



Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage 2019-2025



Sommaire

<u>Sigles et Acronymes</u>	4
<u>I. Introduction</u>	5
A. Le cadre du schéma départemental	5
1. Présentation de la population des gens du voyage.....	5
2. Cadre législatif et réglementaire de l'accueil et de l'habitat des gens du voyage.....	7
3. Les différents dispositifs d'accueil et d'habitat.....	8
B. Le contexte de la révision du schéma départemental dans les Côtes d'Armor	9
1. Historique des démarches liées à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage dans les Côtes d'Armor.....	10
2. Méthodologie de la révision du schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage dans les Côtes d'Armor.....	11
3. Définition des secteurs géographiques.....	11
4. Les enjeux du schéma départemental dans les Côtes d'Armor.....	12
<u>II. Bilan du schéma 2010-2016</u>	13
A. Le bilan quantitatif	13
1. Le respect des obligations en matière de création d'aires d'accueil dans les Côtes d'Armor.....	13
2. Le respect des obligations en matière de création « d'habitat diversifié » dans les Côtes d'Armor.....	16
3. Le respect des obligations en matière d'aires de grands passages dans les Côtes d'Armor.....	17
4. Le respect des obligations en matière d'accueil des groupes familiaux dans les Côtes d'Armor.....	19
B. Le bilan qualitatif	22
1. Gestion des aires.....	22
2. Fréquentation des aires.....	28
3. L'augmentation de l'ancrage territorial des gens du voyage dans les Côtes d'Armor et ses conséquences...	29
C. Le bilan de la politique d'insertion	34
1. Bilan sur la scolarisation et l'accompagnement scolaire des enfants du voyage.....	34
2. Bilan sur la santé des gens du voyage.....	38
3. Bilan sur l'insertion économique et socio-professionnelle des gens du voyage.....	40
4. Le volet social de la politique d'insertion des gens du voyage.....	44

<u>III. Le schéma départemental 2019-2025</u>	
A) Poursuivre la réalisation des aires et leurs réhabilitations	49
1. Obligation de réaliser les aires d'accueil qui figuraient dans le précédent schéma.....	50
2. Obligation de réaliser les aires d'accueil pour les communes de plus de 5000 habitants qui ne figuraient pas dans le précédent schéma.....	50
3. Réaménager et rénover les aires d'accueil anciennes et inadaptées.....	52
B) Garantir les échanges de pratiques dans la gestion des aires d'accueil et encourager les convergences	54
1. Converger les réglementations en vigueur sur les aires d'accueil.....	54
2. Tendre vers un échange de pratiques sur le rôle de gestionnaire.....	55
C) Accompagner les évolutions des voyageurs vers l'ancrage territorial et les habitats diversifiés constitutifs	56
1. Répondre aux besoins de chaque territoire par des projets d'habitat adapté ou de terrain familial locatif....	56
2. Articuler le schéma départemental des gens du voyage avec les documents d'urbanisme et d'habitat.....	59
3. Mettre en place des solutions communes relatives aux constructions et installations illicites sur des terrains privés.....	60
D) Garantir un dispositif et une organisation stables pour les grands passages	62
E) Garantir un dispositif pour l'accueil des groupes familiaux	64
F) Renforcer l'accompagnement social et l'insertion des voyageurs dans la Cité	70
1. L'accompagnement social.....	70
2. Insertion par l'aide à la scolarisation.....	73
3. Insertion professionnelle.....	74
4. Insertion par la protection de la santé.....	76
5. L'insertion citoyenne et culturelle.....	77
<u>IV. La mise en œuvre du schéma départemental</u>	79
A) Le pilotage du schéma départemental	79
1. La Commission Consultative Départementale des Gens du Voyage.....	79
2. Comité technique départemental gens du voyage.....	79
B) L'animation et la coordination de la mise en œuvre du schéma	80
1. Le chargé de mission « Gens du voyage ».....	80
2. Les groupes de travail thématiques.....	80
3. Envisager la création éventuelle d'un « Observatoire des gens du voyage ».....	80
C) La révision du schéma	
<u>V. Tableau récapitulatif des objectifs du schéma départemental 2019-2025</u>	81
<u>Annexes</u>	86

Sigles et Acronymes

AAH : allocation aux adultes handicapés
APA : allocation personnalisée d'autonomie
ARS : agence régionale de santé
CAF : caisse d'allocation familiale
CASNAV : centre académique pour la scolarisation des enfants nouvellement arrivés et des enfants issus de familles itinérantes et de voyageurs
CCAS : centre communal d'action sociale
CIAS : Centre intercommunal d'action sociale
CLAS : contrat local d'accompagnement à la scolarité
CLS : contrat local de santé
CMU : couverture maladie universelle
CMU-C : couverture maladie universelle complémentaire
CNED : centre national d'enseignement à distance
CRHH : comité régional de l'habitat et de l'hébergement
CRIP : cellule de recueil des informations préoccupantes
DALO : droit au logement opposable
DDCS : direction départementale de la cohésion sociale
DILCRAH : délégation Interministérielle à la Lutte contre le Racisme, l'Antisémitisme et la Haine anti-LGBT
EANA : élèves allophones nouvellement arrivés
EFIV : enfants de familles itinérantes et de voyageurs
EPCI : établissement public de coopération intercommunal
FSL : fonds de solidarité pour le logement
GPA : Guingamp Paimpol Agglomération
IAE : insertion par l'activité économique
INSEE : institut national de la statistique et des études économiques
LTC : Lannion Trégor Communauté
LTM : Lamballe Terre et Mer
MDD : maison du Département
PCH : prestation de compensation du handicap
PDALHPD : plan départemental d'action pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées
PDH : plan départemental pour l'habitat
PLAI : prêt locatif aidé d'intégration
PLH : plan local de l'habitat
PLU : plan local d'urbanisme
PLUI : plan local d'urbanisme intercommunal
POS : plan d'occupation des sols
PRAPS : programme régional pour l'accès à la prévention et aux soins des plus démunis
PSI : projet social intercommunal
PSLA : prêt social location-accession
RSA : revenu de solidarité active
SBAA : Saint Briec Armor Agglomération
SCOT : schéma de cohérence territoriale

I. Introduction

A. Le cadre du schéma départemental

1. Présentation de la population des gens du voyage

➤ Précisions terminologiques et sociologiques

Les Tziganes et gens du voyage ne constituent pas un bloc monolithique. Ils présentent une grande hétérogénéité, caractérisée par différents groupes ethniques venus essentiellement du nord de l'Inde au début du 15^e siècle :

- Les Manouches (du mot *manus* signifiant homme) ou Sinti (du nom du fleuve indien, le Sind). Ces termes visent les Tziganes qui se sont installés en Europe du Nord. On les retrouve dans le nord et l'ouest de la France ;
- Les Gitans (ou Kalé, du mont Gype en Egypte) qui sont implantés dans le sud de la France ;
- Les Roms : ce terme est utilisé au niveau international pour désigner l'ensemble des groupes de Tziganes originaires des pays de l'Est (près de 8 millions d'individus). Ils sont surtout présents à l'Est et en région parisienne.

De manière générale, on emploie le terme «Tsigane» pour désigner l'ensemble de ces groupes de populations présentant des caractéristiques communes. Le droit français utilise l'expression « gens du voyage » depuis deux circulaires adoptées en 1972 et 1978. La neutralité de cette expression renvoie davantage au mode de vie à l'origine d'une situation administrative particulière que sur les origines ethniques ou géographiques. Bien que le schéma ci-présent emploiera les expressions « gens du voyage » ou « voyageurs », elles ne sont pas pour autant entièrement satisfaisantes, car elles réduisent cette population à la seule itinérance.

La loi du 5 juillet 2000¹, pour sa part, qualifie les gens du voyage par le fait que leur habitat traditionnel est constitué de résidences mobiles, indépendamment d'une itinérance effective.

En vérité, les gens du voyage se distinguent aujourd'hui par une grande diversité comportementale vis-à-vis de l'itinérance, ce qui permet de distinguer trois catégories de gens du voyage :

- les itinérants : ils se déplacent souvent en grand nombre sur l'ensemble du territoire national et leurs haltes sont de courte durée ;
- les semi-itinérants : ils effectuent des déplacements limités dans l'espace et le temps, souvent à l'échelle d'un département ou d'une région ;
- les sédentaires : ils sont installés de manière permanente, généralement sur un terrain dont ils sont propriétaires ou locataires, ou sur une aire d'accueil.

Au total, les Tziganes représenteraient environ 10 millions d'individus en Europe, constituant ainsi la première minorité transnationale.

En France, il est difficile d'estimer un nombre précis de personnes appartenant à la communauté des gens du voyage. La catégorie administrative des gens du voyage ne fait pas l'objet d'un recensement spécifique dans le cadre du recensement général de la population effectué par l'Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSEE). En l'absence de données statistiques précises, il existe une très grande disparité de

1 Loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage

chiffres : entre 200 000 et 300 000 personnes selon les différents rapports parlementaires, entre 250 000 et 500 000 personnes selon les associations de gens du voyage, tenant compte d'un ancrage territorial important pour une grande majorité de voyageurs.

En Bretagne, sur l'ensemble des quatre départements, le nombre de personnes itinérantes recensées était de 8600 personnes en 2001².

Dans les Côtes d'Armor, il n'y a pas eu d'étude spécifique permettant d'évaluer le nombre de ménages présents hors saison estivale puisque la période de juin à août correspond à celle où le nombre de voyageurs est deux fois plus important du fait des grands passages estivaux. Il est très difficile d'avoir une estimation exacte et précise du nombre de ménages ancrés et de leur composition.

Les seules informations dont on dispose à ce jour sont fournies par l'association Itinérance qui dispose d'un centre social itinérant agréé par la Caisse d'Allocations Familiales (CAF) et d'un service insertion conventionné par le Conseil Départemental. Ce centre social a accueilli en 2017 390 personnes pour 148 ménages. Parmi ces 390 individus, il y a une forte concentration de mineurs entre 4 à 15 ans, avec autant de garçons que de filles. Il y a également une part importante d'individus entre 26 et 45 ans avec deux fois plus de femmes (96) que d'hommes (45).

➤ L'évolution du régime juridique des gens du voyage

La loi n° 2017-86 du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et à la citoyenneté abroge la loi n° 69-3 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 loi de 1969, instaurant un statut discriminatoire pour les gens du voyage, prévoyait en particulier :

- l'obligation pour les personnes n'ayant ni domicile ni résidence fixe de plus de six mois de se munir, selon les cas, d'un livret spécial de circulation ou d'un livret de circulation ;
- l'obligation de faire viser les titres de circulation à des intervalles réguliers par l'autorité administrative ;
- l'obligation de rattachement à une commune.

C'est désormais la loi du 5 mars 2007³, instituant le droit au logement opposable et portant diverses mesures en faveur de la cohésion sociale, qui s'applique, c'est-à-dire **le droit commun**. Ainsi, les personnes vivant en caravane et n'ayant pas d'adresse stable peuvent élire domicile auprès des centres communaux ou intercommunaux d'action sociale (CCAS ou CCIAS) ou d'organismes agréés par le préfet.

Cette élection de domicile permet aux gens du voyage :

- de bénéficier de l'ensemble des **prestations sociales** mentionnées à l'article L. 264-1 du code de l'action sociale et des familles, à l'exception de l'aide médicale de l'État : Revenu de solidarité active (RSA), Couverture maladie universelle (CMU), Prestation de compensation du handicap (PCH), allocation personnalisée d'autonomie (APA), allocation aux adultes handicapés (AAH) ... ;
- de bénéficier de la délivrance d'un **titre national d'identité** ;
- de pouvoir prétendre à l'inscription sur les **listes électorales** ;
- de bénéficier de l'**aide juridique**.

2 Document de réflexion régionale sur l'accueil et l'habitat des gens du voyage – Direction Régionale de l'Équipement – Décembre 2001.

3 Loi n°2007-290 du 5 Mars 2007 instituant le droit au logement opposable et diverses mesures en faveur de la cohésion sociale

Les CCAS, les CIAS ou les organismes agréés par le préfet doivent remettre aux gens du voyage une attestation d'élection de domicile. **Tout refus d'élection de domicile des gens du voyage doit être expressément motivé par l'organisme.**

L'élection de domicile des gens du voyage a eu pour effet également de **permettre aux travailleurs indépendants faisant partie de la communauté des voyageurs de domicilier leur entreprise individuelle avec leur élection de domicile.** Un organisme ne peut donc pas interdire à un voyageur d'utiliser son élection de domicile pour domicilier son entreprise.

2. Cadre législatif et réglementaire de l'accueil et de l'habitat des gens du voyage

➤ Les exigences quantitatives de l'accueil et de l'habitat des gens du voyage

La législation et la réglementation relatives à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage visent, depuis une trentaine d'années, un objectif très ambitieux : **rendre possible « une cohabitation harmonieuse de toutes les composantes sur le territoire national et créer un équilibre satisfaisant entre la liberté constitutionnelle d'aller et venir et le souci légitime des élus locaux d'éviter les installations illicites qui occasionnent des difficultés de coexistence avec les administrés ⁴»**

La loi n° 90-449 du 31 mai 1990 visant à la mise en œuvre du droit au logement, dite Loi Besson, visant à la mise en œuvre du droit au logement, a fixé l'obligation pour les communes de plus de 5000 habitants d'organiser les conditions de passage et de séjour des gens du voyage sur leur territoire, dans le cadre d'un « schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage ».

La loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage va plus loin en renforçant l'obligation des communes en matière d'accueil des gens du voyage. L'article 1^{er}-I de cette loi dispose que « *les communes participent à l'accueil des personnes dites gens du voyage et dont l'habitat traditionnel est constitué de résidences mobiles installées sur des aires d'accueil ou des terrains prévus à cet effet* ».

Les obligations doivent figurer dans un schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage, clé de voûte du dispositif d'accueil des gens du voyage.

Élaboré par le représentant de l'État dans le département et le président du Conseil Départemental, après avis de l'organe délibérant des communes et des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) concernés et de la commission consultative départementale, il est révisé selon les mêmes formes, tous les six ans.

En vertu des dispositions de l'article 1-V de la loi 2000, de la loi ALUR du 24 mars 2014 modifiant la loi Besson, et du décret n° 2014-1369 du 14 novembre 2014 relatif aux compétences, à la composition et au fonctionnement des comités régionaux et des conseils départementaux de l'habitat et de l'hébergement, le projet de schéma départemental est présenté pour avis à la commission spécifique plan départemental d'action pour l'hébergement et le logement des personnes défavorisées (PDALHPD) du comité régional de l'habitat et de l'hébergement (CRHH) selon la procédure fixée par le règlement intérieur du CRHH de Bretagne établi en juin 2015.

L'élaboration du schéma départemental doit être précédée d'une évaluation des besoins et de l'offre existante, notamment de la fréquence et de la durée des séjours des gens du voyage, de l'évolution de leurs modes de vie et de leur ancrage, des possibilités de scolarisation des enfants, d'accès aux soins et d'exercice des activités économiques.

4 L. Besson. Journal Officiel de l'Assemblée Nationale, 1^{re} séance du 2 juin 1999, p. 5293

La loi du 5 juillet 2000 vise ainsi à passer d'une obligation morale, dont le symbole était l'article 28 de la loi de mai 1990, à une obligation d'accueil effective. Désormais, toute commune de plus de 5000 habitants est obligatoirement inscrite dans le schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage, qui précise la capacité et l'implantation des dispositifs d'accueil et d'habitat, ainsi que la nature des actions à caractère social.

L'intensité juridique de l'obligation d'accueil varie donc en fonction du nombre d'habitants de la commune. Toutefois, il ne faut pas en conclure que les communes de moins de 5000 habitants sont dispensées de toute obligation d'accueil des gens du voyage. En effet, bien que non astreintes à une obligation légale d'accueil, les communes de moins de 5000 habitants doivent respecter une obligation jurisprudentielle d'accueil temporaire des gens du voyage.

La nouvelle organisation territoriale : les intercommunalités désormais compétentes. Jusqu'en 2017, les communes de plus de 5000 habitants inscrites au schéma départemental, afin de remplir leur obligation légale d'accueil, avaient le choix. Soit elles décidaient de réaliser, seules et sur leur territoire, une ou plusieurs aires d'accueil aménagées et entretenues. Soit elles décidaient de transférer leur compétence à un EPCI chargé de mettre en œuvre les dispositions du schéma départemental.

Désormais, en application de **la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe)**, les EPCI exercent, depuis le 1^{er} janvier 2017, une compétence obligatoire « en matière d'accueil des gens du voyage : aménagement, entretien et gestion des aires d'accueil ». Cette compétence s'étend désormais également aux questions d'habitat des gens du voyage.

En plus de répondre aux besoins constatés dans le département, le respect des obligations ouvre le droit, pour l'EPCI ou la commune en conformité avec le schéma départemental, à la possibilité d'interdire par arrêté, en dehors des aires et terrains aménagés, le stationnement sur le territoire de la commune des résidences mobiles constituant l'habitat traditionnel des personnes dites gens du voyage. En cas de violation de cet arrêté, le maire ou le propriétaire du terrain occupé peut demander au préfet de mettre en demeure les occupants de quitter les lieux.

Il est rappelé qu'en vertu de la liberté constitutionnelle d'aller et venir, les gens du voyage doivent pouvoir stationner librement dans une commune pour une courte durée ⁵.

➤ **Les exigences qualitatives de l'accueil et de l'habitat des gens du voyage**

Il résulte de l'objectif à valeur constitutionnelle, permettant à toute personne d'obtenir un logement décent, la nécessité de prendre en compte des critères qualitatifs dans l'accueil et l'habitat des gens du voyage. Ainsi, le décret du 29 juin 2001 relatif aux normes techniques applicables aux aires d'accueil des gens du voyage dispose que celles-ci doivent comprendre, outre des places de caravanes de 75 mètres carrés au minimum :

- au moins un bloc sanitaire, intégrant au moins une douche et deux WC. pour cinq places de caravanes ;
- un accès aisé aux équipements sanitaires ainsi qu'à l'alimentation en eau et en électricité ;
- une évacuation d'eaux usées.

3. Les différents dispositifs d'accueil et d'habitat

On distingue plusieurs dispositifs d'accueil ou d'habitat selon les besoins des gens du voyage :

5- Conseil d'État, arrêt du 2 décembre 1983 Ville de Lille

Les dispositifs en matière d'accueil

- **Les aires permanentes d'accueil** : ce sont des aires prévues pour le séjour temporaire de résidences mobiles pendant une période maximale de trois mois en principe mais qui peut être prolongée pour diverses raisons. Ayant une vocation d'habitat, elles sont situées au sein ou à proximité des zones urbaines⁶
- **Les aires de grand passage** : elles ont vocation à accueillir, temporairement, des groupes importants pouvant représenter jusqu'à 200 caravanes voyageant ensemble qui convergent ensuite, ou non, vers des lieux de grands rassemblements traditionnels ou occasionnels⁷
- **Les aires de petite capacité pour groupes familiaux** : ces aires sont de faible capacité (entre 10 et 40 caravanes) et ont vocation à permettre des stationnements de courte durée pour des familles isolées ou pour quelques caravanes voyageant en groupe.
- **La simple halte**, terrain permettant dans toute commune le stationnement des véhicules des gens du voyage pour une durée brève de 48 heures minimum. (exercice de la liberté constitutionnelle d'aller et venir). Ces terrains ne sont pas obligatoires.

Les dispositifs en matière d'habitat

- **Les terrains familiaux locatifs** : terrains destinés à l'installation prolongée de résidences mobiles (jusqu'à six caravanes). Chaque terrain est équipé au minimum d'un bloc sanitaire intégrant au moins une douche, deux WC, un bac à laver. Chaque terrain est également équipé de compteurs individuels pour l'eau et l'électricité⁸.

La loi du 27 janvier 2017⁹ a modifié l'article 1^{er} de la loi du 5 juillet 2000 en rendant obligatoire l'inscription, dans le schéma départemental, des projets de terrains familiaux locatifs à la charge des EPCI compétents.

- **L'habitat adapté** : un bâti en dur avec une pièce de vie / couchage constituant un logement de droit commun comportant des aménagements et la possibilité d'installer des caravanes pour un ménage.

B. Le contexte de la révision du schéma départemental dans les Côtes d'Armor

Pour rappel, l'article 1^{er} III, de la loi du 5 juillet 2000 dispose que : « *Le schéma départemental est élaboré par le représentant de l'État dans le département et le président du Conseil départemental. Après avis de l'organe délibérant des communes et des établissements publics de coopération intercommunale concernés et de la commission consultative prévue au IV, il est approuvé conjointement par le représentant de l'État dans le département et le Président du Conseil départemental dans un délai de dix-huit mois à compter de la publication*

⁶ Décret n° 2001-569 du 29 juin 2001 relatif aux normes techniques applicables aux aires d'accueil des gens du voyage et Circulaire n° 2001-49 UHC/IUH1/12 du 5 juillet 2001 relative à l'application de la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage

⁷ Circulaire UHC/IUH1/12 n° 2001-49 du 5 juillet 2001 relative à l'application de la loi no 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage ; Circulaire n° 2003-43/UHC/DU1/11 du 8 juillet 2003 relative aux grands rassemblements des gens du voyage : terrains de grand passage, Décret n° 2019-171 du 5 mars 2019 relatif aux aires de grand passage

⁸ Circulaire UHC/IUH1/26 n°2003-76 du 17 décembre 2003 relative aux terrains familiaux permettant l'installation des caravanes constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs

⁹ Loi n°2017-86 relative à l'égalité et à la citoyenneté.

de la présente loi. Passé ce délai, il est approuvé par le représentant de l'État dans le département. Il fait l'objet d'une publication. À l'initiative du représentant de l'État dans le département ou du président du conseil départemental, **le schéma départemental est révisé selon la même procédure au moins tous les six ans à compter de sa publication.** Il est tenu compte, lors de sa révision, des évolutions du schéma départemental de coopération intercommunale mentionné à l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales ».

1. Historique des démarches liées à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage dans les Côtes d'Armor

En application de l'article 28 de la loi du 31 mai 1990¹⁰ visant à la mise en œuvre du droit au logement, un premier schéma départemental a été signé dans les Côtes d'Armor en 1995 dans le cadre du PDALHPD.

Malgré la volonté de répondre aux attentes des gens du voyage, et l'inscription de nombreux objectifs, le bilan des réalisations est demeuré très inférieur à ce qui était prévu.

En 2002, lors de la rédaction du second schéma départemental, 7 communes de plus de 5000 habitants ne disposaient toujours pas d'aire d'accueil.

Le schéma de 2002-2008 proposait ainsi de poursuivre la réalisation d'aires d'accueil et de résoudre le problème des stationnements illicites de caravanes des gens du voyage, principaux éléments déclencheurs de tensions entre voyageurs et riverains.

Le troisième schéma, couvrant la période de 2010-2016, constate une très forte baisse des stationnements spontanés sur l'ensemble des communes du département pendant les périodes automnale et hivernale, en raison principalement de la réalisation de la plupart des aires d'accueil prescrites par le schéma de 2002.

Le schéma départemental 2010-2016 fixait dès lors plusieurs objectifs généraux :

- **Poursuivre la réalisation des aires d'accueil** : plusieurs communes n'avaient toujours pas réalisé leur aire d'accueil.
- **Développer des projets correspondant aux nouveaux besoins en habitat** : les aires d'accueil ne répondent pas de façon satisfaisante au besoin de fixation territoriale exprimé par les gens du voyage et lié à de multiples facteurs (sentiment d'appartenance territoriale, mobilité décroissante, volonté de scolarisation, mauvais état de santé, coût des déplacements...).
- **Poursuivre la lutte contre les stationnements illicites** : le schéma proposait à cette fin la réalisation d'aires de grand passage de petite capacité permettant d'accueillir, pour une courte durée, des groupes familiaux en période estivale qui sont trop importants pour pouvoir être accueillis sur les aires d'accueil mais qui sont de trop faible capacité pour pouvoir stationner sur les aires de grand passage.
- **Développer une véritable politique d'insertion des gens du voyage** : contrairement aux schémas précédents, le schéma 2010-2016 affichait l'ambition de permettre effectivement l'insertion des gens du voyage à travers différents domaines : scolarisation des enfants, protection de la santé, accès aux droits, accès à la protection sociale, insertion professionnelle...

10 Loi n°90-449 du 31 Mai 1990 visant à la mise en œuvre du droit au logement

- **Poursuivre l'adaptation de la politique d'accueil, d'habitat et d'insertion des gens du voyage à l'ère du numérique**

Le bilan du schéma départemental 2010-2016 sera effectué dans le présent schéma, permettant par ce biais d'actualiser les besoins liés à l'accueil, à l'habitat et à l'insertion sociale des gens du voyage, en tenant compte de l'apparition de nouveaux besoins le cas échéant.

2. Méthodologie de la révision du schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage dans les Côtes d'Armor

Suite à l'arrêté préfectoral du 11 septembre 2017 portant création d'une nouvelle commission et nommant ses membres, la commission départementale consultative **du 29 septembre 2017** a lancé officiellement les travaux de révision du schéma départemental.

Entre septembre 2017 et mai 2018, les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), compétents en matière d'accueil et d'habitat des gens du voyage, ont été consultés sur le bilan d'application du précédent schéma départemental, sur le diagnostic lié à l'ancrage territorial des gens du voyage, et sur les nouveaux besoins en accueil, en habitat et ceux liés à l'insertion sociale.

Le **comité technique élargi de pilotage du 24 mai 2018** a permis de prendre acte de cette première étape des travaux de révision ainsi que de lancer la seconde étape, à savoir l'organisation de groupes de travail, présidés par un membre du corps préfectoral et un élu auprès de chaque intercommunalité. L'objectif de ces groupes de travail était d'évoquer l'ensemble des sujets liés aux gens du voyage sur le territoire, et de recueillir des propositions de la part des EPCI permettant, dans le cadre du futur schéma départemental, de répondre aux besoins évoqués.

La conclusion de l'ensemble de ces groupes de travail a donné lieu à la validation, lors d'une commission **consultative départementale réunie le 5 octobre 2018**, d'une structure détaillée du schéma départemental et des futures obligations des intercommunalités.

3. Définition des secteurs géographiques

La définition du dispositif d'accueil à retenir est réalisée au sein de secteurs géographiques délimités. Ces secteurs sont définis au vu de l'évaluation des besoins et de l'offre existante, des limites des structures intercommunales existantes et des modes de vie et de déplacement des voyageurs. Sur ces bases, le département a été « découpé » en sept secteurs. Ils correspondent aux sept établissements publics de coopération intercommunale actuellement concernés par l'accueil et l'habitat des gens du voyage :

- Saint-Brieuc Armor Agglomération
- Guingamp Paimpol Agglomération
- Lannion Trégor Communauté
- Dinan Agglomération
- Lamballe Terre et Mer
- Loudéac Communauté Bretagne Centre
- Leff Armor Communauté

4. Les enjeux du schéma départemental dans les Côtes d'Armor

Les trois premiers schémas départementaux produits dans les Côtes d'Armor ont permis au département de se doter en aires permanentes d'accueil et en aires de grand passage dans la quasi-totalité des secteurs concernés par des besoins d'accueil des gens du voyage.

La volonté politique sur ces secteurs a ainsi permis aux gens du voyage de disposer d'équipements pérennes tout au long de l'année sur des aires spécialement aménagées à cet effet et respectant leur mode de vie particulier, tout en bénéficiant d'un accès normal à l'eau et à l'électricité.

D'autre part, la mise à disposition d'aires de grand passage a largement contribué à favoriser le déplacement des gens du voyage en période estivale, respectant ce faisant aussi bien la vie en caravane que la tradition culturelle des voyageurs consistant à se rassembler en groupes très importants pour de longs déplacements.

En plus de ces besoins en termes d'accueil, qui ont donc été quasi-intégralement couverts par les précédents schémas, on constate depuis plusieurs années une évolution globale des modes de vie des gens du voyage.

Ce phénomène d'ancrage territorial se traduit par la présence régulière de groupes familiaux sur un même territoire, sans pour autant abandonner la mobilité et la vie en caravane.

Bien que ce constat ait été déjà effectué dans le département des Côtes d'Armor, les précédents schémas n'ont pas permis de répondre à ce phénomène par des projets correspondant aux besoins en habitat des gens du voyage.

Le schéma départemental ci-présent poursuivra donc l'objectif suivant : poursuivre la réalisation de dispositifs d'accueil et d'habitat des gens du voyage, en prenant davantage en compte ce phénomène d'ancrage territorial et en maintenant une volonté d'insertion sociale des gens du voyage, visant en tout dernier lieu leur autonomie et le rapprochement avec le droit commun.

Le schéma départemental des gens du voyage dans les Côtes d'Armor est guidé par plusieurs principes directeurs :

- > Répondre aux besoins spécifiques des gens du voyage, en fonction de l'évolution des besoins et notamment en tenant compte de l'ancrage territorial croissant.**
- > Accompagner l'ensemble des acteurs et faire converger les actions dans l'ensemble des domaines, notamment par le biais d'un échange de bonnes pratiques et de propositions d'actions harmonisées lorsque cela est possible.**
- > Favoriser le « vivre ensemble » en considérant les gens du voyage en tant que citoyens comme les autres, Titulaires de droits et de devoirs, à l'égard desquels la loi doit s'appliquer inconditionnellement. L'objectif de ce schéma n'est pas d'appliquer, au long terme, une politique spécifique, mais de favoriser le rapprochement entre les voyageurs et les structures de droit commun.**
- > Développer des actions d'insertion orientées vers le droit commun en matière de scolarité, de santé, d'accompagnement social, d'accès aux droits, etc.**

II. BILAN DU SCHÉMA 2010-2016

A. Le bilan quantitatif

En matière de création et d'amélioration de l'offre d'accueil des gens du voyage, le schéma départemental des Côtes d'Armor couvrant la période de 2010 à 2016 a fixé des objectifs chiffrés et localisés, pour chacune des communes ayant plus de 5000 habitants, et en fonction des différentes catégories de besoins.

1. Le respect des obligations en matière de création d'aires d'accueil dans les Côtes d'Armor

En matière d'aires d'accueil, au 28 février 2009, 13 aires d'accueil étaient en service sur le département, soit 262 places ou 162 emplacements famille. Le schéma 2010-2016 impose, pour la fin de sa période de validité, l'existence de 305 places de caravanes.

Dans un souci de clarification, il convient bien de distinguer « emplacement » et « place de caravane »¹¹.

- **La notion d'emplacement** correspond à la surface occupée par une famille. L'emplacement peut accueillir deux ou trois caravanes, les véhicules automobiles et les remorques.
- **La notion de « place de caravane »** correspond au concept défini par le **décret n°2001-569 du 29 juin 2001 relatif aux normes techniques applicables aux aires d'accueil des gens du voyage**. C'est cette notion qui est retenue dans le schéma départemental pour déterminer les obligations des communes ou des EPCI. La place de caravane doit permettre d'assurer le stationnement d'une caravane, de son véhicule tracteur et, le cas échéant, de sa remorque. Sa surface minimale est de 75 m² et chaque place doit comporter un branchement en eau potable et une borne électrique.

Dans le schéma départemental 2010-2016, deux communes ou communautés de communes avaient l'obligation de réaliser une aire d'accueil : la communauté de communes de Dinan désormais Dinan Agglomération (30 places) et la commune de Perros-Guirec (20 places).

Concernant la commune de **Saint-Brieuc**, au regard du diagnostic des besoins établi, l'obligation de réaliser une seconde aire d'accueil de 29 places a été modifiée et a été reportée sur d'autres formes d'accueil ou d'habitat (5 projets d'habitat diversifié).

Enfin, au vu du diagnostic des besoins, le schéma départemental 2010-2016 a supprimé l'obligation, pour la **Communauté de Communes de Guingamp**, de réaliser 8 places supplémentaires en aire d'accueil et a remplacé cette obligation par la création d'un terrain soupape ou d'un terrain adapté à l'accueil des groupes familiaux¹².

Dinan Agglomération, désormais compétente en matière d'accueil et d'habitat des gens du voyage, dispose, conformément à l'obligation inscrite dans le schéma 2010-2016, d'une aire d'accueil de 30 places. L'aire se situe sur la commune de Quévert.

La commune de **Perros-Guirec**, à l'inverse, ne dispose toujours pas d'aire d'accueil, malgré l'obligation qui est la sienne. Cette obligation a été inscrite pour la 1^{re} fois dans le schéma 2002-2008. L'obligation est désormais à la charge de l'intercommunalité dont fait partie la commune, à savoir Lannion Trégor Communauté.

Au moment de la rédaction du schéma (janvier 2019), l'aire d'accueil de **Loudéac** est fermée en raison d'un projet de reconstruction de l'aire pour cause de non-conformité aux normes. Une solution de substitution a été mise en œuvre par Loudéac Communauté Bretagne Centre (LCBC). Cette solution se situe dans la ZAC de

¹¹ Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage du Département de la Mayenne, 2016-2021.

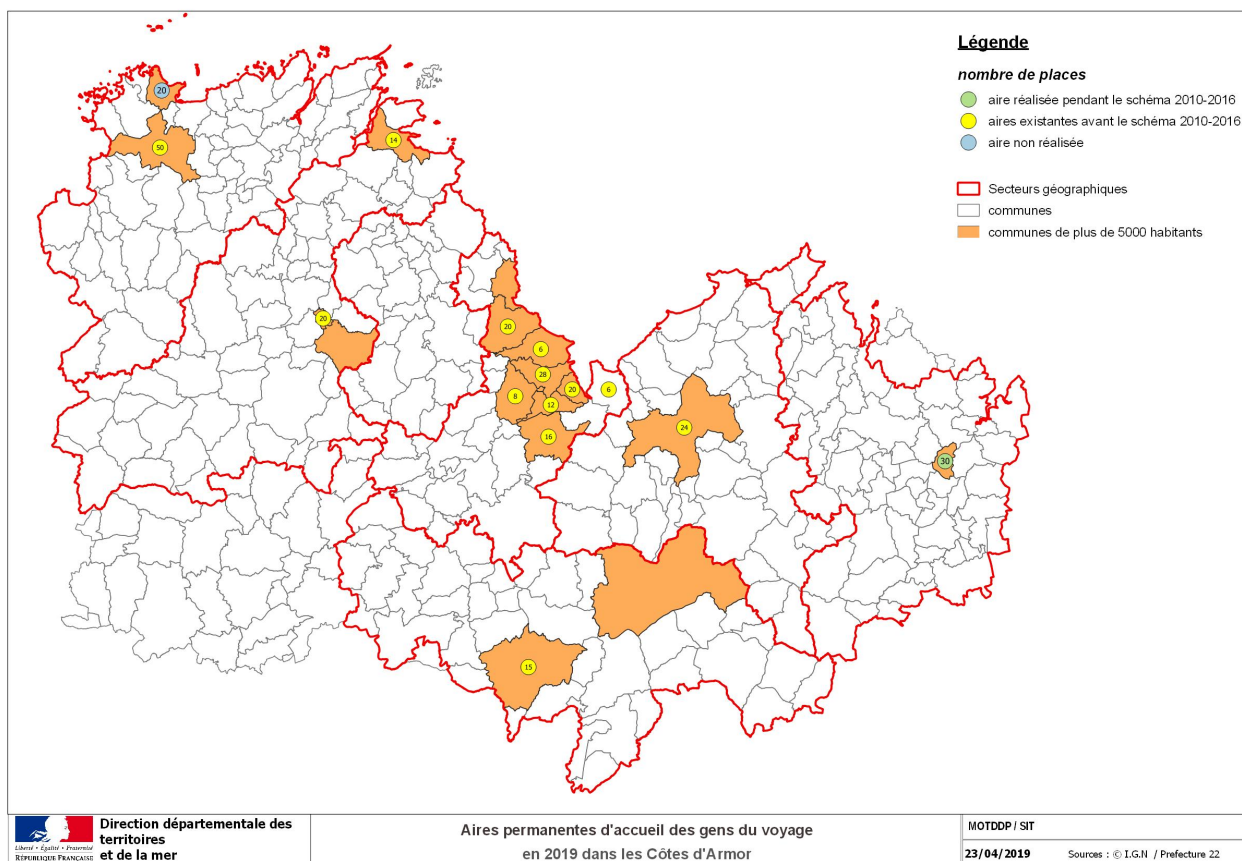
¹² Dans le nouveau schéma 2019-2025, nous parlons désormais d'«aire de petite capacité pour groupes familiaux ».

Kerd'hervé à Loudéac. Elle comprend une dizaine de places, 3 WC, 3 douches et un grand lavabo, chaque famille ayant accès à l'eau et à l'électricité.

Par ailleurs, la commune de **Hillion**, inscrite au schéma initial, dispose toujours d'une aire d'accueil alors même que sa population ne dépasse pas le seuil de 5000 habitants.

L'aire de **Ploubalay**, devenue Beaussais-sur-Mer, comprenant 12 places de caravanes, située géographiquement dans le département des Côtes d'Armor, mais appartenant à la Communauté de Communes de la côte d'Émeraude (35), ne sera pas prise en compte dans ce schéma départemental, faisant l'objet d'une mention spéciale dans le schéma d'Ille-et-Vilaine.

Au total, sur les 15 aires d'accueil inscrites dans le schéma départemental 2010-2016, 14 aires existent, correspondant actuellement à 283 places de caravanes, au lieu de 303 prévues dans le schéma.



