LA MANCHE
CONSEIL GÉNÉRAL

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PREFECTURE DE LA MANCHE

Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage de la Manche.

(2012-2018)

Table des matières

PREAMBULE....4
1ère PARTIE : LE CONTEXTE DE REVISION DU SCHEMA DEPARTEMENTAL D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE 5
1.1 - L'environnement juridique....5
1.2 - Les différentes formes d'habitat des gens du voyage....7
1.2.1 - Les différents types d'aires d'accueil pour l'itinérance....7
1.2.1.1 - Les aires de petit passage....7
1.2.1.2 - Les aires d'accueil aménagées....7
1.2.1.3 - Les aires de grand passage....7
1.2.1.4 - Les grands rassemblements....7
1.2.2 - Les types d'aires ou d'habitat adaptés à la sédentarisation....8
1.2.2.1 - Le terrain familial....8
1.2.2.2 - Le logement social adapté....8
2ème PARTIE : LE BILAN DU SCHEMA DEPARTEMENTAL D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE....9
2.1 - Les aires d'accueil aménagées....9
2.2 - Les aires de petit passage....11
2.3 - Les aires de grand passage....13
2.4 - La sédentarisation....13
2.5 - La dimension sociale et les mesures d'accompagnement 14
3ème PARTIE : LE DIAGNOSTIC DES CONDITIONS ACTUELLES D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE DANS LE DEPARTEMENT DE LA MANCHE....15
Préambule....15
3.1 - Le diagnostic relatif aux stationnements....17
3.1.1 - Les aires d'accueil aménagées....17
3.1.1.1 - Leur fonctionnement 17
3.1.1.2 - Leur fréquentation 17
3.1.1.3 - Les stationnements constatés en dehors des aires aménagées....18
3.1.2 - Les aires de grand passage....23
3.1.2.1 - Les éléments de contexte 23
3.1.2.2 - Le diagnostic des grands passages....23
3.1.3 - Les aires de petit passage....27
3.1.4 - La sédentarisation des gens du voyage dans le département....30
3.1.4.1 - La définition de la sédentarisation....30
3.1.4.2 - L'état de la sédentarisation sur les aires d'accueil....30
3.1.4.3 - L'état de la sédentarisation en dehors des aires d'accueil....31
3-2 - Le Diagnostic social....32
3.2.1 - La scolarisation des enfants du voyage en 2010 32
3.2.1.1 - Les éléments recueillis suite à enquête....32
3.2.1.2 - Le dispositif dans l'enseignement public 33
3.2.1.3 - Le dispositif dans l'enseignement privé....33
3.2.2 - L'accompagnement social et professionnel....35
3.2.3 - L'accès aux soins médicaux....36
3.2.4 - La situation particulière des gens du voyage hippomobiles....37
4ème PARTIE - LES ENJEUX ET LES OBJECTIFS 38
4-1 – Les enjeux et les objectifs en matière de stationnement....38
4-1-1– Les enjeux et les objectifs à l'échelle des territoires stratégiques 38
4-1-2 – Les objectifs à l'échelle départementale 39
4-2 Les enjeux et les objectifs sociaux 40

4-2-1 Les enjeux 40
4-2-2 Les objectifs 40
5ème PARTIE : LE PLAN D'ACTIONS DU SCHEMA.....41
5-1 Le volet aménagement.....41
5-2 Le volet accompagnement social.....42
5-2-1 - En matière de scolarité et de lutte contre l'illettrisme.....42
5-2-2 - En matière de santé.....44
5-2-3 - En matière d'accompagnement social et professionnel.....44
5-2-4 - En matière de sédentarisation.....45
5-2-5 - Actions transversales 45
6ème PARTIE : ÉVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000 47
6-1 - Réglementation.....47
6-2 - Les sites Natura 2000 identifiés dans la Manche 48
6-3 - Évaluation simplifiée des incidences Natura 2000.....50
6-3-1- Description du projet.....50
6-3-1-1 Les différents types d'aires 50
A - Les aires de grand passage : 50
B - Les aires de petit passage.....50
C - L'aire aménagée de Valognes.....51
6-3-1-2 Localisation des aires 51
A - Les aires de grand passage.....51
B - Les aires de petit passage.....53
C - L'aire aménagée de Valognes.....55
6-3-2- Caractérisation des effets potentiels sur les sites Natura 2000 et mesures générales de maitrise ou de réduction des impacts.....56
6-3-2-1- Les aires de grand passage.....56
6-3-2-2- Les aires de petit passage.....57
6-3-2-3- L'aire d'accueil de Valognes.....57
6-3-3 – Conclusion de l'évaluation des incidences du schéma.....57
ANNEXES.....58
ANNEXE 1 - Les aires de petit passage.....59
Objectif.....59
Fiche action.....59
ANNEXE 2 : Documentation.....60
2-1 - Les aires d'accueil aménagées.....60
2-2 - Les aires de grand passage.....63
2-3 - Les terrains familiaux.....65
2-4 - Le logement social adapté.....68
2-5 - Tableau récapitulatif des dispositions applicables aux différents modes de stationnement des gens du voyage.....69

PREAMBULE

La loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 modifiée, dite « loi Besson II » offre un véritable cadre juridique pour les gens du voyage définis à l'article 1er comme des « *personnes dont l'habitat traditionnel est constitué de résidences mobiles* ». Elle affirme, à travers les obligations qu'elle prévoit, le droit des nomades à l'itinérance sur le territoire et le droit de s'installer dans des conditions décentes. Elle renforce, en contrepartie, les moyens des maires pour faire cesser les stationnements illicites.

Ce dispositif législatif et les règlements qui l'accompagnent prévoit notamment l'élaboration d'un schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage (SDAGV) prenant appui sur une évaluation préalable des besoins et de l'offre existante à l'échelle départementale. Le SDAGV définit le nombre, la capacité et la commune d'implantation des aires d'accueil permanentes à réaliser ainsi que la localisation des aires de grand passage. Il précise également les actions socio-éducatives en faveur des gens du voyage (scolarisation, accès aux soins et aux droits, insertion professionnelle) et les possibilités d'accès aux activités économiques.

L'obligation d'aménager une aire d'accueil s'impose à toutes les communes de plus de 5 000 habitants. Toutefois, les communes de moins de 5 000 habitants peuvent, avec leur accord préalable, figurer au schéma si elles souhaitent apporter une réponse à des besoins avérés.

La loi introduit le principe de la constitution, par arrêté préfectoral, d'une commission départementale consultative comprenant notamment des représentants des communes concernées, des représentants des gens du voyage et des associations intervenant auprès de ces derniers. Cette commission dont les membres sont nommés pour six ans est associée à l'élaboration et à la mise en œuvre du schéma. Elle est présidée conjointement par le représentant de l'État dans le département et le président du Conseil Général.

Elle ouvre droit, dans certains cas, à des aides à l'investissement et à la gestion. Elle donne aussi aux communes de nouvelles compétences en matière de réglementation du stationnement sur leur territoire.

La circulaire n°2007-37 du 16 mai 2007 précise également que les besoins en habitat des gens du voyage sédentarisés peuvent figurer en annexe du schéma départemental.

L'article 1 de la loi du 5 juillet 2000 dispose que le schéma doit être révisé au moins tous les 6 ans à compter de sa publication. La circulaire n°2001-49 du 5 juillet 2001 précise que le représentant de l'État dans le département et le président du Conseil général doivent engager conjointement la révision du schéma au plus tard le premier jour de l'année du 6ème anniversaire du schéma et qu'à défaut d'accord conjoint à cette date, le représentant de l'État dans le département peut engager seul la révision.

Dans la Manche, un premier schéma approuvé le 5 décembre 2002 est caduc depuis le 5 décembre 2008. Par arrêté du 15 novembre 2010 Monsieur le préfet de la Manche en a engagé la révision.

Le présent document a pour objet de :

- dresser **le bilan des réalisations** envisagées dans le précédent schéma,
- présenter **le diagnostic de la situation actuelle de la Manche,** en matière de stationnement et d'accompagnement social des gens du voyage,
- définir **les enjeux et les objectifs** qui devront inspirer le plan d'actions du SDGDV,
- dresser **un plan d'actions** répondant aux besoins identifiés,
- démontrer **l'absence d'impact** du schéma sur les sites natura 2000 du département.

1ère PARTIE : LE CONTEXTE DE REVISION DU SCHEMA DEPARTEMENTAL D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE

1.1 - L'environnement juridique

Les règles d'élaboration du schéma d'accueil des gens du voyage sont définies par les textes suivants :

La loi :

- Loi n°69-3 du 3 janvier 1969 relative aux activités ambulantes et au régime applicable aux personnes circulant en France sans domicile, ni résidence fixe
- Loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 modifiée le 28 décembre 2007 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage

Les règlements :

- Décret n°70-708 du 31 juillet 1970 portant application du titre I de la loi n°69-3 du 3 janvier 1969 relative aux activités ambulantes et au régime applicable aux personnes circulant en France sans domicile, ni résidence fixe

- Décret n°2001-540 du 25 juin 2001 relatif à la composition et au fonctionnement de la commission départementale consultative des gens du voyage

- Décret n°2001-541 du 25 juin 2001 relatif au financement des aires d'accueil destinées aux gens du voyage

- Décret n°2001-568 du 29 juin 2001 relatif à l'aide aux collectivités et organismes gérant des aires d'accueil des gens du voyage et modifiant le code de la sécurité sociale (deuxième partie : Décrets en Conseil d'État) et le code général des collectivités territoriales (partie Réglementaire)

- Décret n°2001-569 du 29 juin 2001 relatif aux normes techniques applicables aux aires d'accueil des gens du voyage

- Décret n° 2007-690 du 3 mai 2007 relatif à l'agrément prévu à l'article 9 de la loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage

- Arrêté du 28 mai 2004 sur la revalorisation des aides au logement

Les circulaires :

- 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

- Circulaire 2001-372 du 24 juillet 2001 relative aux conditions d'attribution de l'aide aux communes ou aux établissements publics de coopération intercommunale gérant une ou plusieurs aires d'accueil des gens du voyage prévue à l'article L.851-1 du code de la sécurité sociale

- Circulaire n°2003-43 du 8 juillet 2003 relative aux grands rassemblements des gens du voyage : terrains de grand passage

- 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

- Circulaire NOR/INT/D/04/00114/C du 13 septembre 2004 du Ministère de l'Intérieur relative aux réalisations ou réhabilitations des aires d'accueil et de grands passages des gens du voyage

- Circulaire NOR/INT/D/06/00074/C du 3 août 2006 sur la mise en œuvre de prescriptions du schéma départemental d'accueil des gens du voyage

- Circulaire NOR/INT/D/07/00080/C du 10 juillet 2007 relative à la procédure de mise en demeure et d'évacuation forcée des occupants illicites d'un terrain

- Circulaire n°2007-37 UHC/IUH2 du 16 mai 2007 relative à la mise en œuvre de la politique du logement et à la programmation des financements aidés de l'État pour 2007

- Circulaire NOR/IOC/A/10/07063/C du 13 avril 2010 relative à la préparation des stationnements estivaux des grands groupes de caravanes de gens du voyage

- Circulaire NOR/IOC/A/10/22704/C du 28 août 2010 relative à la révision des schémas départementaux d'accueil des gens du voyage

Ces textes définissent à la fois la procédure de révision du schéma départemental d'accueil des gens du voyage et son contenu. Ils prévoient notamment la réalisation de différents types d'aires d'accueil des gens du voyage et d'habitat adapté.

1.2 - Les différentes formes d'habitat des gens du voyage.

La réglementation prévoit des modalités d'accueil adaptées aux différents types de stationnement. Si les gens du voyage réellement itinérants séjournent en principe sur des aires d'accueil, ceux en voie de sédentarisation peuvent se voir proposer des formes de stationnement et d'habitat adaptées.

