que soit le propriétaire, il vous appartient de veiller au bon ordre et de vous assurer de la mise en place de moyens matériels nécessaires au respect de l'ordre, de la salubrité et de la sécurité publique. »

⁹ Cf. Annexe 7 « Fiches techniques types » : Demande de l'Aide à la Gestion des Aires d'Accueil - AGAA.

L'aide d'accompagnement à la gestion

Il n'y a pas de subvention de l'État, ni d'aucun autre financeur pour le fonctionnement. Les voyageurs participent financièrement à leur stationnement au prorata du nombre de caravanes stationnant sur le terrain et en fonction des éléments mis à leur disposition (citernes, groupes électrogènes, bennes à ordures, etc...).

Règlement intérieur d'un terrain de grand passage

se reporter au modèle type présent en annexe 7

Il prévoit une durée maximum de séjour de 3 mois pour les aires de grand passage.

Annexe 6

FICHES TECHNIQUES - TYPE

- ✓ Les aires d'accueil.
- ✓ Demande de l'Aide à la Gestion d'une Aire d'Accueil – AGAA.
 - ✓ Les aires de grands passages.

Fiche Technique
« Création d'une aire d'accueil »

	Etapes de réalisation de l'aire	Méthodologie	Partenaires concernés
1	Recherche de foncier	Étude du Plan Local de la commune Identification d'un terrain conforme aux règles d'urbanisme Possibilité d'engager une procédure de révision d'urgence Étude des moyens d'action foncière : acquisition amiable, droit de préemption, expropriation.	Services de la DDT
2	Conception du projet	Définition des principes d'aménagement (organisation de l'espace, clôtures, revêtements) Définition des équipements (blocs sanitaires, réseaux d'évacuation, locaux collectifs et du gestionnaire...) Définition du mode de gestion (directe ou déléguée à un gestionnaire, règlement intérieur, frais de séjour...) Présentation et réalisation d'un dossier technique et financier	Un bureau d'étude spécialisé Une association compétente dans le domaine pour un appui technique
3	Recherche de financement	Élaboration des demandes de subventions	L'État (DDT, DDETS) La CAF Le Conseil départemental
4	Conception du projet socio-éducatif	Suivi des préconisations figurants dans le schéma départemental Définition des objectifs précis du projet. Impulsion d'un travail en partenariat	Conseil auprès d'une association comp. Partenaires de la commission consultative
5	Réalisation de l'aire d'accueil	Lancement de l'appel d'offre par marché public Choix du prestataire Lancement des travaux.	Le prestataire choisi
6	Mise en service de l'aire	Inauguration de l'aire	Services de l'État, représentants des usagers, gestionnaire, associations locales, organismes sociaux...
7	Lancement du projet socio-éducatif	Mobilisation des partenaires	Commission des gens du voyage
8	Mise en place du dispositif de suivi de l'aire	Élaboration d'évaluations régulières sur la fréquentation, les dégradations, conflits, impayés...	Entre la collectivité et le gestionnaire,

Fiche Technique « Demande de l'Aide à la Gestion des Aires d'Accueil- AGAA »

Procédures d'instruction :

- Visite préliminaire de l'aire d'accueil (diagnostic des équipements, information sur la composition dossier adressé à la préfecture)
- Réception de la demande en préfecture (copie au Conseil départemental et à la DDT)
- Instruction technique, étude du dossier, avis de chacun des partenaires (retour aux communes si dossier incomplet)
- Visite officielle de l'aire d'accueil (préfecture, DDT, DDCS, Conseil départemental)
- Rapport technique
- Signature de la convention entre le préfet et le maire de la commune
- Envoi du dossier à la CAF
- Perception par la commune de l'AGAA le mois suivant la signature de la convention

Pièces constitutives du dossier aide à la gestion :

- Plan de l'aire d'accueil, localisation (adresse)
 - Etat descriptif des aménagements de l'aire d'accueil (places de caravanes disponibles, équipements sanitaires, réhabilitations effectuées)
 - Attestation précisant les modalités de gestion et de gardiennage (fréquence et durée de la présence des intervenants sur l'aire d'accueil, modalités de gestion des entrées et des sorties...)
 - Copie de la convention à la collectivité gestionnaire si la collectivité a délégué sa compétence de gestion
 - Montant prévisionnel de l'aide à la gestion de l'aire d'accueil
 - Attestation précisant les modalités de calcul du droit d'usage à percevoir auprès des gens du voyage par le gestionnaire de l'aire d'accueil
 - Règlement intérieur
- (Formations, Réunions des gestionnaires, Les interventions du GIP)

Modèle de convention pour un grand passage

MODELE DE CONVENTION D'OCCUPATION TEMPORAIRE

Entre les soussignés,
Le propriétaire du terrain ou par délégation, le gestionnaire désigné,
.....
Ci-après désigné « LE GESTIONNAIRE »,
.....et
Madame, Monsieur le/la président(e) de la communauté de communes de.....
et Madame, Monsieur
représentant les gens du voyage accueillis ci-après désignés « LES PRENEURS »

CONDITIONS GENERALES

La présente convention a pour objet de définir les conditions de mise à disposition d'un terrain en vue de permettre son utilisation occasionnelle par les membres dépendant de l'association.....
pour un rassemblement(cultuel familial, etc).