Tableau, au 1^{er} janvier 2019, du respect des obligations en matière d'aires permanentes d'accueil (APA) inscrites au précédent schéma

EPCI	Commune	Obligations du schéma 2010-2016 (Nombre d'APA)	Nombre d'APA mises en service au 1 ^{er} janvier 2019	Obligations du schéma 2010-2016 (nombre de places)	Nombre de places mises en service au 1 ^{er} janvier 2019	Observations
SBAA	Saint-Brieuc	1	1	28	28	
	Langueux	1	1	20	20	
	Plérin	1	1	6	6	
	Pordic	1	1	20	20	Aire située à Pordic mais 8 places sur 20 sont au compte de la commune de Plérin
	Ploufragan	1	1	8	8	
	Trégueux	1	1	12	12	
	Plédran	1	1	16	16	
	Hillion	1	1	6	6	Commune de moins de 5000 habitants
	TOTAL	8	8	116	116	
LTM	Lamballe	1	1	24	24	
Dinan Agglo.	Dinan	1	1	30	30	Aire réalisée en 2014 située à Quévert
LCBC	Loudéac	1	1	15	15	Aire existante avec projet de réhabilitation en cours
GPA	Guingamp	1	1	20	20	Aire située à Ploumagoar
	Paimpol	1	1	14	14	
	TOTAL	2	2	34	34	
LTC	Lannion	1	1	50	50	
	Perros Guirec	1	0	20	0	Aire non-réalisée depuis le schéma départemental 2002-2008
	TOTAL	2	1	70	50	
TOTAL SD 22		15	14	289	269	
Beaussais/M (Ploubalay) relevant du SD35		1 (SD 35 2012-2017)	1	12 (SD 35 2012-2017)	12	
TOTAL AIRES SUR DÉPARTEMENT 22		16	15	301	281	

2. Le respect des obligations en matière de création « d’habitat diversifié » dans les Côtes d’Armor

En substitution de l’obligation de créer une seconde aire d’accueil de 29 places, la commune de Saint-Brieuc avait pour objectif de réaliser cinq unités d’habitat diversifiés sur le territoire de la commune (terrains familiaux ou habitats adaptés) pour répondre aux demandes des nouvelles formes d’habitat adaptés, aux besoins de fixation de certaines familles résidant sur l’aire d’accueil de Saint-Brieuc.

Un seul projet peut être identifié à ce jour sur la commune de Saint-Brieuc, il s’agit d’un terrain familial situé au quartier du Légue à Saint-Brieuc, et qui fait l’objet d’une convention, à durée déterminée, d’occupation entre la famille occupante, la Ville de Saint-Brieuc et Saint-Brieuc Armor Agglomération.

Il convient de rajouter que sur la commune de Ploufragan, 7 dispositifs d’habitat adapté existent.

Les autres communes ou établissements publics de coopération intercommunale n’étaient soumis à aucune obligation spécifique liée à l’habitat des gens du voyage. Pour autant, le schéma de 2010 constatait déjà que de plus en plus de voyageurs souhaitaient disposer d’un lieu qui leur permette de s’installer plus de trois mois consécutifs durant la période hivernale, sans pour autant renoncer complètement au voyage. Le schéma faisait état de 35 familles dans le département exprimant le souhait de disposer d’un lieu de séjour privatif pour séjourner plus de six mois consécutifs dans l’année, dont : 14 à Saint-Brieuc Agglomération Baie d’Armor, 12 à la Communauté de Communes de Guingamp, 7 à Lannion Trégor Agglomération et 2 à la Communauté de Communes de Paimpol Goëlo.

Tableau, au 1^{er} janvier 2019, des réalisations de projets d’habitat obligatoires inscrits au précédent schéma

EPCI	Commune	Obligations du schéma 2010-2016 (nombre de projets)	Nombre de projets créés (1) au 1 ^{er} janvier 2019	Observations
SBAA	Saint-Brieuc	5	1 terrain familial locatif	Obligation de 5 projets d’habitat diversifié (inscrits comme tels dans le SD 2010-2016) inscrite en substitution de l’obligation d’une seconde aire d’accueil de 29 places fixée par le schéma de 2002
Lamballe Terre et Mer				
Dinan Agglomération				
Loudéac Communauté Bretagne Centre				
Guingamp-Paimpol Agglomération				
Lannion Trégor Communauté				
TOTAL SD 22		5	1 terrain familial locatif	

(1) mis en service

Le schéma départemental 2010-2016 a proposé de réaliser un diagnostic affiné des besoins en habitat des gens du voyage dans le département et a incité les communes et les EPCI à produire une offre d'habitat à destination des gens du voyage. L'offre d'habitat peut se faire soit par le cadre spécifique des terrains familiaux, soit sous la forme d'un habitat adapté au mode de vie spécifique des gens du voyage de type financement de prêt locatif aidé d'intégration (PLAI) , soit de prêt social location accession (PSLA), soit enfin par le biais du logement ordinaire.

Le schéma de 2010 a rappelé d'ailleurs que l'article L. 121-1 du code de l'urbanisme dispose que les documents d'urbanisme (PLU, SCOT...) déterminent les conditions permettant d'assurer « *la mixité sociale dans l'habitat urbain et dans l'habitat rural en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction sans discrimination des besoins présents et futurs en matière d'habitat* ».

Désormais, la nouvelle codification du code de l'urbanisme, en son article L 101-2, dispose que, dans le respect des objectifs du développement durable, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre « *la diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile.* ».

En dépit de ces incitations, les expériences permettant de répondre à l'évolution des besoins d'habitat des voyageurs sont très rares :

- le bailleur social BSB-Les Foyers a réaménagé à Saint-Agathon un logement ancien pour une famille sédentarisée (2014) ;
- l'État a accompagné financièrement un ménage sédentarisé pour le réaménagement de son logement à Auceleuc grâce aux fonds de l'ANAH (2012).

De la même manière, les documents d'urbanisme des différentes collectivités n'ont pas été modifiés suffisamment pour permettre de diversifier les offres d'habitat conformément à la loi. Certains plans locaux d'urbanisme prévoient des zones dédiées à l'accueil temporaire des gens du voyage, prohibant en dehors de ces zones toute installation ou tout stationnement de caravanes, mais ne prévoient rien qui favorise l'ancrage local sur des terrains privés des gens du voyage, ce qui constitue une façon de limiter l'accueil

3. Le respect des obligations en matière d'aires de grands passages dans les Côtes d'Armor

Concernant les grands passages, qu'ils soient d'origine religieuse ou familiale, ils ne peuvent pas être affectés aux aires permanentes d'accueil, car ils n'ont pas de vocation à l'habitat et en raison d'une trop petite taille de ces dernières.

Afin de garantir l'ordre public, les schémas départementaux, conformément à la loi du 5 juillet 2000, prévoient l'obligation, en fonction des besoins, de mettre à disposition des aires de grand passage destinées à accueillir sur des courtes durées (1 à 2 semaines) et selon des dates programmées à l'avance, des grands groupes de gens du voyage comprenant entre 40 et 200 caravanes.

Concernant les Côtes d'Armor, on constate depuis une dizaine d'années qu'environ 9 groupes sur 10 accueillis sont des missions évangéliques. Environ 80 groupes évangéliques circulent sur le territoire national. Une dizaine demande à pouvoir stationner en Bretagne, traversant de manière générale les quatre départements bretons.

Il ressort des demandes de stationnement transmises à la Préfecture durant la période de validité du précédent schéma que quatre grands territoires sont principalement concernés par les grands passages : le territoire autour de

Lannion et allant jusqu'à Perros-Guirec, le territoire de Guingamp, celui de Saint-Brieuc et enfin le territoire de Dinan.

Partant de ce constat, le schéma départemental 2010-2016 a fixé l'obligation pour le département des Côtes d'Armor de disposer, sur la période allant de mai à septembre, de quatre terrains de grands passages selon la répartition suivante :

- 1 aire de 3 à 4 hectares sur le territoire de Lannion Trégor Agglomération ;
- 1 aire de 3 à 4 hectares sur le territoire de la Communauté de Communes de Guingamp ;
- 1 aire de 3 à 4 hectares sur le territoire de Saint-Brieuc Agglomération Baie d'Armor ;
- 1 aire de 3 à 4 hectares sur le territoire de la Communauté de Communes de Dinan.

Le niveau intercommunal est le plus pertinent pour prendre en charge l'accueil des grands passages, au regard de l'ampleur très importante de ces événements. La fusion de certaines intercommunalités et la prise en charge obligatoire de l'accueil et de l'habitat des gens du voyage par les EPCI permettent de clarifier l'accueil des grands passages dans les Côtes d'Armor.

À l'heure actuelle (janvier 2019), trois intercommunalités ayant en charge l'accueil des grands passages ont opté pour un dispositif d'accueil pérenne. Il s'agit de Lannion Trégor Communauté (LTC), Guingamp-Paimpol Agglomération (GPA) et Saint-Brieuc Armor Agglomération (SBAA).

En effet, le système de rotation entre communes, qui présente comme avantage de partager le poids de l'accueil des grands passages entre plusieurs communes, ne satisfait pas entièrement.

La difficulté pour les EPCI de trouver des aires susceptibles d'accueillir plus de 50 caravanes entraîne un risque de ne pas pouvoir proposer de solution d'accueil, ce qui a convaincu les différents EPCI d'opter pour une aire pérenne.

Concernant **Saint-Brieuc Armor Agglomération**, un terrain a été acheté en 2014 sur la commune de Pordic puis aménagé en 2015 pour pouvoir accueillir les premières missions dès l'été 2015.

En ce qui concerne **Lannion Trégor Communauté**, l'aire choisie appartient à l'EPCI. Elle est pérenne bien que disposant d'un sol argileux, ce qui provoque de nombreuses difficultés en cas de pluie.

Guingamp-Paimpol Agglomération dispose d'une convention avec la Société Hippique de Guingamp pour pouvoir accueillir les grands groupes au cœur de l'hippodrome de Saint-Agathon.

Concernant **Dinan Agglomération**, l'aire de Gros Bois répond parfaitement à tous les critères, mais elle n'est pas pérenne, la mairie de Trélivan souhaitant qu'il puisse y avoir, si possible, une autre aire permettant d'assurer une certaine rotation au sein de la collectivité dans l'avenir.

Tableau, au 1^{er} janvier 2019, des réalisations d'aires de grand passage obligatoires inscrites au précédent schéma

Collectivité compétente	Nombre d'aires de grand passage obligatoires inscrit dans le schéma 2010-2016	Nombre d'aires de grand passage mises en service au 1 ^{er} janvier 2019	Commune et lieu d'implantation du site	Observations
Lannion Trégor Communauté	1 aire de 4 hectares	1 aire de 4 hectares	Lannion Lieu-dit « Bois Thomas » Route de Rospez	1 terrain pérenne de 4ha plat et enherbé ; Raccordement en eau et en électricité permettant d'assurer l'alimentation de 200 caravanes. Le site identifié pour l'accueil des grands passages a subi de lourdes dégradations durant l'été 2017, ce qui l'a rendu indisponible pour la saison 2018.
Guingamp-Paimpol Agglomération	1 aire de 4 hectares	1 aire de 4 hectares	Saint-Agathon Cœur de l'Hippodrome	Accord avec la Société des Courses pour l'utilisation du cœur de l'hippodrome (et non pas la piste) lors des stationnements estivaux de grands passages ; Site d'au moins 4ha plat et enherbé ; Raccordement en eau et en électricité permettant d'assurer l'alimentation de 200 caravanes.
Saint-Brieuc Armor Agglomération	1 aire de 4 hectares	1 aire de 4 hectares	Pordic Face au quartier du Sépulcre de Plérin, jouxtant la RN 12 et la RD6	1 terrain pérenne de 4ha plat et enherbé ; Raccordement en eau et en électricité permettant d'assurer l'alimentation de 200 caravanes.
Dinan Agglomération	1 aire de 4 hectares	1 aire de 4 hectares	Trélivan Zone de « Gros Bois »	1 terrain de 4ha plat et enherbé ; Raccordement en eau et en électricité permettant d'assurer l'alimentation de plus de 200 caravanes.
TOTAL SD 22	4 aires de 4 hectares	4 aires de 4 hectares		

4. Le respect des obligations en matière d'accueil des groupes familiaux dans les Côtes d'Armor

Parallèlement aux déplacements de grands groupes circulant sur tout le territoire national pour des motifs majoritairement religieux, le département des Côtes d'Armor est également impacté par le passage de groupes familiaux ayant une taille plus modeste (40 caravanes maximum). Ces groupes circulent de façon aléatoire, sans qu'il soit possible d'anticiper une programmation de leur installation.

Il est donc très difficile de les quantifier et d'anticiper leur arrivée, d'autant plus que les motifs de leurs déplacements sont très variables : motifs familiaux (mariage, naissance, décès, hospitalisation...) ou économiques (travaux auprès de particuliers, tourisme, chantiers localisés...). En raison de leur taille et de leur volonté à stationner dans un cadre strictement familial, ces groupes refusent en général de se rendre dans les aires d'accueil,

soit parce qu'elles sont trop petites, soit parce que les familles refusent de cohabiter avec d'autres familles. Certains groupes demandent l'autorisation de stationner aux collectivités. Lorsqu'ils obtiennent un refus, ils s'installent souvent de force sur des terrains publics ou privés, ce qui crée des tensions avec les élus ou les riverains, car ils négocient, une fois installés, les conditions et la durée de leur séjour.

➤ Les objectifs du schéma 2010-2016 en matière d'accueil des groupes familiaux

Le schéma départemental 2010-2016 a noté que le lieu de séjour privilégié des familles du voyage pendant la période estivale se situe généralement sur la zone littorale, les gens du voyage profitant ainsi des opportunités économiques offertes par la saison touristique. Le schéma précédent a également constaté qu'en cas d'hospitalisation, de fin de vie ou de décès, les lieux de stationnement les plus sollicités se situent autour des grandes communes du département : Saint-Brieuc, Lamballe, Dinan, Lannion et Guingamp.

Face à ce constat d'une prolifération des stationnements spontanés, le schéma de 2010 a rappelé qu'un devoir jurisprudentiel d'accueil des gens du voyage existe pour toutes les communes, y compris pour celles de moins de 5000 habitants¹³.

De ce devoir, il découle que toute commune a **l'obligation d'autoriser temporairement** le stationnement des caravanes des gens du voyage pour une halte de **48 heures minimum**, sans s'opposer à leur accès à l'eau et à l'électricité¹⁴.

Et ce devoir n'empêche pas toute commune de demander au préfet l'évacuation forcée des résidences mobiles des gens du voyage en cas d'atteinte grave à l'ordre public. Le préfet sera d'autant plus enclin à procéder à cette évacuation si la commune respecte habituellement son devoir jurisprudentiel d'accueil.

Afin de maîtriser les rassemblements familiaux des gens du voyage, le schéma 2010-2016 a évoqué la possibilité, pour les collectivités, de réaliser des terrains de grand passage de petite capacité ayant une superficie d'environ un hectare¹⁵.

Ces terrains présentent l'avantage d'orienter les groupes vers des terrains choisis plutôt que de les subir. Et ces terrains choisis doivent comporter un équipement minimal, c'est-à-dire une alimentation en eau et en électricité et les sols doivent par ailleurs être suffisamment porteurs pour rester praticables quelles que soient les conditions climatiques.

Les rédacteurs du schéma 2010-2016 ont ainsi identifié, pour chaque collectivité, selon les besoins analysés, le nombre de terrains de petite capacité nécessaires.

La création de ces terrains n'était pas rendue obligatoire, à l'exception d'un terrain pour la communauté de communes de Guingamp et d'un terrain sur la commune de Saint-Brieuc et dans les deux cas en substitution de l'obligation ancienne de réaliser des places supplémentaires en aires d'accueil.

Il s'agissait d'une formalité d'accueil des groupes familiaux : soit par la création de ces aires, soit par la tolérance d'au moins 48 heures des stationnements spontanés.

Sur l'ensemble des objectifs du précédent schéma, peu de collectivités ont mis à disposition des aires de petite capacité pour groupes familiaux.

13 CE, 2 décembre 1983, Ackermann c/Ville de Lille

14 D'ailleurs, la circulaire n° 86-370 du 16 décembre 1986 relative au stationnement des gens du voyage a précisé les conséquences de la jurisprudence de la ville de Lille de 1983 en affirmant que les maires des communes de moins de 5000 habitants doivent prendre des dispositions permettant d'accueillir les gens du voyage pour une durée minimale de 48 heures et maximum de 15 jours.

15 Dans le nouveau schéma 2019-2025, nous parlons désormais d'« aire de petite capacité pour groupes familiaux ».

Tableau, au 1^{er} janvier 2019, des réalisations de terrains dédiés pour l'accueil des groupes familiaux inscrites au précédent schéma

Collectivité ¹⁶	Nombre de terrains obligatoires fixé par le schéma 2010-2016	Nombre de terrains préconisés par le schéma 2010-2016 pour l'accueil des groupes familiaux	Nombre de terrains dédiés pour l'accueil des groupes familiaux existants au 1 ^{er} janvier 2019	Observations
Saint-Brieuc Armor Agglomération	1 (commune de Saint-Brieuc)		2 (inférieurs à 1 ha)	Conformité avec le schéma départemental. Un terrain situé à Yffiniac + 1 autre terrain par un système de rotation entre plusieurs communes
Guingamp Paimpol Agglomération	1 (Guingamp communauté)	2 de 1 hectare (CC Paimpol-Goëlo, CC de Bourbriac)	1 (inférieur à 1 ha)	L'aire est située à Callac. Le terrain qui devait être créé sur le territoire de l'ex CC de Guingamp n'a pas été réalisé. De nombreux stationnements spontanés subis par les communes de l'EPCI.
Lannion-Trégor Communauté		4 de 1 hectare (Lannion Trégor Agglomération et Perros-Guirec)	0	De nombreux stationnements spontanés subis par les communes de l'EPCI.
Dinan Agglomération		3 de 1 hectare :zone agglomérée + secteur maritime (secteurs PLUI)	3 (inférieurs à 1 ha)	Dinan Agglomération disposait durant la saison estivale de 5 terrains au total mais opérait un système de rotation entre les 5, afin d'en mettre 3 à disposition de façon permanente : conformité avec le schéma.
Loudéac Communauté – Bretagne Centre		1 de 1 hectare (CC Hardouinai Mené)	0	Malgré l'absence de terrain dédié, la collectivité, peu concernée par les groupes familiaux, a trouvé des solutions pour accueillir les voyageurs.
Lamballe Terre et Mer		2 de 1 hectare (Lamballe Communauté, CC Côte de Penthièvre)	1 (inférieur à 1 ha)	Réalisation en 2014, à proximité de l'aire d'accueil, d'un terrain pour les groupes familiaux. Le site choisi ne dispose pas d'une superficie de 1ha mais d'environ 1/2ha.
Leff-Armor Communauté		1 de 1 hectare (CC Lanvollon-Plouha)	0	Accompagnement des services de la préfecture depuis plusieurs années sur la recherche du terrain. Au moment de la révision du schéma, la procédure est en cours.
TOTAL SD 22	2	13	7	
Communauté de communes Côte d'Emeraude		1	0	Cet EPCI est inscrit au schéma du 35 pour la réalisation d'un terrain pour l'accueil des groupes familiaux.
Total Département 22	2	14	7	

16 Les collectivités énumérées dans cette colonne sont celles issues des différentes fusions survenues durant la période de validité du schéma. Elles cumulent alors plusieurs obligations des anciennes collectivités visées par le précédent schéma. Le nom des anciennes intercommunalités sera mentionné entre parenthèses dans la deuxième et la troisième colonnes.

➤ **Les avantages conférés par la réalisation d'un terrain dédié**

Il faut signaler que la mise à disposition de tels terrains permet aux EPCI concernés de maîtriser autant que faire se peut le flux des groupes familiaux pendant la saison estivale, même s'ils ne permettent pas de résoudre toutes les difficultés liées à ces mouvements. Le fait de mettre à disposition de tels terrains, en conformité avec le schéma départemental, et correspondant effectivement aux besoins d'accueil constatés durant l'été a également permis aux EPCI concernés de se mettre en conformité avec les prescriptions du schéma départemental 2010-2016. Il a été observé, par exemple, que la présence d'un seul terrain sur LTM était suffisante au regard du nombre modeste de groupes familiaux souhaitant stationner sur cet EPCI. Par conséquent, sur la base d'un arrêté d'interdiction de stationnement des résidences mobiles, et lorsqu'un trouble grave à l'ordre public a été constaté, l'autorité préfectorale a soutenu à plusieurs reprises les communes impactées par des stationnements spontanés. C'est notamment le cas pour Dinan Agglomération, territoire particulièrement touché par les stationnements illicites. Le Préfet des Côtes d'Armor a, lors de la saison estivale 2018, plusieurs fois mis en demeure des gens du voyage de quitter les lieux de leur stationnement dès lors que ceux-ci contrevenaient à un arrêté municipal et portaient gravement atteinte à l'ordre public.

➤ **Les difficultés rencontrées pour la réalisation d'un terrain dédié**

Plusieurs intercommunalités ont évoqué la difficulté de trouver un terrain répondant à toutes les exigences du schéma départemental 2010-2016. Le manque de disponibilité foncière explique qu'il est très compliqué de trouver, aux abords des principales agglomérations ou sur la zone littorale, des terrains de 1 hectare suffisamment plats pour accueillir des voyageurs, proches d'une alimentation en eau et en électricité, et proches des commerces de la ville. Cette difficulté est d'autant plus importante que les collectivités se heurtent en général aux réserves voire à une vive réticence des riverains dès lors que la création d'un terrain dédié pour l'accueil des groupes familiaux est rendue publique. Face à cette réticence, peu de maires proposent aux EPCI de réaliser un terrain sur le territoire de leur commune, en dépit des avantages conférés et évoqués ci-dessus. L'ensemble de ces difficultés explique que certains EPCI n'ont toujours pas d'aire de petite capacité pour groupes familiaux de gens du voyage. C'est le cas de LTC et de Leff Armor Communauté, alors même que ces intercommunalités sont fréquemment touchées par des stationnements spontanés en période estivale, en particulier sur leur partie littorale. De même GPA rencontre de nombreuses difficultés pour trouver de tels terrains.

B. Le bilan qualitatif

1. Gestion des aires

On observe dans le département des Côtes d'Armor une certaine disparité dans la gestion des aires d'accueil, d'une part dans le mode de gestion de ces aires, mais également dans la pratique gestionnaire, et notamment les règlements intérieurs et les tarifs pratiqués.

➤ **Une hétérogénéité des modes de gestion des aires d'accueil**

Depuis que la compétence « Accueil et habitat » des gens du voyage a été transférée aux EPCI, ces dernières ont en charge la gestion des aires d'accueil. Elles ont fait le choix, soit d'une gestion directe, soit de passer par l'intermédiaire d'une entreprise privée. La gestion d'une aire d'accueil comprend : l'application du règlement intérieur, la facturation, l'encaissement, l'entretien et la maintenance de l'aire.

Modes de gestion des aires d'accueil dans les Côtes d'Armor

Aires d'accueil	Adresse	EPCI compétent	Prestataire de service
Saint-Brieuc	47 rue Chaptal 22000 SAINT-BRIEUC	Saint-Brieuc Armor Agglomération	SBAA assure la gestion en régie directe avec une équipe de 5 ETP gestionnaires (agents techniques). Les cinq ETP (équivalent temps plein) assurent une gestion sur les 8 aires d'accueil 5 jours sur 7 (au moins 2 passages par aire et par semaine).
Plédran	Lieu-dit « Le Crésion » 22960 PLEDRAN		
Trégueux	Rue du Bocage 22950 TREGUEUX		
Langueux	Rue de la Perrière 22360 LANGUEUX		
Plérin	Quartier « Le Sépulcre » rue Montesquieu 22190 PLERIN		
Pordic	Lieu-dit « La Ville Prido » Sainte Croix 22590 PORDIC		
Hillion	Rue Olivier Provost 22120 HILLION		
Ploufragan	Rue des Grands Chemins 22440 PLOUFRAGAN		
Lamballe	Lieu-dit « La corne de Cerf » 22400 LAMBALLE	Lamballe Terre et Mer	Gestion déléguée prestataire SG2A Hacienda – marché de 3 ans (2017-2020). Présence quotidienne de deux agents.
Quévert (Dinan)	Lieu-dit « Les Margats » 22100 QUEVERT	Dinan Agglomération	Gestion de l'aire par la Société ACGV Services d'octobre 2016 à octobre 2018. Depuis novembre 2018 : gestion par la société SG2A Hacienda. Présence quotidienne de deux agents.
Ploumagoar (Guingamp)	Lieu-dit « Bellevue » 22970 PLOUMAGOAR	Guingamp-Paimpol Agglomération	Gestion en régie directe (service à la population). Présence d'un gestionnaire, agent de GPA. GPA a l'intention de déléguer pour les années à venir la gestion de cette aire à une société privée.
Paimpol	Rond-point de Penvern Lieu-dit « Le Moustrec » 22500 PAIMPOL		CCAS de Paimpol – Mairie de Paimpol (jusqu'en mars 2019). Un agent gestionnaire est présent en permanence sur l'aire. GPA a l'intention de déléguer pour les années à venir la gestion de cette aire à une société privée.
Loudéac	Lieu-dit « Cojean » 22600 LOUDEAC	Loudéac Communauté Bretagne Centre	Société VAGO
Lannion	Lieu-dit « Feuten-Meur » 22300 LANNION	Lannion Trégor Communauté	Gestion en régie directe par deux régisseurs à temps plein

On observe, à partir de ce tableau, qu'au moment de la rédaction du schéma, trois intercommunalités sur six ayant en charge la compétence de l'accueil des gens du voyage ont fait le choix d'une gestion directe de leur(s) aire(s) permanente(s) d'accueil, tandis que les trois autres ont délégué cette gestion à une société privée.

Si l'on comptabilise par aire d'accueil, 11 aires d'accueil dans le département des Côtes d'Armor sont gérées directement par une collectivité publique, et trois aires d'accueil sont gérées par une société privée. Jusqu'en novembre 2018, les trois aires étaient d'ailleurs gérées par trois sociétés privées différentes.

Il convient de souligner que la caisse d'allocations familiales (CAF) des Côtes d'Armor a versé une somme totale de 322 782 euros (pour l'année 2018) aux différents gestionnaires publics ou privés au titre de l'aide au logement temporaire (ALT 2), en lien avec la direction départementale de la cohésion sociale (DDCS), afin de contribuer à la mise à disposition d'aires d'accueil aménagées et entretenues pour les gens du voyage.

➤ **De faibles progrès dans le niveau de circulation de l'information**

Le précédent schéma a observé un très faible niveau de circulation de l'information entre les aires d'accueil et préconisait d'améliorer ce niveau par la mise en réseau des aires d'accueil et d'un dispositif de suivi du fonctionnement des aires permettant d'analyser l'évolution des besoins à une échelle pertinente et d'anticiper les éventuelles adaptations nécessaires.

Néanmoins, malgré une forme d'amélioration dans la communication entre les gestionnaires d'aires d'accueil, par le biais du coordinateur départemental auprès de la Préfecture et du Conseil Départemental, par l'intermédiaire de l'association Itinérance qui joue un rôle essentiel en intervenant dans plusieurs aires du département, ainsi que par le biais d'un tissage de relations entre individus, le niveau de circulation demeure encore assez bas.

Cela s'explique d'une part en raison de la diversité des modes de gestion selon les EPCI, et donc de la nature des intervenants. Surtout, aucun outil n'a été mis en place pour permettre cette communication et cet échange d'informations entre les aires d'accueil.

➤ **Un investissement insuffisant pour le métier de gestionnaire**

Devant le constat d'une grande diversité des profils de poste des salariés en charge de la gestion des aires permanentes d'accueil, le schéma 2010-2016 a affiché l'ambition de mieux reconnaître ce métier et ses compétences.

Dans ce domaine, il n'y a eu aucune action pro-active prescrite par le schéma favorisant l'objectif annoncé. Les agents-gestionnaires ont été peu sollicités dans la phase de bilan et d'évaluation des besoins du schéma départemental (à l'exception de SBAA ayant associé l'ensemble du personnel pour établir sa contribution au bilan du schéma 2010-2016).

Aucune formation départementale n'a été mise en place à leur profit (des formations éparses par EPCI selon le mode de gestion).

De même, malgré un affichage de bonnes volontés, il manque encore une réelle réflexion visant à valoriser leurs compétences, leur rémunération, par l'édiction d'un statut clair et défini composé de missions et d'activités spécifiques.

On peut cependant noter que certains EPCI ont mis en place localement des mesures destinées à recueillir le ressenti des employés gestionnaires et à améliorer leur condition. C'est en effet un métier exposé à des difficultés quotidiennes : menaces, pressions, insultes, multiplication des tâches matérielles et nécessité de pallier une carence de l'accompagnement social lorsqu'il est insuffisant.

De manière générale, le soutien et l'accompagnement des employés ne s'opèrent pas dans tous les EPCI de la même façon, et on remarque un *turn over* diversement important selon les territoires dans le département.

➤ **Harmonisation des règlements intérieurs**

Le schéma départemental de 2010 a annoncé comme objectif la mise en place d'un règlement intérieur départemental, dont l'intérêt serait d'édicter des règles communes de fonctionnement permettant d'instituer des droits, des devoirs et des pratiques communs sur l'ensemble du réseau d'aires d'accueil.

Les différents acteurs avaient élaboré en 2007 un règlement départemental harmonisé, mais qui n'a été que partiellement adopté par les collectivités gestionnaires.

Toutefois, ce travail en commun a permis d'imposer, dans les règlements intérieurs, une durée de séjour commune à l'ensemble des aires du département et de systématiser les dérogations à cette durée de séjour pour permettre la scolarisation des enfants.

Cet effort de convergence des règlements intérieurs est indispensable, non seulement pour permettre d'appliquer les mêmes règles dans tout le département, aux gens du voyage qui se sentent désavantagés selon l'aire qu'ils fréquentent, mais aussi pour faciliter le travail quotidien des employés gestionnaires.

En effet, une disparité trop grande des règles de vie sur une aire d'accueil accroît les tensions entre gestionnaires et gens du voyage qui ne comprennent pas ce décalage et qui l'interprètent comme une volonté, de la part de la collectivité, de leur appliquer un traitement défavorable dans la mesure où d'autres collectivités n'ont pas les mêmes pratiques.

À ce titre, le bilan d'application du précédent schéma a permis de constater que, si certaines règles (exemple de la durée de séjour) ont été harmonisées, elles ne sont pas forcément appliquées de la même manière dans toutes les aires d'accueil.

Les dérogations sont par exemple autorisées plus facilement dans certaines aires que dans d'autres, indépendamment parfois d'un justificatif de scolarisation ou non.

Des différences persistent malgré tout entre les différents règlements (exemple : délai d'absence entre deux durées de séjour, conditions de stationnement sur l'aire, montant de la caution et modalités de paiement...).

De manière générale, certains EPCI ont fait part des difficultés rencontrées dans l'application du règlement intérieur, et notamment en cas de dégradations multiples, de non-respect de certaines interdictions ou de tensions avec les employés.

Il a également été souligné qu'un règlement intérieur trop long est souvent inefficace, car rarement lu dans sa totalité, et donc créateur de tensions en cas de non-respect, le voyageur n'ayant pas forcément lu l'ensemble des prohibitions.

La lecture du règlement intérieur pourrait dès lors être accompagnée d'une signature par les voyageurs mais également de l'installation de pictogrammes sur l'aire d'accueil.

➤ **Convergence des tarifs**

Le schéma 2010-2016 a également considéré que les droits de place sont relativement homogènes sur le département, les différences s'expliquant par des prestations de services et une qualité des équipements variées selon les aires.

Le schéma a proposé de poursuivre cette harmonisation, et de veiller à ce que ces différences demeurent seulement si elles sont justifiées.

En ce qui concerne le tarif de l'eau, le schéma 2010-2016 n'a émis aucun objectif précis.

Néanmoins, concernant le prix de l'électricité, le schéma 2010-2016 a constaté qu'aucune collectivité n'est en mesure d'expliquer le mode de calcul du tarif qu'elle pratique, et a proposé de réunir un groupe de travail sur ce sujet pour essayer d'harmoniser autant que possible les prix.

Le bilan d'application du schéma a permis d'éclairer sur les conséquences des différences entre les modalités de règlement du droit de place et des consommations de fluide.

Certains EPCI pratiquent le système du prépaiement, c'est-à-dire que les gens du voyage doivent en permanence alimenter un compte virtuel.

L'encaissement déclenche l'ouverture de l'emplacement ainsi que les alimentations en eau et en électricité. Si le montant du compte virtuel du voyageur retombe à zéro, l'alimentation en eau et en électricité se coupe automatiquement, ce qui oblige constamment le voyageur à s'informer de l'état de son compte et à l'alimenter.

Après avoir interrogé les EPCI ayant adopté ce système, il en ressort, sans réserve, que le prépaiement permet une facilité dans la transaction financière entre les voyageurs et le gestionnaire d'une aire d'accueil.

Il permet également d'éviter de nombreuses situations d'impayés, alors que le système traditionnel du « forfait » et du paiement après consommation comporte le risque d'impayés non négligeable.

Les voyageurs sont parfois mécontents du fait d'être soumis à un système sur une aire d'accueil et à un autre mode de règlement sur une aire d'une autre collectivité.

Actuellement, sur les 6 EPCI ayant en charge la gestion directe ou indirecte d'une ou plusieurs aire(s) d'accueil :

- 2 EPCI ont opté pour le prépaiement : Dinan Agglomération, Saint-Brieuc-Armor Agglomération.

- 4 EPCI n'ont pas choisi le prépaiement : Lamballe Terre et Mer, Lannion Trégor Communauté, Loudéac Communauté Bretagne Centre, Guingamp Paimpol Agglomération.

Comparatif des tarifs dans les aires permanentes d'accueil des Côtes d'Armor en 2018

Collectivité	Prix par place	Prix des fluides
Dinan agglomération	2 € par jour et 1 € par jour pour les plus de 65 ans.	Eau : 3,00 € par m ³ consommé ; 1 ^{er} m ³ gratuit Électricité : 0,12 € par kWh consommé.
Lamballe Terre et Mer	2 € par jour et gratuit pour les retraités et les + de 65 ans	Eau : 3,50 €/m ³ Électricité : 0,15 €/Kwh
Lannion-Trégor Communauté	2 € par jour	Eau : 3,18 €/m ³ Électricité : 0,15 €/Kwh
Loudéac Communauté – Bretagne Centre	2 € par jour	Eau : 2,70 €/m ³ Électricité : 0,15 €/Kwh
Guingamp-Paimpol Agglomération (Aire d'accueil de Paimpol)	2,26€ par jour	Eau : 4,12 €/m ³ Électricité : 0,17 €/Kwh
Guingamp-Paimpol Agglomération (Aire d'accueil de Guingamp située à Ploumagoar)	Forfait de 6 euros par jour et par place pour le droit de stationnement, l'eau et l'électricité	
Saint-Brieuc Armor Agglomération	2 € par jour	Eau : 3 €/m ³ Électricité : 0,15 €/Kwh

Le prix de l'occupation des places est quasiment le même sur toutes les aires d'accueil du département, de même qu'il y a peu de variations dans le prix de l'électricité (0,05 euros de différence par Kwh entre le prix le plus élevé et le prix le plus bas selon les aires).

En ce qui concerne le tarif de l'eau, les différences s'expliquent par la localisation des aires d'accueil.

Les EPCI consultés au sujet des tarifs estiment qu'une harmonisation totale serait impossible en raison des spécificités propres à chaque territoire, et du pouvoir qu'a chaque collectivité de fixer ses tarifs en vertu du principe de libre administration des collectivités territoriales.

Le comparatif nous permet en effet de conclure sur une certaine satisfaction quant à l'absence de trop grandes disparités selon les territoires.

On constate néanmoins l'existence de règles spécifiques dans certains territoires. Par exemple, deux collectivités pratiquent un tarif spécifique selon l'âge des gens du voyage présents sur l'aire. Dinan Agglomération propose le prix de la place à 1 euro par jour pour les personnes de plus de 65 ans, contre 2 euros pour les autres individus. Dans le même état d'esprit, l'aire d'accueil gérée par Lamballe Terre et Mer rend la place gratuite pour les retraités et les plus de 65 ans.

D'autre part, une collectivité pratique une modalité spécifique concernant le prix de l'eau : en effet, Dinan Agglomération offre le 1^{er} m³ consommé par les gens du voyage.

Il convient également de noter que les voyageurs ne peuvent bénéficier des dispositifs de droits communs relevant de l'habitat :

- Accès aux dispositifs du Fonds de Solidarité Logement.
- Accès au chèque énergie.
- Pas de protection pour les coupures d'énergie et d'eau en période hivernale.

2- Fréquentation des aires

Les bilans 2017 établis par les gestionnaires des aires d'accueil permettent de constater les éléments suivants :

Fréquentation des aires en 2017			
Aire d'accueil	Taux d'occupation	Observations	Fermeture
Hillion	26,99 % (36 % en 2018)	occupation très irrégulière selon les mois	Pas de fermeture en 2017
Plédran	51,44 % (62 % en 2018)	Occupation relativement basse entre janvier et juillet puis élevée entre août et décembre	18/07 au 26/07
Plérin	41,37 % (67 % en 2018)	Moyenne basse expliquée par une longue période de fermeture	10/07 au 06/11 (longue période de fermeture suite à des dégradations)
Ploufragan	82,26 % (78 % en 2018)	Occupation régulièrement élevée tout au long de l'année	23/08 au 30/08
Saint-Brieuc	83,15 % (88 % en 2018)	Occupation régulièrement élevée tout au long de l'année (autour de 90 % sauf entre mai et juillet)	06/07 au 31/07
Tréguieux	91,64 % (97 % en 2018)	Occupation régulièrement élevée tout au long de l'année (100 % de janvier à mars puis de septembre à décembre)	01/08 au 07/08
Pordic	93,89 % (70 % en 2018)	Occupation régulièrement élevée tout au long de l'année	21/08 au 29/08
Langueux	93,56 % (95 % en 2018)	Occupation régulièrement élevée tout au long de l'année	03/08 au 16-08
Lamballe	81,52 %	Occupation régulièrement élevée tout au long de l'année (sauf en juin et juillet)	30/06 au 13/07
Loudéac	75,00 %		16/08 au 27/08
Quévert	33,00 %	occupation très irrégulière selon les mois	03/07 au 27/07
Ploumagoar	58,00 % (73 % en 2018)		10/07 au 30/07
Paimpol	33,00 %	occupation très irrégulière selon les mois	18/12/17 au 02/01/18
Lannion	86,00 %		21/06 au 09/07

On constate de fortes irrégularités dans la fréquentation selon les aires d'accueil, et surtout une grande irrégularité de fréquentation dans la même aire d'accueil en fonction des mois. Les périodes de l'année pendant lesquelles les

taux d'occupation sont les plus élevés coïncident avec les périodes de scolarisation des enfants du voyage, ce qui démontre une évolution bienvenue dans le mode de vie des gens du voyage et sur leurs rapports à l'institution scolaire.

On remarque par ailleurs que certaines aires d'accueil sont beaucoup moins fréquentées que les autres, et notamment celles de Plérin et de Hillion, cette dernière affichant un taux d'occupation inférieur à 30 %.