1.2.1 - Les différents types d'aires d'accueil pour l'itinérance

On distingue 4 grands types de stationnement en fonction de l'importance du groupe de caravanes et de la durée d'installation :

1.2.1.1 - Les aires de petit passage

Les aires de petit passage sont destinées à permettre des haltes de **court séjour** pour des familles isolées ou pour des petits groupes. Elles sont sommairement équipées et ne nécessitent pas de gardiennage. Leur capacité est **limitée à 10 places.**

1.2.1.2 - Les aires d'accueil aménagées[1]

Les aires d'accueil aménagées sont destinées aux gens du voyage itinérants dont les séjours peuvent durer **plusieurs mois sans pouvoir excéder 9 mois**. Elles doivent répondre aux besoins des personnes itinérantes et sont donc accessibles toute l'année.

Elles peuvent être situées au sein de zones urbaines ou à proximité de celles-ci afin de permettre un accès aisé aux différents services urbains : équipements scolaires, éducatifs, sociaux et culturels....

Leur capacité d'accueil ne doit pas être inférieure à 15 places de caravanes et ne peut excéder 50 places. Une capacité comprise entre **25 et 40** places est un bon compromis au regard des préoccupations de gestion et de fonctionnement.

1.2.1.3 - Les aires de grand passage[2]

Les aires de grand passage peuvent accueillir des groupes de **50 à 200 caravanes** pour une durée allant de **quelques jours à deux semaines maximum.**

Ces aires doivent être implantées de préférence sur des terrains appartenant à l'État et à défaut sur le domaine public ou privé des collectivités locales. Elles peuvent également se situer sur un terrain privé avec l'accord du propriétaire.

Le terrain ne doit pas être en zone à risques naturels ou technologiques. Il peut se situer en périphérie des agglomérations, hors des zones urbanisées et constructibles des PLU, à condition qu'il n'y ait pas de risque pour la sécurité des personnes, la salubrité publique et la protection de l'environnement. De plus, sa localisation doit permettre l'intervention des secours en cas de nécessité.

Ces aires d'accueil ne sont pas ouvertes et gérées en permanence mais elles doivent être accessibles en cas de besoin.

Pour ce type d'évènement, le pouvoir de police est détenu par le maire du lieu d'implantation de l'aire .

1.2.1.4 - Les grands rassemblements

Ces emplacements répondent aux besoins des grands rassemblements qui sont connus à l'avance et qui regroupent un grand nombre de caravanes, parfois plusieurs milliers. Mobilisables quelques semaines par an, ces emplacements n'ont pas un caractère permanent.

Ce type de rassemblement légitime l'intervention de l'État pour la gestion de l'ordre public conformément aux dispositions de la circulaire du Ministère de l'Intérieur du 20 avril 1988 relative à la sécurité des grands rassemblements .

1 Cf annexe 2-1 «Les aires d'accueil aménagées » pour une présentation plus détaillée.
2 Cf annexe 2-2 « Les aires de grand passage » pour une présentation plus détaillée.

1.2.2 - Les types d'aires ou d'habitat adaptés à la sédentarisation

Ils sont au nombre de deux :

1.2.2.1 - Le terrain familial[3]

La loi du 5 juillet 2000 a créé cette nouvelle catégorie d'autorisation d'occupation des sols destinée à permettre l'installation de caravanes constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs.

Ces terrains familiaux ont pour but 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.

La taille idéale est de 6 emplacements dont la dimension dépend des attentes, des besoins des familles et de la disponibilité foncière.

1.2.2.2 - Le logement social adapté[4]

La production d'un logement locatif doit être envisagé pour les familles qui souhaitent se sédentariser de manière définitive. Il permet d'offrir un habitat social qui intègre souvent l'usage de la caravane. Il règle les difficultés liées à l'inadaptation des publics concernés aux formes d'habitat classique proposées par les bailleurs sociaux et permet un accompagnement spécifique en vue de leur intégration. Enfin, la prise en charge de cette forme d'habitat par la collectivité publique facilite une bonne intégration du ou des logements dans l'environnement naturel ou bâti. Ces logements adaptés peuvent bénéficier de financements PLAI, destinés à la construction neuve, à l'acquisition-amélioration ou à l'acquisition sans travaux, de logements loués à des personnes cumulant des ressources faibles et des difficultés sociales. En revanche, ils ne s'adressent pas aux ménages en voie de sédentarisation qui disposent de moyens suffisants pour prendre en charge leur logement.

3 Cf annexe 2-3 « Les terrains familiaux » pour une présentation plus détaillée.
4 Cf annexe 2-4 « Le logement social adapté » pour une présentation plus détaillée.

2ème PARTIE : LE BILAN DU SCHEMA DEPARTEMENTAL D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE

Le bilan du schéma approuvé en 2002 sera abordé au regard de chaque type de stationnement, de la sédentarisation et dans une moindre mesure au regard de l'accompagnement social.

2.1 - Les aires d'accueil aménagées

Le schéma départemental d'accueil des gens du voyage adopté le 5 décembre 2002 prévoyait l'implantation d'aires d'accueil attractives en raison de leur localisation. La création de 308 places de caravane devait permettre de répondre globalement aux problèmes de stationnement des familles en offrant un maillage de terrains adapté aux demandes régulières.

Au 1er novembre 2010, le bilan du schéma prescrit en 2002 peut être dressé comme suit :

Commune	Nombre de places à créer	Nombre de places réalisées
Saint-Hilaire-du-Harcouët	20	20
Valognes	25	0
La Haye du Puits	15	0
Villedieu les Poêles	20	0
Granville	30	30
Avranches	20	20
Coutances	30	30
Saint-Lô	50	50
Périers	16	16
Carentan	36	36
Cherbourg-Octeville	32	32
Tourlaville	14	14
Total	308	248

248 places réparties sur neuf aires d'accueil ont été mises en service. Les 60 places non réalisées correspondent aux trois aires d'accueil aménagées prévues sur les communes de Valognes, la Haye-du-Puits et Villedieu-les-Poêles.

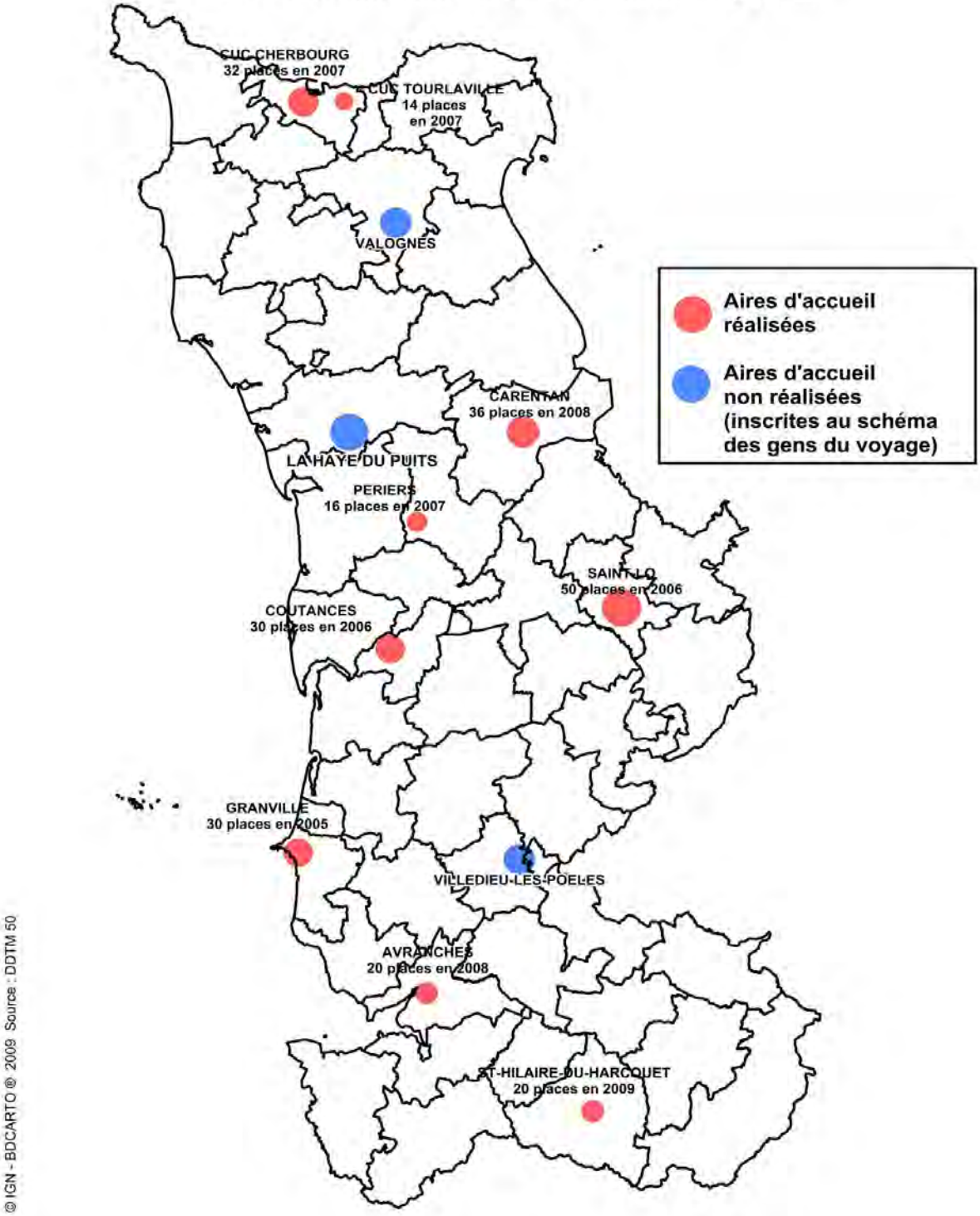
Parmi ces trois communes, seule Valognes qui dispose d'une population supérieure à 5000 habitants est tenue par la loi de se doter d'un tel équipement.

A Villedieu-les-Poêles, le principe de la réalisation d'une aire d'accueil aménagée sur un terrain où des passages avaient été signalés a été remis en cause en raison des caractéristiques du terrain. Un nouveau diagnostic a conduit la communauté de communes à délibérer en faveur de l'installation d'une aire de petit passage.

La commune de La Haye-du-Puits devait réaliser une aire d'accueil aménagée pour permettre de mieux gérer la foire annuelle de La Sainte Croix à Lessay susceptible d'accueillir plusieurs milliers de gens du voyage. Lors de la réunion du 21 juin 2004, ce projet a été remplacé par celui d'une aire de petit passage mieux adapté à la situation de la commune, compte tenu de la réalisation d'une aire de grand passage sur Lessay qui modifiait la donne initiale[5].

5 Cf Rapport de la CRC de Basse Normandie du 30 nov.2010, p.12.

LES AIRES D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE
Année de mise en service & nombre de places



© IGN - BDCARTO ® 2009 Source : DDTM 50

Direction Départementale des Territoires et de la Mer de la Manche
Cartographie SHVC/PP - Mars 2011

La réalisation des aires d'accueil pouvait être subventionnée à hauteur de 70% de la dépense totale hors taxe, dans la limite d'un plafond de dépense subventionnable, soit 15 245 euros par place de caravane pour les nouvelles aires d'accueil. Ainsi, le financement de ces aires par l'État a représenté un montant global de 2 646 532 euros.

Conformément à son engagement, le Conseil général a apporté un soutien financier en complément de celui fourni par l'État à hauteur de 30% de la dépense hors taxe, dans la limite du plafond subventionnable évoqué plus haut. Ainsi, le financement de ces aires par le Conseil Général a représenté un montant global de 1 061 052 euros.