Il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1er – OBJET DE LA CONVENTION

Sur un terrain cadastré.....
situé au lieu dit.....
sur la commune de.....
appartenant à.....
le stationnement des véhicules et caravanes appartenant à des membres de l'association..... pour un nombre de caravanes maximum de.....caravanes, est autorisé pour une période de jours, à compter.....au.....inclus.
Cette mise à disposition est consentie par le gestionnaire aux conditions ci-après.

ARTICLE 2 – OBLIGATIONS DES PRENEURS

Les preneurs déclarent prendre les lieux dans leur état naturel. Les preneurs s'engagent à n'apporter aucune modification à l'état des lieux et à les restituer à l'état initial et libres de toute occupation. Un état des lieux doit être effectué par le gestionnaire à l'arrivée des preneurs et avant leur départ.

ARTICLE 3 – OBLIGATIONS DU PROPRIETAIRE

Le gestionnaire déclare tenir le terrain libre de toute contrainte de nature à compromettre l'usage occasionnel tel que prévu par la présente convention.

ARTICLE 4 – CONDITIONS DE DESSERTE DU TERRAIN

L'accès voirie se fera par.....
Le stationnement des véhicules sur les voies publiques devra respecter les conditions générales applicables sur le territoire de la commune.

ARTICLE 5 - RÉSEAUX

Deux options possibles :

Si le terrain est desservi en eau potable, la demande de branchement sera faite par les preneurs qui en acquitteront le coût correspondant au branchement et à la consommation d'eau. Si un branchement en électricité s'avère nécessaire, les preneurs s'engagent à en faire la demande. Le coût du branchement et de la consommation sera à la charge des preneurs.

La fourniture en eau et/ou en électricité sera effectuée par le gestionnaire suite au paiement préalable d'un versement forfaitaire à hauteur de :

eau :€ par jour et par caravane,
électricité :.....€ par jour et par caravane.

Ce paiement sera effectué de la manière suivante (acompte, totalité, échéance...) :.....

ARTICLE 6 – ENLEVEMENT DES ORDURES MENAGERES

Le service est assuré dans les conditions suivantes :

(jours de collecte des déchets).....

Mise à disposition d'une benne à ordures : OUI / NON ou de sacs plastiques : OUI / NON

Mise à disposition d'un collecteur pour WC chimiques : OUI / NON

ARTICLE 7 – CONDITIONS DE PRISE DE POSSESSION DU TERRAIN

La Commnautés de communes et le gestionnaire devront être avertis par les preneurs dans un délai minimum de

jours afin de permettre de prendre toutes les dispositions nécessaires au bon accueil des utilisateurs.

ARTICLE 8 – CONDITIONS FINANCIERES

Les preneurs s'engagent à verser une somme de au gestionnaire, en compensation de l'occupation du terrain.

Une caution de est versée au gestionnaire pour dédommager d'éventuelles dégradations occasionnées sur le terrain. Si aucune dégradation n'est constatée après le départ des preneurs, le gestionnaire s'engage à rembourser les preneurs.

En cas de dégradations occasionnées par les preneurs à un coût supérieur à la caution, ceux-ci s'engagent à dédommager intégralement le gestionnaire.

ARTICLE 9 – RESPONSABILITE DU PRENEUR

Le preneur est responsable de tous les accidents ou dommages qui pourraient résulter de sa présence et de ses activités.

Si un chapiteau ou toute autre structure accueillant du public est installé, le preneur doit obtenir l'autorisation du maire. Au préalable il doit même faire parvenir au maire, huit jours avant la date d'ouverture au public l'extrait du registre de sécurité. S'il le juge nécessaire, le/la Président(e) de la collectivité peut faire visiter l'établissement avant ouverture au public, par la commission de sécurité, notamment pour ce qui concerne son implantation, ses aménagements, les sorties et les circulations.

ARTICLE 10 – ORDRE PUBLIC ET TRANQUILLITE DE VOISINAGE

Les preneurs sont tenus de prendre toutes les mesures nécessaires pour que leur présence et leurs activités n'apportent ni gêne, ni trouble du voisinage et plus généralement ne compromettant pas l'ordre public.