3. L'augmentation de l'ancrage territorial des gens du voyage dans les Côtes d'Armor et ses conséquences

➤ **Définitions et explications de l'ancrage territorial**

De plus en plus de familles de gens du voyage souhaitent, tout en gardant tout ou une partie de leur mode de vie, habiter dans un lieu fixe et sur une zone géographique de plus en plus réduite.

Cette volonté s'explique, comme cela a déjà été dit, par plusieurs facteurs : vieillissement de la population et problèmes de santé de plus en plus récurrents qui nécessitent un traitement régulier dans les mêmes centres hospitaliers ; évolution des modes de rémunération qui entraîne une précarisation de plus en plus élevée, ce qui rend difficile la mobilité en raison du coût de l'itinérance ; la volonté accrue de scolariser leurs enfants, ce qui nécessite de demeurer sur un même territoire pendant la période de septembre à juin.

Il ne s'agit pas de sédentarisation mais davantage d'ancrage territorial, car dans la très grande majorité des cas, les voyageurs ne souhaitent pas abandonner complètement la mobilité (les statistiques d'occupation des aires le prouvent) et souhaitent conserver le mode de vie en caravane, avec la possibilité d'accueillir des proches et d'utiliser l'espace extérieur pour poursuivre leur mode de vie.

À ces raisons sociologiques, il faut ajouter que les gens du voyage s'installent très rarement dans des offres de logements ordinaires en raison de leurs très faibles ressources et de leur réticence à se projeter dans des logements pour un temps long.

De plus, l'accession à la propriété est rendue très difficile pour ce public porteur d'une image très négative. Cette image engendre des difficultés importantes lorsqu'il s'agit d'obtenir des prêts de la part des instituts bancaires. Le même obstacle s'oppose aux gens du voyage qui souhaiteraient obtenir un logement en location.

Le rappel de tous ces éléments est très important pour bien comprendre les enjeux de l'ancrage territorial des gens du voyage et leurs besoins.

Ces éléments expliquent qu'actuellement, l'ancrage territorial prend principalement deux formes que l'on retrouve dans les Côtes d'Armor : l'ancrage sur des aires d'accueil et l'ancrage sur des terrains privés appartenant aux voyageurs.

Mais il est important de souligner qu'en dehors de ces deux cas, certaines familles parviennent aussi à se sédentariser vers des formes d'habitat traditionnel, sans que cela ne pose de difficultés.

➤ Des situations d'ancrage territorial sur les aires d'accueil

Le constat d'un ancrage territorial croissant des gens du voyage sur les aires d'accueil est largement partagé sur le territoire national. Il se manifeste par l'accroissement du nombre de ménages stationnant sur une aire d'accueil plus de six mois. Selon le rapport de la cour des comptes de 2012¹⁷, cet ancrage territorial s'est développé de manière significative, et pourrait concerner au moins le quart des gens du voyage.

Dans les Côtes d'Armor, cette proportion est sensiblement la même.

La règle est qu'en principe, les voyageurs ne peuvent stationner sur l'aire que pour une durée de trois mois, et cette durée est renouvelable une fois en cas de dérogation accordée notamment en raison de la scolarisation des enfants. L'exigence d'un justificatif précis varie d'un territoire à l'autre, et les dérogations sont de manière générale accordées aux voyageurs.

Ce phénomène démontre le réel besoin en habitat plus stable des gens du voyage, mais il est également la conséquence d'une offre locative et d'une offre en habitat quasi inexistantes dans le département.

Certaines familles ancrées sur le territoire ont entamé à plusieurs reprises des démarches de droit commun pour accéder à un logement mais sans résultat. Après plusieurs années et de nombreuses démarches, beaucoup de familles se découragent et arrêtent leur démarches pour y parvenir.

Lors des groupes de travail permettant d'établir le bilan du schéma précédent, les EPCI ont fait état de ménages stationnant durablement sur l'aire d'accueil. Leur proportion varie de 25 à 50 % selon les aires d'accueil. Certaines aires d'accueil sont particulièrement touchées par ce phénomène, elles correspondent en principe aux aires dont le taux d'occupation est supérieur à 85 %. Dans ce cas, ce sont généralement les mêmes familles qui y stationnent.

Dans le cadre de la révision du schéma départemental, il a été demandé aux EPCI d'effectuer une enquête auprès des ménages durablement installés sur leur aire, afin de recenser les demandes d'habitat adapté ou de terrains familiaux.

Sur l'aire de Ploumagoar, gérée par GPA, 7 familles ont répondu favorablement à cette enquête, correspondant à une trentaine de personnes, et présentes chaque année sur l'aire. Quatre de ces familles ont demandé à pouvoir stationner sur un terrain familial locatif, et les trois autres ont demandé à bénéficier d'un dispositif d'habitat adapté.

La situation de l'**aire d'accueil de Paimpol** est plus particulière dans la mesure où c'est davantage une aire « de passage », fréquentée sur des périodes courtes, accueillant peu de familles en période hivernale. 64 % des ménages y sont restés moins de 15 jours. Elle est très peu concernée par le phénomène d'ancrage territorial, et aucune demande d'habitat adapté ou de terrain familial locatif n'y a été recensée.

Sur l'aire de Lannion, plusieurs familles sont également présentes chaque année, et l'EPCI a comptabilisé au moins trois demandes d'habitat adapté.

Sur l'aire d'accueil de Lamballe, seuls 15 % des séjours ont duré plus de 3 mois, mais l'aire reste principalement fréquentée par des familles d'habitues, plutôt âgées, et ne voyageant quasiment plus.

Ces personnes réalisent de longs séjours sur l'aire, et plusieurs séjours sur la même année, interrompus uniquement en raison de la règle des trois mois. Lamballe Terre et Mer fait état de 8 demandes d'habitat social adapté qui ont été déposées par des familles de voyageurs.

17 Cour des Comptes. L'accueil et l'accompagnement des gens du voyage. 2012, 341 p.

Sur l'aire d'accueil de Quévert (Dinan Agglomération), il y a une forte majorité de séjours de courte durée, inférieurs à un mois. Néanmoins, entre 30-40% de familles séjournent plus longtemps (1 à 6 mois) et sont identifiées en demande d'accueil permanent et/ou se retrouvent sur les communes voisines en stationnement illicite.

Enfin, plusieurs ménages stationnant **sur les aires de Saint-Brieuc Armor Agglomération** ont été identifiés comme souhaitant un ancrage territorial sur SBAA. Certains de ces ménages appartiennent à un groupe familial et souhaiteraient un terrain familial comme ancrage territorial.

L'intercommunalité dispose de plusieurs aires d'accueil fréquentées par les mêmes familles durant toute l'année, avec des taux d'occupation d'environ 90 %, tandis que d'autres aires sont très peu fréquentées. Certaines familles (**Ploufragan, Plédran et Tréguieux** par exemple) sont présentes depuis plus de dix ans.

L'ancrage territorial sur des aires d'accueil peut, selon le rapport de la cour des comptes, poser plusieurs difficultés, et c'est pour cela qu'une telle situation ne doit pas perdurer et qu'il faut y apporter des réponses déterminées et spécifiques.

Tout d'abord, « *l'occupation d'une aire par le ou les mêmes groupes familiaux tout au long de l'année empêche la rotation des usagers et surtout ne permet plus d'accueillir les gens du voyage qui ont conservé un mode de vie itinérant alors que telle est la vocation des aires d'accueil. Cette situation, qui est d'autant plus délicate lorsque peu d'aires d'accueil existent sur le territoire, suscite souvent l'incompréhension des voyageurs itinérants et peut conduire à des conflits entre usagers* ».

Cela provoque souvent une multiplication de stationnements spontanés en période estivale. De plus, « *les aires d'accueil ont été conçues pour accueillir des séjours courts et sont donc mal adaptées à un usage continu : le confort y est souvent minimal et l'installation d'équipements électroménagers pas toujours possible* »¹⁸. A contrario, cette « stabilité » permet dans le même temps une meilleure scolarisation et un meilleur travail avec les services sociaux.

EPCI	Aire d'accueil	Nombre de familles intéressées par un terrain locatif familial	Nombre de familles intéressées par un habitat adapté	Nombre de places de caravanes sur l'aire
GPA	Ploumagoar	4 familles	3 familles	20
LTM	Lamballe		8 familles	24
Dinan Agglo.	Quévert	3 familles		30
SBAA	Saint-Brieuc	2 familles	1 famille	28
	Ploufragan	2 familles		8
	Plédran	1 famille		16
	Plérin	2 familles		6
	Tréguieux	1 famille		12
LTC	Lannion		3 familles	50
LCBC	Loudéac	1 famille		15
Total EPCI		16 familles	15 familles	209

18 Cour des comptes. Op. cité, pp. 126-127.

➤ **Des situations d'ancrage territorial sur des terrains souvent non destinés à cet usage**

Au phénomène d'ancrage sur les aires d'accueil s'ajoute un ancrage territorial croissant sur des terrains privés ou publics que les gens du voyage ont achetés ou loués, et dont l'utilisation n'est pas toujours conforme au droit de l'urbanisme. Le nombre de situations est généralement sous-estimé, tant il est difficile d'en avoir une appréciation exacte. Les territoires de Guingamp, Saint-Brieuc et Dinan sont les plus touchés par ce phénomène.

Du fait de la difficulté des gens du voyage à accéder à la propriété, ceux qui parviennent à franchir les obstacles matériels et immatériels et à acquérir un terrain achètent généralement des terrains situés sur des zones naturelles ou agricoles sur lesquels il est interdit de construire.

En plus de prohiber toute construction, les documents locaux d'urbanisme interdisent généralement l'installation sur tout le territoire de la commune de résidences mobiles en dehors des aires spécialement aménagées. De ce fait, les gens du voyage achètent des terrains mais n'ont pas la possibilité de s'y installer et d'utiliser leurs caravanes en tant qu'habitat permanent.

Il est de plus en plus difficile de trouver des documents d'urbanisme autorisant l'installation de résidences mobiles sur certaines zones au-delà de trois mois, et parfois même pour n'importe quelle durée.

Cependant, l'article L.151-13 du code de l'urbanisme prévoit que « *le règlement peut, à titre exceptionnel, délimiter dans les zones naturelles, agricoles ou forestières des secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées dans lesquels peuvent être autorisés : 2° Des aires d'accueil et des terrains familiaux locatifs destinés à l'habitat des gens du voyage au sens de la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage* ». A noter que cette nuance ne s'applique pas aux terrains privés achetés par des particuliers.

Malgré ces interdictions, certains voyageurs décident tout de même de s'installer pour de longues périodes sur leurs terrains, voire parfois d'y construire des aménagements.

Ces infractions se font parfois en toute connaissance de cause mais pour des raisons financières (obstacles à l'achat de terrains constructibles et coûts de stationnement sur les aires jugés trop élevés) et familiales (volonté de vivre dans un cadre familial plus restreint), des voyageurs prennent le risque de s'installer et de construire en toute illégalité.

Dans certains cas, des individus commettent ces infractions sans connaître leur caractère illicite. Les gens du voyage ne connaissent pas forcément toutes les règles d'urbanisme sur la commune, et les informations sur le terrain ne leur sont pas systématiquement transmises dans leur intégralité par les notaires au moment de la vente.

Il convient toutefois d'ajouter que ces situations surviennent en très grande partie parce que les voyageurs souhaiteraient des équipements ou des logements adaptés à l'évolution de leur mode de vie qui ne leur sont pas proposés par les collectivités.

En tout état de cause, ces installations et constructions illicites rendent les relations conflictuelles avec les élus locaux qui ont, certes, la possibilité de transmettre un constat de construction illicite par procès verbal auprès du Procureur de la République, mais les procédures d'instruction puis de condamnation sont très longues et n'aboutissent pas systématiquement à une obligation de démolir les constructions.

La plupart des maires du département se disent insatisfaits des suites qui sont données à ces dossiers et des sanctions trop peu élevées par rapport à l'infraction commise.

Il faut rappeler que certaines de ces situations sont éligibles au droit au logement opposable (DALO) : si ces personnes ne trouvaient pas de solutions familiales, il faudrait les reloger dans le logement social, ce qui poserait, autant, sinon plus de difficultés.

Il convient également de rappeler l'étude d'adaptation des règlements d'urbanisme de la communauté de commune de Guingamp réalisée par le BE Aurès en 2011-2012 sous le pilotage de Guingamp communauté avec le soutien des partenaires et de l'État (DDTM) et dont la solution bien qu'acceptée par la totalité moins une des communes n'a pas eu de suite en raison du refus de cette commune. Aujourd'hui la règle de l'unanimité n'a pas de base légale compte tenu de la compétence communautaire.

En dépit de la difficulté à comptabiliser toutes les situations d'ancrage sur des terrains privés, plusieurs éléments permettent d'établir un nombre approximatif de cas sur le département.

EPCI	Occupation de terrain privé non conforme
SBAA	5 à 10 « cas » de terrains privés
GPA	72 terrains recensés sur le territoire de l'ancien EPCI Guingamp Communauté
LTM	3 stationnements sur des terrains privés
LTC	environ 10 cas de terrains privés
Dinan Agglomération	environ 15 cas de terrains privés

En conclusion de ces bilans quantitatif et qualitatif :

- les objectifs de réalisation d'aires d'accueil et d'aires de grands passages sont très majoritairement atteints ;
- les objectifs de réalisation d'aires de petite capacité pour groupes familiaux et de projets de terrains familiaux ou d'habitat adapté sont très partiellement atteints ;
- les pratiques liées à la gestion des aires sont diverses mais tendent à converger pour les éléments qui nécessitent un certain rapprochement : règlements intérieurs, tarifs...
- la fréquentation des aires est assez irrégulière selon les territoires, les communes et les périodes de l'année ;
- le phénomène d'ancrage territorial se développe de plus en plus dans tout le département, sur les aires d'accueil et sur des terrains privés.

C- Le bilan de la politique d'insertion

1. Bilan sur la scolarisation et l'accompagnement scolaire des enfants du voyage

La loi prévoit que l'instruction est obligatoire pour les enfants des deux sexes, dès l'âge de 3 ans (à partir de la rentrée 2019).

L'enjeu de la scolarisation pour l'insertion des gens du voyage est évident. De leur côté, les gens du voyage sont partagés, certains étant très opposés à la scolarisation de leurs enfants, quand d'autres sont au contraire très enthousiastes.

La scolarisation est un sujet très sensible, qui peut générer de la méfiance des gens du voyage vis-à-vis des sédentaires. Il est important d'en avoir conscience pour mieux appréhender les freins, voire les refus de certains voyageurs à scolariser de manière continue leurs enfants.

La période 2010-2016 du précédent schéma a toutefois permis de constater une certaine amélioration de la scolarisation des gens du voyage avec de réelles satisfactions (ex : les enfants sont inscrits dans leur classe d'âge), qui ne doivent pas masquer les progrès qui demeurent à accomplir.

Depuis la rentrée de septembre 2016, un Centre académique pour la scolarisation des enfants allophones nouvellement arrivés et des enfants issus de familles itinérantes et de voyageurs (CASNAV) s'est mis en place en Bretagne, seule région qui jusqu'alors n'en disposait pas .

Il fonctionne dans le cadre d'un réseau d'échanges et de mutualisation au service de tous les acteurs impliqués dans le suivi de ces élèves.

En tant qu'instance académique, le CASNAV assure une coopération active et permanente entre les services académiques départementaux, les communes et les services sociaux afin de lutter contre la non-scolarisation et l'absentéisme, et développe les actions de médiation. Il assure également la formation des enseignants lorsque c'est nécessaire.

Par ailleurs, le rôle de l'association Itinérance dans les Côtes d'Armor est essentiel.

Elle anime, à travers son centre social, des Contrats locaux d'Accompagnement à la Scolarité (CLAS), qui sont des dispositifs conventionnés et financés par la CAF dans 4 communes (Ploufragan, Saint-Brieuc, Trégueux et Langueux), dont l'objectif est à la fois une aide aux devoirs et diverses animations plus spécifiques.

Le centre social accompagne par ailleurs les enseignants dans le cadre d'actions de soutien pour les collégiens scolarisés via le centre national d'enseignement à distance (CNED) mises en place par l'Éducation Nationale (collège Jean-Macé à Saint-Brieuc et Albert Camus à Grâces).

Enfin le centre social mène avec trois bénévoles de l'association « Lire et faire lire » des actions visant à sensibiliser les enfants à la lecture et à l'écriture (1 fois par semaine à Trégueux et une fois par mois sur Quévert).

Répartition géographique et nombre d'élèves accueillis dans les écoles (enquête annuelle conduite auprès des écoles du département pour l'année scolaire 2016-2017)

<u>Circonscription</u>	<u>Nombre d'écoles</u>	<u>Nombre d'inscriptions</u>
Dinan Nord	4	12
Dinan Sud	2	13
Guingamp Nord	10	116
Guingamp Sud	1	0
Lamballe	4	18
Lannion	4	31
Loudéac	2	25
Paimpol	4	24
Saint-Brieuc Est	10	49
Saint-Brieuc Ouest	6	43
Total	47	331

Le nombre d'élèves inscrits a été plus important par rapport aux années antérieures. Cependant, les moyennes annuelles doivent être analysées avec beaucoup de prudence, car elles masquent de très fortes disparités d'un trimestre à l'autre (± 100 élèves entre le premier et le troisième) et ne tiennent pas compte de la présence de doublons, à savoir l'inscription d'un enfant dans plusieurs écoles dans la même année.

2012-13	2013-14	2015-16
294	242	231

On observe une relative stabilité de la répartition géographique : les écoles de Guingamp nord restent celles qui accueillent le plus grand nombre d'enfants dans le département (35%).

Viennent ensuite les circonscriptions de Saint-Brieuc est et ouest, de Lannion et de Loudéac. La circonscription de Paimpol ayant connu un pic inhabituel au cours de la dernière période.

➤ **Les constats relatifs à la scolarisation en classe primaire**

L'assiduité : lorsque les élèves sont inscrits à l'école, on constate une certaine assiduité : sur 29 939 demi-journées ouvrées d'inscription, ils sont présents 22 847 demi-journées, soit 79,65 %.

L'inscription : la durée moyenne des inscriptions sur l'ensemble de l'année est difficile à mesurer, et certaines périodes (1, 4 et 5) semblent trop peu représentées. Plusieurs explications sont envisageables :

- Pour les enfants séjournant sur les aires d'accueil : les enfants ne sont pas inscrits dès leur arrivée dans la commune et les parents demandent parfois des certificats de radiation quelques jours avant leur départ effectif. Des enfants restent de longues périodes sans fréquenter du tout l'école.
- Pour les enfants séjournant sur des terrains privés : il est plus difficile d'avoir une veille au quotidien. L'absentéisme semble plus important et s'avère difficilement évaluable.

➤ **La répartition des élèves dans les différents cycles :**

Le cycle 2 est davantage fréquenté que les cycles 1 et 3.

Cette donnée est peu surprenante, dans la mesure où les apprentissages fondamentaux dispensés dans le cadre du cycle 2 sont jugés par les gens du voyage comme étant plus importants. Aux regards de leurs parents, les enfants

du voyage doivent surtout apprendre à lire, à écrire et à compter, ce qui leur garantira une certaine autonomie pour construire leur avenir personnel.

➤ **Continuité des apprentissages école-collège :**

La fréquentation du collège par les élèves issus de familles itinérantes et de voyageurs demeure culturellement très faible. L'inscription au CNED constitue la modalité majoritairement retenue pour poursuivre la scolarité après l'école primaire.

Sur le département, on estime environ à 80 % le taux d'enfants du voyage ayant été à l'école primaire et qui ne fréquentent plus les établissements scolaires à partir du collège.

Depuis la rentrée 2018, une commission départementale a permis d'étudier les premières demandes (en année de 6^e) afin de ne pas rendre systématiques ces inscriptions CNED.

De ce fait, l'éducation nationale étudie la demande de gratuité au CNED mais les familles gardent la possibilité d'inscrire leur enfant au CNED en payant le coût. Par contre, dans ce cas, ils feront l'objet d'un contrôle de la réalité de l'instruction. Contrôle qui n'existe pas si l'éducation nationale accorde la gratuité.

➤ **L'accompagnement des enseignants :**

L'enjeu principal est celui du maintien en classe ordinaire et de son inclusion, permettant ainsi pour l'enfant un accueil efficace, un bien-être indispensable, une personnalisation de son parcours, des adaptations, un suivi de sa progression, par des évaluations récurrentes et une orientation selon ses besoins et son niveau.

La scolarisation et l'accompagnement scolaire des enfants du voyage Bilan du schéma départemental 2010-2016			
Pour le second degré : collège et lycée			
Objectifs opérationnels du schéma départemental 2010-2016	Atteinte de l'objectif	Observations Éducation Nationale	Observations Association Itinérance
Rappeler aux familles l'obligation de scolarisation pour les enfants de 6 à 16 ans et les sanctions auxquelles elles s'exposent en cas de non-respect de ces obligations.	Partiellement	Pour l'ensemble de ces axes, des actions locales plus ou moins développées sont à noter. Il est maintenant nécessaire de les étendre à l'ensemble des collèges concernés.	Travail également effectué par l'association dans l'accompagnement individuel et collectif
Favoriser les liaisons entre les familles et les établissements pour « démystifier » l'image du collège	Partiellement		Travail mené au cas par cas mais à amplifier.
Travailler auprès des familles à une prise de conscience de l'importance d'une qualification professionnelle	Partiellement		Travail mené au cas par cas mais à amplifier
Améliorer les modules d'appui au cours du CNED en préparant mieux l'accueil des enfants en amont	Partiellement		Nécessité de limiter les scolarisations CNED pour les familles relativement sédentarisées. Le collège doit rester la scolarisation prioritaire
Mettre en place un groupe de travail pour réfléchir aux moyens de contrôler l'obligation d'inscription scolaire pour les enfants de 12 à 16 ans et la progression des acquis scolaires des enfants scolarisés au CNED.	non		

scolarisation et l'accompagnement scolaire des enfants du voyage
Bilan du schéma départemental 2010-2016

Pour le premier degré : écoles maternelles et élémentaires

Objectifs généraux du schéma départemental 2010-2016	Objectif opérationnel du schéma départemental 2010-2016	Atteinte de l'objectif	Observations Éducation Nationale/chargée de mission GDV	Association Itinérance
Favoriser la réussite des élèves en école élémentaire	Développer l'utilisation d'outils pédagogiques appropriés (livret d'école actualisé et mallettes pédagogiques dans les circonscriptions)	oui	Diffusion auprès des écoles des outils existants. Réalisation, à destination des enseignants, d'un cadre départemental pour l'accueil des enfants issus de familles itinérantes	
	Poursuivre la formation des personnels de l'éducation nationale (nouveaux directeurs, référents des circonscriptions, enseignants)	oui	Formation dispensée chaque année pour les nouveaux directeurs, les conseillers pédagogiques de circonscription. Depuis 2015, deux jours de formation sont programmés pour des enseignants ciblés.	Depuis 2018 une présentation de l'association Itinérance auprès des nouveaux enseignants
	Développer, dans la mesure des besoins avérés et des moyens disponibles, le déploiement d'enseignants référents	oui	Pérennisation des postes sur les écoles de Guingamp (2 Jours/semaine) et Lannion (3 jours/semaine) ; Création de postes pour Loudéac, Dinan, Saint-Brieuc (1 jour/semaine)	
	Développer et renforcer l'accompagnement éducatif et l'accompagnement à la scolarité	Partiellement	Initiatives plus ou moins développées localement	Continuité du CLAS sur 4 aires d'accueil de SBAA en tenant compte de la fréquentation des familles (régularité et durée de séjour) sur les aires
Construire les conditions favorables à la scolarisation	S'assurer que la durée de stationnement inscrite dans les règlements intérieurs des aires d'accueil ne constitue pas un obstacle à la scolarisation	oui	Toutes les aires d'accueil du département permettent le renouvellement du droit de stationnement au-delà de 3 mois si les enfants de la famille concernée sont scolarisés	
Renforcer le contrôle de l'obligation d'inscription et d'assiduité scolaire	Poursuivre le travail de sensibilisation des familles sur l'intérêt d'une scolarisation régulière dès l'école maternelle	oui	Sensibilisation des directeurs et enseignants référents pour la mise en place d'un dialogue ou d'actions sur ce thème avec les familles	Animation d'actions de lecture à voix haute avec les enfants qui permet une sensibilisation des parents.
	Rappeler aux familles l'obligation de scolarisation pour les enfants de 6 à 16 ans et les sanctions auxquelles elles s'exposent en cas de non-respect de ces obligations	oui	idem. Réflexion sur les modalités de communication les plus adaptées	Travail également effectué par l'association dans l'accompagnement individuel et collectif.
	Rappeler aux collectivités locales (maires) leurs prérogatives en termes de contrôle de l'obligation scolaire	oui	Courriers du Préfet ; réunions concernant les protocoles de scolarisation, etc.	
	Mettre en place des protocoles associant l'ensemble des partenaires sur un territoire pour un meilleur contrôle de l'obligation scolaire	oui	Un protocole de scolarisation a été mis en place pour chacune des aires d'accueil des Côtes d'Armor entre 2010 et 2013	Les protocoles nécessiteraient d'être revisités chaque année avec l'ensemble des partenaires.
	Améliorer l'échange d'informations et le dialogue entre les différents partenaires pour la mise en œuvre éventuelle des sanctions prévues par la loi.	Partiellement		

Par ailleurs, à la suite de ce bilan globalement positif sur l'ensemble du département, il convient de présenter, localement, les actions mises en œuvre et les protocoles de scolarisation en place contribuant à l'accompagnement scolaire des gens du voyage.

Dinan agglomération envoie chaque semaine la liste des enfants présents sur l'aire de Quévert à l'inspection de l'Éducation nationale de Dinan et à l'association Itinérance.

Chaque semaine **SBAA** vérifie auprès des communes de son territoire l'inscription scolaire des enfants des voyageurs présents sur les aires d'accueil. En cas de non-inscription, le Médiateur social de SBAA et/ ou Itinérance interviennent auprès des familles en médiation.

Concernant **LTC**, un protocole a été signé avec l'éducation nationale et la ville de Lannion en août 2017. Un temps d'enseignement est dédié pour l'accueil des voyageurs à l'école Woas Wen : 1/4 de temps actuellement avec possibilité de 1/2 temps à la rentrée 2018.

Le nombre d'enfants inscrits en maternelle est en augmentation, en grande partie grâce au travail mené par l'école Woas Wen. Cependant, LTC constate des difficultés dans la remontée des données relatives aux enfants scolarisés : des écarts entre les informations de l'école, des gestionnaires de l'aire et des services de la Mairie. Un travail est en cours pour améliorer ce point.

Sur l'aire de **Ploumagoar (GPA)**, le gestionnaire assure un suivi mensuel avec transmission des données aux services de l'Inspection de l'Éducation nationale. Sur l'aire d'accueil de **Paimpol**, un projet social effectif est mis en place et, dans ce cadre, un protocole de scolarisation existe, permettant de suivre la fréquentation et l'assiduité scolaires, d'aider pour les démarches d'inscription aux écoles et aux cours du CNED, et de mettre en place un soutien scolaire pour les enfants scolarisés au CNED.

En ce qui concerne l'aire de **Lamballe**, un protocole est mis en œuvre depuis 2009, signé entre la ville, l'inspection de l'Éducation Nationale, l'association Itinérance et le gestionnaire de l'aire. C'est un protocole d'action qui définit le rôle de chacun et qui prévoit notamment un rappel à la loi de l'élu, un passage du travailleur social du CCAS et, en cas de refus de scolarisation, un signalement à la cellule de recueil des informations préoccupantes (CRIP). Une vigilance particulière est accordée au passage au collège. La ville de Lamballe prévoit par ailleurs un contrat d'accompagnement à la scolarité, qui comprend une aide aux devoirs pour les enfants d'âge élémentaire et un soutien CNED pour les collégiens.

2. Bilan sur la santé des gens du voyage

Le rapport d'activité 2017 de l'association « Itinérance » démontre que les questions de santé sont extrêmement préoccupantes s'agissant de la population des gens du voyage, avec laquelle il est très difficile d'agir à titre préventif.

En moyenne, il est reconnu que l'espérance de vie des voyageurs est d'environ 15 années inférieures par rapport à l'espérance de vie des sédentaires. Selon l'association, ces difficultés s'expliquent par différents facteurs :

- le cadre et le mode de vie
- l'absence de délimitation entre l'espace de vie et l'espace de travail (aire de ferrailage)
- des carences alimentaires
- des difficultés psychologiques liées au stress et à l'inactivité
- le manque de suivi médical régulier.

L'association échange avec les voyageurs sur leurs difficultés, met en place un suivi médical et une vérification de leurs droits : couverture maladie universelle (CMU) et/ou couverture maladie universelle complémentaire

(CMUC). Elle les oriente par ailleurs vers des infirmières du Conseil départemental dans les Maisons du Département.

En 2017, l'association a démarré deux actions spécifiques :

- une action de prévention des accidents domestiques
- une sensibilisation et un accompagnement à la mise en place du dossier médical partagé à travers la création d'un espace numérique.

Elle constate également que les questions du vieillissement et de l'isolement des personnes âgées commencent à poser certaines difficultés sur les aires d'accueil : « *faire intervenir un professionnel de santé sur une aire d'accueil n'est pas toujours aisé et les professionnels de l'association doivent parfois accompagner les premiers contacts et les premières démarches* ».

En dépit de ces difficultés importantes, la santé est un domaine qui a été un peu délaissé ces dernières années par les collectivités territoriales, notamment en raison d'un manque d'informations et de diagnostic précis sur les enjeux de cette problématique pour les gens du voyage.

En atteste le bilan que l'on peut tirer de la période 2010-2016 relatif au volet « santé » :

L'accès à la santé des gens du voyage Bilan du schéma départemental 2010-2016			
Objectifs opérationnels du schéma départemental 2010-2016	Atteinte de l'objectif	Observations	Observations Association Itinérance
Améliorer la connaissance mutuelle entre personnels soignants et gens du voyage : en poursuivant la mise en place d'actions de formation et de sensibilisation des personnels de santé (personnels de l'Éducation Nationale, personnels PMI, infirmiers du Conseil Départemental, équipes hospitalières...) ; en mettant en place des actions d'information des GDV sur les contraintes et avantages du dispositif de soins.	partiellement	Travail de coordination mené en 2014 pour réunir les acteurs concernés à l'échelle départementale : ARS, DDCS, service santé du Département, Association Itinérance. Mais selon ces acteurs, le diagnostic des besoins et les objectifs sur cette thématique santé des gens du voyage doivent être précisés.	Des actions sont menées sur certaines aires accueil suite à des réponses à des appels à projet. Il est compliqué de s'investir dans la durée et sur tout le territoire sans financements pérennes.
Intégrer systématiquement le volet santé à la réflexion sur les projets sociaux des aires d'accueil	partiellement	Par ailleurs, il a été identifié l'importance de faire le lien avec les outils de planification de l'ARS, à savoir, les actions des CLS, les travaux des Programmes Territoriaux de Santé et du comité départemental	
Lors de la réactualisation du livret d'école, réfléchir à la possibilité d'indiquer où a été réalisée la dernière visite médicale de l'enfant	non		
Améliorer la prise en charge des problématiques psychiatriques du public	non	Intégration d'un représentant de l'ARS à la commission départementale consultative des gens du voyage.	
Informers les centres hospitaliers de la programmation des grands passages	partiellement	Réalisé plusieurs années de suite sans aucun retour des services hospitaliers à ce sujet	

Malgré ce bilan global mitigé, certaines actions locales peuvent toutefois être mises en avant.

Par exemple, l'accès à la santé des gens du voyage était inclus dans le projet social intercommunal (PSI) 2014-2016 animé par SBAA sur ses 8 aires d'accueil.

Concernant les autres projets sociaux ou socio-éducatifs du département, le domaine de la santé est manifestement absent de la plupart d'entre eux. Le bilan que l'on peut effectuer est que jusqu'à présent, l'accès à la santé des gens du voyage n'est pas suffisamment pris en charge.

L'importance de ce volet est rappelé à de nombreuses reprises, tous les acteurs se disent concernés par ce sujet, mais il n'y a pas eu pour l'instant de véritable volontarisme en la matière.

Les gens du voyage ont certes bénéficié d'animations ou d'activités publiques destinées à tous, mais la spécificité des facteurs expliquant les difficultés sanitaires des gens du voyage, et le phénomène de vieillissement et d'isolement étant amplifié par un mode de vie particulier justifient et nécessitent la mise en œuvre d'actions spécifiques à leur égard en ce qui concerne le volet « santé ».

De plus le département manque de données épidémiologiques plus précises sur les questions de santé et d'accès aux soins des voyageurs.

3. Bilan sur l'insertion économique et socio-professionnelle des gens du voyage

Les gens du voyage sont particulièrement exposés à la précarité économique, et cette tendance se vérifie de plus en plus.

En raison notamment de la crise économique dont les effets perdurent, les contraintes pèsent de plus en plus dans le domaine du recyclage des matériaux.

Or, il s'agit d'un secteur d'activité traditionnellement privilégié au sein de la communauté du voyage.

De plus, la concurrence accrue dans la majorité des autres secteurs économiques occupés dont le commerce ambulancier et les activités de vannerie rendent l'insertion économique de plus en plus délicate.

Par ailleurs, l'illettrisme encore fort dans les anciennes générations et le faible niveau de certification scolaire présentent de plus en plus un handicap face à un domaine économique qui s'est technicisé, réglementé et rationalisé.

À cela, il faut ajouter que l'itinérance n'est pas un mode de vie compatible avec la recherche aisée de compétences professionnelles, en particulier pour les emplois salariés, ce qui peut également expliquer la tendance à un certain ancrage territorial déjà évoqué.

Le rapport d'activité de l'association Itinérance pour l'année 2017 observe que les voyageurs privilégient les activités commerciales aux activités artisanales.

Afin d'éviter de payer doublement la taxe professionnelle, les voyageurs s'inscrivent rarement à la fois au registre du commerce¹⁹ et au registre des métiers²⁰, alors même que cette double inscription permet une diversification de l'activité et une réactivité plus grande sur les opportunités d'activité.

¹⁹ Vente sur les marchés, récupération de ferrailles, recyclage de palettes, activités foraines ou cirques.

²⁰ Entretien d'espaces verts, nettoyage, travaux de peinture et petits travaux de bâtiment.

On constate que les jeunes s'enregistrent de plus en plus tôt auprès des chambres consulaires afin de régulariser leur situation, par peur des contrôles et de leurs conséquences.

En raisons de ces difficultés, le Conseil Départemental des Côtes d'Armor a conclu une convention avec l'association Itinérance qui a pour objet d'accompagner les bénéficiaires voyageurs du revenu de solidarité active (RSA) sur l'ensemble du territoire départemental.

Cette convention prend la forme d'un accompagnement socio-professionnel ou d'un accompagnement spécifique pour les allocataires ayant le statut d'entrepreneur travailleur indépendant.

➤ **L'accompagnement socio-professionnel des allocataires du RSA**

En 2017, l'association Itinérance a accompagné 268 personnes, contre 285 en 2016.

C'est dans l'ensemble une population plutôt jeune, et respectant un certain équilibre entre hommes et femmes. Peu de personnes isolées sont accompagnés, ce sont surtout des couples.

Age des allocataires					
	Moins de 25 ans	De 26 à 35 ans	De 36 à 45 ans	De 46 à 55 ans	Plus de 55 ans
Hommes (124)	6 %	34,00 %	31,00 %	17,00 %	12,00 %
Femmes (144)	6,00 %	38,00 %	28,00 %	19,00 %	10,00 %
Total (268)	6,00 %	36,00 %	29,00 %	18,00 %	11,00 %

Territoire des allocataires (par Maison du Département)	
MDD Dinan	9,00 %
MDD Loudéac	1,00 %
MDD Lannion Paimpol	18,00 %
MDD Guingamp-Rostrenen	24,00 %
MDD Saint-Brieuc Lamballe	48,00 %

L'origine territoriale prend en compte l'élection de domicile, donc l'adresse de domiciliation des personnes qui peut être différente de l'aire d'accueil de stationnement. La domiciliation est souvent liée à la proximité de l'aire d'accueil où ils stationnent le plus souvent.

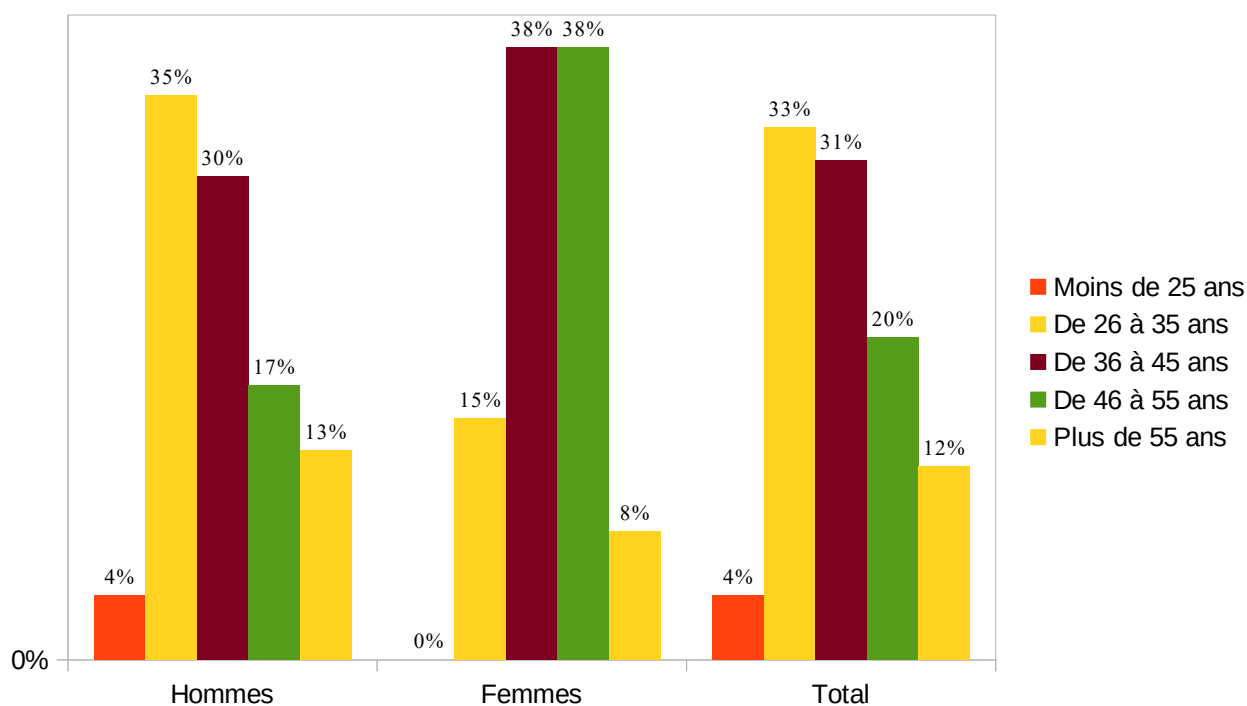
De ce fait, on constate que près de la moitié des allocataires sont domiciliés sur le territoire de la MDD de Saint-Brieuc et Lamballe, ce qui représente 9 aires d'accueil.