2.2 - Les aires de petit passage

L'intégration des aires de petit passage dans le schéma départemental n'était pas prévue par la loi du 5 juillet 2000. Toutefois, leur prise en compte a été jugée nécessaire afin que les communes puissent répondre aux demandes de haltes de courte durée de petits groupes de gens du voyage souhaitant passer des vacances dans le département de la Manche. Si 30 communes étaient touchées par ce type de stationnement, le schéma avait posé le principe de la réalisation de 10 aires de petit passage sur les communes suivantes :

Communes devant accueillir une aire de petit passage	**État d'avancement**	**Commentaire**
Saint-Pair-sur-mer	non réalisée	terrain réservé au PLU - pas de financement de la Communauté de communes de Granville
Saint-Vaast-la-Hougue	aire de fait	sans aménagement
Gavray	non réalisée	aire inadaptée au besoin de la commune qui connait surtout des grands passages
Lessay	**réalisée**	
Carentan	non réalisée	pas d'intention de la commune
Saint-Lô	non réalisée	opposition locale
Agon-Coutainville	non réalisée	pas d'intention de la commune
Cerisy-la-Foret	aire de fait	sans aménagement
Portbail	aire de fait	aménagement prévu en 2011
Barneville	aire de fait	sans aménagement

Seule l'aire de petit passage de Lessay a été officiellement créée. Des obstacles juridiques liés notamment à l'application de la loi littoral se sont opposés à la réalisation de ces aires sur les communes concernées.

Ci-après photos du terrain utilisé pour les petits passages sur Barneville-Carteret

Interrogées, les communes concernées font savoir qu'elles ne voient pas d'inconvénient à ce que les gens du voyage stationnent sur ces aires de fait. Cependant, même lorsque la réglementation le permet, les collectivités locales sont réticentes à officialiser ces terrains par des aménagements et des équipements qui sont systématiquement dégradés.

2.3 - Les aires de grand passage.

Le schéma a identifié les secteurs où la réalisation d'une aire de grand passage semblait pertinente au regard du cheminement estival des missions évangéliques observé depuis 1990. Celui-ci prévoyait la réalisation de 6 aires réparties sur le département de la façon suivante: deux au nord, trois au centre et une au sud. Les réactualisations successives ont réduit ce nombre à cinq.

Malgré les demandes faites aux élus par la commission départementale d'accueil des gens du voyage, aucune proposition de création n'avait été formulée. Afin de disposer des informations nécessaires, l'État avait financé une étude foncière qui avait permis d'identifier des secteurs ruraux susceptibles de permettre l'implantation d'aires de grand passage, à défaut d'avoir pu identifier des terrains disponibles appartenant à l'État ou à une collectivité publique. Les conclusions de cette étude avaient été contestées par les élus concernés.

En 2007, le préfet de département avait toutefois identifié des terrains sur lesquels devaient être poursuivies les démarches dans la perspective d'une réalisation. Ce fut le cas pour :
- un terrain sur Hébécrevon et un autre sur Gavray au centre du département,
- un terrain sur Pontorson au sud du département,

Il avait également demandé que soit identifié un terrain à Brix pour le nord du département.

La réalisation des aires de grand passage s'est heurtée à un certain nombre de difficultés :

- La règlementation relative aux aires de grand passage n'est pas coercitive.
- La difficulté de distinguer les « grands passages » des «grands rassemblements » ne permet pas de déterminer clairement les responsabilités de l'État et celles des collectivités locales.
- En l'absence d'identification précise des terrains dans le SDAGV, les collectivités locales maîtres d'ouvrage n'ont pu être désignées.
- Les réactions de rejet de la population sédentaire sont particulièrement vives lors de l'arrivée d'un groupe important de caravanes.
- Les stationnements estivaux traditionnels ont souvent lieu dans des zones protégées au titre de l'environnement ou de la loi littoral.
- Les communes concernées sont généralement de petite taille. L'arrivée des gens du voyage nécessite une logistique hors de proportion avec les moyens dont elles disposent et met en jeu la responsabilité du maire.

A ce jour, une seule aire de grand passage a été réalisée pour permettre l'accueil des gens du voyage participant à la foire de Lessay.

2.4 - La sédentarisation

La sédentarisation n'avait pas fait l'objet d'un travail spécifique lors du précédent schéma. Celui-ci constatait qu'environ 95 familles étaient sédentarisées et que 80% d'entre elles étaient installées sur les secteurs de Saint Lô et de Carentan. La moitié des familles concernées avait acheté ou loué un terrain privatif.

Il avait aussi été relevé que 12 familles résidaient tout au long de l'année sur l'aire d'accueil de Carentan et que 5 autres familles occupaient des terrains dépourvus de confort (4 sur la commune de Carentan et une sur la commune de Périers).

Un terrain familial de 26 places a été mis en service sur la commune de Carentan en 2008.

Dans le cadre du PDALPD, une étude sur la sédentarisation des gens du voyage en situation précaire a été conduite par la DDTM. Elle a identifié la nécessité de produire 6 terrains familiaux (2 à Avranches, 2 dans le secteur de Coutances, 1 à St Lo et 1 à Cherbourg), un logement adapté à Saint Hilaire du Harcouët et de traiter 4 situations d'occupation de terrains privés à Périers, La Glacerie et à Saint Gilles.

Aucune suite n'a pu être donnée à ces constats.

2.5 - La dimension sociale et les mesures d'accompagnement

En 2002, plusieurs pistes ont été proposées afin d'améliorer l'accès des gens du voyage aux services administratifs, à la scolarisation, aux soins médicaux et à l'emploi. Toutefois, le schéma n'a pas approfondi ces questions. La dimension sociale, peu évoquée dans ce bilan, sera développée dans le diagnostic.

Conclusion du bilan

Ce premier schéma départemental d'accueil des gens du voyage a eu un impact positif sur l'offre de stationnement puisque le territoire bénéficie désormais d'un maillage d'aires aménagées. L'ensemble des communes de plus de 5 000 habitants est désormais doté d'une aire d'accueil aménagée, à l'exception de la commune de Valognes qui reste contrainte de remplir ses obligations légales à court terme sans pouvoir bénéficier de subventions.

En l'absence d'officialisation des aires de petit passage constatées, celles-ci restent soumises à l'appréciation des collectivités locales. Les problématiques des grands passages et de la sédentarisation n'ont été que très partiellement traitées en raison d'oppositions locales.

3ème PARTIE : LE DIAGNOSTIC DES CONDITIONS ACTUELLES D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE DANS LE DEPARTEMENT DE LA MANCHE

Préambule

Si le bilan retrace l'effectivité des réalisations prévues par le précédent SDGDV, la révision du schéma doit prendre en considération les besoins tels qu'ils se révèlent actuellement sur les différents territoires de la Manche. Pour ce faire, un diagnostic doit être établi à partir d'un jeu de questionnement portant sur les différentes pratiques de stationnement constatées et l'accompagnement des populations concernées. La méthode adoptée doit permettre d'associer le plus grand nombre d'acteurs en charge du sujet et de croiser les approches.

Les questionnements déterminants pour élaborer ce diagnostic ont été les suivants :

Sur les aires d'accueil :

- Les aires aménagées permanentes prévues au précédent schéma mais non réalisées répondent-elles à un besoin actuel ?
- Le dimensionnement des aires existantes est il toujours pertinent ? Leur vocation doit-elle évoluer ?
- De nouvelles aires sont-elles nécessaires ? Où ?

Sur les aires de grand passage :

- L'objectif de réalisation de 6 aires réparties sur le département est-il toujours pertinent ?
- Quelles implantations permettraient de répondre au besoin actuel ?

Sur les aires de petit passage :

- Les aires de petit passage existantes sont-elles suffisantes ?
- Les aires de petit passage prévues dans le précédent schéma mais non réalisées, répondent-elles aux besoins actuels ?

Sur la sédentarisation des gens du voyage dans le département :

- Combien de familles souhaitent se sédentariser ? Celles identifiées lors du premier schéma sont-elles toujours en voie de sédentarisation ?
- L'utilisation des aires d'accueil aménagées est-elle restreinte par la présence de familles sédentaires ou en voie de sédentarisation ?
- Des phénomènes de sédentarisation sont-ils constatés en dehors des aires d'accueil ?
- Quelles formes de stationnement et/ou d'habitat peuvent être proposées à ces familles ? Quelle serait leur localisation ?

Sur la dimension sociale et humaine :

- Les dispositifs existants pour favoriser l'accès des gens du voyage aux services administratifs, à la scolarisation, aux soins médicaux et leur insertion professionnelle sont-ils existants ?
- De actions spécifiques doivent-elles être mises en place pour renforcer ces dispositifs ? Lesquelles ?
- Quels sont les domaines d'actions prioritaires de l'État et des collectivités locales ?
- Ces actions doivent elles être généralisées sur l'ensemble du département ?
- Une évolution de la tarification des aires d'accueil pourrait-elle en favoriser l'accès ?

La méthodologie permettant de rassembler l'ensemble des données et de les croiser a été la suivante :

Suite à la mise en révision du schéma départemental d'accueil des gens du voyage, un groupe de travail composé des services de l'État concernés (Services préfectoraux, DDTM, DDCS, Gendarmerie, Police, inspection de l'académie) et du Conseil Général (service des Solidarités et du Logement) a été constitué pour recenser et analyser les informations utiles à l'établissement de ce diagnostic.

La gendarmerie a établi la liste des stationnements de toute nature, constatés en dehors des aires aménagées, au cours des trois dernières années sur le territoire de la Manche et a apporté sa connaissance du sujet.

Les maires du département ont été sollicités aux mêmes fins, au moyen d'un questionnaire, pour ce qui concerne leur commune. Seul un tiers d'entre eux a bien voulu participer à ce recensement.

La DDCS a visité chacune des aires aménagées pour en constater l'état et rencontrer les gestionnaires. Ces derniers ont par ailleurs été sollicités pour fournir les données relatives à la fréquentation. Ces différentes informations ont permis de révéler le taux d'occupation de chacune d'entre-elles et d'alimenter le diagnostic social.

L'inspection académique et deux représentants de l'enseignement privé ont contribué à l'établissement d'un diagnostic sur l'accès à l'éducation.

Les données quantifiables collectées ont été spatialisées, permettant ainsi de mettre en lumière des constats.

Le Conseil Général a réalisé une enquête auprès des travailleurs sociaux du Département, des CCAS et de la CAF pour recenser le nombre de familles accompagnées dans le cadre du RSA, les difficultés rencontrées en matière de santé, de scolarisation et d'insertion professionnelle. Les informations ainsi recueillies complètent le diagnostic du volet social.

3.1 - Le diagnostic relatif aux stationnements

3.1.1 - Les aires d'accueil aménagées

3.1.1.1 - Leur fonctionnement

La gestion des aires d'accueil aménagées est assurée le plus souvent par la communauté de communes, à l'exception des sites de Saint-Hilaire du Harcouet et de Périers, gérés par la commune.

Chaque aire dispose d'un gardien dont le rôle est clairement défini. Cette fonction varie, selon les sites, recouvrant parfois de simples tâches administratives liées à la gestion de l'aire (Avranches, Coutances, Périers, Saint Lô.) mais pouvant aller jusqu'à l'accompagnement social et le règlement des conflits (Carentan, Granville, Tourlaville et Cherbourg, Saint Hilaire du Harcouët). La majorité d'entre eux aident les « occupants » à réaliser leurs démarches administratives.

Les visites sur place ont permis de constater que les aires d'accueil sont en bon état et bien entretenues. Globalement, les occupants sont satisfaits des prestations proposées même si des améliorations ont été suggérées comme la pose de bordures délimitant les emplacements (Saint Lô) ou la construction d'abris à usage de stockage (Coutances).

Même si la baisse des tarifs des aires (Saint Hilaire, Périers, Avranches, Saint Lô) est une demande récurrente des gens du voyage, certaines d'entre elles ont augmenté leur prix en 2010. D'une aire à l'autre, le tarif de la journée de stationnement peut être très différent : il est, par exemple, de 15 euros à Périers et de 11 euros à Saint Lô. Ce coût du stationnement est d'autant plus élevé que les gens du voyage ne sont pas éligibles aux aides au logement pour des séjours inférieurs à 6 mois.

Les communes reçoivent des subventions de l'État pour aider au financement des frais de fonctionnement de ces aires. Le montant global de ces subventions s'est élevé à 394 171 euros en 2010.

3.1.1.2 - Leur fréquentation

Taux moyen d'occupation des aires d'accueil :

Aire d'accueil	2009	2010
Saint Lô	64,8%	69%
Cherbourg	55%	48%
Tourlaville	85%	80%
Coutances	48%	74%
Périers	25%	49%
Carentan	74%	72%
Saint Hilaire du H	non réalisée	40%
Avranches	65%	60%
Granville	33%	52%

Le taux moyen d'occupation des aires d'accueil rend compte du rapport entre le nombre de nuits théoriques (365) et le nombre de nuits facturées.