ARTICLE 11 – RENOUELEMENT DE LA CONVENTION

La présente convention prend fin à la date fixée à l'article 1er. La durée du stationnement pourra éventuellement être prolongée, après demande expresse des preneurs et accord écrit du gestionnaire.

Fait à....., le.....

Le/la Président(e) de la collectivité intercommunale,

Les preneurs,

Modèle de règlement intérieur type pour les aires de grand passage

AIRE DE GRAND PASSAGE RÈGLEMENT INTERIEUR

La communauté de communes de... qui a compétence dans l'accueil des gens du voyage sur son territoire est composée des communes suivantes :

Article 1 : La communauté de communes de... a réalisé une aire de grand passage permettant d'accueillir caravanes. Cette aire de grand passage localisée sur la commune de se situe

Article 2 : Cette aire de grand passage est ouverte du 1er mai au 1er octobre inclus dès lors qu'un groupe d'au moins 50 caravanes en fait la demande au siège de la communauté de communes de....., soit à la brigade de gendarmerie de, *qui en informe la préfecture (cabinet du préfet)*.

L'accès au terrain est organisé par le personnel gestionnaire dans la limite des places disponibles, sous réserve de la présentation d'une pièce d'identité. Le stationnement n'est autorisé qu'aux familles séjournant en véhicules mobiles en état de marche.
Les installations sont possibles tous les jours de *heure à heure*.

Article 3 : L'installation ne pourra être réalisée qu'après :

- la signature du présent règlement par le représentant du groupe de voyageurs,
- le dépôt d'une caution égale à ... euros par caravane perçue par le gestionnaire,
- l'établissement d'un état des lieux réalisé entre le gestionnaire et le représentant du groupe de voyageurs,
- le dépôt auprès du gestionnaire de l'ensemble des cartes grises des caravanes stationnées.

Article 4 : La durée du séjour est limitée à 2 semaines à compter de l'installation de la 1ère caravane.

Article 5 : L'aire de grand passage est équipée, lors de la présence d'un groupe de voyageurs, d'une alimentation en eau potable, en électricité, ainsi que d'un dispositif de collecte du contenu de WC chimiques des caravanes et des eaux usées.
Les ordures ménagères sont collectées dans des sacs étanches avant d'être déposées dans les conteneurs prévus à cet effet.

Article 6 : L'utilisateur devra s'acquitter d'un droit de séjour fixé àeuros par jour et par caravane, payable par avance et par semaine de séjour.

Article 7 : Durant leur séjour, les usagers doivent veiller au respect des règles d'hygiène, de salubrité, et assurer l'entretien de leur place et des abords qu'ils doivent laisser propres jusqu'à leur départ. Les usagers doivent se conformer aux règles de sécurité.
Le brûlage est interdit, seul le feu de bois est autorisé dans un récipient réservé à cet usage.

Article 8 : Les installations du terrain sont à la disposition des utilisateurs et sous leur responsabilité. Ceux-ci doivent veiller individuellement et collectivement au respect de ces installations. Chaque titulaire d'une place est responsable des dégâts causés par les membres de sa famille ou les animaux qui lui appartiennent.

Article 9 : Il est interdit de stationner les caravanes et les véhicules tracteurs en dehors des limites de clôture de l'aire de grand passage.

Article 10 : *L'obligation scolaire s'applique à tous les enfants. A son arrivée dans la présente aire d'accueil, chaque famille devra aussitôt signaler en mairie de les enfants en âge d'être scolarisés. Tout renseignement utile lui sera alors donné concernant l'établissement de rattachement, les démarches à effectuer et les services dont pourra éventuellement bénéficier l'enfant (ramassage et restaurant scolaires...). Le maire devra en informer sans délai le responsable de l'établissement scolaire.*

Article 11 : Les départs sont à signaler 24 heures à l'avance. Tous les dégâts constatés au cours et à la fin du séjour seront facturés et payables au plus tard au moment du départ. Toutes les formalités de départ (état des lieux, bilan financier, remise des cartes grises ...) seront réalisées par le représentant du groupe de voyageurs auprès du gestionnaire de l'aire.

Article 12 : Tout manquement au présent règlement, dégradations, impayés, temps de séjour dépassé, trouble grave, dispute, rixe, fera l'objet d'un procès-verbal et entraînera l'expulsion sans délai, sur décision de l'autorité compétente pour l'application du règlement intérieur et, le cas échéant, de l'autorité judiciaire.

Article 13 : Le présent règlement intérieur, en date du, est porté à la connaissance des voyageurs dès leur arrivée, ce qui entraîne l'acceptation automatique de ce dernier. Ce porté à connaissance fera l'objet d'un compte rendu immédiat au gestionnaire de l'aire de grand passage présent en permanence sur le site au bureau d'accueil.