Sur le territoire de Guingamp, deux permanences mensuelles sont proposées au centre social.

A Dinan, le centre social itinérant effectue deux permanences sur l'aire d'accueil. Depuis 2018 une journée de permanence mensuelle des deux professionnels du service insertion est assurée à la MDD de Dinan et de Guingamp (en dehors des permanences hebdomadaires effectuées sur les aires d'accueil par les professionnels du centre social).

➤ **L'accompagnement des allocataires ayant le statut d'entrepreneur travailleur**

Conformément à la convention avec le Conseil Départemental, l'association assure depuis plusieurs années un accompagnement spécifique des allocataires du RSA ayant le statut d'entrepreneur travailleur indépendant. 106 personnes ont été accompagnées dans ce dispositif en 2017 (117 en 2016).



Comme pour l'année 2016, l'association constate une très forte représentation masculine (93 hommes pour 13 femmes), même si leur nombre augmente depuis 2015 (9 femmes pour 112 hommes).

Ces considérations générales et statistiques doivent à présent être complétées par le bilan des objectifs fixés par le précédent schéma concernant l'insertion économique et socio-professionnelle des gens du voyage.

**L'insertion économique et socio-professionnelle des gens du voyage
Bilan du schéma départemental 2010-2016**

Objectifs généraux du schéma 2010-2016	Objectifs opérationnels du schéma départemental 2010-2016	Atteinte de l'objectif	Observations	Observations Association Itinérance
Améliorer l'accueil et l'orientation des gens du voyage	Se donner les moyens de faire un état des lieux des compétences professionnelles des gens du voyage.	À développer		Dans son nouveau projet social 2016/2019 Itinérance a souhaité mettre en place en 2017 un « observatoire des besoins » sur les questions économiques des gens du voyage (action non-réalisée)
Formation professionnelle	Mettre en place une expérience pilote de formation qualifiante de courte durée	NON		Action non réalisée
	Poursuivre les formations à destination des entrepreneurs sur les volets gestion et démarches commerciales afin de favoriser leur autonomisation et leur sortie du dispositif de suivi micro-entreprise	OUI		Cette action se poursuit dans le cadre d'un accompagnement individuel.
	Amplifier les moyens d'accès et d'appropriation des GDV aux nouveaux outils de communication	OUI	Partenariat entre Itinérance et la chambre des Métiers et de l'artisanat pour la mise en place d'une formation en automne 2014	Suite à cette formation, Itinérance poursuit l'accompagnement individuel des voyageurs par le biais de son nouvel espace numérique créé en 2017
Médiation Emploi-Formation	Mettre en relation l'offre et la demande en accompagnant les voyageurs auprès des organismes qui peuvent offrir de l'emploi de la formation	Partiellement	Partenariat entre Itinérance et Émeraude Idée pour la réalisation de formations adaptées pour les voyageurs gérant une micro-entreprise. Réalisation d'ateliers sur les savoirs fondamentaux (2010-2012 = une dizaine de voyageurs bénéficiaires par an)	Action non reconduite après 2012
Accès à l'emploi	Faciliter l'accès à l'emploi de façon concrète via le secteur de l'Insertion par l'Activité Économique	Partiellement		Les voyageurs s'inscrivent peu et difficilement dans le salariat – L'accent est davantage mis sur l'accompagnement micro-entreprise ou travailleurs indépendants

4. Le volet social de la politique d'insertion des gens du voyage

➤ La réalisation de projets sociaux

Sous l'impulsion de la loi de 2000 relative à l'accueil et l'habitat des gens du voyage, au cours de la décennie 2000-2010 nous avons pu voir la réalisation de la grande majorité des aires d'accueil des Côtes d'Armor. Au-delà de la réalisation concrète des équipements, pour chaque aire, un projet social en faveur de la population qui y est accueillie doit être mis en place. Ce projet social doit permettre de favoriser pour les voyageurs l'accès au droit commun et aux services du territoire.

Depuis 2011, les acteurs du département se sont engagés sur cette thématique et ont ainsi permis la mise en place de projets sociaux opérationnels sur la plupart des aires d'accueil du département, coordonnés par l'EPCI gestionnaire.

Un travail de sensibilisation et d'accompagnement des collectivités a été réalisé par le « comité technique départemental gens du voyage » pour favoriser la coordination et la mise en œuvre de ces projets par les collectivités gestionnaires. Un « canevas » pour les projets sociaux des aires d'accueil a notamment été réalisé par ce groupe de travail en 2012 et largement diffusé depuis aux collectivités. Une demi-journée rassemblant une cinquantaine d'acteurs concernés par les projets sociaux dans les Côtes d'Armor a également été organisée en mars 2015. Cette démarche s'est inscrite dans une dynamique de concertation et d'échanges entre partenaires. Cela a participé également à renforcer le réseau des collectivités gestionnaires d'aires d'accueil dans le département tout en intégrant les partenaires du territoire (les institutions publiques, l'association Itinérance, les interlocuteurs de l'Éducation Nationale, les voyageurs de la commission départementale consultative, etc.).

Aujourd'hui, **l'aire d'accueil de Ploumagoar**, gérée par GPA, dispose depuis 2011 d'un projet social dont les thèmes principaux sont la scolarisation des enfants, le tri sélectif, le lien avec les résidents, l'amélioration du site, les liens avec les adolescents, ainsi que l'usage des transports. Cependant, la collectivité ne disposant pas de moyens spécifiques affectés à la coordination et ou à la médiation, c'est un projet qui manque d'effectivité et de mise en œuvre pratique réelle.

Lamballe Terre et Mer dispose sur l'aire d'accueil d'un projet socio-éducatif depuis 2009. La ville de Lamballe Armor a mis en place depuis 2014 un comité de pilotage et de suivi du projet socio-éducatif afin d'enrichir les échanges et le tissu partenarial intervenant à destination des gens du voyage. Ce groupe de travail se réunit plusieurs fois par an. De plus, des réunions sont organisées avec les voyageurs pour recueillir leurs demandes et évaluer leurs besoins. Les 5 thèmes de référence choisis par la ville sont : l'accueil des familles, l'accès aux droits, la scolarisation des enfants et adolescents, les ateliers « vie pratique » et l'appartenance lamballaise.

Le **CCAS de Paimpol**, qui gère l'aire d'accueil de Paimpol (GPA), anime un projet social et lui donne un réel contenu et une mise en pratique en faisant intervenir différents acteurs et en organisant chaque année un comité de pilotage et de suivi. Ses différentes thématiques d'intervention sont : pré-scolarisation, scolarisation et accompagnement scolaire, l'accès aux équipements de proximité, « vie pratique et insertion dans la vie locale », accès aux droits communs, développement des insertions sociale et professionnelle.

Concernant les **8 aires d'accueil de SBAA**, un Projet social intercommunal (PSI) a été écrit entre 2014 et 2016 (3 ans). Un nouveau PSI « Gens du voyage » sera élaboré après l'adoption du Schéma départemental. Un médiateur social pilote techniquement le projet. Un élu est référent sur ce dossier. 6 axes d'intervention ont été déterminés en 2014 : cadre de vie, scolarisation, insertion sociale, insertion professionnelle, l'accès à la santé, les animations socio-culturelles et éducatives. Itinérance est le partenaire de SBAA dans la réalisation d'actions du PSI. Itinérance intervient sur 4 aires prioritaires de SBAA chaque semaine. Pour le prochain PSI 3 thématiques ont été

identifiées : la participation des voyageurs à leur cadre de vie, la tarification sociale des aires d'accueil et l'habitat adapté.

Concernant **Lannion Trégor Communauté**, le CCAS de Lannion, qui prenait en charge la compétence de l'accueil et de l'habitat des gens du voyage jusqu'en 2017, a mené des actions en direction du public voyageurs : suivi social, animations collectives, scolarisation... Un projet social était défini. Le CIAS va travailler sur un nouveau projet social après l'adoption du nouveau schéma départemental.

En revanche, concernant **Dinan Agglomération**, le projet social de l'aire d'accueil de Quévert est en cours de révision. Le précédent projet social a notamment permis de travailler sur les sujets liés à la scolarisation. Un poste de médiateur « Gens du voyage » a été créé en 2017, ce qui permettra de rédiger et d'animer un nouveau projet.

S'agissant de **Loudéac Communauté Bretagne Centre**, l'écriture d'un projet social est prévue en lien avec le CIAS de Loudéac Communauté et des partenaires institutionnels.

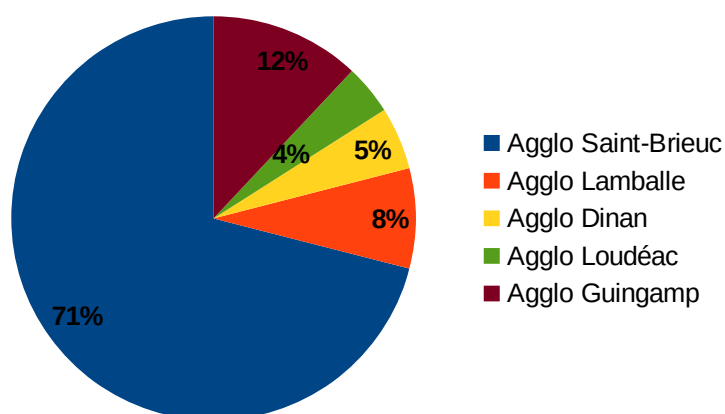
L'action de l'association « Itinérance » à travers son centre social Itinérant

Depuis sa création en 1997, le centre social Itinérant développe un travail très important contribuant à l'insertion sociale des voyageurs. Cette action se vérifie encore dans le cours du précédent schéma. En 2017, le centre social a accueilli 390 personnes pour 148 ménages.

Le centre social a mené en 2017 sur l'ensemble du département 414 actions, dont 47 % ont été consacrées à la scolarité des enfants et des adolescents. Ces 414 actions représentent 771 heures, mais en comptant le nombre total des intervenants présents, elles représentent en réalité un volume total de 1573 heures (62 % par les professionnels du centre social, le reste étant partagé entre les bénévoles, des stagiaires et des partenaires).

La majorité des interventions du centre social se déroulent sur les aires d'accueil (71%). Le CLAS de Ploufragan se déroule dans une école, et le soutien aux élèves scolarisés par le CNED se déroule dans deux collèges du département.

La répartition territoriale des interventions par territoire démontre une forte majorité sur l'agglomération de Saint-Brieuc, ce qui s'explique par le nombre élevé d'aires d'accueil sur ce territoire et par le soutien financier de l'intercommunalité à l'association.



Nombre d'interventions par territoire (en %)

Sur Loudéac, l'aménagement actuel de l'aire d'accueil ne permet pas de développer beaucoup d'actions alors même que des bénévoles sont prêts à s'investir dans l'animation d'activités.

Voici une liste non-exhaustive des activités principales du centre social itinérant en faveur de l'insertion des voyageurs :

- les contrats locaux d'accompagnement à la scolarité
- le soutien à la scolarisation CNED
- lecture à voix haute
- la veille sociale sur les territoires
- l'espace numérique itinérant en faveur des adultes, des enfants et des adolescents

Définition des axes stratégiques, des objectifs et des actions du projet social 2016/2019 du centre social itinérant :

- Axe stratégique 1 : Accueillir, informer et orienter
- Axe stratégique 2 : Renforcer l'accès aux droits et aux services
- Axe stratégique 3 : renforcer la participation et la gouvernance
- Axe stratégique 4 : renforcer la prise en compte des familles du voyage sur le territoire

A noter que l'association Itinérance engage en 2019 le renouvellement de son projet de centre social dans le cadre d'une large concertation et participation du public et de ses partenaires. Ce nouveau projet se fera en cohérence avec ce nouveau schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage en cours de finalisation. Ce nouveau projet se fera dans le cadre du renouvellement de l'agrément « centre social » délivré par la Caf, laquelle contribue financièrement à l'animation de l'association.

La réalisation des objectifs définis par le schéma 2010-2016

Le précédent schéma départemental a fixé deux objectifs opérationnels en vue de favoriser l'insertion sociale :

- Permettre l'accès du public aux aides financières du Fonds de solidarité pour le logement.

Créé par la loi du 31 mai 1990, géré par le Conseil Départemental et suivi par les responsables du PDALHPD, le FSL peut aider tout occupant à faire face à ses impayés d'énergie, d'eau ou de téléphone. Il s'agit d'aides ponctuelles pour le règlement des impayés, recevables une seule fois sur une période de 12 mois. L'aide est conditionnée à un plafond de ressources. Les gens du voyage stationnant sur une aire ne peuvent y prétendre, car ils n'ont pas de compteurs d'eau et d'énergie ouverts à leur nom. Le schéma fixait comme objectif de mener une réflexion pour que les procédures de demande d'aide permettent la prise en compte du mode d'habitat spécifique de ce public. Durant la période du schéma 2010-2016, et à ce jour, cette réflexion n'a pas pu être menée ni n'a pu aboutir au bénéfice du FSL pour les gens du voyage. Interrogé par les EPCI à ce sujet, le Conseil Départemental a confirmé que les gens du voyage ne peuvent obtenir d'aides au titre du FSL en l'état actuel du règlement, mais qu'une réflexion sera menée pour les années futures.

- Initier un travail de mémoire

Le schéma 2010-2016 proposait d'initier un travail de mémoire à propos des gens du voyage, afin de mieux faire connaître cette population et son mode de vie aux autres membres de la communauté française, afin de renforcer leur sentiment d'appartenance à la communauté française, et afin qu'ils se connaissent mieux eux-mêmes.

Une action spécifique de l'association « Itinérance » a participé à ce travail de mémoire. L'association a conduit, en partenariat avec l'association Guinzegal et un photographe professionnel une action photographique pour et avec les voyageurs. Le but était de photographier le quotidien de familles du voyage sur les aires d'accueil de deux villes de l'agglomération de Saint-Brieuc (Ploufragan et Trégueux) et de la ville de Lamballe. Cette exposition a été inaugurée à Ploufragan le 26 juin 2017, puis elle a été présentée dans différents lieux du

département. En mai et juin 2018 l'exposition était présente dans les locaux de la FNASAT à Paris, dans le cadre d'une exposition sur les tziganes au musée de l'histoire de l'immigration. L'association a accompagné de nombreux enfants de voyageurs et leurs parents ayant participé au projet à Paris pour participer au vernissage de cet événement. Cela a permis aux voyageurs présents de transmettre une image plus positive de leur mode de vie, mais également de comprendre qu'ils s'inscrivent dans une longue histoire, qu'ils ne sont pas l'unique « minorité » en France, et que les Tziganes font partie intégrante de l'histoire de France depuis plusieurs siècles.

III. LE SCHÉMA DÉPARTEMENTAL 2019-2025

L'article 1^{er} de la loi du 5 juillet 2000 prévoit que toutes les communes de plus de 5 000 habitants doivent figurer obligatoirement au schéma départemental.

Depuis l'adoption du schéma 2010-2016, et en sus des communes déjà concernées à cette époque, de nouvelles municipalités ont également dépassé le seuil des 5000 hab.

Il s'agit de :

- **Yffiniac (SBAA)**
- **Binic-Etables-sur-Mer (SBAA)**
- **Le Mené (Loudéac Communauté Bretagne Centre)**
- **Ploumagoar (GPA)**

Le territoire de la Communauté de communes du Kreiz-Breizh, ne possédant aucune commune de plus de 5000 habitants, et ne rencontrant pas de difficultés en matière d'accueil ou d'habitat des gens du voyage, n'est pas mentionné dans ce schéma, mais est malgré tout associé aux réflexions sur le sujet des gens du voyage dans le Département.

La révision des schémas départementaux tous les six ans tel que prévue par la loi du 5 juillet 2000 constitue un moment privilégié pour faire le point sur la réalité des conditions de stationnement et de vie des gens du voyage, et de tous leurs besoins en règle générale.

De la même manière, la révision d'un schéma ne saurait se résumer à la reconduction des objectifs définis dans le schéma précédent, ni même à une simple vérification des résultats obtenus. Il convient au contraire de tenir compte de l'évolution des besoins des voyageurs, de leur mode de vie, ainsi que de la qualité des équipements déjà mis à disposition.

Par ailleurs, un schéma se doit de fixer des objectifs réalistes sur la durée de son application et ne doit pas être l'occasion de réitérer les objectifs qui n'auront pas pu être réalisés dans le précédent schéma, car trop ambitieux et/ou inadaptés aux réalités des personnes et des territoires où elles évoluent.

En conséquence, l'ambition de ce schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage 2019/2024 est de responsabiliser les voyageurs et les partenaires institutionnels et associatifs sur leurs rôles et responsabilités respectifs.

En d'autres termes, ce schéma fixe des objectifs ambitieux et réalistes aux différents acteurs costarmoricaïns pour garantir le respect et la promotion de leurs droits aux gens du voyage, de même de veiller à ce que ces derniers s'acquittent de leurs obligations.

Pour garantir cette responsabilisation des différents parties au schéma, il est essentiel de réunir les conditions de sa bonne appréhension par tous et d'assurer la promotion et le pilotage de son plan d'actions.

Ce plan d'actions se veut être la concrétisation opérationnelle des objectifs assignés aux différents acteurs pour la durée du schéma.

L'ensemble de ce plan d'actions est décliné dans le développement qui suit, en illustration des six grands axes stratégiques du schéma 2019/2024 :

1- Poursuivre la réalisation des aires et leur réhabilitation (A)

2- Garantir les échanges de pratiques dans la gestion des aires d'accueil et encourager les convergences (B)

3- Accompagner les évolutions des voyageurs vers l'ancrage territorial et les habitats diversifiés constitutifs (C)

4- Garantir un dispositif et une organisation stables pour les grands passages (D)

5-Garantir un dispositif pour l'accueil des groupes familiaux (E)

6-Renforcer l'accompagnement social et l'insertion des voyageurs dans la Cité (F)

Les axes stratégiques 1, 3, 4 et 5 imposent des obligations fermes à l'égard des intercommunalités qui devront mettre à disposition des gens du voyage les aires permanentes d'accueils, les aires de grand passage, les aires de petite capacité pour groupes familiaux et terrains familiaux locatifs prescrits par le schéma 2019-2025.

En revanche, les axes stratégiques 2 et 6, qui concernent la gestion des aires d'accueil et la politique d'insertion des voyageurs (conformément à l'article 1^{er}-II de la loi du 5 juillet 2000), proposent des objectifs et des ambitions de mise en œuvre jugés utiles et opportuns par le schéma mais ne fixent pas des obligations fermes à l'égard des intercommunalités.

Le comité technique départemental aura pour tâche, en partenariat avec les intercommunalités et l'association Itinérance , d'établir un plan d'actions plus précis permettant collectivement d'atteindre ces ambitions.

A) Poursuivre la réalisation des aires et leur réhabilitation

Les APA sont destinées aux gens du voyage itinérants dont les durées de séjour dans un même lieu sont variables et peuvent aller parfois jusqu'à plusieurs mois. L'aire d'accueil comporte au minimum un bloc sanitaire, intégrant au moins une douche et deux WC pour cinq places de caravane. Chaque place de caravane est dotée d'un accès aisé aux équipements sanitaires ainsi qu'à l'alimentation en eau potable et à l'électricité ²¹.

²¹ Décret n° 2001-569 du 29 juin 2001 relatif aux normes techniques applicables aux aires d'accueil des gens du voyage et Circulaire n° 2001-49 UHC/IUH1/12 du 5 juillet 2001 relative à l'application de la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage).

1-Obligation de réaliser les aires d'accueil qui figuraient dans le précédent schéma

La plupart des aires permanentes d'accueil ont été réalisées dans le département. Seule l'aire inscrite pour le compte de la commune de Perros-Guirec n'a pas été construite. Or, les besoins demeurent importants sur ce territoire qui ne contient qu'une seule aire d'accueil, située sur la commune de Lannion. Dans ce contexte d'insuffisance de dispositifs d'accueil, les gens du voyage s'installent illicitement sur des terrains publics ou privés, dans des conditions d'hygiène ou de sécurité insatisfaisantes. Il est donc indispensable de créer dans les plus brefs délais une aire permanente d'accueil de 20 places de caravane sur le secteur de la commune de Perros-Guirec, obligation qui figurait déjà dans les schémas départementaux de 2002 et de 2010.

Concernant les autres communes de plus de 5000 habitants figurant dans le schéma départemental 2010-2016 et ayant réalisé une aire d'accueil, la phase de bilan du schéma n'a pas établi de nouveaux besoins en termes de capacité d'accueil. Le nombre de places de caravanes disponibles dans ces territoires correspond aux besoins établis. La création de nouvelles aires d'accueil ne semble donc pas nécessaire pour les communes disposant déjà d'une aire d'accueil. Ce constat est renforcé par le phénomène d'ancrage territorial particulièrement intense dans les Côtes d'Armor et par une demande élevée de sédentarisation au sein même des aires d'accueil de certaines collectivités.

2- Obligation de réaliser les aires d'accueil pour les communes de plus de 5000 habitants qui ne figuraient pas dans le précédent schéma

Sur le territoire de GPA, la commune de **Ploumagoar** dispose désormais d'une population de plus de 5 000 habitants. Or, il existe déjà une aire d'accueil sur le territoire de la commune de Ploumagoar. L'aire contient 20 places, est située à Ploumagoar mais répond à l'obligation incombant à la commune de Guingamp. De ce fait, l'intercommunalité compétente à laquelle appartient la commune de Ploumagoar est dans l'obligation de mettre à disposition de nouvelles places en aire permanente d'accueil.

Il a été convenu avec GPA que l'aire permanente d'accueil existante, située sur la commune de Ploumagoar, en raison de sa vétusté et des nombreux travaux de réhabilitation qu'elle nécessiterait dus également à des dégradations constantes, soit déconstruite. Pour la remplacer, une nouvelle aire permanente d'accueil de 30 places, conforme aux normes techniques réglementaires en vigueur, sera construite à proximité de l'aire urbaine de Guingamp. Cette nouvelle aire d'accueil répondra aux obligations des communes de Guingamp (20 places préexistantes) et de Ploumagoar (obligation nouvelle de 10 places).

Par ailleurs, même si la commune de **Bégard** n'a pas encore dépassé le seuil des 5000 habitants, il est très probable que cela soit le cas durant la période de validité du schéma départemental ci-présent. Dans cette optique, GPA s'est également engagé à réaliser une nouvelle aire d'accueil permanente de 10 places de caravanes (ou 5 emplacements famille) à proximité de l'aire urbaine de Bégard.

La commune d'**Yffiniac** a également dépassé le seuil des 5000 habitants. Elle figurera dans le schéma départemental, mais l'évaluation des besoins n'a pas conclu à la nécessité de réaliser une nouvelle aire permanente d'accueil, mais un projet de terrain familial locatif ou d'habitat adapté (voir ci-après).

Deux autres communes ont dépassé le seuil légal des 5000 habitants, **Le Mené** et **Binic-Etables-sur-Mer**. Cependant, le dépassement de ce seuil légal ayant été provoqué par une fusion administrative, et non par une augmentation de la population sur ce secteur, aucun élément issu de la période d'évaluation des besoins préalable à la rédaction du schéma n'a établi la nécessité pour ces deux communes et leur EPCI de mettre en place des dispositifs d'accueil ou d'habitat supplémentaires.

Tableau de synthèse des obligations en matière d'aires permanentes d'accueil (APA) fixées par le schéma 2019-2024

Secteur géographique - EPCI	Commune	Nombre d'APA existants	Nombre d'APA fixées par le SD	Nombre de places de caravanes existantes au 1 ^{er} janvier 2019	Nombre de places obligatoires fixées par le schéma 2019-2024	Observations
Saint-Brieuc Armor Agglomération	Saint-Brieuc	1	1	28	28	Aucune place supplémentaire à créer
	Langueux	1	1	20	20	Aucune place supplémentaire à créer
	Plérin	1	0	6	0	Transformation d'une aire d'accueil en terrain locatif familial
	Pordic	1	1	20	20	Aucune place supplémentaire à créer
	Ploufragan	1	1	8	16	Travaux de mise aux normes des emplacements en doublant leur taille (8 places supplémentaires)
	Trégueux	1	1	12	12	Aucune place supplémentaire à créer
	Plédran	1	1	16	16	Aucune place supplémentaire à créer
	Hillion	1	0	6	0	Transformation d'une aire d'accueil en terrain locatif familial
	Yffiniac	0	0	0	0	Commune ayant dépassé le seuil des 5000 habitants
	Binic-Etables-sur-Mer	0	0	0	0	Commune ayant dépassé le seuil des 5000 habitants
	TOTAL	8	6	116	112	Suppression de (12) places et création de (8) places supplémentaires
Lamballe Terre et Mer	Lamballe	1	1	24	24	Aucune place supplémentaire à créer
Dinan Agglomération	Dinan	1	1	30	30	Aire réalisée en 2014 ; Aucune place supplémentaire à créer
Loudéac Communauté Bretagne Centre	Loudéac	1	1	15	15	Aire en réhabilitation, aucune place supplémentaire à créer
Guingamp-Paimpol Agglomération	Guingamp	1	1	20	20	Aucune place supplémentaire à créer
	Ploumagoar	0	1	0	10	Commune ayant dépassé le seuil des 5000 habitants : Création d'une aire d'accueil de (10) places
	Bégard	0	1	0	10	Création d'une aire d'accueil de (10) places
	Paimpol	1	1	14	14	Aucune place supplémentaire à créer
	TOTAL	2	4	34	54	Création de (20) places supplémentaires
Lannion Trégor Communauté	Lannion	1	1	50	50	Aucune place supplémentaire à créer
	Perros Guirec	0	1	0	20	Création d'une aire d'accueil de (20) places (Obligation ancienne non réalisée datant du schéma 2002-2008)
	TOTAL	1	2	50	70	Création de (20) places supplémentaires
TOTAL SD 22		14	15	269	305	Création de (48) places supplémentaires et suppression de (12) places
Beaussais/Mer (Ploubalay) relevant du SD35		1	SD 35 en révision	12	SD 35 en révision	
TOTAL AIRES SUR DÉPARTEMENT 22		15		281		

3- Réaménager et rénover les aires d'accueil anciennes et inadaptées

Plusieurs aires d'accueil du département nécessitent certains travaux de réfection ou de réhabilitation, soit en raison de l'usure naturelle du temps qui a pour conséquence de nuire à la qualité des équipements de l'aire, soit à cause de dégradations volontaires et régulières de la part des gens du voyage, soit en raison d'une vétusté générale de l'aire, non-suffisamment entretenue.

On retrouve ces trois types de situation dans le département, ce qui nécessite d'analyser la qualité de l'ensemble des aires et des objectifs à atteindre afin de garantir le respect des règles d'hygiène et de sécurité des gens du voyage.

L'aménagement des aires doit permettre d'assurer l'accueil des gens du voyage dans des conditions dignes et décentes, et favoriser la meilleure intégration urbaine de ceux-ci. Toutefois, la circulaire du 5 juillet 2001 prise en application de la loi Besson II du 5 juillet 2000 précise que l'aménagement des aires ne doit pas exposer les collectivités à des dépenses manifestement excessives, tout en veillant à la qualité et à la bonne gestion des équipements.

Il y a donc lieu de fixer des objectifs raisonnables et réalistes, tout en demeurant conformes aux conditions de dignité et décence pour ces aires d'accueil qui ont, comme le rappelle la circulaire de 2001, une vocation d'habitat pour les gens du voyage.

Cette vocation d'habitat a d'ailleurs tendance à se renforcer avec le constat d'accroissement du phénomène d'ancrage territorial et la réalisation encore trop peu conséquente d'offres d'habitat adapté.

Il conviendrait ainsi de choisir des équipements qui individualisent les charges et les consommations de façon à responsabiliser les utilisateurs et à les inciter à en prendre soin. Il y a moins de dégradation et donc une meilleure longévité même si à l'investissement initial, le coût peut en paraître plus important - ce qui n'est pas automatiquement le cas.

Les aires permanentes d'accueil gérées par Saint-Brieuc Armor Agglomération

- Aire de Saint-Brieuc : aire très fréquentée, bon état général, seuls quelques travaux d'aménagement seront réalisés ;
- Aire de Pordic : bon état général, réalisation de travaux de réfection des blocs sanitaires (toilettes) ;
- Aire de Ploufragan : l'aire est très vétuste et pourtant très occupée. À partir de ce constat, une réfection de l'aire est prévue afin de disposer de 8 emplacements conformes aux normes réglementaires en vigueur. La superficie actuelle des emplacements est de 90 m², ce qui n'est pas suffisant pour contenir deux places de caravanes, contrairement à ce que l'on attend d'un emplacement. La réfection de l'aire va permettre d'agrandir les emplacements actuels de façon à ce qu'ils contiennent deux places de caravanes. Après travaux, l'aire aura donc une capacité de 16 places, et non plus de 8 places ;
- Aire de Plérin : Aire vétuste, et non-conformité des emplacements dont la superficie n'est que de 74 m². Transformation en terrain familial locatif prévue. La commune de Plérin dispose d'emplacements sur l'aire de Pordic.
- Aire de Hillion : Aire vétuste, et non-conformité des emplacements dont la superficie n'est que de 74 m². Faible fréquentation, transformation en terrain familial locatif prévue.
- Aire de Plédran : bon état général, pas de travaux urgents nécessaires ;
- Aire de Trégueux : aire occupée toute l'année par un groupe familial avec forte demande de sédentarisation, bon état général.

- Aire de Languoux : aire occupée toute l'année par un groupe familial avec forte demande de sédentarisation, bon état général mais nécessité de réaliser des travaux de réfection de la salle d'accueil (travaux réalisés dans le cadre d'un chantier éducatif au printemps 2018).

L'aire permanente d'accueil gérée par Dinan Agglomération et située sur la commune de Quévert

L'aire d'accueil de Dinan Agglomération, créée en décembre 2010, est en bon état et est conforme aux normes techniques réglementaires et légales. Chacun des emplacements est équipé d'un bloc sanitaire individuel complet (espace cuisine, salle d'eau et WC). Durant l'été 2018, une aire de ferrailage a été mise à disposition au sein de l'aire d'accueil. En l'état, il ne ressort aucun besoin de travaux supplémentaires d'aménagement ou de réfection de l'aire.

L'aire permanente d'accueil gérée par Lannion Trégor Communauté et située sur la commune de Lannion

L'aire d'accueil est vétuste et nécessite quelques travaux de réfection. Un protocole de travaux a été établi par la collectivité et prévoit notamment, en rapport avec les conditions de dignité et de décence exigées, des travaux d'assainissement (curage des canalisations, et des box individuels), des travaux de maintenance (remise en état des douches, travaux de mise en conformité d'une toilette pour personne à mobilité réduite), ainsi que des travaux visant à améliorer la qualité de l'eau. L'existence d'un bloc sanitaire individuel n'est pas exigée par les normes techniques applicables mais l'aire doit comporter un bloc sanitaire, intégrant au moins une douche et deux WC, pour cinq places de caravane .

Les aires permanentes d'accueil gérées par Guingamp-Paimpol Agglomération, de l'Armor à l'Argoat

- Aire de Ploumagoar (pour le compte de la commune de Guingamp) : l'aire est vétuste, et a par ailleurs subi de nombreuses dégradations, notamment les locaux installés à l'accueil. Bien que ne disposant pas de bloc individuel, l'aire est conforme aux normes réglementaires, car il y a un sanitaire, une douche, un évier et un accès électrique par bloc de quatre emplacements. La collectivité a l'intention de déconstruire cette aire afin de réaliser une aire de 30 places pour le compte des communes de Guingamp et Ploumagoar ;
- Aire de Paimpol : bon état général, cette aire ne nécessite pas de travaux de réfection ou d'aménagement.

L'aire permanente d'accueil gérée par Lamballe Terre et Mer et située sur la commune de Lamballe Armor

L'aire est en bon état général. Les normes techniques sont respectées, tant dans la quantité que dans la qualité. 12 modules sanitaires sont mis à disposition. Les 12 emplacements mesurent environ 150 m². Toutefois, des travaux de sécurisation du terrain sont prévus (aire d'accueil située en contre-bas d'un rond-point) ainsi que des travaux de réfection des blocs sanitaires. De plus, la collectivité a prévu d'insonoriser l'aire d'accueil, dans la mesure où elle se situe le long d'une voie rapide.

L'aire permanente d'accueil gérée par Loudéac Communauté Bretagne Centre et située sur la commune de Loudéac

L'aire des gens du voyage de Loudéac est très vétuste et n'est pas conforme aux normes techniques applicables. L'ampleur des travaux à opérer serait telle que la collectivité a décidé, non pas de réaliser une simple modernisation de l'aire d'accueil, mais de déconstruire l'aire existante puis de reconstruire une aire sur le même terrain. Les travaux de révision du schéma n'ont pas constaté de nouveaux besoins en termes de places de caravanes (l'aire actuelle contient 15 places de caravanes et correspond aux besoins quantitatifs évalués), la collectivité a donc pour objectif de réaliser une aire d'accueil comprenant au moins le même nombre de places que l'aire précédente.

B) Garantir les échanges de pratiques dans la gestion des aires d'accueil et encourager les convergences

1- Converger les réglementations en vigueur sur les aires d'accueil

➤ **Objectif B1 : Poursuivre l'harmonisation des règlements intérieurs des aires permanentes d'accueil**

Les travaux entrepris par le schéma précédent ont permis de réduire considérablement les écarts constatés quant au contenu des règlements intérieurs. La durée de séjour admise sur les aires d'accueil est sensiblement la même dans tout le département, à savoir une durée de trois mois. Tous les règlements intérieurs prévoient par ailleurs des motifs de prolongation du séjour, majoritairement liés à la scolarisation des enfants du voyage.

Cependant, des divergences persistent dans l'application de ces règlements intérieurs. Or, le maintien de ces différences de pratique dans la mise en œuvre des règlements peut avoir pour effet d'accroître les tensions entre voyageurs et gestionnaires. L'application partielle des règles dans certains territoires peut créer chez certains voyageurs, vis-à-vis desquels le règlement est appliqué sans nuance, un sentiment d'injustice. De même, l'absence de sanction de certains manquements au règlement rend d'autant plus difficile la gestion de l'aire et peut créer un sentiment d'impunité à l'égard des gens du voyage dans la population sédentaire.

Enfin, l'inapplication des limites de durée des séjours, ou l'application très souple par certaines collectivités des conditions de prolongation, a pour effet de saturer les aires d'accueil qui ne sont plus disponibles pour les quelques familles de voyageurs qui en auraient besoin. Cette situation est d'autant plus problématique sur des territoires peu fournis en aires d'accueil et explique que des voyageurs s'installent ensuite de façon irrégulière sur des terrains publics ou privés. La différence de pratique crée aussi un sentiment d'injustice entre voyageurs quant aux possibilités de prolongation des séjours.

➤ **Objectif B2 : Limiter les conflits issus de la disparité des tarifs dans les aires permanentes d'accueil**

La concertation menée depuis l'adoption du schéma départemental 2010-2016 a permis de réduire les écarts en matière de tarification : dépôts de garantie, redevance journalière, fluides. Pour autant, ces écarts demeurent et les disparités de tarifs ainsi constatés peuvent être source d'inégalité de traitement, de crispations, et parfois de conflits. Malgré une réduction sensible des écarts, on constate malgré tout certaines différences de facturation dans le tableau établi par la partie « bilan » de ce schéma.

Toutefois, il faut préciser que les tarifs recouvrent également des prestations différentes selon les aires, en termes de quantité et de qualité. Les écarts tarifaires s'expliquent en partie par la disparité des services offerts par les aires d'accueil. Les écarts de tarifs peuvent de la même manière se justifier par les contextes locaux et le montant des fluides en vigueur sur le territoire. Chaque territoire a ses propres contraintes justifiant que la collectivité gestionnaire fixe librement le niveau de tarification.

À ce stade, on peut souligner que l'harmonisation du montant des tarifications n'est ni souhaitable ni possible. Conformément au principe constitutionnel de libre administration des collectivités territoriales, et à la volonté de produire un schéma réaliste et réalisable, chaque intercommunalité peut fixer librement le montant des tarifs en vigueur sur les aires permanentes d'accueil. La vocation de ce schéma n'est pas d'établir parmi ses objectifs l'harmonisation de ces tarifs. Toutefois, la volonté de réduire autant que faire se peut l'hétérogénéité des tarifs

dans le département, tout en veillant à respecter le principe de libre administration des collectivités territoriales, s'inscrit dans le souci de nuire le moins possible au principe d'égalité de traitement entre usagers du service public, ce que sont les voyageurs sur une aire d'accueil.

➤ **Objectif B3 : Développer la télégestion et le prépaiement dans le département**

La télégestion est un outil permettant la régie d'une ou plusieurs aires d'accueil. Cet outil a plusieurs avantages pour le gestionnaire :

- **Une forte réactivité** dans la mesure où l'enregistrement, le suivi et la facturation d'un séjour peuvent se faire sur place ou à distance, ce qui bénéficie également au voyageur ;
- **Une sécurité et un caractère probant** puisque l'ouverture et la fermeture de l'eau et de l'électricité pour chaque emplacement se font d'un ordinateur ; de plus le gestionnaire peut programmer une alerte, une coupure locale (emplacement) ou générale de l'aire en cas de détection d'intrusion ;
- **Une garantie contre les risques d'impayés** : les comptes sont tenus en temps réel en mode de prépaiement. Le gestionnaire a un accès visuel des consommations du voyageur avec des courbes de ses usages en eau et électricité ;
- **Une certaine souplesse** : l'outil permet de changer un voyageur d'emplacement ou de modifier un tarif sans avoir à clôturer son séjour

Actuellement, dans les Côtes d'Armor, 9 aires d'accueil sur 14 sont gérées par ce système de télégestion et de prépaiement. L'objectif est par conséquent de poursuivre le développement de ce système de gestion dans le département auprès des EPCI qui ne l'ont pas encore adopté.