De manière générale, les gens du voyage stationnent sur les aires d'accueil principalement pendant les mois d'hiver (octobre, novembre, décembre, janvier, février, mars) et les délaissent pendant les mois de printemps et d'été qui sont consacrés au voyage. On constate toutefois que les aires situées sur la côte connaissent un pic de fréquentation l'été.

L'occupation de l'aire d'accueil de Granville illustre bien ce caractère atypique, puisque pendant les mois d'été, on compte en moyenne 29 séjours par mois (de juin à septembre) contre 15 par mois le reste de l'année. Si l'existence de ce stationnement estival sur les aires d'accueil aménagées s'explique pour partie

par l'insuffisance de l'offre adaptée aux passages ponctuels, il nuit à la mise en place des dispositifs d'accompagnement social qui imposent un suivi des gens du voyage et donc des durées de stationnements plus longues.

L'aire de Tourlaville se distingue des autres aires par son taux de fréquentation très important, quelle que soit la saison. Ce constat est à rapprocher de la fréquentation de l'aire de Cherbourg, bien moins élevée, et du phénomène de sédentarisation, pour apprécier le caractère suffisant de l'offre globale sur la CUC.

Les aires d'accueil ont été plus fréquentées en 2010 qu'en 2009. Cette situation peut s'expliquer par le fait que les gens du voyage en 2010 se sont moins déplacés en dehors des sites aménagés.

Durée des séjours :

en 2009 :

aire d'accueil	séjours inférieurs à 15 jours	séjours supérieurs à 15 jours et inférieurs à 6 mois	séjours de plus de 6 mois	nombre total de séjours
Avranches	95	48	0	143
Périers	47	14	0	61
Carentan	94	64	0	158
Coutances	33	38	7	78
Saint Lô	71	107	2	180
Cherbourg	48	24	2	74
Tourlaville	8	12	3	23
Granville	77	35	4	116
Total	473	342	18	833

en 2010 :

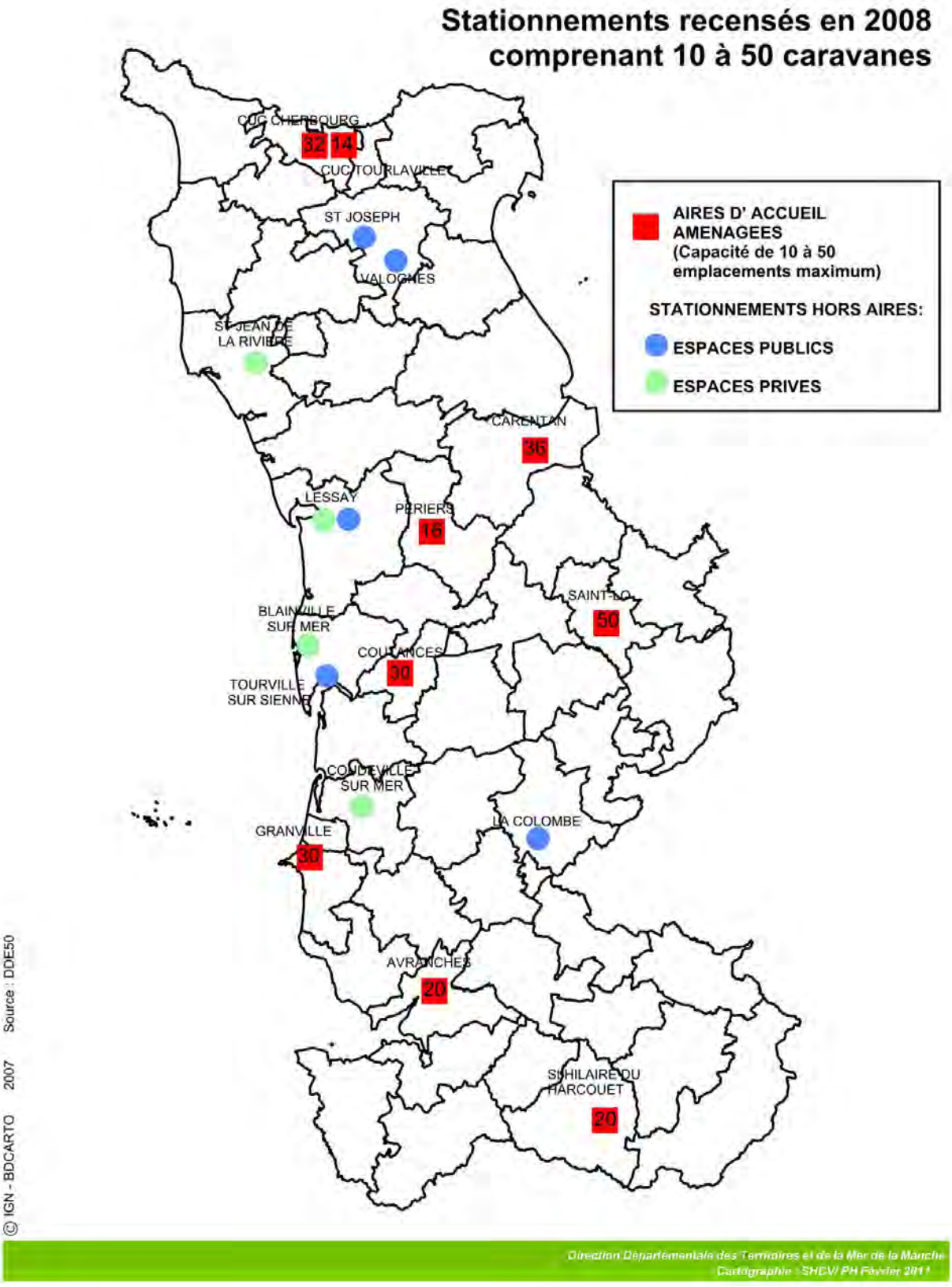
nom de l'aire d'accueil	séjours inférieurs à 15 jours	séjours supérieurs à 15 jours et inférieurs à 6 mois	séjours de plus de 6 mois	nombre total de séjours
Avranches	79	94	6	179
Périers	41	34	0	75
Carentan	124	72	0	196
Coutances	32	51	6	89
Saint Lô	91	93	1	185
Cherbourg	11	70	2	83
Tourlaville	3	20	2	25
Saint Hilaire	64	22	2	88
Granville	91	43	4	138
Total	536	499	23	1058
pourcentage	50,66	47,16	2,17	100

L'analyse de ces tableaux montre que la majorité des séjours sur les aires d'accueil a une durée inférieure à 15 jours. La part des séjours d'une durée comprise entre 15 jours et 6 mois est également importante.

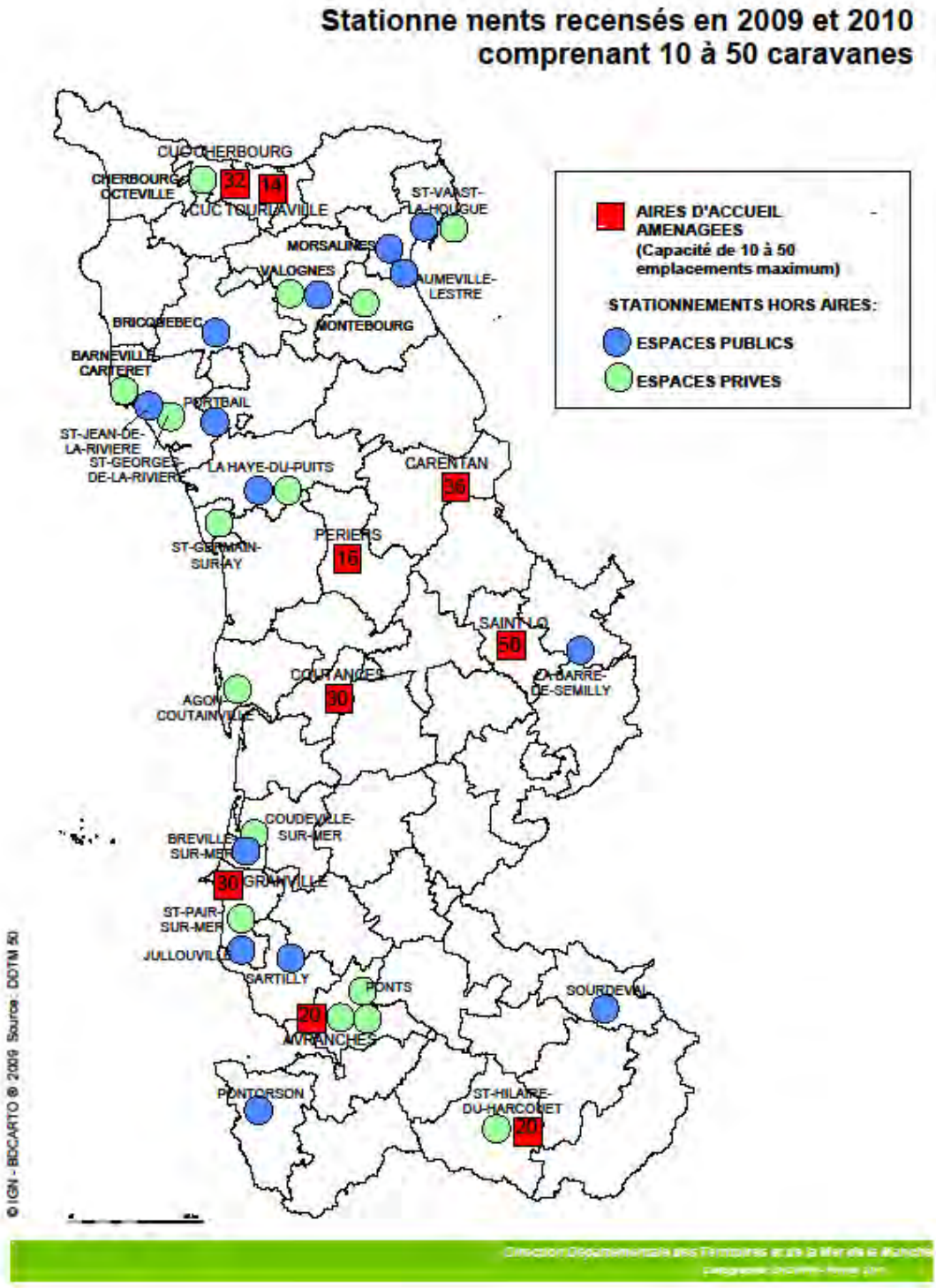
En revanche, les séjours de plus de 6 mois sont peu fréquents (2,17%). Ils sont significatifs sur les aires de Coutances, Granville, Avranches et beaucoup moins sur les autres sites. Les familles concernées par ces stationnements de longue durée devront toutefois être approchées dans le cadre de l'étude sur la sédentarisation, particulièrement sur l'aire de Coutances qui approche de la saturation avec un taux de fréquentation de 74 %.
Ces données méritent d'être croisées avec les stationnements constatés en dehors des aires aménagées.

3.1.1.3 - Les stationnements constatés en dehors des aires aménagées

Les cartographies qui suivent, établies à partir des données fournies par la gendarmerie et par l'enquête réalisée auprès des communes, mettent en évidence les stationnements de 10 à 50 caravanes constatés en 2008 et sur les deux années 2009 et 2010. Il s'agit de stationnements qui auraient dû se faire dans les aires aménagées, elles aussi indiquées sur ces cartes.
Enfin, les diagrammes éclairent sur l'importance des stationnements constatés dans le département entre 2007 et 2010, en dehors des aires aménagées.