Contacts :

Communauté de communes
de : Tél

Gendarmerie : Tél.
Police : Tél

AR CONTROLE DE LEGALITE : 026-200040509-20220324-DE2022057-DE
en date du 07/04/2022 ; REFERENCE ACTE : DE2022057

Annexe 7

Les évolutions du cadre réglementaire

Loi du 5 juillet 2000

relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage

La loi n° 90-449 du 31 mai 1990 visant à la mise en œuvre du droit au logement, dite loi Besson, imposait aux départements d'établir des schémas départementaux prévoyant « *les conditions d'accueil spécifiques des gens du voyage* » et l'obligation pour les communes de 5 000 habitants de réserver aux gens du voyage des terrains aménagés. Toutefois, notamment en raison de l'absence de contraintes fortes imposées aux collectivités, peu de départements se dotaient d'un tel schéma et à peine un quart des communes concernées ne s'étaient acquittées de leurs obligations en l'an 2000.

En conséquence, la loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage, dite seconde loi Besson, est venue abrogée la loi de 1990 pour réaffirmer et renforcer les obligations prévues. Elle réaffirme donc en premier lieu les **obligations faites aux communes de plus de 5 000 habitants en matière d'accueil des gens du voyage**. Pour cela, **l'obligation que chaque département se dote d'un schéma départemental** est également maintenue.

Ce schéma est révisable tous les 6 ans, suite à la réalisation d'un diagnostic. Le présent document s'inscrit dans cette démarche de mise à jour, il vise à soutenir la production du nouveau schéma. L'objet principal de ce schéma est d'établir :

- **les secteurs géographiques d'implantation et les communes où doivent être réalisés les aménagements destinés à l'accueil des gens du voyage** (*les communes de plus de 5 000 habitants sont soumises à obligation, mais le schéma peut, au besoin, proposer des aménagements sur d'autres territoires*);
- **les types d'aménagements qui doivent être réalisés, ainsi que leurs capacités.**

Concernant les types d'aménagements que les communes soumises à obligations sont tenues de réaliser, la version initiale de la loi de 2000 mentionnait uniquement que le schéma devait prévoir des « *aires permanentes d'accueil* » et qu'il devait « *détermine[r] les emplacements susceptibles d'être occupés temporairement à l'occasion de rassemblements traditionnels ou occasionnels et défini[r] les conditions dans lesquelles l'État intervient pour assurer le bon déroulement de ces rassemblements* ». La version en vigueur en 2018 donne davantage de précisions. Elle prévoit désormais **3 types d'aménagements : les « aires permanentes d'accueil », les « terrains familiaux locatifs » et les « aires de grand passage »**. Ces modifications ont été apportées par la loi Egalité et Citoyenneté de 2017, présentée plus précisément dans la suite de cette section. Au sujet de l'itinérance, la circulaire interministérielle du 5 juillet 2001, évoquée plus tôt, fournit toujours plus de précisions.

Enfin, vis-à-vis du 31 mai 1990, le texte législatif de 2000 visait également à définir un meilleur équilibre entre droits et obligations réciproques pour les collectivités territoriales et les gens du voyage : en contrepartie de l'obligation d'accueil, les communes disposent de moyens identifiés pour lutter contre les stationnements illicites des gens du voyage sur leur territoire.

Loi ALUR

La loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové, dite loi ALUR, vise à « *faciliter la régulation des marchés immobiliers et encadrer les pratiques abusives, favoriser l'accès au logement des ménages et développer l'innovation et la transparence* » (Extrait du point d'étape sur les avancées de la loi ALUR, présenté sur le site www.cohesion-territoires.gouv.fr). Depuis 2014, la loi ALUR, complétée par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015, a entraîné des modifications du code de l'urbanisme concernant l'accueil des gens du voyage. Il est à souligner que ces transformations instaurent **une nouvelle catégorie d'habitat dans le code de l'urbanisme, celle de la « résidence démontable constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs »**. L'article L111-4 du code de l'urbanisme, créé par l'ordonnance du 23 septembre 2015, apporte des précisions au sujet de cette nouvelle catégorie.

Les transformations apportées par la loi ALUR introduisent en outre **les terrains familiaux locatifs parmi les catégories d'habitat mentionnées dans le code de l'urbanisme**.

La loi ALUR rend également possible l'installation d'habitats permanents, mobiles ou démontables, sur des terrains privés. L'habitat est considéré comme permanent s'il est « *destiné[es] à l'habitation et occupé[es] à titre de résidence principale au moins huit mois par an* ». Le terrain accueillant ces habitats doit être situé dans une zone constructible. Toutefois, le code de l'urbanisme indique que cette installation peut également être acceptée, sous réserves (notamment sous réserve de conformité avec le PLU et d'un avis de la commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers), dans des secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées (STECAL) situées dans des zones naturelles, agricoles ou forestières. Auparavant, l'installation de d'habitats permanents mobiles ou démontables n'était acceptée que dans les terrains de camping ou les PRL (Parcs Résidentiels de Loisirs).