Néanmoins du fait de l'impossibilité pour les voyageurs de pouvoir bénéficier des dispositifs de droit commun d'aide aux paiements de l'énergie (FSL – Chèque énergie), il serait souhaitable de mettre en place des protocoles de préventions des impayés et des non-fournitures de fluides. En effet des non-fournitures d'énergie notamment en hiver pour des familles ayant pour certaines de jeunes enfants restent problématiques. Ces situations pourraient être anticipées davantage par un travail partenarial (association Itinérance – MdD).

2. Tendre vers un échange de pratiques sur le rôle de gestionnaire

Le rôle du gestionnaire est essentiel pour assurer le bon fonctionnement de l'aire et la pérennité des équipements. C'est un métier qui requiert un profil très spécifique et des qualités particulières. Or, malgré cette dimension spécifique, la profession d'agent d'accueil n'est pas reconnue dans les cadres d'emplois de la fonction publique territoriale.

La polyvalence du poste, l'absence de reconnaissance suffisamment élevée et la diversité des profils engagés expliquent le manque de formation régulièrement constaté pour ce type de personnel. Sur ce point on constate que certains prestataires privés assurent eux-mêmes la formation de leurs agents. Par exemple, la société SG2A Hacienda, qui gère plusieurs aires d'accueil dans le Département, met à la disposition de son personnel depuis 2011 une formation renforcée par un agent expérimenté qui les confronte à des situations concrètes auxquelles ils seront exposés dans le cadre de leur profession. Ces formations adaptées sont plus rares lorsque la gestion est assurée directement par la collectivité publique.

A cela s'ajoute une difficulté : les agents d'accueil sont sollicités pour effectuer certaines actions qui sortent du cadre normal de leur profession. Cette difficulté survient par exemple en l'absence d'animation de projet social sur l'aire d'accueil. Dès lors, l'accompagnement social n'étant pas suffisamment assuré par la collectivité, il

revient aux agents d'accueil de palier cette carence, en plus de toutes les tâches « normales » qu'ils doivent effectuer dans la journée. Cette difficulté peut provoquer des crispations et des tensions entre agents d'accueil et usagers de l'aire, dans la mesure où il devient impossible pour les agents de répondre à l'ensemble des exigences liées à la gestion de l'aire. Un échange de bonnes pratiques pourrait dès lors être envisagé sur le département, par exemple par la mise en place d'un réseau permettant aux gestionnaires des aires d'accueil du département de se rencontrer, d'échanger leurs expériences et d'imaginer des pistes de réflexion sur le rôle de gestionnaire.

C) Accompagner les évolutions des voyageurs vers l'ancrage territorial et les habitats diversifiés constitutifs

1. Répondre aux besoins de chaque territoire par des projets d'habitat adapté ou de terrain familial locatif

La loi du 5 juillet 2000 donne aux collectivités territoriales la possibilité de répondre aux besoins d'ancrage des gens du voyage grâce à plusieurs outils réglementaires et financiers. L'offre d'habitat prend des formes diverses.

Le terrain dit « familial » répond à une demande des gens du voyage qui ne pratiquent plus systématiquement le voyage, de manière volontaire ou plus contrainte. Les terrains familiaux sont équipés d'une construction individuelle comprenant a minima l'équipement sanitaire, voire un espace cuisine. Les compteurs d'eau et d'électricité sont généralement individualisés. Cette construction individuelle coexiste dans beaucoup de cas avec des éléments d'habitat mobile. Ils correspondent en général à une superficie suffisante pour accueillir 6 caravanes.

Les logements adaptés répondent aux besoins de certains voyageurs qui souhaitent conserver la spécificité de la vie en caravane mais qui ne voyagent quasiment plus. Ils sont composés d'une parcelle pouvant accueillir plusieurs caravanes, y compris celles de la famille des occupants en cas de visite, et d'une petite maison comprenant une salle de vie, une cuisine, une salle de bain et des toilettes.

Les logements classiques sont destinés à des voyageurs qui ne souhaitent plus voyager et qui abandonnent la spécificité de la vie en caravane. C'est une situation qui nécessite un accompagnement particulier, dû à la difficulté d'abandonner ainsi radicalement un mode de vie.

Selon le Rapport de la Cour des comptes déjà cité : « les dispositifs de droit commun existants en matière de logement peuvent être mobilisés pour répondre aux besoins des gens du voyage sédentaires ou ayant un fort ancrage territorial. Au sein de ces dispositifs, le logement financé en prêt locatif aidé d'intégration (PLAI), qui peut comporter des adaptations, constitue un outil privilégié. La forme d'habitat adapté la plus souvent utilisée dans ce cadre est la maison individuelle avec un emplacement pour la caravane ».

➤ **Objectif C1 : obligation de mettre à disposition des voyageurs des dispositifs d'habitat en fonction des besoins**

Pour Saint-Brieuc Armor Agglomération :

Les besoins liés à la sédentarisation des gens du voyage sont anciens sur l'agglomération. En effet, dans le schéma 2010-2016, la précédente obligation incombant à la commune de Saint-Brieuc de créer une seconde aire d'accueil a été remplacée par celle de créer 5 habitats diversifiés. Un seul projet est identifié, situé sur la commune de Saint-Brieuc.

Durant la période du précédent schéma, les besoins en ancrage territorial ne se sont pas réduits sur ce territoire . Plusieurs aires d'accueil gérées par l'agglomération sont concernées par le cas de familles qui y stationnent tout au long de l'année, et qui souhaiteraient pouvoir disposer d'un équipement adapté à leur mode de vie, sur lequel elles pourraient vivre toute l'année sans avoir à demander des prolongations à chaque terme de la durée de stationnement autorisée.

Les services de SBAA ont connaissance de plusieurs familles souhaitant s'installer sur le territoire.

Les besoins en habitat existent encore sur SBAA, et il n'est par ailleurs pas opportun de créer de nouvelles aires permanentes d'accueil supplémentaires. En offrant à certaines familles la possibilité de bénéficier de projets d'habitat adapté en dehors des aires actuelles, des places vont se libérer, d'autant plus qu'en moyenne le taux d'occupation annuel des 8 aires d'accueil de SBAA est d'environ 75 %.

Par conséquent, afin de répondre à ces besoins en habitat, et au souci de fixer des objectifs raisonnables et réalistes, il incombe à **SBAA**, durant la période du schéma ci-présent, de mettre à disposition des gens du voyage **six projets de terrains familiaux locatifs ou d'habitat adapté**, localisés comme suit :

- **Trois sur la commune de Saint-Brieuc (obligation ancienne)** dont 1 terrain identifié au Légué qui accueille depuis plusieurs années le stationnement d'une famille. Ce terrain fait l'objet d'une convention entre la ville de Saint-Brieuc et Saint-Brieuc Armor Agglomération qui assure la gestion du terrain. Au cours du schéma 2019-2024, ce terrain devra être pérennisé ou offrir des garanties supplémentaires à la famille présente sur place en termes de durée ;
- **Un sur la commune de Plérin.** Il s'agit de la transformation de l'aire d'accueil située au Sépulcre. Sa petite capacité (6 emplacements de 75 m²) et sa localisation à proximité des accès routiers sont appréciées des groupes familiaux qui recherchent un ancrage territorial. L'augmentation de son taux d'occupation (de 41 % en 2017 à 62 % au 31/11/18) traduit l'évolution de la destination de cette aire d'accueil en terrain familial. C'est la raison pour laquelle, Saint-Brieuc Armor Agglomération prenant acte du besoin de rénovation de cette aire, a choisi de l'adapter aux besoins des voyageurs en proposant un projet de terrain familial locatif ou d'habitat adapté. Par ailleurs, il est à souligner que la commune de Plérin a répondu à ses obligations de création d'une aire d'accueil en finançant, dans le cadre du précédent Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage, 4 emplacements sur 10 sur l'aire d'accueil de Pordic ;
- **Un sur la commune de Hillion.** Il s'agit de la transformation de l'aire d'accueil située dans le bourg de la commune. La commune d'Hillion, n'ayant pas atteint le seuil des 5000 habitants, n'a pas d'obligation légale quant à la création d'une aire d'accueil. Cependant, face à la faiblesse du taux d'occupation de cette aire (environ 30 % par an) et aux besoins de sédentarisation des familles stationnant sur l'Agglomération, la commune de Hillion a souhaité participer aux projets communautaires en proposant la transformation de son aire d'accueil en terrain familial locatif ou d'habitat adapté. Ce projet s'insérerait dans un projet d'habitat locatif en centre bourg, ce qui d'ailleurs favoriserait l'intégration sociale et territoriale de la famille qui bénéficiera de l'équipement.
- Par ailleurs, **s'agissant de la commune d'Yffiniac**, qui a atteint le seuil des 5000 habitants, la création d'une nouvelle aire d'accueil n'est pas justifiée par les besoins à l'échelle de l'agglomération. C'est la raison pour laquelle l'obligation légale de la commune d'Yffiniac sera considérée remplie par la **création d'un terrain familial locatif ou d'un habitat adapté (obligation nouvelle)**. L'identification de ce terrain est en cours, car elle nécessite une étude de faisabilité quant à son aménagement en habitat adapté

ou terrain familial locatif pour les gens du voyage. Il est à noter qu'une aire de petite capacité pour l'accueil de groupes familiaux en période estivale se situera également sur la commune d'Yffiniac.

Pour Guingamp-Paimpol Agglomération

Le même phénomène d'ancrage territorial se constate sur l'aire d'accueil de Ploumagoar. Pour rappel, 7 familles ont répondu favorablement à une enquête sur l'ancrage territorial dans le cadre de la révision du schéma départemental. Quatre de ces familles ont demandé à pouvoir stationner sur un terrain familial locatif, et les trois autres ont demandé à bénéficier d'un dispositif d'habitat adapté. Afin de répondre à ces besoins en habitat, et au souci de fixer des objectifs raisonnables et réalistes, il incombe à Guingamp-Paimpol Agglomération, durant la période du schéma ci-présent, de mettre à disposition des gens du voyage **un terrain familial locatif** (obligation nouvelle) ayant une superficie suffisante pour accueillir 6 caravanes maximum et disposant d'un espace de vie, d'un accès à un point d'eau et d'un compteur électrique.

Pour Dinan Agglomération

Des besoins en habitat ont également été évalués sur l'aire d'accueil de Quévert lors du groupe de travail spécifiquement dédié à Dinan Agglomération organisé pour établir le bilan du précédent schéma. Dès lors, il incombera à Dinan Agglomération de **réaliser un projet de terrain familial locatif** (obligation nouvelle) ayant une superficie suffisante pour accueillir 6 caravanes maximum et disposant d'un espace de vie, d'un accès à un point d'eau et d'un compteur électrique.

Pour Loudéac Communauté Bretagne Centre

Des besoins en habitat ont également été évalués sur l'aire d'accueil de Loudéac par le groupe de travail spécifiquement dédié à Loudéac Communauté Bretagne Centre organisé pour établir le bilan du précédent schéma. Dès lors, il incombera à la collectivité de **réaliser, durant la période du prochain schéma, un projet de terrain familial locatif** (obligation nouvelle) ayant une superficie suffisante pour accueillir 6 caravanes maximum et disposant d'un espace de vie, d'un accès à un point d'eau et d'un compteur électrique.

Pour Lannion Trégor Communauté

Plusieurs familles en voie de sédentarisation ont été relevées sur l'aire permanente d'accueil de Lannion. Pour y répondre, la commune de Lannion, en partenariat avec Lannion Trégor Communauté, s'engage à **porter un projet de sédentarisation de trois familles** (obligation nouvelle) issues de la communauté des gens du voyage à Lannion. LTC a donc engagé avec la commune de Lannion une déclaration de projet suivie d'une mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme. Il s'agit de logements de type T3 de plain-pied de 65 m² environ, accessibles aux personnes à mobilité réduite, construits par le CCAS de Lannion et gérés en direct par la ville.

Chaque habitation disposera d'une parcelle d'environ 560 m², permettant le stationnement d'une caravane, et ainsi l'accueil de membres de la famille ou d'amis. Les habitations seront reliées à un dispositif d'assainissement non collectif. Le projet prévoit la construction d'un total de 260 m² (4 × 65 m²) sur 4 parcelles qui totalisent environ 2267 m².

➤ **Lamballe Terre et Mer**

Face au constat d'un certain ancrage territorial de plusieurs familles stationnant sur l'aire d'accueil de Lamballe, l'objectif fixé pour l'intercommunalité de Lamballe Terre et Mer est de **réaliser un projet de terrain familial**

locatif (obligation nouvelle) ayant une superficie suffisante pour accueillir 6 caravanes maximum et disposant d'un espace de vie, d'un accès à un point d'eau et d'un compteur électrique.

Tableau, pour la période 2019-2024, des obligations en matière de projets de terrains familiaux locatifs ou d'habitat adapté (couleur bleue : obligation nouvelle ; couleur rouge : obligation ancienne)					
EPCI	Commune	Nombre de TFL existants au 1^{er} janvier 2019	Nombre de projets d'habitat adapté existants au 1^{er} janvier 2019	Nombre de TFL obligatoires	Nombre de projets d'habitat adapté obligatoires
Saint-Brieuc Armor Agglomération	Saint-Brieuc	1	-		3 (2 à créer)
	Langueux	-	-	-	
	Plérin	-	-		1
	Pordic	-	-	-	
	Ploufragan	-	7	-	
	Trégueux	-	-	-	
	Plédran	-	-	-	
	Hillion	-	-		1
	Yffiniac	-	-		1
	TOTAL	1	7		6 (5 à créer)
Lamballe Terre et Mer	-	-		1	
Dinan Agglomération	-	-		1	
Loudéac Communauté Bretagne Centre	-	-		1	
Guingamp-Paimpol Agglomération	-	-		1	
Lannion Trégor Communauté	-	-		0	3 projets financés en PLAIA
TOTAL SD 22	1	-			13 (12 à créer)
Beaussais/M (Ploubalay) relevant du SD35	0	7			SD 35 en cours de révision

2. Articuler le schéma départemental des gens du voyage avec les documents d'urbanisme et d'habitat

L'État et les autres collectivités publiques veilleront à garantir l'adéquation entre ce schéma et les documents d'urbanisme et d'habitat, lesquels doivent également prendre en compte les besoins de populations spécifiques comme les gens du voyage.

Précisons qu'il est rappelé, par les services de l'État, aux collectivités territoriales qui élaborent des plans locaux d'urbanisme (PLU) et des plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUI) les dispositions générales de la loi du 5 juillet 2000 et le rappel à l'article L. 101-2-3° sur la nécessité dans les documents d'urbanisme de prendre en compte l'habitat des gens du voyage. De plus un lien internet est systématiquement indiqué vers le schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage en vigueur.

Dès lors, les schémas de cohérence territoriaux (SCOT) , les programmes locaux de l’habitat (PLH), et tous les autres documents d’urbanisme doivent inclure dans leurs réflexions les besoins effectifs des gens du voyage et les prescriptions adoptées par le schéma départemental d’accueil et d’habitat 2019-2025.

Le code de l’urbanisme ne prévoit pas explicitement que les PLU et les documents en tenant lieu doivent prendre en compte les besoins des gens du voyage. Il comporte cependant les dispositions nécessaires pour que cette prise en compte soit possible. Il est dès lors recommandé de veiller à ce que ces documents mentionnent l’existence d’un schéma départemental relatif aux gens du voyage et les besoins propres à la commune ou à l’intercommunalité relevés à l’occasion de la rédaction du schéma.

De plus, il est recommandé d’articuler le schéma départemental des gens du voyage avec le PDALPD et les PLH. Il convient d’articuler clairement ces dispositifs entre eux, par exemple en mettant en place des dispositifs particuliers ayant comme objectif de veiller à ces différentes articulations. La mise en place de ces dispositifs se justifie d’autant plus qu’à partir de ce schéma ci-présent, les réponses en matière d’habitat aux besoins des gens du voyage doivent obligatoirement figurer dans le schéma, en précisant le nombre de projets et leur portée.

➤ **Objectif C2 : Articuler le schéma départemental des gens du voyage avec les documents d’urbanisme et d’habitat**

Porteur : Chargé de mission Gens du voyage, Conseil Départemental

Partenaires : EPCI, Communes, Services de l’État

Comment ? :

- En inscrivant les objectifs du schéma départemental des gens du voyage en matière d’habitat et d’ancrage territorial dans les différents documents d’urbanisme et dans les outils de pilotage tels que le PDALHPD , le PDH Plan départemental de l’habitat (PDH) ,et les PLH ;

- En constituant une instance de suivi commune au PDALHPD et au schéma des Gens du Voyage pour garantir la cohérence des actions des deux outils de pilotage départementaux, et au plan départemental d’actions pour le logement des personnes défavorisées, pour permettre d’assurer une synergie des interventions en matière d’habitat.

3. Mettre en place des solutions communes relatives aux constructions et installations illicites sur des terrains privés.

➤ **Objectif C3 : Agir pour la prise en charge des situations problématiques d’infraction aux règles de l’urbanisme**

Face aux nombreux cas relevés dans la première partie de ce schéma, les réactions sont très diverses d’une collectivité à l’autre. En effet, certaines collectivités ont décidé de régulariser les situations irrégulières, notamment au moment de la transition des plans d’occupation des sols (POS) vers les plans locaux d’urbanisme (PLU). À l’inverse, d’autres maires refusent de régulariser toute situation et demandent la démolition des constructions illégales. Cependant, la procédure judiciaire permettant de sanctionner les constructions en infraction au droit de l’urbanisme est longue, coûteuse, et n’aboutit pas forcément à des sanctions à la hauteur des attentes des communes. Ces difficultés inhérentes au contentieux de l’urbanisme découragent certains maires à transmettre au Procureur de la République. De même, les menaces subies par certains élus locaux de la part des voyageurs en situation d’infraction peuvent avoir pour effet de dissuader les maires de lancer la procédure contentieuse, ou encore de ne pas se rendre au tribunal le jour de l’audience, ce qui a pour conséquence directe de réduire les sanctions prononcées par le juge, face à la non-représentation de la commune au tribunal.

En outre, certaines communes tolèrent les installations illicites de gens du voyage (interdites par le code de l'urbanisme, par les documents locaux, ou installation supérieure à trois mois sans autorisation préalable) sur leurs terrains privés, tandis que d'autres maires sont déterminés à appliquer les interdictions d'installations.

Les ménages concernés sont, au vu de l'ensemble de ces éléments, soumis à d'importantes inégalités de traitement dans le Département.

À ces inégalités réelles viennent s'ajouter un sentiment de discrimination et d'injustice lorsqu'une commune a pendant longtemps toléré certaines infractions au code de l'urbanisme et décide de ne plus les tolérer.

Ou encore, lorsqu'un voyageur est poursuivi pour des infractions au code de l'urbanisme sur un terrain alors même que le précédent propriétaire du même terrain n'avait pas été poursuivi pour d'autres constructions irrégulières. La commune est dans chacun des cas dans son bon droit de poursuivre, mais l'inconstance ou le manque de clarté dans les infractions poursuivies peut être de nature à créer ce sentiment d'injustice.

Dès lors, sans qu'il soit porté atteinte au principe de libre administration des collectivités territoriales, il est possible de penser un plan d'actions en la matière. Au préalable, il est important de rappeler que cette lutte contre les constructions ou les installations illicites n'a de sens, et ne peut être menée, que conjointement à un travail de recherche de réponses adaptées aux nouveaux besoins en habitat des gens du voyage en matière d'un ancrage territorial.

Porteur : chargé de mission départemental

Partenaires : services de l'État, EPCI, communes

Comment ?

- En recensant, au niveau départemental, toutes les situations problématiques au regard du droit de l'urbanisme ;
- En apportant des préconisations en fonction des situations rencontrées et en adéquation avec les règles d'urbanisme en vigueur ;
- En apportant aux communes des conseils de résolution possible ;

➤ **Objectif C4 : Agir pour la prévention des infractions aux règles de l'urbanisme**

Porteur ; Chargé de mission départemental

Partenaires : Services de l'État, intercommunalités, communes

Comment ?

- En organisant des actions de sensibilisation (réunion spécifique, envoi d'une documentation explicative sur les constructions ou installations illicites sur des terrains privés achetés par des voyageurs) auprès des services d'urbanisme des mairies et des notaires du département, afin de rappeler l'importance de bien informer des potentiels acquéreurs sur la législation en matière d'urbanisme et sur la réglementation propre au territoire sur lequel l'acheteur souhaite acquérir un terrain ;
- En accompagnant les voyageurs dans les démarches relatives à l'achat de terrains constructibles (renseignements sur les possibilités juridiques d'installation ou de construction sur le terrain désiré par le voyageur)
- En élaborant, avec les collectivités, un outil de communication sur la politique du territoire en matière d'habitat caravane et d'aménagement de terrains familiaux, permettant de poursuivre un double objectif auprès de tous les

acteurs : promouvoir la politique menée par la collectivité en faveur de l'habitat des gens du voyage et poser clairement les principes et règles à respecter.

D) Garantir un dispositif et une organisation stables pour les grands passages

Les aires de grands passages sont destinées à recevoir les grands groupes (jusqu'à 200 caravanes) sur une période de 1 à 2 semaines. La circulaire n° 2001-49²² prise en application de la loi du 5 juillet 2000 dispose que ces aires « ne sont pas ouvertes et gérées en permanence, mais doivent être rendues accessibles en tant que de besoin ».

Traditionnellement, les groupes stationnent dans le département principalement durant les vacances estivales. La période d'ouverture préconisée se situe entre le 15 et le 30 juin et la période de fermeture est fixée au 30 août et ce afin d'assurer une cohérence avec le suivi scolaire.

Cependant, il peut arriver que des groupes demandent à stationner jusqu'à la seconde semaine de septembre environ.

Dans les Côtes d'Armor, ces groupes stationnent dans le cadre de missions majoritairement évangélistes. Ils se déplacent sur une dizaine d'étapes dans plusieurs départements de la Bretagne et d'autres régions. En moyenne, les groupes effectuent 2 à 3 étapes dans les Côtes d'Armor.

Les grands passages font l'objet d'une organisation très précise et très encadrée, ainsi que d'une programmation départementale et régionale.

Cela permet de faciliter leur accueil dans le département, d'assurer une répartition optimale dans le département et dans la région, et de ne pas devoir faire face à l'arrivée non-prévue d'un ou plusieurs groupes de centaines de caravanes sur le même secteur.

L'organisation de ces grands passages est effectuée en amont par la préfecture en collaboration avec l'association « Action Grands Passages » et avec les EPCI qui assurent la gestion des grands passages.

Chaque année, une programmation prévisionnelle est établie en cohérence avec les départements limitrophes. En moyenne, 6 à 8 grands groupes d'environ 150 caravanes sont accueillis dans le département. Pour ces grands groupes, le terrain identifié doit être de 4 hectares et de portance adaptée pour des véhicules tracteurs et des caravanes (voir en annexe le décret du 5 mars 2019 relatif aux aires de grand passage pour les caractéristiques complètes).

Suite à l'adoption de la loi n° 2018-957 du 7 novembre 2018²³, tout stationnement d'un groupe de plus de 150 résidences mobiles est notifié par les représentants du groupe au représentant de l'État et au président du conseil départemental concernés trois mois au moins avant l'arrivée sur les lieux pour permettre l'identification d'une aire de stationnement correspondant aux besoins exprimés.

Le représentant de l'État informe le maire de la commune et le président de l'EPCI sur le territoire duquel est située l'aire désignée pour cet accueil deux mois au moins avant son occupation.

22 Circulaire 2001-49 du 5 juillet 2001 relative à l'application de la loi du 5 juillet 2000

23 Loi n°2018-957 relative à l'accueil des gens du voyage et à la lutte contre les installations illicites.

➤ **Objectif D1 : Programmation et Organisation des Grands Passages des groupes de gens du voyage**

- **Décembre/ Janvier** : réception des courriers de demande de stationnements ;
- **Janvier** : mise en cohérence départementale et régionale – négociation avec le représentant des gens du voyage ;
- **Février-Mars** : sollicitation par le préfet des EPCI compétentes pour la mise à disposition des terrains appropriés pour la saison ;
- **Mars-Avril** : validation définitive de la programmation des Grands Passages lors de la réunion départementale entre les services de l'État et les intercommunalités ;
- **Avril-Mai** : validation des terrains pour la saison estivale ;
- **Juin à août** : accueil des grands passages.

Quinze jours avant l'arrivée d'un groupe, les contacts sont pris entre la Préfecture, l'EPCI et le responsable du groupe de grands passages afin de confirmer la venue du groupe et la disponibilité du terrain. Une réunion est fixée une semaine avant l'arrivée du groupe afin de présenter l'aire de grands passages aux 3 ou 4 responsables qui seront les interlocuteurs privilégiés pendant le stationnement du groupe.

Sont présents lors de cette réunion : un représentant de l'État, un représentant au moins de l'EPCI, un représentant des forces de l'ordre (si leur présence est nécessaire lors de l'arrivée du groupe).

La réunion est également l'occasion de rappeler aux responsables du groupe leurs droits et obligations sur l'aire, et pour ces derniers d'informer l'EPCI et l'État du nombre de caravanes présentes et du moment exact de leur arrivée, afin d'en fixer les modalités exactes.

Le jour de l'arrivée du groupe de grands passages, la présence d'un représentant au moins de l'EPCI est nécessaire. Les forces de l'ordre sont également présentes en cas de risque de trouble à l'ordre public dû au nombre important de caravanes susceptibles de bloquer la circulation.

Une convention d'occupation est signée à la suite de l'installation du groupe, mentionnant l'identité du responsable et le nombre de caravanes, ainsi que le montant exact qui devra être versé à l'EPCI.

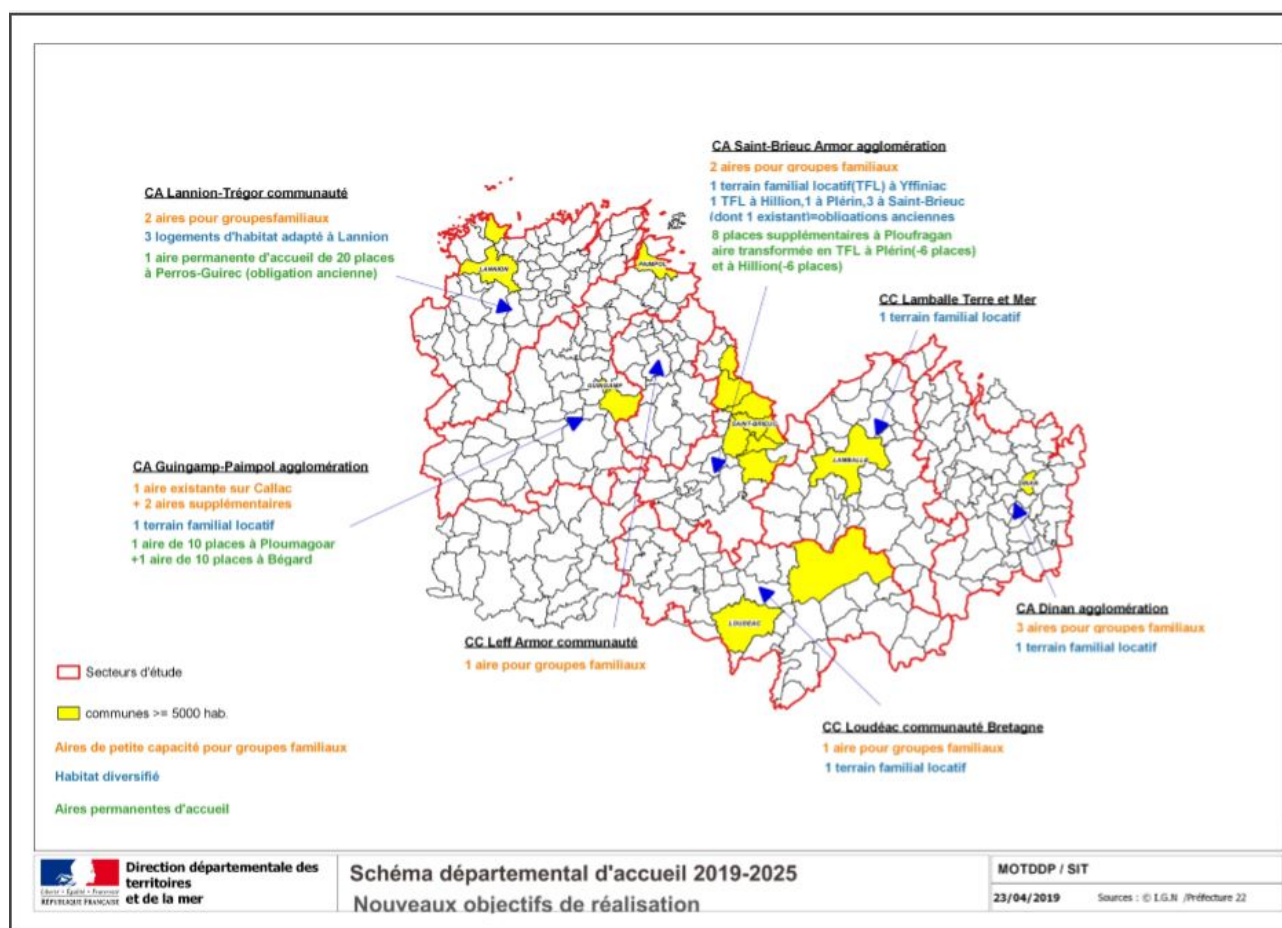
Suite à la loi du 7 novembre 2018, en cas de stationnement de plus de 150 résidences mobiles sur le territoire d'une commune, le maire, s'il n'est pas en mesure d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques, peut demander au représentant de l'État dans le département de prendre les mesures nécessaires.

➤ **Objectif D2 : Répondre aux obligations en aires de Grands Passages des groupes de gens du voyage**

L'évaluation des besoins en matière de grands passages a permis de constater que le dispositif actuel est suffisant pour accueillir dans de bonnes conditions les grands passages entre juin et août :

- 1 aire de grands passages de 4 hectares environ **obligatoire** sur le territoire de LTC ;
- 1 aire de grands passages de 4 hectares environ **obligatoire** sur le territoire de Dinan Agglomération ;
- 1 aire de grands passages de 4 hectares environ **obligatoire** sur le territoire de SBAA
- 1 aire de grands passages de 4 hectares environ **obligatoire** sur le territoire de GPA

Bien que libres dans le choix des terrains affectés aux grands passages, il est recommandé aux EPCI de sélectionner une aire pérenne, afin d'éviter les difficultés soulevées par la recherche et l'aménagement de nouveaux terrains chaque année.



E) Garantir un dispositif pour l'accueil des groupes familiaux

En principe, ces groupes familiaux se forment pendant la période estivale. Leurs déplacements se font de façon aléatoire, ce qui rend l'arrivée, l'itinéraire et le nombre de caravanes de ces groupes très difficilement prévisibles (entre 10 et 40 caravanes).

Ces groupes se distinguent entre ceux qui suivent un parcours aléatoire dans plusieurs départements et qui traversent notamment les Côtes d'Armor, et ceux qui, stationnant le reste de l'année sur des aires d'accueil ou des terrains privés, et décident de se regrouper durant la période estivale et de s'installer sur des terrains enherbés.

Au-delà des motifs divers et parfois difficilement identifiables, familiaux ou professionnels, la volonté commune de tous ces groupes est de s'installer sur des terrains enherbés, plus adaptés en période de forte chaleur, et de se regrouper autour d'une cellule familiale plus ou moins élargie, ce que ne permettent pas les terrains privés – souvent trop petits ou les aires d'accueil qui ont une taille trop restreinte et nécessitent une cohabitation avec d'autres familles.

Face aux nombreuses difficultés engendrées par le déplacement de ces groupes, le schéma 2010-2016 a proposé aux collectivités de créer des aires de grand passage de petite capacité de 1 hectare en fonction des besoins évalués auprès de chaque collectivité. Dans le même temps, elle a fixé comme obligation à deux collectivités, SBAA et GPA, de créer un terrain soupape, sans préciser ce qui distingue une aire de grand passage de petite capacité et un terrain soupape.

Plusieurs difficultés ont été constatées quant à l'application du contenu du précédent schéma :

- difficulté de disposer des réserves foncières appropriées pour mettre à disposition un terrain de 1 hectare ;
- difficulté de définir ce qu'est un groupe familial et de déterminer les conditions d'accueil de ces groupes ;
- le fait d'avoir inscrit pour la majorité des collectivités une « obligation d'accueil des groupes familiaux » et non une « obligation de création de terrain pour l'accueil des groupes familiaux » a engendré un manque de lisibilité pour les collectivités, un manque de simplicité pour les services de la Préfecture pour savoir si la collectivité est en règle ou non avec le schéma, et un manque d'opérationnalité pour concrétiser la création de terrains.

➤ **Objectif E1 : Établir des obligations pour l'accueil des groupes familiaux dans les Côtes d'Armor**

Il est important, afin de sortir de l'ambiguïté, de rendre **obligatoire** la réalisation de terrains pour les collectivités concernées par le déplacement de groupes familiaux, afin de maîtriser autant que faire se peut les stationnements multiples de ces groupes durant l'été, de pouvoir proposer des solutions alternatives à ces groupes, et de se conformer ainsi à l'obligation jurisprudentielle d'accueil de caravanes sur des courtes durées.

De plus, étant donné que l'évaluation des besoins n'a pas permis de distinguer deux types de terrains différents, il convient d'utiliser une seule et unique terminologie destinée à désigner les terrains pour les groupes familiaux : **aire de petite capacité pour groupes familiaux**.

Ces aires de petite capacité doivent permettre d'accueillir des groupes familiaux variant entre 10 et 40 caravanes.

Dans un souci de pragmatisme et de réalisme, la superficie de 1 hectare n'est plus exigée dans ce schéma pour ce type de terrains. Afin de rendre possible l'accueil de groupes pouvant aller jusqu'à 40 caravanes, il convient toutefois de mettre à disposition des terrains dont la superficie n'est pas inférieure à environ un demi-hectare.

L'ouverture de ces aires de petite capacité pour groupes familiaux doit être possible à partir du 1^{er} juin jusqu'au 30 septembre.

En dehors de cette période, les intercommunalités ne sont pas tenues de garantir la mise à disposition de terrains spécifiques pour groupes familiaux.

Le stationnement sur ces aires de petite capacité est soumis à la signature d'une convention de mise à disposition d'un terrain pour le stationnement des gens du voyage et d'une fiche d'état des lieux de rentrée et de sortie.

Enfin, afin de valoriser le futur dispositif d'accueil des groupes familiaux dans le département, et d'inciter l'ensemble des acteurs publics à avancer sur cette problématique, il serait intéressant de travailler avec les procureurs de la République territorialement compétents autour de la problématique des quelques familles posant des difficultés conséquentes et récurrentes lors des stationnements de groupes familiaux (vols, dégradations des sites, refus de signer une convention avec les représentants des communes où ils stationnent ou non-respect de celle-ci, etc.).

Le stationnement de ces familles problématiques constitue toutefois une minorité, environ 10 % des stationnements. Un travail commun avec les procureurs permettrait d'assurer un meilleur équilibre entre les droits et les devoirs des gens du voyage et des élus locaux.

Obligations en aires de petite capacité pour groupes familiaux pour la période 2019-2025

Territoires	Nombre d'aires de petite capacité pour groupes familiaux
Saint-Brieuc Armor Agglomération	1 aire existante sur Yffiniac + 1 aire
Guingamp-Paimpol Agglomération	1 aire existante sur Callac + 2 autres aires sur la couronne guingampaise et la zone Nord
Lannion Trégor Communauté	2 aires de petite capacité
Dinan Agglomération	3 aires existantes rotatives et réparties dans le territoire
Lamballe Terre et Mer	1 aire existante sur Lamballe
Loudéac Communauté Bretagne Centre	1 aire de petite capacité
Leff Armor Communauté	1 aire de petite capacité

La solution de la rotation est acceptée, d'autant plus lorsqu'elle permet une répartition territoriale judicieuse et fait participer plusieurs communes à l'accueil effectif des groupes familiaux, mais cette rotation comporte, comme pour les aires de grand passage, le risque de ne pas réussir à trouver des aires chaque année, et confronte la collectivité à des difficultés financières (coût pour l'aménagement de chaque aire) et matérielles (accès à l'eau et à l'électricité).

➤ **Objectif E2 : Établir des caractéristiques d'une aire de petite capacité pour groupes familiaux**

L'aménagement de l'aire de petite capacité pour les groupes familiaux²⁴ doit leur permettre de séjourner, pour des durées brèves (de quelques jours à quelques semaines au maximum) dans des conditions décentes.

Ainsi, il est prévu un accès routier en rapport avec la circulation attendue, des sols suffisamment portants pour rester praticables quelles que soient les conditions climatiques. En ce qui concerne la superficie, les aires accueillant des groupes familiaux doivent pouvoir accueillir entre 10 et 40 caravanes, ce qui implique une superficie comprise environ entre un demi-hectare et un hectare.

L'équipement peut être sommaire, il est possible de définir le profil suivant :

- Terrain disponible en saison estivale (du 1^{er} juin au 30 septembre) ;
- Plan en herbe ;
- Terrain desservi par une voie susceptible de porter des attelages (fourgon + caravane) ;
- Ramassage des ordures ménagères ;
- Une alimentation en eau adaptée ;
- Un accès à l'alimentation électrique.

²⁴ Circulaire UHC/IUH1/12 no 2001-49 du 5 juillet 2001 relative à l'application de la loi no 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage ; Circulaire n° 2003-43/UHC/DU1/11 du 8 juillet 2003 relative aux grands rassemblements des gens du voyage : terrains de grand passage.