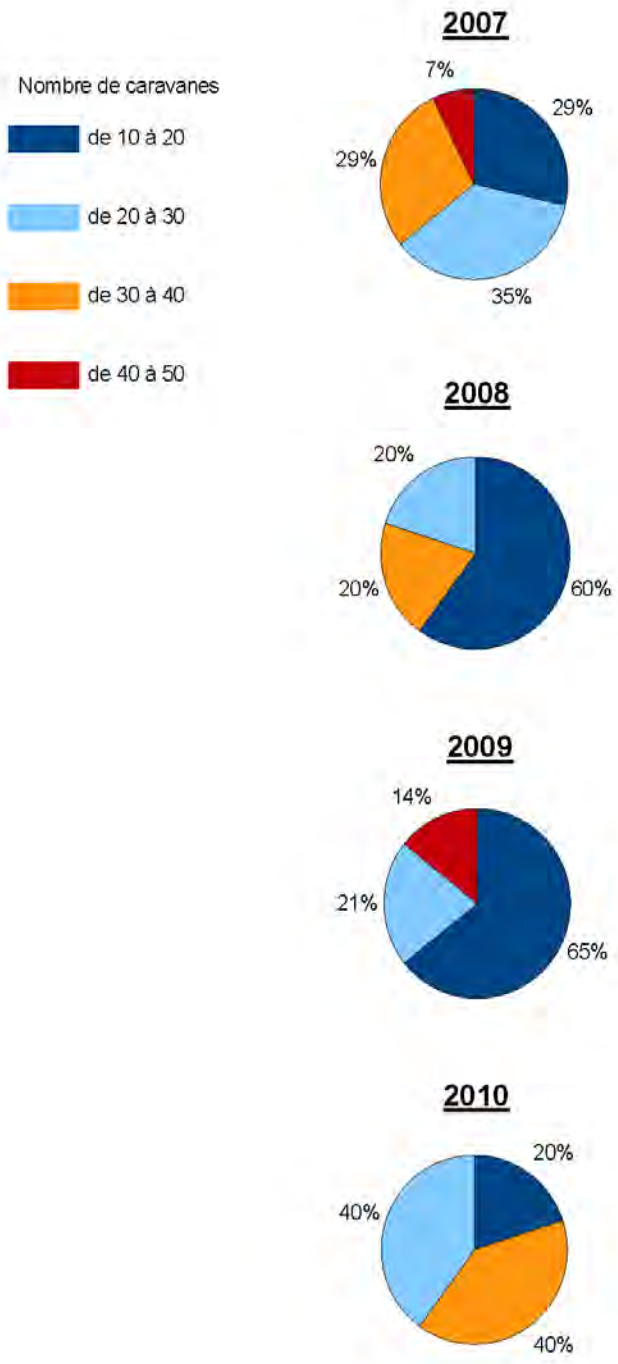


Cette carte relative aux stationnements comprenant entre 10 et 50 caravanes et susceptibles d'être accueillis sur une aire d'accueil aménagée doit être distinguée de celles des grands passages comprenant plus de 50 caravanes et des petits passages comprenant moins de 10 caravanes présentées respectivement pages 24-25 et 27-28



Cette carte relative aux stationnements comprenant entre 10 et 50 caravanes et susceptibles d'être accueillis sur une aire d'accueil aménagée doit être distinguée de celles des grands passages comprenant plus de 50 caravanes et des petits passages comprenant moins de 10 caravanes présentées respectivement pages 24-25 et 27-28

PROPORTION DE PASSAGES AYANT UN NOMBRE DE CARAVANES COMPRIS ENTRE 10 ET 50



L'analyse croisée de ces différents documents révèle un fort intérêt des gens du voyage pour les zones littorales qui se confirme d'une année sur l'autre.

On observe également une stabilité des stationnements dans les secteurs équipés d'une aire aménagée ou qui auraient dû l'être au terme du schéma en cours de révision. Les stationnements des groupes de 10 à 50 caravanes, sont plus nombreux et concentrés sur :

- Les territoires situés le long d'une diagonale allant de la côte ouest (Portbail, Barneville) au littoral du Val de Saire (Saint Vaast la Hougue) en passant par les communes de Bricquebec, de Valognes et de Montebourg, et qui forme un L en englobant le secteur de la Haye du Puits. Ce constat est à rapprocher de l'obligation légale en faveur d'une aire aménagée à Valognes. Celle-ci laissera toutefois entier le problème des littoraux Est et Ouest.

- Le littoral coutançais : les stationnements de Tourville sur Sienne, Agon-Coutainville et Blainville sur Mer sont à rapprocher du constat fait précédemment sur la quasi-saturation de l'aire aménagée de Coutances.

- Le littoral Granvillais desservi par une aire de stationnement saturée l'été sans toutefois être très fréquentée tout au long de l'année,

- L'Avranchin desservi par une aire qui accueille déjà de très nombreux gens du voyage, sans pour autant atteindre un seuil de saturation, est le théâtre de nombreux stationnements illicites. L'adaptation de cette aire aux besoins et aux attentes des gens du voyage est à vérifier.

Une forte majorité des stationnements observés en dehors des aires aménagés correspond à des groupes de 10 à 30 caravanes qui devraient pouvoir être accueillis dans des aires aménagées (10 à 50 places). Les tarifs élevés de certaines aires expliquent pour partie ces stationnements.

Conclusion :

Les aires aménagées de Carentan, Coutances et Tourlaville approchent de la saturation tandis que les autres aires existantes réservent une marge d'occupation. Les stationnements hors site constatés confirment la nécessité d'une aire à Valognes et révèlent une problématique propre au Littoral, notamment lors de la saison estivale, avec une acuité particulière dans les zones de Granville, Avranches et Portbail.

3.1.2 - Les aires de grand passage

Parce qu'ils soulèvent des questions spécifiques, les grands passages doivent être identifiés et analysés afin que le schéma puisse y apporter des réponses appropriées.

3.1.2.1 - Les éléments de contexte

Des groupes importants de gens du voyage se déplacent chaque été sur le territoire de la Manche. Constitués d'environ 50 à 200 caravanes, ces groupes convergent vers les lieux de grands rassemblements en faisant de courtes étapes de quelques jours à deux semaines au maximum.

Dans cette perspective, il convient de tenir compte de l'arrivée éventuelle de ces groupes en organisant leur accueil afin que ces passages se déroulent dans les meilleures conditions. En effet, lors du stationnement d'un nombre si important de personnes, il est nécessaire, dans l'intérêt des voyageurs et des populations locales, de veiller au maintien de l'ordre public et d'assurer la sécurité et la tranquillité publiques.

A cette fin, le département doit disposer de capacités d'accueil adaptées aux besoins de ces groupes importants de gens du voyage dont les déplacements sont connus deux ou trois mois à l'avance comme en témoigne le tableau ci-dessous.

En octobre 2007, face aux difficultés rencontrées pour réaliser des aires de grand passage dans le département, le préfet avait fait acter le principe de la localisation d'une aire de grand passage par arrondissement. Il avait également sollicité les grands élus du département pour qu'ils proposent des alternatives aux propositions de l'étude foncière financée par l'État.

A ce jour, aucune proposition concrète pour compléter le dispositif n'a été portée à la connaissance de l'administration malgré les rappels effectués par les services de l'État à ce sujet, notamment lors des assemblées générales de l'association des maires du département.

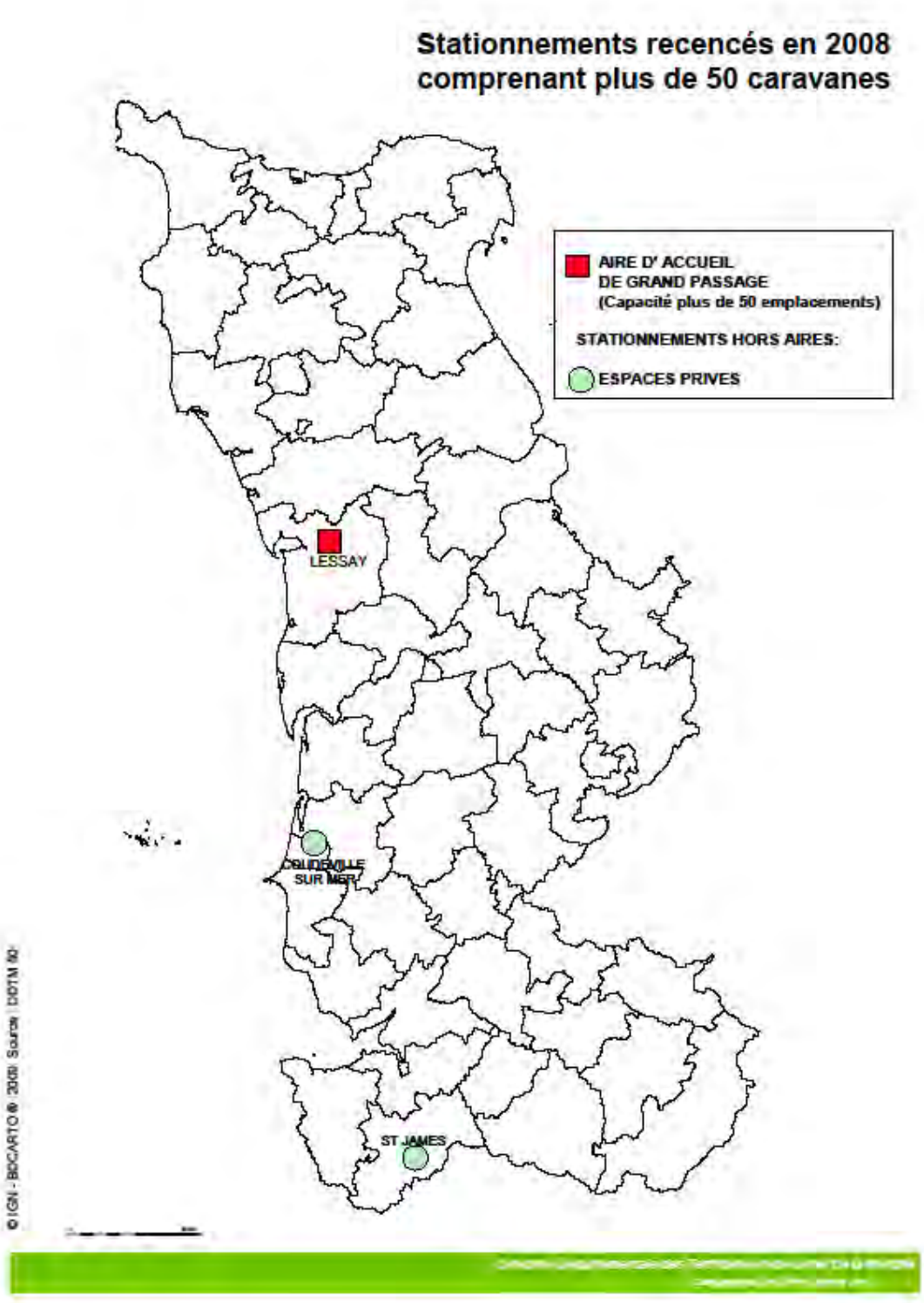
L'aménagement des aires de grand passage est l'une des problématiques à laquelle le nouveau schéma doit répondre. Aussi, il est nécessaire de dresser puis d'analyser l'état des lieux des grands passages dans le département.