Loi NOTRe

La loi NOTRe (loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République), troisième volet de la réforme des territoires, a réorganisé les compétences des collectivités territoriales. Dans ce cadre, elle a procédé au **transfert des compétences en matière d'aménagements destinés aux gens du voyage, des communes aux intercommunalités**. Cette loi a en effet ajouté la mention « *aménagement, entretien et gestion des aires d'accueil des gens du voyage* » aux compétences inscrites dans le Code des collectivités territoriales en 2015. Puis (comme cela est expliqué dans le paragraphe suivant, consacré à la loi Égalité et Citoyenneté), cette compétence a finalement été complétée en 2017 pour prendre également en considération les terrains familiaux.

En conséquence, la loi prévoit que ce n'est plus directement aux communes de plus de 5 000 habitants de répondre aux obligations en matière d'aires d'accueil et d'habitat des gens du voyage, mais aux EPCI dont elles font partie.

La loi NOTRe a toutefois mis du temps pour venir transformer la loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et l'habitat des gens du voyage, en lien avec ce transfert de compétences. En

effet, jusqu'à la promulgation de la loi Carle en novembre 2018 (loi n°2018-957 du 7 novembre 2018, présentée plus précisément dans la suite de cette section), la loi de 2000 ne prenait pas en considération les compétences nouvelles des EPCI.

Le transfert de compétences a également eu pour effet le **transfert du pouvoir de police spéciale des maires au Président de l'intercommunalité** en matière de réglementation du stationnement des résidences mobiles des gens du voyage (possibilité d'interdire le stationnement des résidences mobiles en dehors des aires d'accueil aménagées et de saisir le préfet pour qu'il mette en demeure les occupants de quitter les lieux). À ce sujet également la loi Carle de novembre 2018 est venue apporter des précisions (voir les détails de la loi dans le paragraphe dédié, plus loin dans la section).

Loi Egalité et Citoyenneté

La loi n° 2017-86 du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et à la citoyenneté se veut être « *la traduction législative des mesures issues des comités interministériels à l'égalité et à la citoyenneté des 6 mars et 26 octobre 2015* » (extrait du site www.gouvernement.fr). Elle s'inscrit dans le cadre des ambitions gouvernementales visant à renforcer « *son action pour rassembler tous les Français autour des valeurs de la République et pour s'attaquer aux obstacles auxquels est confrontée une partie de la population dans ses conditions de vie* » (www.gouvernement.fr).

Cette loi est venue transformer profondément certaines dispositions à l'égard des populations de gens du voyage, notamment en entraînant l'abrogation de la loi du 3 janvier 1969 relative à l'exercice des activités ambulantes et au régime applicable aux personnes circulant en France sans domicile ni résidence fixe.

En conséquence, **l'obligation de détenir un livret de circulation et d'être rattaché à une commune de rattachement ont été abrogées**. Les gens du voyage bénéficient désormais d'une domiciliation ouverte. Ces transformations ont été permises par le décret n°2017-1522 du 2 novembre 2017 qui est venu modifier une dizaine de codes (Code pénal, procédure pénale, service national, commerce, environnement, sécurité intérieure, travail, justice administrative.) et plusieurs décrets (Décret n°2017-1522 du 2 novembre 2017 relatif aux personnes n'ayant en France ni domicile ni résidence fixe et pris pour l'application des articles 150, 194 et 195 de la loi égalité citoyenneté). La notion de « *commune de rattachement* » a ainsi été remplacée dans les différents textes législatifs par celle de « *commune où est situé l'organisme auprès duquel ils ont fait élection de domicile dans les conditions prévues à l'article L. 264-1 du code de l'action sociale et des familles* » (c'est à dire un centre communal ou intercommunal d'action sociale ou un organisme agréé à cet effet).

Le décret n°2017-835 du 5 mai 2017, également pris pour application de la loi égalité et citoyenneté, a quant à lui modifié le code de la construction et de l'habitation (Décret n° 2017-835 du 5 mai 2017 relatif aux dispositions particulières à certaines agglomérations en matière de réalisation de logements locatifs sociaux et pris pour l'application de la loi n° 2017-86 du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et à la citoyenneté). Ce faisant, il instaure la prise en compte des terrains familiaux locatifs dans le décompte des logements sociaux (1 place = 1 logement).

Toujours en ce qui concerne les terrains familiaux, la loi Égalité et Citoyenneté a en outre apporté des transformations au Code des collectivités territoriales, en lien avec le nouveau cadre institué par la loi NOTRe. Les compétences des EPCI inscrites dans le Code des collectivités territoriales mentionnent désormais les terrains familiaux locatifs.