- La mise en place d'un système d'assainissement ou d'un dispositif permettant d'assurer la collecte du contenu des WC chimiques des caravanes et des eaux usées n'est pas obligatoire pour ce type de terrains, c'est une simple « préconisation » de la circulaire du 5 juillet 2001, et non une obligation, pour les terrains qualifiés « aire de petit passage » par la circulaire, que nous nommons « aire de petite capacité pour groupes familiaux » dans ce schéma.

Tableau de synthèse des obligations en matière de terrains dédiés pour la période estivale fixé par le schéma 2019-2025

EPCI	Nombre d'aires de grand passage mises en service au 01/01/19	Nombre d'aires de grand passage obligatoires fixé par le schéma 2019-2024	Nombre d'aires de petite capacité pour groupes familiaux mises en service au 01/01/19	Nombre d'aires de petite capacité pour groupes familiaux obligatoires fixé par le schéma 2019-2024
SBAA	1 aire de 4 hectares	1 aire de 4 hectares : aucune aire supplémentaire à créer	2 aires	2 aires de 1/2 ha : aucune aire supplémentaire à créer
LTM	0	0	1 aire	1 aire de 1/2 ha : aucune aire supplémentaire à créer
Dinan Agglo.	1 aire de 4 hectares	1 aire de 4 hectares : aucune aire supplémentaire à créer	3 aires	3 aires de 1/2 ha : aucune aire supplémentaire à créer
LCBC	0	0	0	1 aire de 1/2 ha à créer
GPA	1 aire de 4 hectares	1 aire de 4 hectares : aucune aire supplémentaire à créer	1 aire	3 aires de 1/2 ha : 2 aires supplémentaire à créer
LTC	1 aire de 4 hectares	1 aire de 4 hectares : aucune aire supplémentaire à créer	0	2 aires de 1/2 ha à créer
LAC	0	0	0	1 aire de 1/2 ha à créer
TOTAL SD 22	4 aires de 4 hectares mises en service au 01/01/19	4 aires de 4 hectares	7 aires de petite capacité pour groupes familiaux mises en service au 01/01/19	13 aires de petite capacité (1/2 hectare) pour groupes familiaux obligatoires (6 supplémentaires à réaliser)

EPCI	Commune	Aires permanentes d'accueil (APA)						Dispositifs d'habitat					Aires de grand passages			Aires de petite capacité pour groupes familiaux					
		SD 2010-2016 ²⁵		En service (01/01/19) ²⁶		SD 2019-2024 ²⁷		SD 2010-2016	En service (01/01/19)		SD 2019-2025		SD 2010-2016	En service (01/01/19)	SD 2019-2024	SD 2010-2016		En service (01/01/19)		SD 2019-2025	
		Places	APA	Places	APA	Places	APA	Projets	TFL ²⁸	Habitat adapté	TFL	Habitat adapté				Aires	Capacité	Aires	Capacité	Aires	Capacité
SBAA	Saint-Brieuc	28	1	28	1	28	1	5	1	0	3 (1) ²⁹		1 aire de 4 hectares: jusqu'à 200 caravanes	1 aire de 4 hectares (Pordic) : jusqu'à 200 caravanes	1 aire de 4 hectares: jusqu'à 200 caravanes	1	1 hectare	1	1/2 ha	1	1/2 ha
	Langueux	20	1	20	1	20	1	0	0	0	0	0				0	0				
	Plérin	6	1	6	1	0	0 ³⁰	0	0	0	1										
	Plédran	16	1	16	1	16	1	0	0	0	0	0									
	Trégueux	12	1	12	1	12	1	0	0	0	0	0									
	Ploufragan	8	1	8	1	16 (8) ³¹	1	0	0	7	0	0									
	Hillion	6	1	6	1	0	0	0	0	0	1										
	Pordic	20	1	20	1	20	1	0	0	0	0	0									
	Binic-Etables-Sur-Mer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0									
	Yffiniac	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1										
Total	116	8	116	8	112	6	5	1	7	6 (1)		1 aire de 4 ha	1 aire de 4 ha	1 aire de 4 ha	1 aire de 1 ha	2 aires de 1/2 ha	2 aires de 1/2 ha				
GPA	Guingamp	20	1	20	1	20	1	0	0	0	1	0	1 aire de 4 hectares: jusqu'à 200 caravanes	1 aire de 4 hectares (Saint-Agathon) : jusqu'à 200 caravanes	1 aire de 4 hectares : jusqu'à 200 caravanes	1	1 hectare	0	0	3 aires de 1/2 ha (1)	
	Ploumagoar	0	0	0	0	10	1	0													
	Paimpol	14	1	14	1	14	1	0													
	Bégard	0	0	0	0	10	1	0													
	Total	34	2	34	2	54	4	0								0	0	1	0		1 aire de 4 ha
Dinan Agg.	Dinan	30	1	30	1	30	1	0	0	0	1	0	1 aire de 4 hectares: jusqu'à	1 aire de 4 hectares (Trélivan) :	1 aire de 4 hectares: jusqu'à	3	1 hectare	3	1/2 ha	3	1/2 ha

25 Obligations inscrites dans le schéma départemental 2010-2016

26 Dispositif réalisé aux normes et en service au 1^{er} janvier 2019

27 Obligations inscrites dans le schéma départemental 2019-2024

28 Terrains familiaux locatifs

29 En rouge, les obligations figurant déjà au précédent schéma.

30 En bleu, les obligations nouvelles du schéma 2019-2024.

31 Le chiffre entre parenthèses désigne le dispositif déjà existant ou le nombre de places déjà mises en service.

F) Renforcer l'accompagnement social et l'insertion des voyageurs dans la Cité

1. L'accompagnement social

Conformément aux prescriptions de la loi du 5 juillet 2000, un projet d'accompagnement social doit être établi pour chaque aire d'accueil dans le cadre des conventions passées entre les gestionnaires des aires d'une part et l'État, le Conseil Départemental et les éventuels organismes sociaux concernés d'autre part, en fonction de leurs compétences respectives en matière d'actions sociales. Ce projet définit la nature des actions à caractère social destinées aux gens du voyage stationnant sur l'aire. En pratique, l'existence d'un projet social se vérifie pour la majorité des aires du département. Toutefois on peut regretter l'absence de suivi et d'animation départementale. De plus, le pilotage des différents projets sociaux est inégalement assuré selon les aires.

EPCI	Aire d'accueil	Réalisation d'un projet social	Observations
SBAA		Oui	Projet social intercommunal 2014-2016 animé par l'EPCI, en lien avec l'association Itinérance . En attente de l'adoption du schéma départemental, l'EPCI est en cours de réflexion pour élaborer un nouveau PSI.
GPA	Ploumagoar	Oui	Existence depuis 2011 d'un projet social, mais il manque d'animation réelle et de mise en œuvre : manque de moyens humains et matériels pour animer le volet social.
	Paimpol	Oui	Animation jusqu'au premier semestre 2019 par le CCAS de Paimpol. Plusieurs thématiques sont ciblées, et le projet social est adapté à la fréquentation très irrégulière et inconstante de l'aire. Excellente animation et réelle mise en œuvre par le biais d'une réunion annuelle d'un comité de pilotage et de suivi. En 2019, GPA récupère la gestion de l'aire.
LTC	Lannion	Non	Depuis la prise en charge récente de la compétence « Gens du voyage » par l'EPCI, en 2017, il n'y a plus de projet social effectivement animé sur l'aire. Les actions étaient auparavant menées par le CCAS. L'EPCI et le CIAS attendent le nouveau schéma pour établir et animer un nouveau projet social.
LTM	Lamballe	Oui	Projet en place depuis 2014, mis en œuvre et piloté par des instances de suivi. Plusieurs thématiques ciblées comme étant prioritaires. Excellente animation de ce projet, en coordination entre la ville de Lamballe Armor et l'EPCI.
Loudéac Communauté Bretagne Centre	Loudéac	Non	L'EPCI rédigera et animera, en lien avec le CCAS de Loudéac, le projet social de la nouvelle aire d'accueil une fois qu'elle aura été créée.
Dinan Agglomération	Quévert	Oui	L'ancien projet social, qui a notamment permis de travailler positivement sur les enjeux de scolarisation, est en cours de révision. L'EPCI prend progressivement en charge et de manière très qualitative sa compétence. Depuis 2017, recrutement d'un médiateur qui pourra rédiger et animer un nouveau projet social en lien avec les différents partenaires.

En cas d'absence ou d'insuffisance de mise en œuvre d'un projet social, l'accompagnement des gens du voyage se fait soit par le biais du droit commun, c'est-à-dire en grande partie par les services du Conseil départemental, soit par l'association Itinérance dont les moyens financiers sont insuffisants pour une couverture départementale ou bien encore par les agents gestionnaires eux-mêmes.

➤ **Objectif F1 : Décliner à l'égard des gens du voyage un accompagnement social partenarial et associant l'ensemble des acteurs**

Porteurs : EPCI

Partenaires : Services des communes, services de l'État, Chargé de mission Gens du voyage, Associations, Département

Comment ?

- Élaborer un projet d'accompagnement social par aire. La place et la parole des voyageurs sont également importants dans l'élaboration et la mise en œuvre de ces projets sociaux.

- Associer l'ensemble des partenaires autour de l'élaboration et de la mise en œuvre de ces projets (par exemple par la mise en place de comités territoriaux).

<u>Recommandations relatives aux projets sociaux</u>		
Objectifs	Pour les gens du voyage	<ul style="list-style-type: none"> • Garantir l'accès au droit commun et à l'autonomie • S'identifier comme habitant de la commune où est située l'aire d'accueil
	Pour les partenaires	<ul style="list-style-type: none"> • Mieux connaître les besoins et les attentes spécifiques des résidents de l'aire ; • mettre en place des actions adaptées aux besoins évalués ; • apprécier le contenu et l'efficacité des actions d'accompagnement social ; • capitaliser sur les expériences réalisées, généraliser les bonnes pratiques et mutualiser certaines actions ;
Domaines d'intervention	Accueil sur l'aire, accès aux droits ; intégration culturelle ; scolarisation des enfants ; accès à la protection de la santé ; rôle, droits et devoirs de la famille ; groupes d'expression des usagers et des riverains...	
Acteurs impliqués dans le partenariat	État, Conseil Départemental, EPCI, Communes, CCAS, Professionnels de santé, Éducation nationale, personnel éducatif, enseignants, travailleurs sociaux, Association « Itinérance », responsables associatifs, gestionnaires, riverains...	
Moyens d'actions	Animation de comités techniques, organisation d'événements associant usagers de l'aire et riverains, communication et information d'événements publics destinés à mieux accueillir et mieux intégrer les voyageurs, actions de sensibilisation sur la santé ou la scolarisation...	

Plusieurs collectivités ont émis le souhait, lors de la phase d'évaluation du précédent schéma et de recueil des besoins pour le nouveau schéma, de disposer de plusieurs principes directeurs et d'exemples précis pour concevoir un nouveau projet social pragmatique et adapté au plan d'action du schéma départemental.

Les principes directeurs d'un projet social

- **Une répartition claire des rôles** : il est important que le projet social répartisse clairement les rôles entre les différents acteurs et partenaires. Le projet doit établir les actions à réaliser par chaque acteur, ce qui suppose d'avoir énoncé au préalable une liste exhaustive des acteurs qui agiront dans le cadre du projet social.
- **Une complémentarité entre les acteurs et les partenaires** : les acteurs locaux du projet social doivent agir en complémentarité avec les partenaires extérieurs (État, Département, Itinérance...). L'accompagnement social ne constitue pas le monopole d'un partenaire en particulier, et l'intervention d'un de ces partenaires ne doit pas exonérer les acteurs locaux de leurs objectifs en matière de volet social. Dès lors, le projet social doit déterminer dans quel cadre interviennent les différents partenaires, et dans quelle mesure les acteurs locaux peuvent les accompagner ou compléter leurs actions.
- **Des objectifs réalistes et des actions concrètes** : le projet social doit fixer des objectifs précis et, pour les atteindre, doit déterminer les actions adéquates, idéalement en les priorisant et en tenant compte chaque année du bilan du projet de l'année précédente. Il est très important, pour qu'un projet social soit appliqué, que chaque action soit inscrite et accompagnée des réponses à ces deux questions : qui fait quoi ? Comment le fait-il ?
- **Des thématiques d'action sélectionnées** : idéalement, le projet social doit prioriser des thématiques d'intervention (5 semblent raisonnables), en fonction des besoins constatés propres à l'aire d'accueil. Ces grands axes permettront ensuite de déterminer les objectifs et moyens constitutifs. Le choix de ces axes thématiques peut évoluer au regard de la mise en œuvre concrète du projet.
- **Un projet social animé** : pour que le projet social ne demeure pas un document inappliqué, il est nécessaire de l'animer par des instances de pilotage et des instances techniques, dont il faut préciser les rôles et la composition, qui permettront de veiller au bon fonctionnement du projet, de coordonner et d'évaluer sa mise en œuvre, ainsi que de permettre un lieu d'échange et d'implication de tous les partenaires et acteurs mobilisés dans le projet.

Des exemples d'actions fixées par un projet social

- **Mettre en place un accueil effectif sur l'aire** : présenter les relais utiles, fournir un livre d'accueil complet (mise à jour régulière) contenant tous les contacts essentiels, les services à proximité de l'aire, les institutions scolaires, le règlement intérieur, et si possible un rappel sommaire des principaux éléments du règlement...
- **Accompagnement à la scolarisation** : veiller au respect de l'obligation scolaire, mettre en place avec les partenaires compétents des systèmes de soutien scolaire ou d'aide aux devoirs...
- **Accès aux droits** : Information aux droits, aide à la rédaction de courriers, à la lecture de documents, accompagnement des voyageurs dans leurs démarches administratives, accompagnement vers l'ère du numérique...
- **Insertion professionnelle** : informations et renseignements, orientation vers les services et les partenaires compétents dans ce domaine, publicité sur l'aire d'annonces d'emplois, notamment saisonniers, relais vers les agences d'intérim du territoire...

- Animation de l'aire : mettre en place des temps forts sur l'aire permettant d'associer gens du voyage, acteurs locaux, partenaires, gestionnaires (exemples : ateliers cuisine ou nettoyage de l'aire, petit-déjeuner, vœux d'un élu, goûter de Noël, projet culturel commun, etc).

2. Insertion par l'aide à la scolarisation

Porteur : la Direction des Services de l'Éducation Nationale (DSDEN) des Côtes d'Armor

Partenaires : EPCI, communes, Association Itinérance, Chargé de mission départemental, partenaires de la scolarisation spécialisée.

- **Objectif F2 : Améliorer les connaissances sur la répartition géographique et le nombre d'élèves issus de la communauté des gens du voyage accueillis dans les écoles**

Modalités de mise en œuvre :

- Améliorer la forme de l'enquête scolaire afin de recueillir une vision plus conforme à la réalité : lors de l'enquête annuelle conduite auprès des écoles du département, les services de l'Éducation nationale ont constaté que les chiffres d'inscrits ne transcrivent pas correctement la réalité puisqu'ils ne tiennent pas compte des doublons, c'est-à-dire d'élèves inscrits dans plusieurs écoles au cours d'une même année.

- Rassembler un état de connaissances complet sur la scolarisation des enfants du voyage (nombre d'enfants de 3 à 16 ans présents sur les aires, sur des terrains familiaux ou dans des logements adaptés rapporté au nombre d'enfants inscrits par territoire et par cycle, nombre d'enfants poursuivant des études ou une formation après l'obligation scolaire, refus de scolarisation opposés aux enfants de voyageurs...).

- **Objectif F3 : Renforcer la présence des élèves dans les écoles**

Modalités de mise en œuvre :

- Accroître l'assiduité scolaire des enfants :

- lors des formations des nouveaux directeurs et à l'occasion des réunions des directeurs en circonscriptions, poursuivre le travail de sensibilisation ;
- faciliter les contacts entre les familles et les institutions scolaires ;
- améliorer la compréhension commune entre voyageurs et établissements scolaires ;
- favoriser les liens entre établissements scolaires afin de mieux articuler les périodes de transition entre deux écoles.

- Organiser des réunions partenariales sur les protocoles de scolarisation afin de :

- rappeler les responsabilités et le rôle de chacun concernant l'inscription et l'assiduité ;
- effectuer une relecture des protocoles et en clarifier certains aspects
- repérer les territoires concernés par les stationnements en dehors des aires d'accueil pour sensibiliser les élus à la non-scolarisation.

- **Objectif F4 : Lutter contre l'hétérogénéité dans la fréquentation des différents cycles**

Modalités de mise en œuvre :

- Travailler, dès le CM1, avec l'élève sur son projet afin de donner du sens à ses apprentissages, de les inscrire dans une perspective qui inclura le collègue.

- Organiser des visites spécifiques des collèges avec les familles et les jeunes voyageurs concernés (dans leur année de classe de CM2).
- Favoriser le lien entre l'établissement accueillant et les familles.

➤ **Objectif F5 : Favoriser la continuité des apprentissages école-collège et l'inscription au CNED**

Modalités de mise en œuvre :

- Renforcer l'information des directeurs d'écoles et des principaux de collège pour que des réponses à cette problématique soient réfléchies lors des conseils école-collège ;
- Amplifier la démarche de scolarisation au collège, amorcée à la rentrée 2018-2019 en comité CNED (17 inscriptions supplémentaires en collège) ;
- Accompagner les enfants inscrits au CNED

➤ **Objectif F6 : Promouvoir l'inclusion des enfants voyageurs en classe ordinaire**

Modalités de mise en œuvre :

- Poursuivre et développer les actions du CASNAV : conseils pédagogiques pour les enseignants et les conseillers pédagogiques, formation des enseignants, des directeurs nouvellement nommés, des enseignants en charge des postes de soutien dédiés à l'accompagnement des EFIV (enfants de familles itinérantes et de voyageurs) et EANA (élèves allophones nouvellement arrivés).

➤ **Objectif F7 : Renforcer le pilotage des objectifs en matière de scolarisation des enfants de voyageurs**

Modalités de mise en œuvre :

- Réunion semestrielle d'un groupe de travail spécifiquement dédié à la scolarisation des enfants de voyageurs
- Etablir un programme annuel d'actions en faveur de la scolarisation des enfants du voyage
- Renforcer le pilotage et l'animation du centre académique pour la scolarisation des nouveaux arrivants et des enfants du voyage dans les Côtes d'Armor

3. Insertion professionnelle

Les principaux obstacles à l'insertion professionnelle des gens du voyage demeurent les mêmes que dans les précédents schémas, à savoir : un pourcentage encore important de voyageurs adultes ayant de nombreuses difficultés pour lire et écrire, la brièveté des durées de stationnement, l'intégration souvent difficile des voyageurs dans le monde de l'entreprise, un refus culturel de devenir salarié d'un sédentaire. C'est ce qui explique la part prépondérante du travail indépendant chez les gens du voyage. Dotés certes de compétences techniques et polyvalentes, leurs domaines d'activité tendent à se raréfier et à subir une forte concurrence, ce qui entraîne de nombreux voyageurs à toucher le RSA, alloué par le Conseil Départemental. Il convient à ce propos de rappeler le rôle essentiel, et qui aspire à le demeurer, de l'association Itinérance, financée en grande partie par le Conseil Départemental, dans le suivi et l'accompagnement des allocataires du RSA, ainsi que dans l'accompagnement des travailleurs indépendants,

Porteur des objectifs opérationnels : Chargé de mission départemental

Partenaires : Département, EPCI, Communes, Association Itinérance, Missions locales, Agences d'Intérim

➤ **Objectif F8 : identifier les besoins et attentes de ce public en matière d'insertion professionnelle**

Modalités de mise en œuvre :

- Veiller à ce que les voyageurs puissent bénéficier de remises à niveau en lecture et en écriture ;
- Permettre une assistance des gens du voyage face aux complexités administratives et juridiques auxquelles ils font face lorsqu'ils essaient de diversifier leur activité ;
- Travailler avec les agences d'intérim pour permettre aux voyageurs de bénéficier de certains compléments d'activité lorsque c'est nécessaire.

➤ **Objectif F9 : Favoriser un meilleur accès des gens du voyage à la formation professionnelle**

Modalités de mise en œuvre :

- Etablir un partenariat avec les missions locales et le service public de l'emploi afin d'encourager les jeunes voyageurs à se diriger vers la formation professionnelle ;
- Expérimenter, avec quelques gens du voyage, la « garantie jeunes ».

➤ **Objectif F10 : Poursuivre les progrès réalisés en matière d'accès et d'appropriation des gens du voyage aux nouveaux outils de communication**

Modalités de mise en œuvre :

- Soutenir l'association « Itinérance » dans la poursuite du travail très important d'appropriation de l'outil informatique et du numérique par l'intervention d'un animateur dédié à ce domaine par la pérennisation de l'espace numérique ouvert en avril 2017 ;
- Proposer aux intercommunalités de prévoir l'apprentissage de l'informatique et du numérique dans leurs projets sociaux, afin de favoriser l'apprentissage des savoirs fondamentaux et d'avoir accès plus facilement aux démarches liées à l'emploi ;
- Sensibiliser sur les avantages de la mise en place des réseaux de télécommunication dans les dispositifs d'accueil et d'habitat des gens du voyage (accès Wifi).

➤ **Objectif F11 : Sensibilisation auprès des populations du voyage relative à l'accroissement de l'autonomie financière des ménages**

Modalités de mise en œuvre :

- Sensibiliser les gens du voyage aux garanties apportées par le statut de travailleur salarié : revenus plus élevés et stabilité plus importante que pour les travailleurs indépendants et les allocataires du RSA ;
- Encourager le travail de la population féminine chez les gens du voyage, ce qui implique de répondre à la question des modes de garde des enfants et à l'accès des voyageurs aux dispositifs de garde de droit commun.

4. Insertion par la protection de la santé

L'ARS Bretagne prévoit d'arrêter sa stratégie régionale sur le sujet de la santé des gens du voyage assortie d'un plan d'action. Cette thématique est bien intégrée dans le PRAPS 2018-2022.

Porteurs des objectifs opérationnels : Agence Régionale de Santé, Chargé de mission Départemental

Partenaires : EPCI, Département, Communes, Association Itinérance

➤ **Objectif F12 : Garantir un état de connaissances et un suivi de la mise en œuvre des objectifs en matière de protection de la santé des gens du voyage**

Modalités de mise en œuvre :

- Réalisation d'un diagnostic départemental de santé et de l'impact du vieillissement chez les voyageurs ;
- Réalisation d'un diagnostic adapté auprès de chaque EPCI afin de fournir des réponses adéquates aux spécificités des territoires ;
- Poursuivre l'inscription de la problématique de la santé des gens du voyage dans les discussions du Comité départemental du PRAPS mis en œuvre depuis plusieurs années, auquel participe la DDCS, et animé par l'ARS ;
- Travailler avec les collectivités afin d'inscrire la question des gens du voyage dans leurs contrats locaux de santé comprenant des objectifs adaptés territorialement, un programme d'action pluriannuel et un suivi des objectifs et des actions.

➤ **Objectif F13 : Garantir un meilleur accès aux droits et à l'accès aux soins :**

Modalités de mise en œuvre :

- Formation, sensibilisation et mobilisation des différents acteurs de droit commun en matière de santé et de vieillissement des gens du voyage ;
- Accompagnement de situations individuelles spécifiques et problématiques, et notamment dans les démarches nécessaires à l'accès aux soins ;
- Travailler avec tous les organismes d'assurance maladie sur la question de l'accès aux droits, par exemple en s'orientant vers le dispositif PFIDASS (Plate-forme d'intervention départementale pour l'accès aux soins et à la santé).

➤ **Objectif F14 : Favoriser l'accès à la vaccination**

Modalités de mise en œuvre :

- Réaliser un diagnostic départemental sur les besoins en vaccination ;
- Travailler avec le centre de vaccination du département pour initier une action en direction des gens du voyage qui sera à déployer avec les partenaires du territoire agissant autour de ce public ;
- Faciliter l'accès aux consultations infantiles, lieu de vaccination des enfants de moins de 6 ans, aux consultations des centres de planification et d'éducation familiale pour les vaccinations des jeunes et prénatales pour les femmes enceintes.

➤ **Objectif F15 : Promouvoir la réduction des risques liés à l'hygiène de vie**

Modalités de mise en œuvre :

- Promotion de l'équilibre alimentaire et des risques liés aux addictions (alcool, tabac) ;

- Mettre en place des journées destinées à développer des activités sportives pour les jeunes populations des aires d'accueil.

Sur ces questions de santé, l'Association Itinérance a pour objectif de piloter un projet de médiation sur les questions de santé et de vieillissement des gens du voyage, impliquant le recrutement d'un médiateur « santé » sur une période de deux ans et qui aurait comme objectifs de réaliser le diagnostic départemental sur ces questions, en lien avec les services du Conseil Départemental, préalable indispensable à des actions de sensibilisation et de mobilisation des divers acteurs compétents, et d'accompagner parallèlement les gens du voyage dans leurs démarches personnelles.

5. L'insertion citoyenne et culturelle

➤ **Objectif F16 : Mettre en place de nouvelles activités culturelles contribuant à la fois au devoir pédagogique et fondamental de mémoire, et à la fois au rayonnement culturel des gens du voyage, à une meilleure connaissance de leur mode de vie et de leur apport dans la société par les populations sédentaires.**

Le 22 septembre 2016, le ministère de la culture et les principales associations de voyageurs ont procédé à la signature d'une charte « Culture - Gens du Voyage et Tsiganes de France ».

➤ **Objectif F17 : Promouvoir l'insertion sociale des gens du voyage par une reconnaissance effective de la citoyenneté**

Comment ?

- En valorisant le rôle de la citoyenneté et de ses attributs, tel que le droit de vote et son usage effectif, pour la reconnaissance en tant que citoyen comme les autres ;

- En favorisant un égal accès à tous les droits, et un accompagnement des gens du voyage vers une autonomie en matière de démarches administratives ;

- En garantissant aux voyageurs l'effectivité du droit à l'élection de domicile.

➤ **Objectif F18 : Prévenir et lutter contre les discriminations fondées sur l'origine des gens du voyage**

Les gens du voyage sont fréquemment victimes de nombreux préjugés et de discriminations liées à leur origine. Ces discriminations sont d'ailleurs issues à la fois des préjugés liés à leur mode de vie et à la fois du droit dérogatoire auxquels ils sont assujettis.

Dans un rapport de 2008³², la commission nationale consultative des droits de l'homme (CNCDH) a dénoncé les atteintes portées à certains droits fondamentaux des gens du voyage, que le Conseil de l'Europe qualifiait en 1969 de « minorité dépourvue de territoire ». La CNCDH dénonçait notamment l'atteinte à la liberté d'aller et venir, ainsi que les atteintes portées à l'exercice de leurs droits économiques, sociaux et culturels.

³² Commission nationale consultative des droits de l'homme, « Etude et propositions sur la situation des Roms et des gens du voyage en France », texte adopté en assemblée plénière le 7 février 20018.

Suite à la décision n° 2012-279 QPC du 5 octobre 2012 du Conseil constitutionnel ayant déclaré contraires à la Constitution les dispositions concernant le carnet de circulation, la loi du 3 janvier 1969 définissant le statut des gens du voyage a été abrogée.

Cependant, malgré la disparition du livret de circulation, des discriminations demeurent et sont régulièrement constatées, en particulier par l'institution du Défenseur des droits.

Ces inégalités de traitement et ces discriminations apparaissent dans de nombreux domaines.

Par exemple, le Défenseur des droits a constaté, dans le cadre d'un travail relatif aux gens du voyage, que les habitants de caravanes ne peuvent pas bénéficier des aides au logement, la caravane étant identifiée en tant que véhicule et non en tant que logement.

De même, les services du Défenseur des droits soulignent que les gens du voyage rencontrent de nombreuses difficultés en ce qui concerne l'accès à l'emploi : discriminations directes ou indirectes sur le marché du travail, préjugés sur le mode de vie itinérant qui entraînerait un manque de flexibilité, d'adaptabilité et donc de fiabilité.

Par ailleurs, les familles du voyage doivent faire face à des difficultés concernant l'éducation de leurs enfants liées à des problèmes de stationnement sur les aires d'accueil, à l'éloignement des écoles, ainsi qu'au refus de certains maires de scolariser les enfants dans leur commune.

Dans un autre domaine, celui de l'accès aux soins et à la santé, les gens du voyage peuvent également se retrouver confrontés à des discriminations ou des inégalités de traitement.

Enfin, de manière générale, les gens du voyage ne bénéficient pas d'un même accès à certains biens et services ou alors ils rencontrent plusieurs difficultés, par exemple pour ouvrir un compte bancaire ou pour obtenir un prêt bancaire, ce qui peut parfois engendrer des conséquences néfastes sur leurs conditions de stationnement.

D'autre part, le Défenseur des droits a recommandé l'application d'une trêve hivernale afin que des personnes vivant en caravanes ne se retrouvent pas dans des conditions de vie indécentes, privées d'accès à l'eau et à l'électricité, éléments fondamentaux pour garantir le respect de la dignité des personnes humaines.

Porteurs : Association Itinérance, Préfecture

Partenaires : Département, EPCI, Communes, Membres du comité technique

Comment ? :

- En garantissant le respect du droit à la scolarisation des gens du voyage, notamment en cas de refus injustifié d'une demande d'inscription scolaire par une commune ;

- En créant dans le département un poste de médiateur santé qui aura vocation à lutter contre les discriminations constatées dans certains cas individuels en matière d'égalité d'accès aux droits relatifs à la santé ;

- En développant (Association Itinérance) des actions de sensibilisation permettant de lutter contre les discriminations et les préjugés relatifs aux gens du voyage dans le cadre d'un appel à projet de la Délégation Interministérielle à la Lutte contre le Racisme, l'Antisémitisme et la Haine anti-LGBT (DILCRAH). Ce projet aura vocation à favoriser l'interconnaissance entre les gens du voyage et les sédentaires, en organisant des rencontres et en accompagnant la diffusion d'une exposition réalisée à partir d'une activité photographique conduite pour et avec les voyageurs

IV. LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA DÉPARTEMENTAL

A) Le pilotage du schéma départemental

1. La Commission Consultative Départementale des Gens du Voyage

Elle se réunit deux fois par an sur convocation du Préfet et du Président du Conseil Départemental, ou à l'initiative de l'un d'entre eux, ou sur demande du tiers de ses membres. Elle est composée des différents directeurs des services de l'État, d'élus du Conseil Départemental, d'un ou une représentant·e des communes désigné·e par l'Association des Maires de France, d'élus des intercommunalités, des forces de l'ordre, de représentants des Gens du voyage, de la direction de la CAF et des responsables de l'association Itinérance (voir en annexe l'arrêté préfectoral du 11 septembre 2017 portant création de la commission consultative départementale des gens du voyage).

La commission consultative est associée à la mise en œuvre du schéma départemental. Elle établit chaque année un bilan d'application du schéma départemental et est associée aux travaux de suivi du schéma. À ce titre, la commission est informée de la réalisation des objectifs du schéma.

La commission peut également désigner un médiateur chargé d'examiner les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre du schéma et de formuler des propositions de règlement de ces difficultés. Le médiateur doit rendre compte de ses activités à la commission.

2. Comité technique départemental gens du voyage

Ce comité technique est essentiel pour favoriser l'efficacité et la pertinence de l'animation du schéma départemental.

De plus, il permet la coordination et l'échange d'informations entre les institutions publiques actrices du schéma départemental. Il est reconnu comme le comité technique en charge du suivi des aspects sociaux du schéma. Il est composé d'un représentant de la DDCS, du Conseil Départemental, de la CAF, de l'Inspection académique, du chargé de mission départemental « Gens du voyage », d'un représentant de l'ARS, de la DDTM et des représentants techniques des intercommunalités.

Le comité technique dépend de la commission consultative départementale et se réunit trimestriellement pour faire un point sur les différents aspects sociaux du schéma. Le comité technique peut également s'élargir à l'association Itinérance .

Cette instance n'existait pas avant 2011. Sa mise en place est considérée, par l'ensemble de ses membres, comme une réelle avancée en termes d'échange d'informations et de coordination. C'est un début de « décloisonnement » entre les actions et orientations des différentes institutions membres.

B) L'animation et la coordination de la mise en œuvre du schéma

1. Le chargé de mission « Gens du voyage »

Ses missions se déclinent sur l'ensemble du territoire et concernent l'animation de la mise en œuvre du schéma départemental, la convergence et la coordination des bonnes pratiques en matière d'accueil des gens du voyage, la médiation en cas de conflits liés aux gens du voyage, l'accompagnement des collectivités dans la gestion des stationnements estivaux, la programmation et la coordination des grands passages en période estivale.

2. Les groupes de travail thématiques

Comme le prévoit le schéma ci-présent, des groupes de travail sur la scolarisation et l'accompagnement à la scolarité, l'insertion sociale et professionnelle et la santé ou encore sur la gestion des aires d'accueil seront mis en place et réunis annuellement pour travailler à la mise en œuvre des orientations inscrites au schéma départemental.

3. Envisager la création éventuelle d'un « Observatoire des gens du voyage »

Il apparaît essentiel d'affiner la connaissance du public des gens du voyage ancré dans le département, de manière quantitative et qualitative. Une majorité des itinérants sont attachés à un territoire où ils séjournent plusieurs mois dans l'année, souvent durant l'automne et l'hiver. Les chiffres précis permettant de connaître le nombre de gens du voyage ancrés dans les Côtes d'Armor ne sont à ce jour pas suffisamment connus des acteurs publics et privés.

Il paraît difficile de définir des actions dans le champ social à destination d'un public mal connu de façon complète. Connaître plus précisément le public concerné par les actions sociales du schéma départemental des gens du voyage apparaît donc un préalable.

Cette meilleure connaissance pourrait être apportée par la création d'un observatoire des gens du voyage dans les Côtes d'Armor, tel qu'il existe dans d'autres départements voisins.

En ce sens, il serait utile qu'une délégation départementale, composée des membres du comité technique et de l'association « Itinérance », rende visite à l'un des départements ayant créé un tel observatoire, afin de s'informer sur les modalités de pilotage et d'organisation ainsi que sur les apports réels de la création d'un observatoire des gens du voyage.

L'association Itinérance pourra aussi à travers sa fédération la FNASAT apporter des éléments au comité technique sur les expériences menées sur le territoire national dans ce domaine.

C) La révision du schéma

Conformément à l'article 1-III de la loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et l'habitat des gens du voyage, le schéma doit être révisé au moins tous les six ans à compter de sa publication. La procédure de révision est engagée conjointement par le préfet et le président du Conseil Départemental. Le projet de schéma révisé est soumis, pour avis, aux communes et Établissements Publics de Coopération Intercommunale qui y figurent, à la commission consultative départementale et au préfet de région. Après recueil des avis, le schéma révisé est approuvé conjointement par le préfet et le président du Conseil Départemental et publié au recueil des actes administratifs.

V- Tableau récapitulatif des objectifs du schéma départemental 2019-2025

<u>A) Poursuivre la réalisation des aires et leur réhabilitation</u>
Objectifs généraux
1) Obligation de réaliser les aires d'accueil qui figuraient dans le précédent schéma
2) Obligation de réaliser les aires d'accueil pour les communes de plus de 5000 habitants qui ne figuraient pas dans le précédent schéma
3) Réaménager et rénover les aires d'accueil anciennes et inadaptées

<u>B) Garantir les échanges de pratiques dans la gestion des aires d'accueil et encourager les convergences</u>	
Objectif général	Objectif opérationnel
1) Converger les réglementations en vigueur sur les aires d'accueil	Objectif B.1 Poursuivre l'harmonisation des règlements intérieurs des aires permanentes d'accueil
	Objectif B.2 limiter les conflits issus de la disparité des tarifs dans les aires permanentes d'accueil
	Objectif B.3 Développer la télégestion et le prépaiement dans le département
2) Tendre vers un échange de pratiques sur le rôle de gestionnaire	

C) Accompagner les évolutions des voyageurs vers l'ancrage territorial et les habitats diversifiés constitutifs

Objectif général	Objectif opérationnel	Modalités de mise en œuvre
1) Répondre aux besoins de chaque territoire par des projets d'habitat adapté ou de terrain familial locatif	Objectif C.1 Obligation de mettre à disposition des voyageurs des dispositifs d'habitat en fonction des besoins	
2) Articuler le schéma départemental des gens du voyage avec les documents d'urbanisme et d'habitat	Objectif C.2 Articuler le schéma départemental des gens du voyage avec les documents d'urbanisme et d'habitat	Inscrire les objectifs du schéma départemental des gens du voyage en matière d'habitat et d'ancrage territorial dans les différents documents d'urbanisme et d'habitat. Constituer une instance de suivi commune au PDALHPD et au schéma des Gens du Voyage, et au plan départemental d'actions pour le logement des personnes défavorisées.
3) Mettre en place des solutions communes relatives aux constructions et installations illicites sur des terrains privés.	Objectif C.3 Agir pour la prise en charge des situations problématiques d'infraction aux règles de l'urbanisme	Recenser, au niveau départemental, toutes les situations problématiques au regard du droit de l'urbanisme.
		Apporter des préconisations en fonction des situations rencontrées.
	Objectif C.4 Agir pour la prévention des infractions aux règles de l'urbanisme	Apporter aux communes des conseils de résolution possible.
		Organiser des actions de sensibilisation auprès des services d'urbanisme des mairies et des notaires du département. Accompagner les voyageurs dans les démarches relatives à l'achat de terrains constructibles. Élaborer, avec les collectivités, un outil de communication sur la politique du territoire en matière d'habitat caravane et d'aménagement de terrains familiaux.

D) Garantir un dispositif et une organisation stables pour les grands passages

Objectifs opérationnels

Objectif D.1

Programmation et Organisation des Grands Passages des groupes de gens du voyage

Objectif D.2

Répondre aux obligations en aires de Grands Passages des groupes de gens du voyage

E) Garantir un dispositif pour l'accueil des groupes familiaux

Objectifs opérationnels

Objectif E.1

Établir des obligations pour l'accueil des groupes familiaux dans les Côtes d'Armor

Objectif E.2

Établir des caractéristiques d'une aire de petite capacité pour groupes familiaux

F) Renforcer l'accompagnement social et l'insertion des voyageurs dans la Cité

Objectif général	Objectif opérationnel	Modalités de mise en œuvre
1) L'ACCOMPAGNEMENT SOCIAL	Objectif F.1 Décliner à l'égard des gens du voyage un accompagnement social partenarial et associant l'ensemble des acteurs	Élaborer un projet d'accompagnement social par aire. La place et la parole des voyageurs sont également importants dans l'élaboration et la mise en œuvre de ces projets sociaux.
		Associer l'ensemble des partenaires autour de l'élaboration et de la mise en œuvre de ces projets (par exemple par la mise en place de comités territoriaux).