3.1.2.2 - Le diagnostic des grands passages

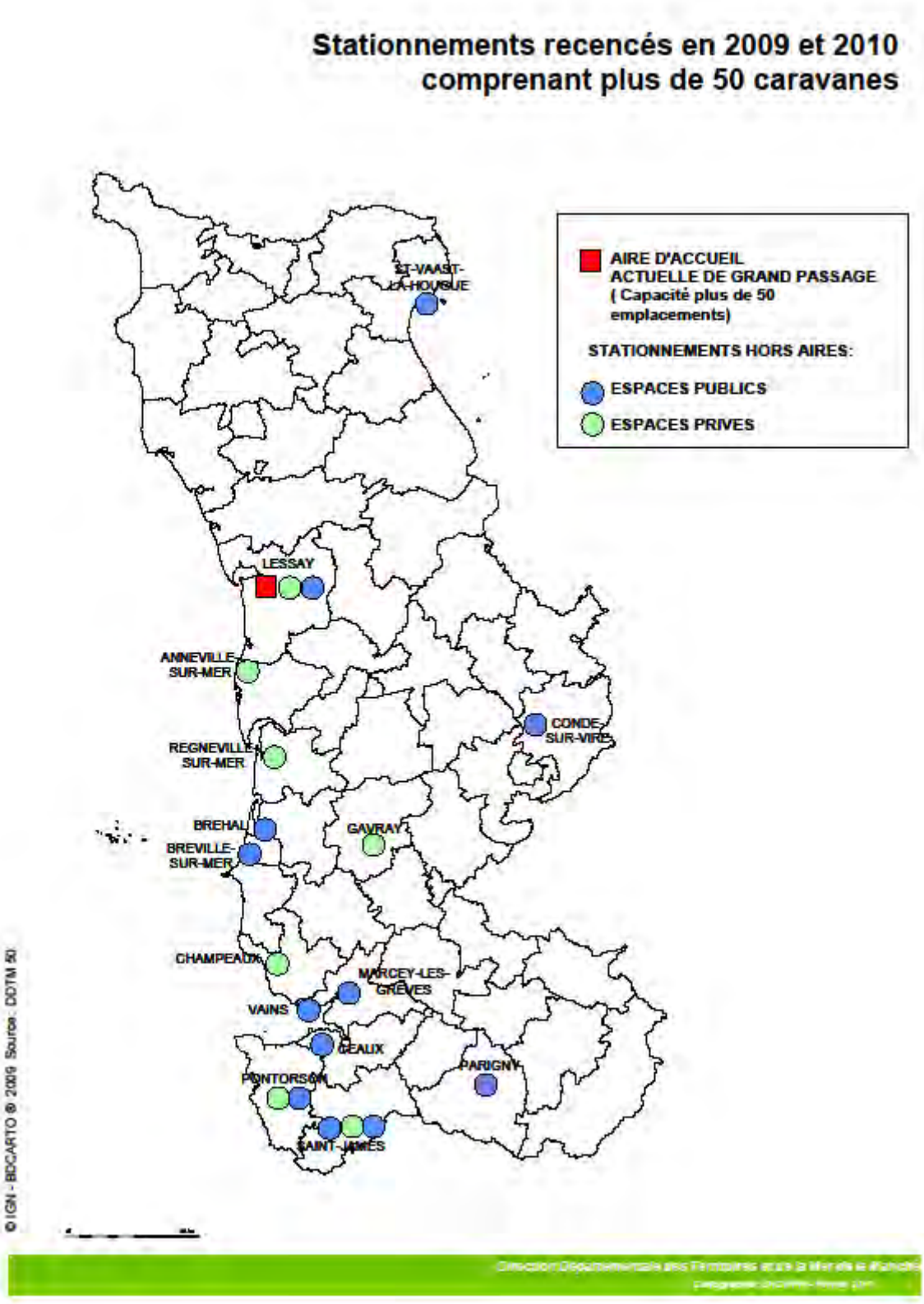
Le tableau et les cartographies qui suivent, établies à partir des données fournies par les services de la préfecture de département, la gendarmerie et par l'enquête réalisée auprès des communes, mettent en évidence les demandes de stationnement de plus de 50 caravanes de 2006 à 2010 et les stationnements effectifs constatés de 2008 à 2010.

Nombre de demandes de stationnements pour des grands passages

commune	2006	2007	2008	2009	2010
Avranches	2			2	1
Cherbourg	3	1	2		2
Coutances	1		1		1
Genêts		2			
Granville	2	4			1
Lessay			1		
Mont Saint Michel	4	1			3
Pontaubault	1				
Saint Lô	3	1		1	1



Cette carte relative aux stationnements comprenant plus de 50 caravanes doit être distinguée de celles des moyens passages comprenant entre 10 et 50 caravanes et des petits passages comprenant moins de 10 caravanes présentées respectivement pages 19-20 et 27-28



Cette carte relative aux stationnements comprenant plus de 50 caravanes doit être distinguée de celles des moyens passages comprenant entre 10 et 50 caravanes et des petits passages comprenant moins de 10 caravanes présentées respectivement pages 19-20 et 27-28

Ces éléments démontrent que le département de la manche est peu touché par les grands passages. Il est le fait de gens du voyage qui ne séjournent pas habituellement dans le département.
Toutefois, même si leur nombre est restreint, ceux-ci ne peuvent être ignorés en raison des conséquences qui en découlent pour les communes sur lesquelles ils s'implantent.

Ces passages estivaux sont concentrés sur la frange du littoral Ouest (de Pontorson à Portbail) et sur le pays de la Baie du Mont Saint Michel où le secteur d'Avranches est le plus concerné.

L'examen des passages estivaux permet de mettre en évidence trois grandes formes de stationnement :

- Le stationnement purement estival :
  Ces grands rassemblements sont fixés à Avranches, Granville, Gouville-sur-Mer, Barneville-Carteret. S'ils affichent un caractère religieux, ces rassemblements des mois de juillet et août sont aussi motivés par l'exercice d'activités économiques et la recherche d'un lieu de villégiature. On peut noter que le stationnement perdure d'une année sur l'autre sur la côte ouest du département.

- Le stationnement lié à des foires traditionnelles ou à des fêtes locales :
  Justifiés par des motifs strictement économiques, ces rassemblements ont lieu dans les secteurs ruraux lors de l'organisation de la foire Saint-Luc à Gavray, de la foire Sainte-Croix à Lessay, de la foire Saint-Macé à Saint-James.

- Le stationnement péri-urbain :
  Concentrée autour de Saint-Lô et de Carentan, cette forme de stationnement obéit à des motivations d'ordre familial (80% des familles sédentarisées sont installées dans ces secteurs). On constate également le passage de groupes importants qui empruntent l'A84.

Les terrains occupés (ou « investis ») sont situés :
- dans des zones industrielles ou commerciales
- dans des zones agricoles
- sur des équipements sportifs et de loisirs
- dans des zones protégées du littoral.

Ces terrains ne sont pas destinés à cet usage et nombre d'entre eux sont totalement inadaptés à l'implantation massive de caravanes.

Difficilement prévisibles lorsqu'elles ne sont pas liées aux foires et fêtes, ces arrivées génèrent des situations de tension préjudiciables à la fois aux communes concernées et aux gens du voyage.

En effet, les grands passages se traduisent souvent par des occupations "inopinées" de terrains privés qui suscitent l'engagement de procédure d'expulsion par les propriétaires, par l'occupation du domaine public maritime ou communal, en méconnaissance des lois visant la protection du patrimoine naturel. Cette arrivée massive de gens du voyage génère des craintes et un phénomène de rejet de la part de la population sédentaire, particulièrement lorsqu'elle est l'occasion de détériorations de biens publics ou privés. Pour la commune concernée, l'installation du groupe nécessite la mobilisation rapide de moyens humains, techniques et financiers dont elle dispose rarement. Dès lors, elle ne peut fournir une offre de services adaptés aux besoins.

En revanche, les communes organisant des foires et des fêtes qui ont l'habitude de traiter ce type de stationnement peuvent anticiper pour apporter des conditions d'accueil satisfaisantes. La seule aire de grand passage se trouve d'ailleurs sur la commune de Lessay, commune organisatrice d'une grande foire annuelle.

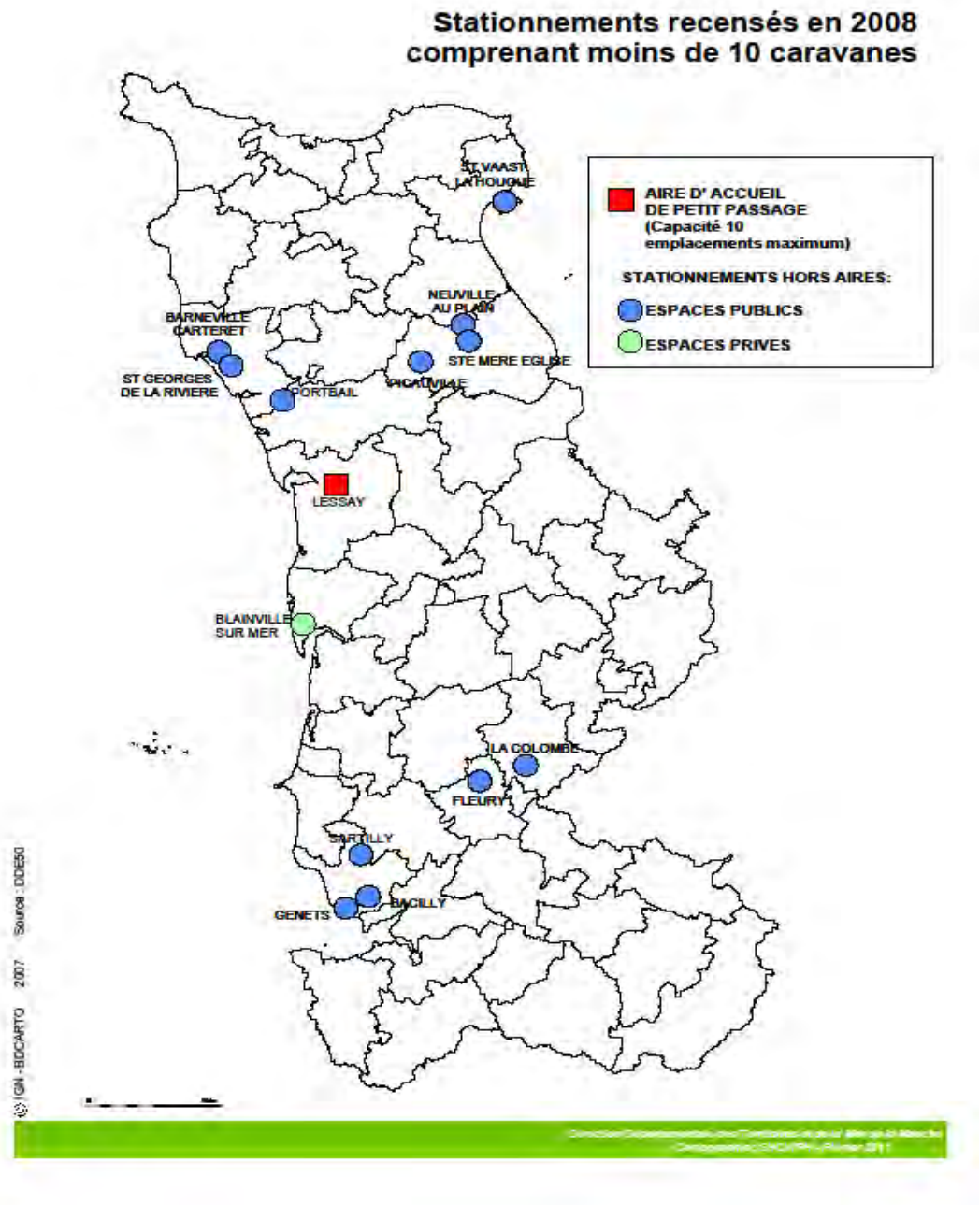
Conclusion

Quelles que soient les modalités retenues pour la construction d'une offre d'accueil pour les grands passages, celle-ci concerne principalement les territoires de Cherbourg, Lessay, Gavray et la Baie du Mont St Michel.