La loi de 2000 a également été transformée, elle indique maintenant que le schéma départemental doit prévoir « *les secteurs géographiques d'implantation et les communes ou doivent être réalisés des terrains familiaux* » (voir encadré dédié à la loi du 5 juillet 2000 au début de la section consacrée au cadre réglementaire). **Par conséquent, les terrains familiaux locatifs sont dorénavant comptabilisés dans le cadre des obligations inscrites dans le schéma départemental d'accueil des gens du voyage.**

Enfin, la loi Égalité et Citoyenneté a également instauré certaines dispositions relatives aux stationnements illicites, comme le renforcement de la procédure administrative de mise en demeure et d'évacuation forcée lorsqu'un groupe de caravanes quitte un premier terrain occupé illégalement pour une seconde installation tout aussi illicite ; ou bien la réduction du délai de 72 H à 48 H dans lequel le juge administratif doit statuer sur un recours dirigé contre un arrêté de mise en demeure de quitter les lieux.

Un flou demeure cependant sur ce qui est entendu par « terrains familiaux locatifs ». Dans l'usage, en matière de politiques publiques, le terme renvoie communément à :

- Des terrains familiaux locatifs publics, c'est-à-dire dont le propriétaire est une collectivité ;
- Des aménagements avec une construction modeste, comparable aux petites réalisations que l'on trouve sur les aires d'accueil (blocs sanitaires-cuisines).

La loi fournit peu d'éléments de définition sur ces sujets (nature du propriétaire et importance du bâti).

Loi Carle

Promulguée alors que ce rapport de diagnostic était en cours de finalisation, la loi n° 2018-957 du 7 novembre 2018 relative à l'accueil des gens du voyage et à la lutte contre les installations illicites, dite loi Carle, comporte 3 chapitres : le premier vise à clarifier le rôle de l'État, des collectivités territoriales et de leurs groupements, tandis que les deuxième et troisième chapitres concernent le traitement des stationnements illicites.

En conséquence, la loi de 2000 a fait l'objet d'une réécriture introduisant dans ce texte les compétences des EPCI, acquises via la loi NOTRe, en matière d'accueil et d'habitat des gens du voyage. Désormais, pour les communes faisant partie d'un EPCI, il est indiqué qu'elles ont pour obligation d'accueillir les aménagements destinés à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage prévus par le schéma départemental. Les EPCI, quant à eux, doivent créer, aménager, entretenir et assurer la gestion des aires et terrains dont le schéma départemental a prévu la réalisation sur leur territoire.

En outre, la loi Carle introduit l'obligation pour les représentants du groupe des GDV de signaler tout stationnement d'un groupe de plus de 150 résidences mobiles, trois mois au moins avant l'arrivée sur les lieux, au préfet de région, au préfet de département et au président du conseil départemental concernés. Le préfet de département doit alors informer le maire de la commune et le président de l'EPCI sur le territoire desquels est située l'aire désignée pour cet accueil deux mois au moins avant son occupation. Le maire concerné peut demander au préfet de département de prendre les mesures nécessaires, s'il n'est pas en mesure d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques.

La loi permet également aux maires, sous conditions et par arrêté, d'interdire sur son territoire tout stationnement de résidences mobiles en dehors des aires et des terrains