2) INSERTION PAR L'AIDE À LA SCOLARISATION	Objectif F.2 Améliorer les connaissances sur la répartition géographique et le nombre d'élèves issus de la communauté des gens du voyage accueillis dans les écoles	Améliorer la forme de l'enquête scolaire afin de recueillir une vision plus conforme à la réalité.
		Rassembler un état de connaissances complet sur la scolarisation des enfants du voyage
	Objectif F.3 Renforcer la présence des élèves dans les écoles	Accroître l'assiduité scolaire des enfants.
		Organiser des réunions partenariales sur les protocoles de scolarisation.
	Objectif F.4 Lutter contre l'hétérogénéité dans la fréquentation des différents cycles	Travailler, dès le CM1, avec l'élève sur son projet afin de donner du sens à ses apprentissages, de les inscrire dans une perspective qui inclura le collège.
		Organiser des visites spécifiques des collèges avec les familles et les jeunes voyageurs concernés (dans leur année de classe de CM2).
		Favoriser le lien entre l'établissement accueillant et les familles.
	Objectif F.5 Favoriser la continuité des apprentissages école-collège et l'inscription au CNED	Renforcer l'information des directeurs d'écoles et des principaux de collège pour que des réponses à cette problématique soient réfléchies lors des conseils école-collège.
		Amplifier la démarche de scolarisation au collège, amorcée à la rentrée 2018-2019 en comité CNED.
		Accompagner les enfants inscrits au CNED.
	Objectif F.6 Promouvoir l'inclusion des enfants voyageurs en classe ordinaire	Poursuivre et développer les actions du CASNAV.
		Formation des enseignants, des directeurs nouvellement nommés, des enseignants en charge des postes de soutien dédiés à l'accompagnement des EFIV.
	Objectif F.7 Renforcer le pilotage des objectifs en matière de scolarisation des enfants de voyageurs	Réunion semestrielle d'un groupe de travail spécifiquement dédié à la scolarisation des enfants de voyageurs
		Établir un programme annuel d'actions en faveur de la scolarisation des enfants du voyage.
Renforcer le pilotage et l'animation du centre académique pour la scolarisation des nouveaux arrivants et des enfants du voyage.		

Objectif général	Objectif opérationnel	Modalités de mise en œuvre
3) INSERTION PROFESSIONNELLE	Objectif F.8 Identifier les besoins et attentes de ce public en matière d'insertion professionnelle	Veiller à ce que les voyageurs puissent bénéficier de remises à niveau en lecture et en écriture ;
		Permettre une assistance des gens du voyage face aux complexités administratives et juridiques.
		Travailler avec les agences d'intérim pour permettre aux voyageurs de bénéficier de certains compléments d'activité.
	Objectif F.9 Favoriser un meilleur accès des gens du voyage à la formation professionnelle	Établir un partenariat avec les missions locales et le service public de l'emploi afin d'encourager les jeunes voyageurs à se diriger vers la formation professionnelle.
		Expérimenter, avec quelques gens du voyage, la « garantie jeunes ».
	Objectif F.10 Poursuivre les progrès réalisés en matière d'accès et d'appropriation des gens du voyage aux nouveaux outils de communication	Soutenir l'association « Itinérance » dans la poursuite du travail très important d'appropriation de l'outil informatique et du numérique.
		Proposer aux intercommunalités de prévoir l'apprentissage de l'informatique et du numérique dans leurs projets sociaux.
		Sensibiliser sur les avantages de la mise en place des réseaux de télécommunication dans les dispositifs d'accueil et d'habitat des gens du voyage (accès Wifi).
	Objectif F.11 Sensibilisation auprès des populations du voyage relative à l'accroissement de l'autonomie financière des ménages	Sensibiliser les gens du voyage aux garanties apportées par le statut de travailleur salarié.
		Encourager le travail de la population féminine chez les gens du voyage.

Objectif général	Objectif opérationnel	Modalités de mise en œuvre
4) INSERTION PAR LA PROTECTION DE LA SANTÉ	Objectif F.12 Garantir un état de connaissances et un suivi de la mise en œuvre des objectifs en matière de protection de la santé des gens du voyage	Réalisation d'un diagnostic départemental de santé et de l'impact du vieillissement chez les voyageurs.
		Réalisation d'un diagnostic adapté auprès de chaque EPCI.
		Poursuivre l'inscription de la problématique de la santé des gens du voyage dans les discussions du Comité départemental du PRAPS.
		Travailler avec les collectivités afin d'inscrire la question des gens du voyage dans leurs contrats locaux de santé.
	Objectif F.13 Garantir un meilleur accès aux droits et à l'accès aux soins	Formation, sensibilisation et mobilisation des différents acteurs de droit commun.
		Accompagnement de situations individuelles.
		Travailler avec tous les organismes d'assurance maladie.
	Objectif F.14 Favoriser l'accès à la vaccination	Réaliser un diagnostic départemental sur les besoins en vaccination.
		Travailler avec le centre de vaccination du département.
		Faciliter l'accès aux consultations infantiles.
	Objectif F.15 Promouvoir la réduction des risques liées à l'hygiène de vie	Promotion de l'équilibre alimentaire et des risques liés aux addictions.
		Mettre en place des journées destinées à développer des activités sportives pour les jeunes populations des aires d'accueil.

F) Renforcer l'accompagnement social et l'insertion des voyageurs dans la Cité

Objectif général	Objectif opérationnel	Modalités de mise en œuvre
5) INSERTION CITOYENNE ET CULTURELLE	Objectif F.16 Mettre en place de nouvelles activités culturelles contribuant à la fois au devoir pédagogique et fondamental de mémoire, et à la fois au rayonnement culturel des gens du voyage, à une meilleure connaissance de leur mode de vie et de leur apport dans la société par les populations sédentaires.	
	Objectif F.17 Promouvoir l'insertion sociale des gens du voyage par une reconnaissance effective de la citoyenneté	Valoriser le rôle de la citoyenneté et de ses attributs.
		Favoriser un égal accès à tous les droits.
		Garantir aux voyageurs l'effectivité du droit à l'élection de domicile.
	Objectif F.18 Prévenir et lutter contre les discriminations fondées sur l'origine des gens du voyage	Garantir le respect du droit à la scolarisation des gens du voyage.
		Créer dans le département un poste de médiateur santé.
	Développer des actions de sensibilisation permettant de lutter contre les discriminations et les préjugés relatifs aux gens du voyage.	

Annexes

ANNEXE 1	Loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage	87
ANNEXE 2	Arrêté préfectoral portant création de la Commission Départementale Consultative des gens du voyage	99
ANNEXE 3	Fiche relative aux dispositions de financement prévues par l'État pour les gens du voyage	102
ANNEXE 4	Circulaire n°2003-76/UHC/IUH1/26 du 17 décembre 2003 relative aux terrains familiaux permettant l'installation des caravanes constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs	106
ANNEXE 5	Décret n° 2019-171 du 5 mars 2019 relatif aux aires de grand passage	115

Loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage

NOR: EQUX9900036L

Version consolidée au 8 juillet 2019

Article 1

- Modifié par LOI n°2018-957 du 7 novembre 2018 - art. 1

I. - Les communes participent à l'accueil des personnes dites gens du voyage et dont l'habitat traditionnel est constitué de résidences mobiles installées sur des aires d'accueil ou des terrains prévus à cet effet.

Ce mode d'habitat est pris en compte par les politiques et les dispositifs d'urbanisme, d'habitat et de logement adoptés par l'Etat et par les collectivités territoriales.

II. - Dans chaque département, au vu d'une évaluation préalable des besoins et de l'offre existante, notamment de la fréquence et de la durée des séjours des gens du voyage, de l'évolution de leurs modes de vie et de leur ancrage, des possibilités de scolarisation des enfants, d'accès aux soins et d'exercice des activités économiques, un schéma départemental prévoit les secteurs géographiques d'implantation et les communes où doivent être réalisés :

1° Des aires permanentes d'accueil, ainsi que leur capacité ;

2° Des terrains familiaux locatifs aménagés et implantés dans les conditions prévues à l'article L. 444-1 du code de l'urbanisme et destinés à l'installation prolongée de résidences mobiles, le cas échéant dans le cadre des mesures définies par le plan départemental d'action pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées, ainsi que le nombre et la capacité des terrains ;

3° Des aires de grand passage, destinées à l'accueil des gens du voyage se déplaçant collectivement à l'occasion des rassemblements traditionnels ou occasionnels, ainsi que la capacité et les périodes d'utilisation de ces aires.

Le schéma départemental définit les conditions dans lesquelles l'Etat intervient pour assurer le bon déroulement des rassemblements traditionnels ou occasionnels et des grands passages.

Les communes de plus de 5 000 habitants figurent obligatoirement au schéma départemental. Celui-ci définit la nature des actions à caractère social destinées aux gens du voyage.

Deux annexes au schéma départemental recensent les terrains privés aménagés dans les conditions prévues à l'article L. 444-1 du code de l'urbanisme pour l'installation de résidences mobiles et les terrains mis à la disposition des gens du voyage par leurs employeurs, notamment dans le cadre d'emplois saisonniers.

Le schéma départemental tient compte de l'existence de sites inscrits ou classés sur le territoire des communes concernées. La réalisation des aires permanentes d'accueil doit respecter la législation applicable, selon les cas, à chacun de ces sites.

III. - Le schéma départemental est élaboré par le représentant de l'Etat dans le département et le président du conseil départemental. Après avis de l'organe délibérant des communes et des établissements publics de coopération intercommunale concernés et de la commission consultative

prévue au IV, il est approuvé conjointement par le représentant de l'Etat dans le département et le président du conseil départemental dans un délai de dix-huit mois à compter de la publication de la présente loi. Passé ce délai, il est approuvé par le représentant de l'Etat dans le département. Il fait l'objet d'une publication.

A l'initiative du représentant de l'Etat dans le département ou du président du conseil départemental, le schéma départemental est révisé selon la même procédure au moins tous les six ans à compter de sa publication. Il est tenu compte, lors de sa révision, des évolutions du schéma départemental de coopération intercommunale mentionné à l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales.

III bis.-Le schéma qui s'applique sur les territoires du département du Rhône et de la métropole de Lyon est dénommé " schéma départemental-métropolitain ". Il est élaboré par le représentant de l'Etat dans le département, le président du conseil départemental et le président du conseil de la métropole de Lyon selon la procédure prévue au III du présent article.

Le schéma élaboré avant la création de la métropole de Lyon par le représentant de l'Etat dans le département et le président du conseil départemental demeure applicable jusqu'à l'approbation du schéma mentionné à l'alinéa précédent ou au plus tard jusqu'à sa révision.

III ter.-En Corse, chaque schéma départemental est élaboré et approuvé par le représentant de l'Etat dans le département et le président du conseil exécutif.

IV. - Dans chaque département, une commission consultative, comprenant notamment des représentants des communes et des établissements publics de coopération intercommunale concernés, des représentants des gens du voyage et des associations intervenant auprès des gens du voyage, est associée à l'élaboration et à la mise en oeuvre du schéma. Elle est présidée conjointement par le représentant de l'Etat dans le département et par le président du conseil départemental ou par leurs représentants.

La commission consultative établit chaque année un bilan d'application du schéma. Elle peut désigner un médiateur chargé d'examiner les difficultés rencontrées dans la mise en oeuvre de ce schéma et de formuler des propositions de règlement de ces difficultés. Le médiateur rend compte à la commission de ses activités.

IV bis.-La commission consultative du département du Rhône est compétente également sur le territoire de la métropole de Lyon. Elle est dénommée " commission consultative départementale-métropolitaine ". Elle est présidée par le représentant de l'Etat dans le département, le président du conseil départemental du Rhône et le président du conseil de la métropole de Lyon ou par leurs représentants.

IV ter.-En Corse, la commission consultative est présidée conjointement par le représentant de l'Etat dans le département et par le président du conseil exécutif ou par leurs représentants.

V. - Le représentant de l'Etat dans la région coordonne les travaux d'élaboration des schémas départementaux. Il s'assure de la cohérence de leur contenu et de leurs dates de publication. Il réunit à cet effet une commission constituée des représentants de l'Etat dans les départements, du président du conseil régional et des présidents des conseils départementaux, ou de leurs représentants. Il coordonne l'action de l'Etat sur les grands passages.

V bis.-Le représentant de l'Etat dans la collectivité de Corse coordonne les travaux d'élaboration des schémas départementaux. Il s'assure de la cohérence de leur contenu et de leurs dates de publication. Il réunit à cet effet une commission constituée des représentants de l'Etat dans les départements, du président du conseil exécutif ou de son représentant et de deux conseillers à l'Assemblée de Corse élus en son sein.

Article 2

- Modifié par LOI n°2018-957 du 7 novembre 2018 - art. 1

I.-A.-Les communes figurant au schéma départemental et les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de création, d'aménagement, d'entretien et de gestion des aires d'accueil des gens du voyage et des terrains familiaux locatifs définis aux 1° à 3° du II de l'article 1er sont tenus, dans un délai de deux ans suivant la publication de ce schéma, de participer à sa mise en œuvre.

B.-Les communes membres d'un établissement public de coopération intercommunale compétent remplissent leurs obligations en accueillant sur leur territoire les aires et terrains mentionnés au A du présent I.

L'établissement public de coopération intercommunale compétent remplit ses obligations en créant, en aménageant, en entretenant et en assurant la gestion des aires et terrains dont le schéma départemental a prévu la réalisation sur son territoire. Il peut retenir un terrain d'implantation pour une aire ou un terrain situé sur le territoire d'une commune membre autre que celle figurant au schéma départemental, à la condition qu'elle soit incluse dans le même secteur géographique d'implantation.

L'établissement public de coopération intercommunale compétent peut également remplir ses obligations en contribuant au financement de la création, de l'aménagement, de l'entretien et de la gestion d'aires ou de terrains situés hors de son territoire. Il peut, à cette fin, conclure une convention avec un ou plusieurs autres établissements publics de coopération intercommunale.

C.-Les communes qui ne sont pas membres d'un établissement public de coopération intercommunale compétent remplissent leurs obligations en créant, en aménageant, en entretenant et en assurant la gestion des aires et terrains dont le schéma départemental a prévu la réalisation sur leur territoire. Elles peuvent également contribuer au financement de la création, de l'aménagement, de l'entretien et de la gestion d'aires ou de terrains situés hors de leur territoire. Elles peuvent, à cette fin, conclure une convention avec d'autres communes ou établissements publics de coopération intercommunale compétents.

II.-Les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale compétents assurent la gestion de ces aires et terrains ou la confient par convention à une personne publique ou privée.

II bis. - Un décret en Conseil d'Etat détermine :

1° En ce qui concerne les aires permanentes d'accueil : les règles applicables à leur aménagement, leur équipement, leur gestion, leur usage et les conditions de leur contrôle périodique, les modalités de coordination locale des périodes de fermeture temporaire, les modalités de calcul du droit d'usage et de la tarification des prestations fournies, le règlement intérieur type ;

2° En ce qui concerne les terrains familiaux locatifs : les règles applicables à leur aménagement, leur équipement, leur gestion et leur usage ;

3° En ce qui concerne les aires de grand passage : les règles applicables à leur aménagement, leur équipement, leur gestion et leur usage, les modalités de calcul du droit d'usage et de la tarification des prestations fournies, le règlement intérieur type.

III. - Le délai de deux ans prévu au I est prorogé de deux ans, à compter de sa date d'expiration, lorsque la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale a manifesté, dans ce délai, la volonté de se conformer à ses obligations :

- soit par la transmission au représentant de l'Etat dans le département d'une délibération ou d'une lettre d'intention comportant la localisation de l'opération de réalisation ou de réhabilitation de l'aire permanente d'accueil, des terrains familiaux locatifs ou de l'aire de grand passage ;

- soit par l'acquisition des terrains ou le lancement d'une procédure d'acquisition des terrains sur lesquels les aménagements sont prévus ;

- soit par la réalisation d'une étude préalable.

Le délai d'exécution de la décision d'attribution de subvention, qu'il s'agisse d'un acte unilatéral ou d'une convention, concernant les communes ou établissements publics de coopération intercommunale qui se trouvent dans la situation ci-dessus est prorogé de deux ans.

IV. - Un délai supplémentaire est accordé, jusqu'au 31 décembre 2008 à compter de la date d'expiration du délai prévu au III, à la commune ou à l'établissement public de coopération intercommunale qui a manifesté, dans les conditions fixées au III, la volonté de se conformer à ses obligations et qui, au terme de ce délai, n'a pu néanmoins s'en acquitter.

Article 3

A modifié les dispositions suivantes :

Article 3

- Modifié par LOI n°2017-86 du 27 janvier 2017 - art. 149
- I. - Si, à l'expiration des délais prévus à l'article 2, une commune ou un établissement public de coopération intercommunale auquel a été transféré l'exercice de la compétence afférente n'a pas rempli les obligations mises à sa charge par le schéma départemental en matière d'aménagement, d'entretien et de gestion des aires permanentes d'accueil, des aires de grand passage et des terrains familiaux locatifs aménagés dans les conditions prévues à l'article L. 444-1 du code de l'urbanisme, le représentant de l'Etat dans le département met en demeure la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale de prendre les mesures nécessaires selon un calendrier déterminé, en évaluant le montant des dépenses afférentes.

Si la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale n'a pas pris les mesures nécessaires dans les délais prévus par le calendrier, le représentant de l'Etat dans le département peut lui ordonner de consigner entre les mains d'un comptable public les sommes correspondant au montant de ces dépenses. Ces sommes sont restituées au fur et à mesure de l'exécution de ces mesures.

Il est procédé au recouvrement de ces sommes comme en matière de créances de l'Etat étrangères à l'impôt et au domaine. L'opposition devant le juge administratif à l'état exécutoire pris en application d'une mesure de consignation ordonnée par le représentant de l'Etat dans le département n'a pas de caractère suspensif.

II. - Si, à l'expiration d'un délai de six mois à compter de la consignation des sommes prévue au I, la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale n'a pas pris toutes les mesures nécessaires, le représentant de l'Etat dans le département peut mettre à nouveau en demeure la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale de prendre ces mesures, selon un calendrier déterminé.

Si la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale n'a pas obtempéré dans les délais prévus par le calendrier, l'Etat peut acquérir les terrains nécessaires, réaliser les travaux d'aménagement et gérer les aires ou les terrains aménagés au nom et pour le compte de la commune ou de l'établissement public.

Le représentant de l'Etat dans le département peut faire procéder d'office, en lieu et place et aux frais de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale, à l'exécution des mesures nécessaires. Les sommes consignées en application du I peuvent être utilisées pour régler les dépenses ainsi engagées.

Le représentant de l'Etat dans le département peut se substituer à l'ensemble des organes de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale pour faire procéder d'office à l'exécution des mesures nécessaires. Il peut procéder à la passation de marchés publics, selon les règles de procédures applicables à l'Etat.

A compter de l'achèvement des travaux d'aménagement, la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale devient de plein droit propriétaire des aires ou terrains aménagés en application du présent II.

III. - Les dépenses d'acquisition, d'aménagement, d'entretien et de gestion des aires et terrains d'accueil des gens du voyage constituent des dépenses obligatoires, au sens des articles L. 1612-15 et L. 2321-2 du code général des collectivités territoriales, pour les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale auxquels a été transféré l'exercice de cette compétence.

Article 4

- Modifié par LOI n°2017-86 du 27 janvier 2017 - art. 149

L'Etat prend en charge, dans la limite d'un plafond fixé par décret, les investissements nécessaires à l'aménagement et à la réhabilitation des aires permanentes d'accueil prévues au 1° 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.

Pour les aires de grand passage prévues au 3° du II de l'article 1er, le représentant de l'Etat dans le département peut, après avis de la commission consultative départementale, faire application d'un taux maximal de subvention de 100 % du montant des dépenses engagées dans le délai fixé à

l'article 2, dans la limite d'un plafond fixé par décret. L'Etat peut assurer la maîtrise d'ouvrage de ces aires. Dans ce cas, le montant des dépenses qu'il engage est soumis au plafond précité.

La région, le département et les caisses d'allocations familiales peuvent accorder des subventions complémentaires pour la réalisation des aires d'accueil visées au présent article.

Article 5

A modifié les dispositions suivantes :

- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L811-1 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L811-10 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L811-11 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L811-12 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L811-13 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L811-14 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L811-15 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L811-16 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L811-17 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L811-18 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L811-19 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L811-2 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L811-20 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L811-3 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L811-4 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L811-5 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L811-6 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L811-7 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L811-8 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L811-9 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L812-1 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L813-1 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L813-2 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L813-3 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L813-4 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L813-5 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L814-1 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L814-2 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L814-3 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L814-4 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L814-5 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L814-6 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L814-7 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L814-8 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L814-9 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L815-10 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L815-11 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L815-12 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L815-13 (M)

- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L815-14 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L815-15 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L815-16 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L815-17 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L815-18 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L815-19 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L815-2 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L815-2-1 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L815-21 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L815-22 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L815-3 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L815-3-1 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L815-4 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L815-5 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L815-6 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L815-7 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L815-8 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L815-9 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L816-1 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L821-1 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L821-1-1 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L821-2 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L821-3 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L821-4 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L821-5 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L821-6 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L821-7 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L821-8 (V)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L821-9 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L831-1 (V)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L831-2 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L831-3 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L831-4 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L831-4-1 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L831-5 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L831-7 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L832-1 (V)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L834-1 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L834-2 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L835-1 (V)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L835-2 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L835-3 (V)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L835-4 (V)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L835-5 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L835-6 (V)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L835-7 (V)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L841-1 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L841-2 (Ab)

- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L841-3 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L841-4 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L842-1 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L842-2 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L842-3 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L842-4 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L843-1 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L843-2 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L843-3 (Ab)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L851-1 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L851-2 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L851-3 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L851-4 (V)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L861-1 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L861-10 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L861-2 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L861-3 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L861-4 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L861-5 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L861-6 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L861-7 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L861-8 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L861-9 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L862-1 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L862-2 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L862-3 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L862-4 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L862-5 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L862-6 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L862-7 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L862-8 (M)
- Modifie Code de la sécurité sociale. - art. L863-1 (T)

Article 6

I. - Les modalités de mise en oeuvre des actions de caractère social mentionnées au II de l'article 1er, dont le financement incombe à l'Etat, au département et, le cas échéant, aux organismes sociaux concernés, dans le cadre de leurs compétences respectives, sont fixées par des conventions passées entre ces personnes morales et les gestionnaires des aires d'accueil prévues par le schéma départemental.

II. - Des conventions passées entre le gestionnaire d'une aire d'accueil et le département déterminent les conditions dans lesquelles celui-ci participe aux dépenses de frais de fonctionnement des aires d'accueil prévues au schéma départemental, sans que cette participation puisse excéder le quart des dépenses correspondantes.

Article 7

A modifié les dispositions suivantes :

- Modifie Code général des collectivités territoriales - art. L2334-2 (M)

Article 8

A modifié les dispositions suivantes :

Article 9

- Modifié par LOI n°2018-957 du 7 novembre 2018 - art. 3

I.-Le maire d'une commune membre d'un établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de création, d'aménagement, d'entretien et de gestion des aires d'accueil des gens du voyage et des terrains familiaux locatifs définis aux 1° à 3° du II de l'article 1er peut, par arrêté, interdire en dehors de ces aires et terrains le stationnement sur le territoire de la commune des résidences mobiles mentionnées au même article 1er, dès lors que l'une des conditions suivantes est remplie :

1° L'établissement public de coopération intercommunale a satisfait aux obligations qui lui incombent en application de l'article 2 ;

2° L'établissement public de coopération intercommunale bénéficie du délai supplémentaire prévu au III du même article 2 ;

3° L'établissement public de coopération intercommunale dispose d'un emplacement provisoire agréé par le préfet ;

4° L'établissement public de coopération intercommunale est doté d'une aire permanente d'accueil, de terrains familiaux locatifs ou d'une aire de grand passage, sans qu'aucune des communes qui en sont membres soit inscrite au schéma départemental prévu à l'article 1er ;

5° L'établissement public de coopération intercommunale a décidé, sans y être tenu, de contribuer au financement d'une telle aire ou de tels terrains sur le territoire d'un autre établissement public de coopération intercommunale ;

6° La commune est dotée d'une aire permanente d'accueil, de terrains familiaux locatifs ou d'une aire de grand passage conformes aux prescriptions du schéma départemental, bien que l'établissement public de coopération intercommunale auquel elle appartient n'ait pas satisfait à l'ensemble de ses obligations.

L'agrément prévu au 3° du présent I est délivré pour une durée ne pouvant excéder six mois, en fonction de la localisation, de la capacité et de l'équipement de l'emplacement concerné, dans des conditions définies par décret.

L'agrément d'un emplacement provisoire n'exonère pas l'établissement public de coopération intercommunale des obligations qui lui incombent dans les délais prévus à l'article 2.

I bis.-Le maire d'une commune qui n'est pas membre d'un établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de création, d'aménagement, d'entretien et de gestion des aires d'accueil des gens du voyage et des terrains familiaux locatifs définis aux 1° à 3° du II de l'article 1er peut, par arrêté, interdire en dehors de ces aires et terrains le stationnement sur le territoire de la commune des résidences mobiles mentionnées au même article 1er, dès lors que l'une des conditions suivantes est remplie :

1° La commune a satisfait aux obligations qui lui incombent en application de l'article 2 ;

2° La commune bénéficie du délai supplémentaire prévu au III du même article 2 ;

3° La commune dispose d'un emplacement provisoire agréé par le préfet, dans les conditions prévues aux deux derniers alinéas du I du présent article ;

4° La commune, sans être inscrite au schéma départemental prévu à l'article 1er, est dotée d'une aire permanente d'accueil, de terrains familiaux locatifs ou d'une aire de grand passage ;

5° La commune a décidé, sans y être tenue, de contribuer au financement d'une telle aire ou de tels terrains sur le territoire d'une autre commune.

II.-En cas de stationnement effectué en violation de l'arrêté prévu au I ou au I bis, 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.

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.

La mise en demeure est assortie d'un délai d'exécution qui ne peut être inférieur à vingt-quatre heures. Elle est notifiée aux occupants et publiée sous forme d'affichage en mairie et sur les lieux.

Le cas échéant, elle est notifiée au propriétaire ou titulaire du droit d'usage du terrain.

Cette mise en demeure reste applicable lorsque la résidence mobile se retrouve à nouveau, dans un délai de sept jours à compter de sa notification aux occupants, en situation de stationnement illicite sur le territoire de la commune ou de tout ou partie du territoire de l'intercommunalité concernée en violation du même arrêté du maire ou, s'il est compétent, du président de l'établissement public de coopération intercommunale prévu au I et de nature à porter la même atteinte à la salubrité, à la sécurité ou à la tranquillité publiques.

Lorsque la mise en demeure de quitter les lieux n'a pas été suivie d'effets dans le délai fixé et n'a pas fait l'objet d'un recours dans les conditions fixées au II bis, le préfet peut procéder à l'évacuation forcée des résidences mobiles, sauf opposition du propriétaire ou du titulaire du droit d'usage du terrain dans le délai fixé pour l'exécution de la mise en demeure.

Lorsque le propriétaire ou le titulaire du droit d'usage du terrain fait obstacle à l'exécution de la mise en demeure, le préfet peut lui demander de prendre toutes les mesures nécessaires pour faire cesser l'atteinte à la salubrité, à la sécurité ou la tranquillité publiques dans un délai qu'il fixe. Le fait de ne pas se conformer à l'arrêté pris en application de l'alinéa précédent est puni de 3 750 Euros d'amende.

II bis.-Les personnes destinataires de la décision de mise en demeure prévue au II, ainsi que le propriétaire ou le titulaire du droit d'usage du terrain peuvent, dans le délai fixé par celle-ci, demander son annulation au tribunal administratif. Le recours suspend l'exécution de la décision du préfet à leur égard. Le président du tribunal ou son délégué statue dans un délai de quarante-huit heures à compter de sa saisine.

III.-Les dispositions du I, du II et du II bis ne sont pas applicables au stationnement des résidences mobiles appartenant aux personnes mentionnées à l'article 1er de la présente loi :

1° Lorsque ces personnes sont propriétaires du terrain sur lequel elles stationnent ;

2° (abrogé) ;

3° Lorsqu'elles stationnent sur un terrain aménagé dans les conditions prévues à l'article L. 444-1 du même code (1) .

IV.-En cas d'occupation, en violation de l'arrêté prévu au I ou au I bis, d'un terrain privé affecté à une activité à caractère économique, et dès lors que cette occupation est de nature à entraver ladite activité, le propriétaire ou le titulaire d'un droit réel d'usage sur le terrain peut saisir le président du tribunal de grande instance aux fins de faire ordonner l'évacuation forcée des résidences mobiles. Dans ce cas, le juge statue en la forme des référés. Sa décision est exécutoire à titre provisoire. En cas de nécessité, il peut ordonner que l'exécution aura lieu au seul vu de la minute. Si le cas requiert célérité, il fait application des dispositions du second alinéa de l'article 485 du code de procédure civile.

NOTA :

(1) Code de l'urbanisme.

Article 9-1

- Modifié par LOI n°2017-86 du 27 janvier 2017 - art. 150

Dans les communes non inscrites au schéma départemental et non mentionnées à l'article 9, le préfet peut mettre en oeuvre la procédure de mise en demeure et d'évacuation prévue au II du même article, à la demande du maire, du propriétaire ou du titulaire du droit d'usage du terrain, en vue de mettre fin au stationnement non autorisé de résidences mobiles de nature à porter atteinte à la salubrité, la sécurité ou la tranquillité publiques.

Les personnes objets de la décision de mise en demeure bénéficient des voies de recours mentionnées au II bis du même article.

Article 9-2

- Créé par LOI n°2018-957 du 7 novembre 2018 - art. 2

Afin d'organiser l'accueil des personnes dites gens du voyage, tout stationnement d'un groupe de plus de cent cinquante résidences mobiles est notifié par les représentants du groupe au représentant de l'Etat dans la région de destination, au représentant de l'Etat dans le département et au président du conseil départemental concernés trois mois au moins avant l'arrivée sur les lieux pour permettre l'identification d'une aire de stationnement correspondant aux besoins exprimés.

Le représentant de l'Etat dans le département concerné informe le maire de la commune et le président de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre sur le territoire desquels est située l'aire désignée pour cet accueil deux mois au moins avant son occupation. Il précise les conditions de cette occupation.

Par dérogation à l'article L. 2212-1 du code général des collectivités territoriales, en cas de stationnement de plus de cent cinquante résidences mobiles sur le territoire d'une commune, le maire, s'il n'est pas en mesure d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques, peut demander au représentant de l'Etat dans le département de prendre les mesures nécessaires.

Article 10

I.-Les schémas départementaux établis en application de l'article 28 de la loi n° 90-449 du 31 mai 1990 visant à la mise en oeuvre du droit au logement, publiés antérieurement à l'entrée en vigueur de la présente loi, font l'objet d'un nouvel examen dans les conditions et délais prévus à l'article 1er ci-dessus.

II.-L'article 28 de la loi n° 90-449 du 31 mai 1990 précitée est abrogé. Toutefois, dans les départements qui ne disposent pas d'un schéma départemental approuvé dans les conditions définies à l'article 1er ci-dessus, les deux derniers alinéas de cet article restent en vigueur.

Article 10-1

- Créé par LOI n°2018-699 du 3 août 2018 - art. 7

I.-La Commission nationale consultative des gens du voyage comprend parmi ses membres un député et un sénateur.

II.-Les missions, la composition, l'organisation et le fonctionnement de la commission sont précisés par décret.

Article 11

Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application de la présente loi.



PREFET DES COTES D'ARMOR

Arrêté
Portant création de la commission départementale consultative des gens du voyage

Le Préfet des Côtes d'Armor

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 modifié relatif à la composition et au fonctionnement des commissions départementales consultatives des gens du voyage ;

VU le décret n° 2017-921 du 9 mai 2017 modifiant 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 ;

VU la circulaire n°2001-49 du 5 juillet 2001 relative à l'application de la loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage ;

VU le courrier de l'Association des Maires et présidents d'EPCI des Côtes d'Armor du 31 mai 2017 ;

VU le courrier de l'Agence Régionale de Santé du 19 juin 2017 ;

VU le courrier de l'association Itinérance du 20 juin 2017 ;

VU le courrier de l'Assemblée des Communautés de France du 3 juillet 2017 ;

VU le courrier du Conseil Départemental des Côtes d'Armor du 11 juillet 2017 faisant mention de la délibération de sa commission permanente du 10 juillet 2017 ;

VU le courrier de la Caisse d'Allocations Familiales du 4 août 2017 ;

VU le schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage des Côtes d'Armor approuvé par arrêté du 28 mai 2010 du préfet des Côtes d'Armor et du président du Conseil départemental ;

CONSIDERANT la nécessité de réviser la composition de la commission départementale consultative des gens du voyage dans un délai de quatre mois à compter de l'entrée en vigueur du décret n° 2017-921 du 9 mai 2017 ;

ARRETE

ARTICLE 1^{er} :

La commission départementale consultative des gens du voyage, co-présidée par le Préfet et le Président du Conseil Départemental, ou leurs représentants, est composée des membres suivants :

Au titre des services de l'État :

Le directeur départemental des territoires et de la mer ou son représentant

Le directeur départemental de la cohésion sociale ou son représentant

L'inspecteur d'académie, directeur des services départementaux de l'Éducation nationale ou son représentant

Le directeur de la délégation départementale de l'ARS ou son représentant

Au titre du Conseil Départemental :

Titulaires :

M. Eugène CARO, Conseiller départemental du canton de PLESLIN-TRIGAVOU

M. Fernand ROBERT, Conseiller départemental du canton de TREGUEUX

M. Yannick MORIN, Conseiller départemental du canton de PLENEUF-VAL-ANDRE

M. Jean-Marc DEJOUÉ, Conseiller départemental du canton de PLOUFRAGAN

Suppléants :

M. René DEGRENNE, Conseiller départemental du canton de DINAN

M. Michel DAUGAN, Conseiller départemental du canton de LANVALLAY

M. Michel DESBOIS, Conseiller départemental du canton de PLANCOET

Mme Marie-Christine CLERET, Conseillère départementale du canton de LAMBALLE

Au titre de représentant des communes, désigné par l'Association des Maires de France

Mme Paulette DOBET-PINCEMIN, Adjointe au Maire de Lamballe

Au titre de représentants des EPCI du Département, désignés par l'Assemblée des Communautés de France sur proposition de l'AMF

M. Bruno BEUZIT, Conseiller communautaire de Saint Brieuc Armor Agglomération

M. Mickaël CHEVALIER, Vice-Président de Dinan Agglomération

M. Philippe LE GOFF, Vice-Président de Guingamp Paimpol Armor Argoat Agglomération

M. Guy LE HELLOCO, Vice-Président de Loudéac Communauté-Bretagne Centre

Au titre des personnalités désignées par le préfet sur proposition des associations représentatives des gens du voyage et des associations intervenant auprès des gens du voyage ou personnalités qualifiées

Le président de Lannion Trégor Communauté ou son représentant

Le président de Leff Armor Communauté ou son représentant

Le président de Lamballe Terre et Mer ou son représentant

Le président de la Communauté de Communes du Kreiz Breizh ou son représentant

M. Steve RAOULT ou son représentant au sein de l'association Action Grands Passages

Mme Mirella MICHELET représentante des voyageurs du département ou son représentant

Le président de l'association Itinérance ou son représentant

Au titre des représentants désignés par le préfet sur proposition de la CAF des Côtes d'Armor

Mme BISILLIAT-DONNET, présidente de la CAF des Côtes d'Armor ou son représentant

M. Fabrice GUILLAUME, responsable de service animation et vie sociale ou son représentant

ARTICLE 2 :

Le mandat des membres de la commission est de 6 ans, à compter de la date de signature de l'arrêté. Ce mandat peut être renouvelé. Il prend fin si son titulaire perd la qualité au titre de laquelle il a été désigné. Celui-ci est alors remplacé dans un délai de 3 mois (pour la durée du mandat restant).

ARTICLE 3 :

La commission se réunit au moins deux fois par an, sur convocation conjointe de ses deux présidents ou à l'initiative de l'un d'entre eux, ou sur demande d'un tiers de ses membres. La commission siège valablement si la moitié de ses membres sont présents. Lorsque le quorum n'est pas atteint, une nouvelle réunion est convoquée dans un délai d'un mois. Cette commission peut alors siéger quel que soit le nombre de membres présents.

ARTICLE 4 :

La commission peut entendre toute personne dont elle estime l'audition utile.

ARTICLE 5 :

La commission est associée à l'élaboration, à la mise en œuvre et au suivi du schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage. Elle établit chaque année un bilan d'application de ce schéma.

ARTICLE 6 :

La commission peut créer en son sein un comité permanent chargé d'animer, de coordonner et de suivre l'élaboration et la mise en œuvre des prescriptions du schéma. La commission peut également créer un ou des groupes de travail thématiques.

ARTICLE 7 :

L'arrêté portant création de la commission départementale consultative des gens du voyage du 2 octobre 2014 est abrogé.

ARTICLE 8 :

Le présent arrêté peut être contesté dans les deux mois suivant sa notification :
- soit par voie de recours gracieux formé auprès de Monsieur le préfet des Côtes d'Armor ;
- soit par voie de recours hiérarchique formé auprès de Monsieur le ministre de l'intérieur ;
- soit par voie de recours contentieux déposé devant le tribunal administratif de Rennes (3 Contour de la Motte – 35044 RENNES CEDEX).

ARTICLE 9 :

Le secrétaire général et le directeur de cabinet de la préfecture des Côtes d'Armor sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera notifié à chacun des membres de la commission et publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture des Côtes d'Armor.

Fait à Saint-Briec, le 11 SEP. 2017

Le Préfet,


Yves LE BRETON

Place du Général de Gaulle - BP 2370 - 22023 SAINT-BRIEUC Cedex - TEL. 0 821 80 30 22 (0,12 €/mn)
www.cotes-darmor.pref.gouv.fr

Fiche relative aux dispositions de financement prévues par l'État pour les gens du voyage
--

1/ Aires permanente d'accueil (AA)

- *Textes de référence*

– Article 4 de la loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage. <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000583573>

– Décret n°2001-541 du 25 juin 2001 relatif au financement des aires d'accueil destinées aux gens du voyage.