3.1.3 - Les aires de petit passage

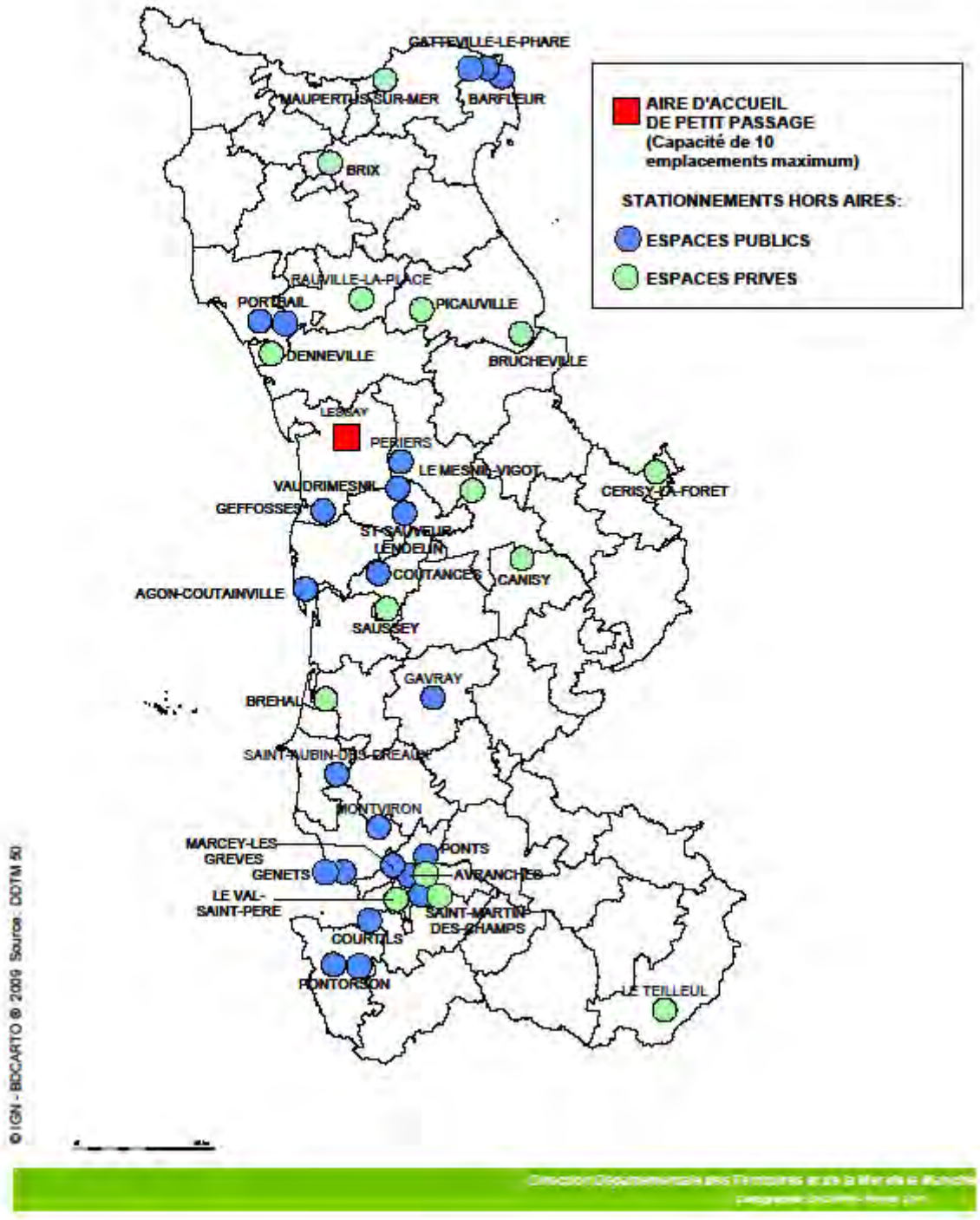
Si l'étude de la problématique des aires de petit passage n'est pas obligatoire au regard de la loi du 5 juillet 2000, cette question mérite d'être examinée dans le nouveau schéma. En effet, on constate un nombre non négligeable de stationnements de ce type sur le département. Aussi, il est nécessaire que les courtes haltes des petits groupes de 4 à 6 caravanes soient rendues possibles. La réalisation de ces aires ne réclame pas un investissement très important dès lors qu'elles sont sommairement équipées.

Les cartographies qui suivent le présent développement, établies à partir des données fournies par la gendarmerie et par l'enquête réalisée auprès des communes, mettent en évidence les stationnements de moins de 10 caravanes constatés en 2008 et sur les deux années 2009 et 2010.



Les stationnements ci-dessus présentés doivent être distingués des « moyens passages » comprenant entre 10 et 50 caravanes et des grands passages de groupes de plus de 50 caravanes présentés respectivement aux pages 19-20 et 24-25

Stationnements recensés en 2009 et 2010 comprenant moins de 10 caravanes



Les stationnements ci-dessus présentés doivent être distingués des « moyens passages » comprenant entre 10 et 50 caravanes et des grands passages de groupes de plus de 50 caravanes présentés respectivement aux pages 19-20 et 24-25

Exemple de petit passage sur la commune de La Colombe :

On constate un nombre important de petits passages sur le département. Ceux-ci ont principalement lieu pendant la période estivale. L'ensemble du département est concerné à l'exception de la Hague et du Mortainais.

La côte ouest et son rétro-littoral sont particulièrement concernés par les petits passages qui sont d'ailleurs plus concentrés sur le littoral sud au niveau d'Avranches et de la baie du Mont Saint-Michel et sur le nord, au niveau de Portbail et de Barneville Carteret. Ce besoin s'exprime principalement sur le tracé des dessertes routières.

Le centre de la Manche attire aussi les petits passages selon un axe Est/Ouest de Bréhal et Agon-Coutainville en passant par Coutances, Canisy, et Cerisy la forêt.

Le Nord-Est du département connait également des petits passages notamment sur les communes littorales de Gatteville-Phare, Barfleur et Saint-Vaast-la-Hougue qui attirent les gens du voyage « en transit » dans ce secteur.

Or s'il existe des aires de fait dans le Nord du département, sur les communes de Portbail, Barneville-Carteret et Saint-Vaast-la-Hougue, ainsi que dans le centre, à Lessay et Cerisy-la-forêt, il n'en existe aucune dans le sud du département.

Conclusion :

Ces constats de stationnement devront être pris en considération pour apprécier l'opportunité de renforcer l'offre d'aires de petit passage et pour la répartition géographique sur le territoire de la Manche.

3.1.4 - La sédentarisation des gens du voyage dans le département.

3.1.4.1 - La définition de la sédentarisation

La sédentarisation se manifeste notamment par l'établissement fixe d'un regroupement de gens du voyage sur un territoire. Elle est abordée sous l'angle de l'organisation sociale, politique, économique et territoriale. La sédentarisation des gens du voyage est souvent synonyme d'assimilation pour le monde sédentaire, processus au cours duquel la famille concernée serait traversée d'habitudes de vie correspondant à celles du monde sédentaire dans une sorte de processus progressif d'acculturation.

En réalité, la « sédentarisation » est le fait, pendant une période plus ou moins longue, de ne plus voyager, sans que cela soit pour autant définitif. Cela ne signifie pas que les enfants ne reprendront pas le voyage à leur tour et n'implique pas que les familles concernées ont complétement adopté le mode de vie des sédentaires (en terme d'activité économique, de rapport aux apprentissages…).

Certaines familles issues des gens du voyage souhaitent parfois se sédentariser de façon quasi-définitive. Cette volonté peut s'expliquer par des « motivations dynamiques » qui sont autant de facteurs de succès du projet de sédentarisation. Les familles concernées cherchent alors à :

- améliorer la scolarisation de leurs enfants,
- mieux investir leur espace de vie,
- accéder à la propriété,
- dynamiser leur activité professionnelle,
- accueillir plus facilement leur famille,
- s'intégrer dans le monde sédentaire.

Dans d'autres cas, les familles se sédentarisent pour des motifs dits « défensifs » :

- éviter les conflits liés à la présence d'autres familles sur les aires,
- sécuriser le voyage (l'installation sur une aire apporte un sentiment de sécurité),
- quitter le statut administratif du monde du voyage,
- accompagner une personne en fin de vie ne pouvant plus voyager ou un parent hospitalisé,
- sortir des difficultés financières.

Lorsqu'il est motivé uniquement par ce type de raisons, le projet de sédentarisation est souvent voué à l'échec.

Les familles en voie de sédentarisation peuvent être localisées sur :

- des aires d'accueil aménagées,
- des terrains privés loués ou leur appartenant et plus ou moins adaptés à cet usage,

3.1.4.2 - L'état de la sédentarisation sur les aires d'accueil

Des visites réalisées sur les aires d'accueil aménagées en 2008 et 2009-10 ont révélé que certains occupants souhaitent se sédentariser définitivement et acquérir un terrain familial. Ces familles sont principalement implantées sur les aires de Cherbourg, Tourlaville , Saint Hilaire et Avranches.

Sur l'aire de Cherbourg, six familles occupent l'aire d'accueil au-delà des délais autorisés (9 mois).

Par ailleurs, certains occupants ont acquis des terrains sur les communes de Cherbourg et de Tourlaville, mais ne les occupent pas, préférant rester sur l'aire d'accueil. Ces parcelles constituent pour les familles une sécurité financière et un lieu d'accueil en cas de besoin ou de mésentente avec d'autres familles présentes sur l'aire.

Comme précisé plus haut, seul un diagnostic réalisé auprès de chaque famille dépassant la durée maximum d'occupation de l'aire d'accueil (9 mois) permettra d'établir ou pas un constat de sédentarisation et de construire, le cas échéant, un projet adapté (terrain familial, attribution de logement social, construction d'un habitat adapté) avec elle. Cette approche des familles pourrait être confiée à un bureau d'études spécialisé

afin de mesurer avec précision l'ampleur du phénomène de sédentarisation et proposer une des solutions alternatives. La capacité d'accueil des aires aménagées serait de ce fait rétablie.

3.1.4.3 - L'état de la sédentarisation en dehors des aires d'accueil

Les réponses apportées au questionnaire transmis à l'ensemble des communes du département ont permis de dresser le constat suivant qui doit être considéré comme partiel puisque seulement un tiers des maires a répondu. Ce diagnostic devra être complété par le bureau d'études :

Commune	Nombre de familles sédentarisées ou en voie de sédentarisation	Situation
Bretteville en Saire	une famille	vit sur un terrain privé dont elle est propriétaire, situé en zone non constructible du POS (loi littoral)- problèmes d'assainissement - une plainte a été déposée - enlèvement des HLL.
Saint-Hilaire-Petitville	quatre familles	vivent sur un terrain dont elles sont propriétaires
Cherbourg-Octeville	deux familles	vivent sur un terrain relevant du domaine public
Le Vicel	une famille	loue un terrain privé comprenant une habitation qu'elle occupe
Saint Ebremont de Bonfossé	sept familles	vivent sur un terrain privé dont elles sont propriétaires. problèmes de gestion des services publics (école-cantine- traitement des déchets), de sécurisation du site et des accès, de desserte en voirie
Saint-Pair-sur-Mer	deux familles	vivent sur un terrain privé dont elles sont propriétaires. Le PLU interdit le stationnement sur ce terrain qui n'est pas desservi par les réseaux publics (eau, électricité, assainissement). problèmes de gestion des services publics (école-cantine- traitement des déchets)
Saint-Hilaire-du-Harcouët	deux familles	vivent sur un terrain privé appartenant à la commune

Familles rencontrant des difficultés dans leur démarche de sédentarisation.

L'analyse de ces informations montre que :

- 19 familles se sont sédentarisées ou sont en voie de sédentarisation en dehors des aires aménagées.
- Parmi ces 19 familles, 12 rencontrent des difficultés soit parce que l'occupation du terrain n'est pas conforme aux règles d'urbanisme applicables (domaine public, loi littoral..), soit parce que leur présence génère des problèmes de gestion des services publics.
- 3 familles vivent sur des terrains non desservis par tout ou partie des réseaux publics et notamment par un réseau d'assainissement ce qui génère un risque d'insalubrité et de pollution.

Une approche des familles, dont le stationnement pose problème, devra être réalisée de la même façon que pour les ménages en voie de sédentarisation sur les aires aménagées.

Conclusion

Une action visant à favoriser la sédentarisation des gens du voyage qui le souhaitent devra être menée afin de répondre aux différents besoins identifiés.

3-2 - Le Diagnostic social

La loi du 5 juillet 2000, dite loi Besson II, relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage, modifie le dispositif départemental d'accueil des gens du voyage prévu par l'article 28 de la loi Besson du 31 mai 1990 : elle renforce notamment certains dispositifs relatifs aux schémas départementaux et aux obligations des communes.