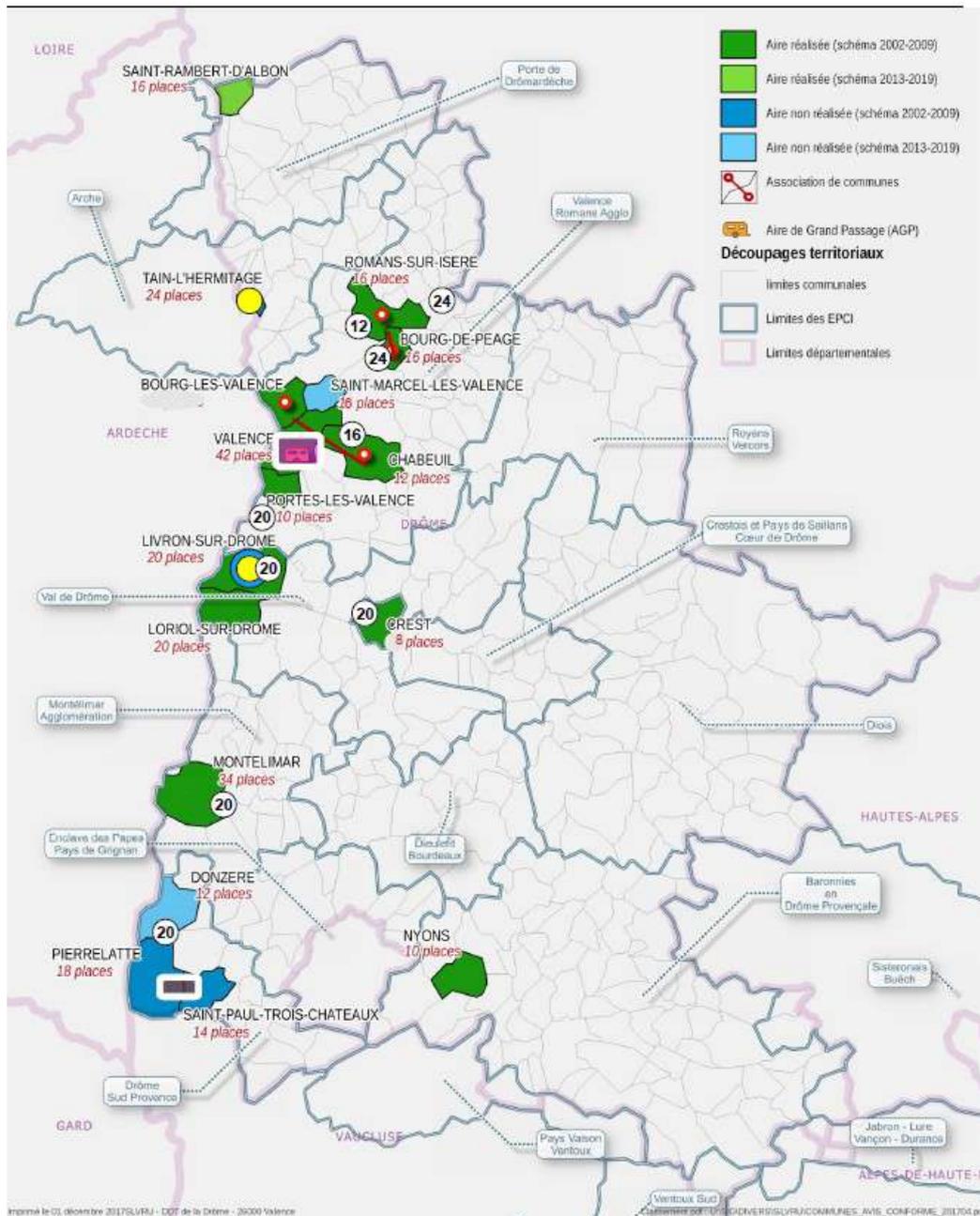
familiaux, lorsque sa commune satisfait aux obligations prévues par le schéma (même si l'EPCI dont elle est membre n'a pas respecté l'ensemble des prescriptions).

Enfin, la loi renforce les sanctions pénales en cas de stationnements illicites : doublement de la peine d'emprisonnement (6 mois à 1 an) et de l'amende (3750 à 7500 €) en cas d'installation illégale sur le terrain public ou privé d'une commune qui respecte les prescriptions du schéma ou qui n'est pas inscrite au schéma.

L'action publique peut toutefois être éteinte par le versement d'une amende forfaitaire d'un montant de 500 €. Le montant de l'amende forfaitaire minorée est de 400 € et le montant de l'amende forfaitaire majorée de 1 000 €

Annexe 8

Récapitulatif territorialisé des aménagements
réalisés et à réaliser



Annexe 9

Composition de la commission consultative départementale des Gens du Voyage

- Arrêté préfectoral du 20 octobre 2021



Direction Départementale des Territoires
Service Logement Ville et Rénovation Urbaine
Pôle Amélioration du Parc Privé
ddt-slvru-papp@drome.gouv.fr

ARRÊTÉ PRÉFECTORAL EN DATE DU 20 OCTOBRE 2021
FIXANT LA COMPOSITION DE LA COMMISSION CONSULTATIVE DES GENS DU VOYAGE

La Préfète de la Drôme
Chevalier de la Légion d'honneur
Officier de l'ordre national du Mérite

Vu la loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 modifiée relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage ;

Vu le décret n°2001-540 du 25 juin 2001 relatif à la composition et au fonctionnement de la commission départementale consultative des gens du voyage, modifié par le décret n°2017-921 du 9 mai 2017

Vu la circulaire n°NOR IOCA 1022 704 C du 28 août 2010 relative à la révision du schéma départemental des gens du voyage ;

Vu l'arrêté préfectoral n°26_2017_10_18_004 du 19 octobre 2017 relatif à commission départementale consultative des gens du voyage ;

Vu les demandes des collectivités ;

Vu les propositions des associations représentatives ;

SUR PROPOSITION DE MADAME LA DIRECTRICE DÉPARTEMENTALE DES TERRITOIRES DE LA DRÔME

ARRÊTE

Article I : composition

La composition de la commission départementale consultative des gens du voyage est renouvelée comme suit :