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000223502&fastPos=1&fastReqId=642750705&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte>

« L'État prend en charge, dans la limite d'un plafond fixé par décret, les investissements nécessaires à l'aménagement des aires permanentes d'accueil prévues au 1° du II de l'article 1er, dans la proportion de 70 % des dépenses engagées dans les délais fixés aux I [2 ans] et III [2+2 ans] de l'article 2.

La subvention de l'État s'élève à hauteur de 70 % de la dépense totale hors taxe, dans la limite d'un plafond de dépense subventionnable fixé par le décret n° 2001-541 à 15 245 € par place de caravane pour les nouvelles aires d'accueil ».

- *Précision*

Ces dispositions concernent les aires permanentes d'accueil pour les **communes ayant atteint le seuil de 5000 habitants et plus qui n'étaient pas inscrites dans le précédent schéma.**

A la deuxième et troisième génération des schémas des gens du voyage, seules les communes atteignant les 5000 habitants et nouvellement inscrites au schéma peuvent, si ces deux conditions sont réunies, prétendre à cette aide de l'État.

ATTENTION : il faut bien prendre note des conséquences de l'article 2 sur les délais : les compteurs ne sont pas remis à zéro à chaque révision de schéma. Les délais de réalisation fixés par la loi n°2000-614 comptent à partir de la date de publication du schéma où figure pour la 1^{re} fois la commune et ses obligations de réaliser des aires permanentes d'accueil. Depuis le 31 décembre 2008, seules peuvent être financées les aires permanentes d'accueil des communes nouvellement inscrites aux schémas départementaux ayant atteint le seuil de 5 000 habitants.

La liste des communes inscrites au schéma révisé doit comporter la mention de cette première inscription ou le cas échéant, la date à laquelle elle a atteint le seuil des 5000 habitants.

L'obligation légale de mise en service d'une aire d'accueil pour ces communes peut être satisfaite par l'aménagement :

– d'une aire permanente d'accueil sur la commune concernée,

– ou en l’absence de possibilité d’aménagement dans cette commune, dans une des communes de l’EPCI. Une convention est établie entre les collectivités concernées.

La notification de la direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (DGALN) des crédits de la programmation des aides à la pierre pour le logement locatif social s’effectue sur le programme 135 (Urbanisme, territoires et amélioration de l’habitat : UTAH) sur une ligne « gens du voyage » distincte des crédits du FNAP (Fond national des aides à la pierre) créé par la loi de finances pour 2016 (article 144).

La demande de crédits doit être formulée dans le cadre et le calendrier du dialogue de gestion sur la base de projets arrêtés (permis de construire purgé des droits à recours)

En matière de **réhabilitation d’AA, l’Etat ne verse plus de subventions. Ces dispositions ne sont plus en vigueur** comme telles actuellement, car elles visaient dans le cadre de la mise en œuvre de la loi 2000-614 :

– la rénovation des aires d’accueil antérieures à la loi pour les mettre à niveau des nouvelles normes de la loi 2000-614,

– l’aménagement coordonné de nouvelles aires dans toutes les communes de + 5000 habitants en 2000.

Ces travaux devaient être réalisés dans des délais qui sont dépassés depuis et dans la limite du 31 décembre 2008.

Toutefois, rien n’interdit aux collectivités territoriales qui auraient des projets de création ou d’extension d’aires d’accueil de solliciter un concours au titre de la dotation d’équipement des territoires ruraux auprès de la préfecture de département ou un « Prêt Habitat Amélioration Restructuration Extension » auprès de la Caisse des dépôts (CDC)

2/Terrains familiaux

- *Textes de référence*

Loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l’accueil et à l’habitat des gens du voyage modifiée article 1er II-2°. Un décret en Conseil d’État à paraître doit fixer les règles applicables à l’aménagement, leur équipement, leur gestion et leur usage des terrains familiaux locatifs ; (en l’absence du décret, les projets doivent être conformes aux conditions énoncées par la circulaire UHC/IUH1-26 n°2003-76 du 17/12/2003)

[https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?](https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000583573&fastPos=1&fastReqId=2131142592&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte)

[cidTexte=JORFTEXT000000583573&fastPos=1&fastReqId=2131142592&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte](https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000583573&fastPos=1&fastReqId=2131142592&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte)

Circulaire UHC/IUH1/26 n°2003-76 du 17 décembre 2003 relative aux terrains familiaux permettant l’installation des caravanes constituant l’habitat permanent de leurs utilisateurs
www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/fiches/BO200324/A0240108.htm

« Dans les mêmes conditions financières que les aires d’accueil prévues par le schéma départemental en application de la loi du 5 juillet 2000, les terrains familiaux locatifs doivent être réalisés par les collectivités locales, seules bénéficiaires de la subvention de l’État. Celle-ci s’élève à hauteur de 70 % de la dépense totale hors taxe, dans la limite d’un plafond de dépense subventionnable fixé par le décret n° 2001-541 du 25 juin 2001, soit 15 245 Euro par place de caravane. Le mode de calcul de la subvention sera : 70 % x 15 245 € (soit 10 671,50 €) x nombre de places à créer. »

« Ceci étant, les terrains familiaux locatifs éligibles à ces financements présentent des spécificités par rapport aux aires d'accueil. En effet, le terrain familial locatif permet de répondre à une demande des gens du voyage qui souhaitent disposer d'un « ancrage territorial » à travers la jouissance d'un lieu stable et privatif sans pour autant renoncer au voyage une partie de l'année. »
« Pour bénéficier des subventions de l'État, ces terrains familiaux doivent répondre à un certain nombre de critères, en termes de caractéristiques sociales et familiales, de qualité de l'environnement et de localisation, d'évaluation des besoins capacitaires et d'aménagement, d'équipement et d'équilibre de gestion. »

- Précision

Les projets sont basés sur une analyse exhaustive des besoins comportant des équipements et des capacités concertées avec les futurs habitants et adossés à un plan de financement de l'investissement et de fonctionnement (gestion, entretien....) réaliste.

Les terrains familiaux prennent en compte dans un souci de cohérence :

- l'ensemble des besoins et de l'offre sur le territoire (EPCI)
- le parcours habitat des familles (le choix des terrains familiaux doit être arrêté en connaissance de cause)

Les terrains familiaux locatifs figurant en prescription dans les schémas révisés après l'entrée en vigueur de la loi n°2017-86 du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et à la citoyenneté doivent être réalisés dans les deux ans après publication du schéma ; toutefois un délai supplémentaire de deux ans est accordé en cas de commencement d'exécution.

Conditions communes aux aires permanentes d'accueil et aux terrains familiaux

La notification de la DGALN des crédits de la programmation des aides à la pierre pour le logement locatif social s'effectue sur le programme 135 (UTAH) sur une ligne « gens du voyage » distincte des crédits du FNAP (Fond national des aides à la pierre) créé par la loi de finances pour 2016 (article 144).

La demande de crédits doit être formulée dans le cadre et le calendrier du dialogue de gestion sur la base de projets arrêtés (permis de construire purgé des droits à recours)

Ils sont par ailleurs accordés sous les conditions suivantes :

- les dossiers de demande doivent être complets, (c'est-à-dire finançables en N+1)
- les projets doivent être cohérents et respecter les réglementations en vigueur (santé-environnement NB : refus de projets en proximité d'équipement polluant, d'infrastructure de transport bruyante, etc.)
- les financements sont accordés en fonction des disponibilités effectives des crédits. Ces conditions sont prises en compte dans la programmation du RBOP.

3/ Aires de grand passage

- Textes de référence

- Article 4 de la loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000583573>

Loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage modifiée LEC

article 1er II-3°. Un décret en Conseil d'Etat à paraître doit fixer les règles applicables à leur aménagement, leur équipement, leur gestion et leur usage, les modalités de calcul du droit d'usage et de la tarification des prestations fournies, le règlement intérieur type.

- Décret n°2001-541 du 25 juin 2001 relatif au financement des aires d'accueil destinées aux gens du voyage.

[http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?](http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000223502&fastPos=1&fastReqId=642750705&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte)

[cidTexte=JORFTEXT000000223502&fastPos=1&fastReqId=642750705&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte](http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000223502&fastPos=1&fastReqId=642750705&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte)

Ces dispositions sur les aires de grands passage ne font plus référence, elles sont actuellement caduques, car elles visaient à soutenir la mise en place des aires de grand passage dans les secteurs concernés lors de la 1^{re} génération de schéma. Les délais fixés à l'article 2 de la loi sont dépassés.

Un décret en Conseil d'État du 5 mars 2019, prévu par la loi égalité citoyenneté, fixe les règles applicables à leur aménagement, leur équipement, leur gestion et leur usage, les modalités de calcul du droit d'usage et de la tarification des prestations fournies, le règlement intérieur type des aires de grand passage.

4/ Logement adapté financé avec le Prêt Locatif Aidé d'intégration adapté (PLAI A)

Le logement familial dit « adapté » est un logement financé en PLA-I, comme un logement social classique, pouvant comporter des adaptations à la marge. Le logement est conçu comme une habitation ordinaire avec des adaptations comme les toilettes et douches ouvrant sur l'intérieur comme sur l'extérieur...

Le PLAI Adapté est destiné à financer la construction neuve, l'acquisition amélioration, ou l'acquisition sans travaux de logements loués à des personnes cumulant des ressources faibles et des difficultés sociales.

Ces projets ont vocation à être inscrits dans les PLH et PDALHPD.

L'habitat adapté pour les gens du voyage est éligible au programme de Logement très social à bas niveau de quittance « programme national PLAI-Adapté ».

À titre d'information, la subvention unitaire prévue au titre de l'année 2018 par le comité régional de l'habitat et de l'hébergement (CRHH) est de 8400 € à laquelle peuvent s'ajouter les subventions complémentaires spécifiques du « PLAI-Adapté à bas niveau de quittance » ainsi que les différentes aides des collectivités territoriales et autres organismes autorisés.

Les opérations prévues doivent suivre les règles de la programmation régionale du logement social selon lesquelles les projets doivent être signalés début septembre de l'année N-1.

CIRCULAIRE N°2003-76/UHC/IUH1/26 DU 17 DECEMBRE 2003 RELATIVE AUX TERRAINS FAMILIAUX PERMETTANT L'INSTALLATION DES CARAVANES CONSTITUANT L'HABITAT PERMANENT DE LEURS UTILISATEURS.

SOMMAIRE

1. Les autorisations d'aménager des terrains familiaux :

- 1.1-Terrains familiaux accueillant plus de six caravanes.
- 1.2-Terrains familiaux accueillant moins de six caravanes.
- 1.3-Les modalités et conditions de délivrance des autorisations d'aménager et des autorisations de stationnement des caravanes.

2. Prise en compte de l'habitat des gens du voyage dans les règlements d'urbanisme :

- 2.1-Dans les communes disposant d'un plan local d'urbanisme.
- 2.2-Dans les communes disposant d'une carte communale.
- 2.3-Dans les communes ne disposant ni d'un plan local d'urbanisme, ni d'une carte communale.

3. Les moyens d'action foncière

4. Financement et préconisations d'aménagement des terrains familiaux locatifs réalisés par une collectivité locale :

- 4.1-Le projet social et familial préalable à la réalisation de l'opération.
- 4.2-Environnement et localisation.
- 4.3-Capacité et aménagement des terrains familiaux locatifs.
- 4.4-Equipement des terrains familiaux.
- 4.5-Statut d'occupation.
- 4.6-Gestion du terrain familial.

La loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage a introduit, par son article 8, un article L. 443-3 dans le code de l'urbanisme. Cet article qui s'est appliqué immédiatement, prévoit que dans les zones constructibles, des terrains bâtis ou non bâtis peuvent être aménagés afin de permettre l'installation de caravanes constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs. L'autorisation d'aménagement est délivrée dans les formes, conditions et délais définis par l'article R. 443-7-1 du code de l'urbanisme. Ces terrains dits familiaux se distinguent des aires d'accueil collectives aménagées définies à l'article 2 de la loi du 5 juillet précitée, lesquelles sont réalisées par ou pour le compte d'une collectivité publique pour l'accueil des gens du voyage itinérants. 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. Réalisés à l'initiative de personnes physiques ou de personnes morales publiques ou privées, ces terrains familiaux constituent des opérations d'aménagement à caractère privé.

1 - Les autorisations d'aménager des terrains familiaux :

Les autorisations d'aménager un terrain familial, quel que soit son statut et tel que défini ci-dessus, sont délivrées dans les mêmes conditions que les autres autorisations d'urbanisme, c'est à dire dans le respect des règles d'urbanisme et servitudes d'utilité publique applicables au terrain objet de la demande.

1.1. Terrains familiaux accueillant plus de six caravanes :

Une autorisation d'aménager est obligatoire pour les terrains accueillant plus de six caravanes.

1.2. Terrains familiaux accueillant moins de six caravanes :

Pour les terrains accueillant moins de six caravanes, il peut être demandé :

- soit une autorisation de stationner,
- soit une autorisation d'aménager.

L'autorisation d'aménager présente l'avantage d'être définitive. En effet, contrairement à l'autorisation de stationner, elle n'est pas à renouveler tous les trois ans. Le demandeur qui souhaite s'installer ou louer un terrain familial bénéficie ainsi d'un statut stable et peut donc envisager une installation pérenne.

Les caravanes installées sur un terrain ayant fait l'objet d'une autorisation d'aménager ne sont pas soumises à l'obligation d'obtenir une autorisation de stationnement.

1.3. Les modalités et conditions de délivrance des autorisations d'aménager et des autorisations de stationnement des caravanes :

Les autorisations d'aménager ainsi que les autorisations de stationnement de caravanes sont délivrées dans les conditions de droit commun :

La demande doit être déposée en mairie par le propriétaire du terrain, ou avec l'autorisation de ce dernier. Elle est présentée dans les formes prévues pour les autorisations d'aménager un terrain de camping (ou un parc résidentiel de loisirs). Elle précise l'identité du demandeur, l'identité et la qualité de l'auteur du projet, la situation et la superficie du terrain, l'identité du propriétaire si celui-ci n'est pas l'auteur de la demande, la nature des travaux et la destination des constructions.

1.3.1 - Les demandes d'autorisation d'aménager, sont instruites dans les conditions prévues par les articles R. 443-7-1 et suivants du code de l'urbanisme. Toutefois, l'obligation de classement ne s'applique pas. De même, l'obligation de consulter la commission départementale d'action touristique est sans objet.

Dans les communes où un plan local d'urbanisme a été approuvé, l'autorisation d'aménager est délivrée par le maire au nom de la commune ou par le président de l'établissement public de coopération intercommunale au nom de cet établissement, lorsque la compétence en matière d'urbanisme lui a été déléguée. Elles sont délivrées par le maire dans les communes disposant d'une carte communale, lorsque la commune a fait le choix de prendre les compétences en matière d'autorisations d'utiliser le sol.

Si des normes minimum d'équipement de superstructure ne sont pas imposées, les aménagements doivent néanmoins assurer la desserte du terrain par les équipements publics (eau, électricité, assainissement), dans les conditions du droit en vigueur dans la zone concernée. Ils peuvent comporter des constructions et installations annexes aux caravanes, selon le projet établi par le demandeur.

Les autorisations d'aménager portent sur l'ensemble des travaux d'aménagement et équipements prévus sur le terrain (voiries, plantations, locaux communs, clôtures, etc...). Comme le prévoit l'article L. 443-1, elles tiennent lieu de permis de construire pour les constructions en dur entrant dans le champ d'application du permis de construire.

1.3.2 - Pour les demandes d'autorisation de stationner, le propriétaire du terrain doit faire une déclaration en mairie, conformément aux dispositions de l'article R. 443-6-4 du code de l'urbanisme. Il doit par ailleurs obtenir une autorisation de stationnement des caravanes séjournant sur son terrain dès lors que le stationnement est d'une durée annuelle supérieure à trois mois, dans les conditions prévues par l'article R. 443-4 du code de l'urbanisme. L'autorisation de stationner est valable trois ans. Elle est renouvelable.

2- Prise en compte de l'habitat des gens du voyage dans les règlements d'urbanisme.

2.1. Dans les communes disposant d'un plan d'occupation des sols (POS) ou d'un plan local d'urbanisme (PLU) :

Conformément à l'article L. 121-1 du code de l'urbanisme, les POS et les PLU doivent notamment permettre la diversité urbaine et la mixité sociale dans l'habitat.

Le projet de création d'un terrain familial, quelque soit son statut, doit se conformer au règlement du POS ou du PLU. Ainsi, la zone dans laquelle le projet est envisagé doit disposer

d'une constructibilité suffisante pour autoriser les constructions « en dur » du projet ou de ses éventuelles évolutions futures. Les terrains familiaux seront localisés de préférence en périphérie d'agglomération, en zone U ou en zone AU, ou encore dans les secteurs constructibles des zones N des PLU délimités en application de l'article R. 123-8 du code de l'urbanisme. Dans le POS, les terrains familiaux peuvent être implantés en zone U, NA ou dans les zones NB lorsqu'il en existe, ou encore dans les zones N disposant d'une constructibilité suffisante.

2.2. dans les communes disposant d'une carte communale :

La loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains a donné à la carte communale le statut de document d'urbanisme, approuvé conjointement par le conseil municipal et le préfet après enquête publique. Les cartes communales devront désormais comporter un rapport de présentation et un document graphique faisant apparaître les zones dans lesquelles les constructions sont admises et les zones où elles sont interdites, (sauf exceptions mentionnées par l'article L. 124-1 du code de l'urbanisme). A l'intérieur de ces zones, les dispositions du règlement national d'urbanisme sont applicables (articles R. 111-1 à R. 111-27). Les terrains familiaux seront localisés dans les parties constructibles de la carte communale. Enfin, il importe de rappeler que les dispositions de l'article L. 121-1 précité sont applicables aux cartes communales, comme aux autres documents d'urbanisme.

2.3. Dans les communes ne disposant ni d'un POS ou d'un PLU, ni d'une carte communale :

Dans les communes non dotées d'un POS ou d'un PLU ni d'une carte communale, ce qui est fréquent en milieu rural, les autorisations d'utiliser le sol sont délivrées sur le fondement des articles R. 111-1 à R. 111-27 du code de l'urbanisme. S'applique également l'article L. 111-1-2, qui pose le principe de constructibilité limitée sur certaines parties du territoire communal. Il est entendu que le projet devra par ailleurs respecter les règles générales d'urbanisme et le cas échéant, les servitudes d'urbanisme applicables au terrain.

3 - Les moyens d'action foncière :

S'agissant de l'acquisition de terrains pour un usage privé, l'acquisition par voie amiable est la règle générale. Toutefois, l'utilisation de prérogatives de puissance publique peut être envisagée si l'aménagement de terrains familiaux s'inscrit dans le cadre de la réalisation d'un intérêt public. Dans cette seule perspective :

- 1- L'exercice des droits de préemption est possible pour la réalisation, dans l'intérêt général, des objectifs définis à l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme.

Dans cette hypothèse, la décision de préempter doit être suffisamment motivée et ne pas simplement se référer, par exemple, à une politique locale de l'habitat. Le contrôle du juge porte à la fois sur les motifs de la préemption et sur la motivation (conditions cumulatives). En effet, un projet d'aménagement doit avoir un minimum de consistance et une incidence sur l'organisation d'un espace urbain. Il ne suffit pas que la réalisation d'un terrain familial réponde à l'un des buts énumérés à l'article L.300-1, il faut encore qu'il s'insère dans un effort d'organisation et d'agencement concernant une portion significative d'un territoire communal ou, quelle que soit la dimension du

périmètre, que l'opération vise à assurer la combinaison d'affectations diverses (activités, habitat, commerces,...). Ainsi, d'une part, un projet d'aménagement ne peut pas reposer uniquement sur la réalisation d'un terrain familial. D'autre part, la motivation constitue une formalité substantielle et ne doit pas être vague.

- 2- Des terrains qui ont été expropriés ou préemptés en vue de la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble peuvent, pour une partie d'entre eux, dans le cadre de cette opération, être affectés à des terrains familiaux et aliénés à cette fin. Le contrôle de l'utilité publique est effectué très concrètement. Il consiste à vérifier la proportionnalité entre les inconvénients représentés par l'atteinte portée à la propriété privée et les dépenses devant être engagées, d'une part, et l'intérêt attendu de la réalisation du projet, d'autre part. C'est ainsi qu'un véritable "bilan coût-avantages" est opéré par le juge administratif (cf. arrêt du *Conseil d'Etat du 28 mai 1971, Ville-Nouvelle-Est*).

Par ailleurs, avant d'envisager des acquisitions, les collectivités peuvent utiliser des terrains déjà en leur possession ou provoquer une réflexion à l'échelle communale ou intercommunale afin de mobiliser, le cas échéant, le patrimoine non utilisé des personnes publiques (Etat, collectivités locales, établissements publics) tels que les délaissés d'opérations relatives à la réalisation d'infrastructures. Il convient bien entendu de vérifier que les caractéristiques de ces terrains, en termes de site, de pollution, de risque, ...sont compatibles avec la destination envisagée.

4 - Financement et préconisations d'aménagement des terrains familiaux locatifs réalisés par une collectivité locale :

La circulaire du 21 mars 2003, relative à la mise en œuvre de la politique du logement et à la programmation des financements aidés par l'Etat, permet de financer à partir de 2003 la réalisation de terrains familiaux locatifs par les collectivités locales. Dans les mêmes conditions financières que les aires d'accueil prévues par le schéma départemental en application de la loi du 5 juillet 2000, les terrains familiaux locatifs doivent être réalisés par les collectivités locales, seules bénéficiaires de la subvention de l'Etat (chapitre 65-48/60). Celle-ci s'élève à hauteur de 70% de la dépense totale hors taxe, dans la limite d'un plafond de dépense subventionnable fixé par le décret n°2001-541 du 25 juin 2001, soit 15 245 € par place de caravane.

Ceci étant, les terrains familiaux locatifs éligibles à ces financements présentent des spécificités par rapport aux aires d'accueil. En effet, le terrain familial locatif permet de répondre à une demande des gens du voyage qui souhaitent disposer d'un « ancrage territorial » à travers la jouissance d'un lieu stable et privatif sans pour autant renoncer au voyage une partie de l'année.

Pour bénéficier des subventions de l'Etat, ces terrains familiaux doivent répondre à un certain nombre de critères, en termes de caractéristiques sociales, d'environnement et de localisation, de capacité et d'aménagement, d'équipement et de gestion.

4.1- Projet social et familial préalable à la réalisation de l'opération :

Il ressort d'un certain nombre d'expérimentations que la réussite des projets repose sur l'implication des familles dans la définition du projet habitat : le terrain familial doit être un mode d'habitat choisi.

Un diagnostic social de la famille portant sur les éléments suivants est nécessaire :

- ses ressources et capacités contributives,
- ses motivations dans le processus d'accession à un habitat durable (scolarisation, activité économique, rapprochement avec la famille...),
- ses besoins éventuels en matière d'insertion sociale et professionnelle, de formation, d'accès au dispositif de santé,
- sa composition et son évolution à 5 ou 6 ans,
- ses souhaits en termes d'habitat.

Ce diagnostic social permet de définir la formule d'habitat la plus adaptée à la famille et d'en fixer les caractéristiques techniques.

En effet, les réponses sont différentes en fonction de la famille, de sa composition, de son activité et de son évolution. Une famille exerçant une activité de récupération n'aura pas les mêmes besoins qu'un commerçant forain. La surface nécessaire ne sera pas la même pour une famille nombreuse et suivant l'âge des enfants...

Compte tenu de l'ingénierie autant sociale que technique du projet, un financement au titre des missions de maîtrise d'œuvre urbaine et sociale (MOUS) apparaît adapté. Néanmoins, si la définition du projet est plus sur le champ technique de l'habitat, le chapitre 65-48/60 peut être mobilisé pour financer des études de faisabilité.

4.2- Environnement et localisation :

Les prescriptions en termes de localisation pour les aires d'accueil prévues par la circulaire du 5 juillet 2001 relative à l'application de la loi du 5 juillet 2000 valent aussi pour les terrains familiaux.

En raison de l'installation durable des familles, souvent liée à un souci de scolarisation des enfants, la localisation du terrain familial au sein ou à proximité d'un quartier d'habitat est un objectif prioritaire dans la définition du projet. Il faut donc insister, de manière plus importante que pour les aires d'accueil, sur la proximité des écoles, des services et des commerces.

4.3- Capacité et aménagement des terrains familiaux locatifs :

La taille du terrain est variable selon l'importance du groupe familial. Il est cependant préférable d'éviter de prévoir des terrains de grande capacité qui risqueraient de poser des problèmes de gestion. Les expériences réalisées montrent que la taille idéale se situe autour de six caravanes. Quant à la place de caravane, sa taille sera fonction des attentes et des besoins des familles ainsi que des contraintes de disponibilité foncière. Elle ne sera pas cependant inférieure à 75 m².

Par contre, il est possible de prévoir des opérations regroupant plusieurs terrains familiaux. Il est recommandé de limiter chaque opération à quatre ou cinq terrains afin d'éviter les trop fortes concentrations et d'en faciliter la gestion. Il convient d'envisager cette possibilité avec prudence car les familles peuvent ne pas souhaiter cohabiter avec d'autres familles ou membres de leur famille. En tout état de cause, dans ce cas, l'aménagement des limites de chaque terrain, par exemple de type paysager, est conçu pour permettre d'assurer l'intimité de la vie de chaque famille.

A la différence des aires d'accueil où sont matérialisés place de caravane et emplacement, l'organisation de l'espace d'un terrain familial doit être conçue de manière plus globale et plus souple. Il revient à la famille de s'approprier cet espace. En fonction de la taille du groupe familial, des espaces individualisés peuvent aussi être envisagés.

Il n'est ni souhaitable ni nécessaire de prévoir un « terrain visiteur » car l'accueil des visiteurs sur le terrain doit être l'affaire de la famille titulaire du droit d'occupation.

Des espaces collectifs de type récréatif (aire de jeux ou autres) peuvent être prévus ou définis dans le projet social en fonction des besoins exprimés par les familles.

4.4-Equipement des terrains familiaux :

Chaque terrain est équipé au minimum d'un bloc sanitaire intégrant au moins une douche, deux WC et un bac à laver. Ceci étant, il convient de rechercher un niveau d'équipement qui correspond aux besoins de la famille définis dans le projet social et contribue à son bien être.

Chaque terrain est équipé de compteurs individuels pour l'eau et l'électricité.

Les blocs sanitaires peuvent être prolongés par un local en dur n'ayant pas vocation d'habitat mais pouvant présenter une utilité technique (buanderie, cellier, espace de stockage de bois...) et servir de lieu de convivialité.

Avec des financements sur le chapitre 65-48/60, il n'est pas possible d'envisager des constructions de type évolutif permettant un habitat mixte (caravane et habitat en dur). En cas d'évolution du projet de la famille dans le temps, il conviendra alors de rechercher une autre solution d'habitat adapté. Cette contrainte est mentionnée dans la convention d'occupation. Par ailleurs, compte tenu du statut locatif du terrain, l'auto-construction doit être proscrite.

4.5- Statut d'occupation :

L'occupation des terrains sera de type locatif s'appuyant sur une convention écrite signée par l'occupant du terrain, la collectivité locale responsable et le cas échéant le gestionnaire du terrain. Le locataire du terrain sera ainsi titulaire du droit d'occupation dans les conditions prévues par la convention. Le contenu de cette convention est précisé en annexe.

4.6- Gestion du terrain familial :

Les terrains familiaux sont des équipements privés qui ne nécessitent pas un mode de gestion du type de celui des aires d'accueil qui sont des équipements publics. Ils ne peuvent bénéficier de l'aide à la gestion prévue par la loi du 5 juillet 2000.

Il s'agit en effet d'une gestion de type locatif sur la base des engagements résultant de la convention d'occupation signée entre le gestionnaire et la famille occupante.

Néanmoins, le suivi en gestion des terrains familiaux doit rester régulier afin de maintenir un lien avec la famille et réagir à temps face aux difficultés qui pourraient surgir avec éventuellement la mise en place d'une modalité de médiation.

Pour le Ministre et par délégation,
Le Directeur Général de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la
Construction

signé

François DELARUE

ANNEXE

CONTENU DE LA CONVENTION -----

La convention tient compte du projet social défini avec la famille en amont de la réalisation du projet. Elle prévoit au minimum les éléments suivants :

- le descriptif du terrain et ses aménagements
- les conditions d'occupation du terrain :

La convention devra préciser le nombre maximal de caravanes et l'interdiction faite au locataire d'effectuer des interventions de son chef sur le bâti. En effet, deux risques doivent être écartés : d'une part la sur-occupation, susceptible de rompre les équilibres de gestion et génératrice de conflits, et d'autre part l'auto-construction, susceptible d'enfreindre les règles de l'urbanisme et relevant d'autres cadres d'occupation, en particulier celui de l'accession à la propriété.

- la durée de la convention et les modalités de congé :

Elle devra être au minimum d'un an renouvelable par tacite reconduction pour être en cohérence avec un véritable statut locatif et avec le projet d'insertion de la famille lié à un habitat durable.

- les modalités de résiliation de la convention :

Elles sont précisées notamment en cas de non respect de la convention.

- Le montant du loyer et des charges:

Le loyer et les charges sont fixés de manière réaliste au regard des capacités contributives des familles, ces dernières étant évaluées dans le cadre du projet social. La convention prévoit aussi les modalités de révision et de paiement du loyer.

- Les obligations du locataire :

Comme pour un locataire de droit commun, elles concernent le paiement du loyer et des charges, le petit entretien des lieux et des équipements existants, ainsi que son usage paisible.

- Les obligations du propriétaire et du gestionnaire :

Elles concernent les travaux de grosse réparation et d'entretien.

JORF n°0056 du 7 mars 2019

Texte n°43

Décret n° 2019-171 du 5 mars 2019 relatif aux aires de grand passage

NOR: TERL1828792D

ELI:<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2019/3/5/TERL1828792D/jo/texte>

Alias: <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2019/3/5/2019-171/jo/texte>

Publics concernés : services déconcentrés de l'Etat, collectivités territoriales et établissements publics de coopération intercommunale, gestionnaires et usagers d'aires de grand passage.

Objet : règles applicables aux aires de grand passage.

Entrée en vigueur : le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.

Notice : le décret détermine les règles relatives à l'aménagement, l'équipement, la gestion et l'usage, les modalités de calcul du droit d'usage et de la tarification des prestations fournies, ainsi que le règlement intérieur type des aires de grand passage.

Références : le présent décret est pris pour l'application de l'article 149 de la loi n° 2017-86 du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et à la citoyenneté, qui a modifié l'article 2 de la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage. Il peut être consulté sur le site Légifrance (<https://www.legifrance.gouv.fr>).

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales,

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment son article R. 2224-27 ;

Vu la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage, notamment son article 2 ;

Vu l'avis de la Commission nationale consultative des gens du voyage en date du 15 mars 2018 ;

Vu l'avis du Conseil national d'évaluation des normes en date du 11 octobre 2018 ;

Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage-Côtes d'Armor 2019-2025

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décrète :

Article 1

Le terrain de l'aire de grand passage dispose d'un sol stabilisé adapté à la saison d'utilisation définie par le schéma départemental, restant porteur et carrossable en cas d'intempérie, dont la pente permet d'assurer le stationnement sûr des caravanes.

La surface d'une aire de grand passage est d'au moins 4 hectares. Le préfet, après avis du président du conseil départemental, peut y déroger pour tenir compte des disponibilités foncières, des spécificités topographiques ou des besoins particuliers définis par le schéma départemental.

Sur les territoires du département du Rhône et de la métropole de Lyon, la décision de dérogation est prise par le préfet, après avis du président du conseil départemental ou du président de la métropole de Lyon.

En Corse, cette décision est prise conjointement par le préfet et le président du conseil exécutif.

Article 2

L'aire de grand passage comprend au moins :

1° Un accès routier permettant une circulation appropriée ainsi que l'intervention des secours et une desserte interne ;

2° A l'entrée de l'aire, une installation accessible d'alimentation en eau potable satisfaisant aux normes techniques relatives aux bouches à incendie fixées par le référentiel national de la défense extérieure contre l'incendie ;

3° A l'entrée de l'aire, une installation d'alimentation électrique sécurisée comportant un tableau de 250 kVA triphasé. En aval du point de livraison, la répartition d'électricité relève de la responsabilité du signataire de la convention d'occupation ;

4° A l'entrée de l'aire, un éclairage public ;

5° Un dispositif de recueil des eaux usées ;

6° 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 ;

7° L'installation, sur l'aire ou à sa proximité immédiate, de bennes pour les ordures ménagères dont le ramassage est assuré au moins une fois par semaine pendant la période d'ouverture ou d'occupation ;

8° Un accès au service de collecte des encombrants et à la déchetterie dans les conditions prévues pour ses habitants par la collectivité ou l'établissement public de coopération intercommunale.

Article 3

Le séjour du groupe sur l'aire est subordonné à la signature d'une convention d'occupation temporaire entre la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale et les preneurs ou leurs représentants. Un modèle de convention est établi par un arrêté du ministre chargé du logement.

Article 4

Le règlement intérieur de l'aire de grand passage est établi conformément à l'annexe du présent décret et adapté en fonction de la ou des collectivités territoriales compétentes pour la réalisation et la gestion de l'aire et des caractéristiques de cette dernière.

Article 5

Le droit d'usage et la tarification des prestations sont calculés par caravane double essieu. Ils peuvent faire l'objet d'un forfait par semaine.

La commune ou l'établissement public de coopération intercommunale peut exiger le versement d'un dépôt de garantie. Son montant est calculé par caravane double essieu. Son montant maximal est fixé par arrêté du ministre chargé du logement.

Article 6

Les aires de grand passage réalisées avant l'entrée en vigueur du présent décret doivent être rendues conformes aux prescriptions prévues aux articles 1er et 2 du présent décret au plus tard le 1er janvier 2022.

Article 7

La ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales est chargée de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Annexe

ANNEXE

RÈGLEMENT INTÉRIEUR TYPE

MODÈLE TYPE DE RÈGLEMENT INTÉRIEUR DES AIRES DE GRAND PASSAGE

Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage-Côtes d'Armor 2019-2025

Article 1er

Description de l'aire de grand passage

La commune ou l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) de a réalisé une aire de grand passage d'une superficie de hectares située

Article 2

Modalités d'accès

Le représentant désigné de la commune ou celui de l'EPCI met en œuvre, avant l'arrivée du groupe de voyageurs, les moyens et mesures permettant d'assurer :

- la mise en marche de l'alimentation en eau ;
- la mise à disposition d'un raccordement à l'électricité ;
- le contact avec le prestataire qui viendra déposer une benne à ordures à l'entrée de l'aire ;
- le déclenchement du dispositif de ramassage des ordures.

Article 3

Modalités d'admission

Sont prioritairement accueillis les groupes de voyageurs ayant préalablement :

- prévenu la commune ou l'EPCI et la préfecture de leur volonté de stationner sur l'aire et communiqué le nombre de caravanes présentes ainsi que la durée prévue du stationnement ;
- identifié les preneurs ou leurs représentants qui sont l'interlocuteur du représentant désigné de la commune ou de celui de l'EPCI ;
- obtenu l'autorisation de stationnement du représentant désigné de la commune ou de celui de l'EPCI.

Article 4

Convention d'occupation

1. Une convention d'occupation de l'aire est signée par le représentant désigné de la commune ou celui de l'EPCI et par les preneurs ou leurs représentants.
2. La convention d'occupation précise les obligations liées à l'occupation, au paiement, au respect du présent règlement intérieur, à la bonne utilisation des moyens nécessaires mis à disposition avant l'arrivée du groupe, au bon déroulement du séjour, à l'ordre, à la propreté et au nettoyage de l'aire et de ses alentours.

3. Un état des lieux contradictoire est réalisé à l'arrivée du groupe entre le représentant désigné de la commune ou celui de l'EPCI et les preneurs ou leurs représentants.

Article 5

Règles d'occupation

1. Le stationnement est respectueux des riverains et de l'ordre public.

2. L'observation des règles élémentaires de sécurité permet :

- l'arrivée des secours à tout moment sur les voies d'accès et la desserte interne ;

- l'accessibilité permanente des poteaux et bouches d'incendie ;

- la distribution d'électricité, de l'eau et la gestion des ordures ménagères.

3. Chaque voyageur membre du groupe s'abstient de toute activité économique et professionnelle qui pourrait nuire à la propreté ainsi qu'au respect de l'aire de grand passage.

4. Les ordures ménagères sont déposées dans les bennes mises à disposition sur l'aire et tous les autres déchets (déchets verts, ferraille, objets encombrants, etc.) sont déposés à la déchetterie indiquée dans la convention d'occupation. Le guide de collecte des déchets mentionné à l'article R. 2224-27 du code général des collectivités territoriales est annexé au règlement intérieur.

5. Toute installation de structure de chapiteau est faite sous la responsabilité du ou des preneurs. L'accès est réservé aux seuls membres du groupe.

6. Toute difficulté lors du stationnement sur l'aire de grand passage est signalée au représentant désigné de la commune ou à celui de l'EPCI.

Article 6

Modalités de paiement

Les sommes fixées par la convention d'occupation et, le cas échéant, le montant du dépôt de garantie sont acquittées contre remise d'un récépissé selon des modalités établies par le représentant désigné de la commune ou celui de l'EPCI.

Article 7

Modalités de départ

1. Un état des lieux contradictoire entre le représentant désigné de la commune ou celui de l'EPCI et les preneurs ou leurs représentants est effectué à la libération des lieux.

2. Une rencontre entre le représentant désigné de la commune ou celui de l'EPCI et les preneurs ou leurs représentants est organisée pour faire le bilan du passage, pour encaisser le solde des montants prévus et, le cas échéant, pour la restitution du dépôt de garantie.

3. Les preneurs ou leurs représentants nommément désignés s'assurent que ni déchets, ni caravanes, ou véhicules ne restent sur l'aire et les terrains attenants après le départ du groupe de voyageurs.

Fait le 5 mars 2019.