Représentants de l'Etat

Membres titulaires	Membres suppléants
La préfète de la Drôme	Son représentant
La Directrice Départementale des Territoires	Son représentant
Le Directeur Départemental de la Cohésion Sociale	Son représentant
L'Inspecteur d'Académie	Son représentant
Le Commandant du Groupement de gendarmerie	Le Directeur Départemental de la Sécurité Publique

Représentants du Département de la Drôme désignés par le Conseil Départemental

Membres titulaires	Membres suppléants
La Présidente du Conseil Départemental	Son représentant
Françoise CHAZAL, Vice-présidente chargée des Solidarités humaines, de l'Autonomie, de l'Enfance, de la Prévention, de la Parentalité et de la Santé	Nathalie ZAMMIT, Vice-présidente chargée de l'Aménagement, du Développement territorial et des Dynamiques durables Corinne MOULIN, Conseillère départementale déléguée à l'Ingénierie publique et à l'Aide aux territoires Fabrice LARUE, Conseiller départemental
Michel BRUNET, Conseiller départemental délégué à l'Action sociale	
Marie FERNANDEZ, Conseillère départementale déléguée au Numérique et à l'Inclusion numérique	
Geneviève GIRARD, Conseillère départementale déléguée au Logement, à l'Habitat et à la Coopération décentralisée	

Représentant des communes

Membre titulaire	Membre suppléant
Christian BORDAZ, maire de Génissieux	Julien DUVOID, maire de Sauzet

Représentants des établissements publics de coopération intercommunale du département

Membres titulaires	Membres suppléants
Pierre COMBES, CC Baronnie en Drôme Provençale	Catherine JACQUOT, CC du Val de Drôme
Karine GUILLEMINOT, Valence-Romans Agglo	Aline HEBERT, CC Porte de DrômArdèche
Xavier ANGELI, Arche Agglo	Marlene MOURIER, Valence Romans Agglo
Marie-Christine MAGNANON, Montélimar Agglo	Philippe LABADENS, Valence Romans Agglo

Personnalités désignées par le préfet sur proposition des associations représentatives des gens du voyage et des associations intervenant auprès des gens du voyage

Membres titulaires	Membres suppléants
Sophie Mimoun, ASNIT	Brigitte Feutry, ASNIT
Romarc MARTEL Responsable AGDV 26/07	Gaïa DE LEIDI, AGDV 26/07
Yvonne SOULES, mouvement évangélique	Joseph SOULES, mouvement évangélique
Caroline GUERDENER	David GOUSSIN
Michel JEAN, ANGVC, aumônerie catholique des gens du voyage	Joseph UHLMANN, aumônerie catholique des gens du voyage

Représentants désignés par M. le Préfet sur proposition de la Caisse d'Allocations Familiales de la Drôme et de la Mutualité Sociale Agricole Ardèche Drôme Loire

Membres titulaires	Membres suppléants
Stéphane FERNANDEZ pour la CAF	Philippe ROUSTAND pour la CAF
Guy PERAN pour la MSA	Philippe AIGLON pour la MSA

Article 2 : participation

Les personnes qui en raison de leur compétence ou de leur implication dans la gestion des aires d'accueil et des gens du voyage pourront être invitées à participer aux travaux de la commission.

Article 3 : mandat

Le mandat des membres de la commission est de six ans à compter de la date de signature du présent arrêté.

Il prend fin si son titulaire perd la qualité au titre de laquelle il a été désigné.

Article 4 : présidence et secrétariat

La présidence de la commission est assurée conjointement par le Préfet de la Drôme ou son représentant et par le Président du Conseil Départemental ou son représentant.

Le secrétariat de la commission est assuré par la Direction Départementale des Territoires.

Article 5 : abrogation

L'arrêté préfectoral n°26_2017_10_18_004 du 19 octobre 2017 relatif à commission départementale consultative des gens du voyage est abrogé.

Article 6 : exécution et publication

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours dans les deux mois à compter de sa publication au Recueil des Actes administratifs (RAA) de la Préfecture de la Drôme :

* Soit par la voie d'un recours gracieux auprès du Préfet de la Drôme. Cette démarche prolonge le délai de recours contentieux qui doit alors être introduit dans les deux mois suivant la réponse (l'absence de réponse au terme de deux mois vaut rejet implicite).

* Soit par la voie d'un recours contentieux devant le Tribunal administratif de Grenoble - 2, place de Verdun - BP1135 - 38022 Grenoble Cedex.

* Le Tribunal administratif de Grenoble peut aussi être saisi par l'application Télérecours citoyens accessible à partir du site : www.telerecours.fr.

Fait à Valence, le 20 OCT. 2021

La Préfète,

3 boulevard Vauban
26030 VALENCE CEDEX9
Tél. : 07 75 79 28 00
Mél. : prefecture@drôme.gouv.fr

3/3


Elodie DEGIOVANNI