La loi prévoit que le schéma départemental fixe la capacité, la destination de la commune d'implantation des aires permanentes d'accueil, ainsi que la nature des actions à caractère social destinées aux gens du voyage qui fréquentent ces aires. Il détermine différemment les emplacements susceptibles d'être occupés temporairement à l'occasion de rassemblements traditionnels ou occasionnels.

Le schéma départemental apporte donc des précisions sur les actions d'accompagnement socio-éducatives à prévoir afin **d'offrir aux familles concernées un véritable accueil au-delà du stationnement de la caravane.**

Les interventions des travailleurs sociaux (quand elles sont mises en place) tiennent compte des thématiques définies par le schéma départemental d'accueil des gens du voyage du département de la Manche, afin de s'adapter aux besoins spécifiques locaux des familles du voyage

3.2.1 - La scolarisation des enfants du voyage en 2010

3.2.1.1 - Les éléments recueillis suite à enquête

Afin de recenser les besoins spécifiques des gens du voyage, les réponses à un questionnaire soumis à l'ensemble des travailleurs sociaux du département, de la CAF et des CCAS conventionnés avec le département au titre du RSA en avril 2011 soulignent les difficultés suivantes :

Concernant l'école élémentaire :

L'inscription des enfants ne semble pas être une difficulté même si l'accès à l'enseignement des enfants du voyage est rendu difficile par les fréquents changements d'école auxquels conduit l'itinérance. A l'évidence, la « stabilité hivernale » constatée sur de nombreuses aires est favorable à leur scolarisation.
Ainsi, les enfants présents sur les aires de Carentan, Saint Lô, Saint Hilaire, Périers, Granville, Cherbourg et Tourlaville sont majoritairement scolarisés et bien intégrés.

En revanche, les enfants de l'aire de Coutances sont moins bien scolarisés. Les familles présentes sur le site invoquent l'éloignement des établissements scolaires du terrain aménagé. La question d'un ramassage scolaire à partir de l'aire d'accueil est évoquée par les travailleurs sociaux.

Le problème du niveau scolaire est largement évoqué. Les élèves sont intégrés dans une classe correspondant à leur âge et non à leur niveau, puisque les enseignants ne disposent pas d'évaluation leur permettant de tenir compte du niveau d'acquisition des élèves. La création d'un livret pédagogique qui suivrait l'élève dans ses déplacements et donnerait des indications sur son niveau scolaire est à nouveau posée.

Concernant le collège :

La scolarisation des élèves au collège reste très insuffisante. D'une part parce que la perception du collège par les familles est parfois négative (mauvaise connaissance du fonctionnement du collège) et d'autre part parce que le niveau des élèves n'est pas toujours en adéquation avec celui requis pour le collège.
L'alternative à celui-ci reste l'inscription au CNED mais les cours par correspondance ne sont pas adaptés, les enfants ne bénéficiant pas d'un suivi.

Dans ce contexte, des dispositifs particuliers ont été mis en place afin de favoriser leur scolarité à la fois dans l'enseignement public et privé.

3.2.1.2 - Le dispositif dans l'enseignement public

A l'école maternelle, :

Les enfants sont intégrés dans le système éducatif classique car leur insertion ne pose pas de grandes difficultés.

En primaire :

Lorsque les familles séjournent au même endroit pendant une durée proche des périodes scolaires classiques (5 ou 6 mois sans voyage), les enfants entrent le plus souvent dans le système scolaire ordinaire.

Si d'importantes difficultés se révèlent dans les compétences scolaires attendues alors, en fonction des besoins et sur la base d'une demande écrite, trois enseignants spécialement missionnés peuvent réaliser une prise en charge partielle des élèves concernés au sein de l'école. En dehors d'une intervention directe , ces enseignants peuvent co-intervenir au sein des classes ou apporter du conseil pédagogique, voir mettre des outils à disposition.
Ces enseignants sont chacun en charge d'un secteur géographique : nord, centre ou sud du département. Ils interviennent systématiquement lors des foires de Lessay (environ 70 enfants concernés), St Hilaire (10 enfants), Avranches, Gavray, St James...

La première des difficultés signalée par l'inspection académique est de parvenir à un taux de scolarisation satisfaisant, intégrant une présence continue des élèves. Parallèlement, il faut convaincre les familles de la valeur de l'école et permettre ainsi aux enfants de donner du sens aux apprentissages scolaires et de s'y impliquer.

La faible fréquence d'un livret scolaire chez ces enfants constitue aussi un problème car elle rend nécessaire leur évaluation à chaque halte. Cette évaluation consomme une grande partie du temps passé par l'enfant dans l'établissement et limite d'autant la période consacrée à l'enseignement.

La mise en place d'un outil de suivi, comme un livret de compétences, de préférence informatisé pour éviter d'être égaré, permettrait d'éviter la récurrence des évaluations.

Au collège :

La scolarisation des enfants du voyage est plus difficile car les chefs d'établissement se sentent démunis face à l'arrivée pour un laps de temps très court, d'enfants dont le niveau est fortement impacté par les nombreux changements d'établissement. Ils gèrent directement ces enfants même si les enseignants spécialisés peuvent intervenir auprès des adolescents qu'ils connaissent.

Des freins d'ordre «culturel» se manifestent également : les adolescents et surtout les filles sont souvent conduites à éviter le collège, perçu comme un lieu de remise en cause d'une culture à laquelle ils sont très attachés. La plupart des enfants sont scolarisés par le biais du CNED sans qu'il soit possible d'en mesurer l'impact.

Une note d'information sur les obligations scolaires a été adressée aux maires en 2009 et en 2010 pour être affichée dans les aires d'accueil. En fonction de leurs disponibilités, les enseignants missionnés, toujours accompagnés par un élu, le gardien ou un assistant social se rendent parfois sur les aires afin de sensibiliser les parents à cette question.

3.2.1.3 - Le dispositif dans l'enseignement privé

Le dispositif mis en place dans l'enseignement privé s'adresse aux enfants des gens du voyage hippomobiles qui ne fréquentent pas les aires d'accueil aménagées.

<u>- L'origine et le financement du projet</u>

L'institut Notre Dame de Carentan est un établissement scolaire privé sous contrat avec l'État. Le projet de

camion-école y a vu le jour par le biais de l'association ASET (Aide à la Scolarisation des Enfants Tziganes) allant à la rencontre des enfants du voyage pour favoriser leur accès à l'éducation. Celle-ci a financé l'achat du camion servant de classe itinérante.

Le poste d'enseignement a été obtenu dans le cadre du plan Espoir Banlieue. L'enseignant est rémunéré par l'État et les frais de fonctionnement (carburant, entretien, fournitures...) sont réglés par l'école.

Le camion-école a vocation à être une passerelle vers le système scolaire classique : on souhaite que les enfants des gens du voyage puissent s'intégrer à terme dans une école ou un collège « traditionnels ».

- Les enfants scolarisés

L'enseignant se déplace dans le nord du département sur les communes de Lessay, Périers, Carentan, Sainte Mère Eglise et bientôt Picauville. Il se rend aussi dans le Calvados, sur Mézidon-Canon, Troarn, Isigny sur Mer. Il s'occupe de sept familles ayant des liens de parenté et vivant dans des roulottes tirées par des chevaux. Quatre familles séjournent dans le Calvados et trois dans la Manche. Il enseigne à 38 enfants âgés de 3 à 17 ans qui n'ont jamais été scolarisés et n'ont pas commencé d'apprentissage de la lecture et de l'écriture.

Parmi les enfants rencontrés, aucun n'exprime le souhait de quitter le monde du voyage.
Les parents sont très fiers que leurs enfants apprennent à lire et à écrire d'autant plus qu'ils n'ont eux-mêmes pas été scolarisés.

- L'organisation de l'enseignement en camion-école

Le professeur sillonne les routes depuis maintenant un an et demi. Il se rapproche des familles qui lui sont signalées par deux enseignants à la retraite appartenant à l'association l'ASET. Ceux-ci réalisent un travail de prospective au moyen d'un vieux camping-car aménagé.

L'enseignant téléphone aux familles pour les informer de sa venue sur le camp. La fréquence des rencontres est d'une fois tous les 6 jours en moyenne. Chaque visite dure une journée entière.

En fonction du nombre d'enfants présents, l'enseignant constitue des groupes de travail tenant compte de leur âge. Le groupe des petits travaille environ 3/4 d'heure par jour et celui des grands environ 1H30.

Il est arrivé que l'enseignant emmène les enfants à l'école pour assister à un spectacle. En raison de leurs craintes, les parents sont réticents à les laisser partir. Le fait qu'ils acceptent de les lui confier démontre qu'une relation de confiance s'est établie. L'enseignant relève d'ailleurs que sans confiance le système ne peut fonctionner.

- « Retour d'expérience » :

Le professeur regrette le manque d'échanges avec ses collègues enseignants auprès des gens du voyage. La seule rencontre de deux jours organisée à Paris chaque année est insuffisante.

L'enseignant n'a pas reçu de formation spécifique pour enseigner aux enfants du voyage.

Il ne dispose pas de livret de suivi des enfants mais opère une évaluation en continu à partir des devoirs qu'il conserve. Selon lui, il serait souhaitable de mettre en place un outil d'apprentissage de la lecture et de l'écriture commun à toutes les écoles afin que ces enfants soient moins perdus dans leurs apprentissages et puissent être accueillis dans les écoles dans de meilleures conditions.

Conclusion :

Les dispositifs visant à favoriser la scolarisation des enfants du voyage présentent une bonne efficience mais se trouvent pénalisés dans leur application par la faiblesse du taux de scolarisation à renforcer.

3.2.2 - L'accompagnement social et professionnel

En mai 2006, une étude réalisée à l'initiative de la DDASS préconisait un programme d'actions autour de 5 axes :

- améliorer la connaissance du public par les professionnels intervenant dans le champ de l'insertion sociale et professionnelle ;
- faciliter l'accès à l'insertion et à l'activité professionnelle ;
- permettre la scolarisation ;
- garantir l'accès aux droits à l'instar des autres citoyens ;
- faciliter l'accès aux soins.

Suite à ce constat, plusieurs sessions de formation dispensée par la FNASAT (fédération nationale des associations solidaires d'action avec les tsiganes et les gens du voyage) ont été organisées en faveur des travailleurs sociaux et des professionnels intervenant dans le champ de l'insertion. L'objectif de cette formation était d'apporter des éléments d'information sur le mode de vie des gens du voyage, les différents groupes au sein de la communauté et leur spécificité afin de mieux appréhender leur réalité et leurs difficultés.

L'insertion sociale et professionnelle des gens du voyage

En mars 2011, on comptabilisait 422 personnes (estimation) issues de la communauté des gens du voyage bénéficiaires du revenu de solidarité active soumises aux obligations de suivi social et/ou professionnel pour le département de la Manche.

Territoire concerné	Nombre de bénéficiaires
Commission RSA de Cherbourg	15 bénéficiaires
Commission RSA de Valognes	0
Commission RSA de Carentan	90 bénéficiaires
Commission RSA de Saint Lô	57 bénéficiaires
Commission RSA de Coutances	35 bénéficiaires
Commission RSA de Granville	54 bénéficiaires
Commission RSA d'Avranches	171 bénéficiaires
Total	**422 bénéficiaires**

L'accompagnement RSA est réalisé en fonction du projet individuel établi pour chacune des personnes suivies par un référent qui peut être soit un travailleur social du Département, d'un CCAS ou de la caisse d'allocations familiales pour ce qui concerne l'insertion sociale, soit un conseiller de pôle emploi pour l'insertion professionnelle. Ce suivi social s'inscrit dans le cadre d'un cahier des charges et fixe a minima un suivi trimestriel du bénéficiaire. Le suivi réalisé par Pôle emploi s'inscrit dans le cadre du projet personnalisé d'accès à l'emploi et rend obligatoire un contact mensuel avec le bénéficiaire (entretien ou contact téléphonique).

Les activités professionnelles recensées dans le cadre du RSA sont majoritairement des activités ambulantes (nettoyage de façades, élagage, récupération de ferrailles, ventes sur les marchés…) activités compatibles avec l'itinérance.

Un appui est apporté aux référents RSA par le programme départemental d'insertion qui comporte des actions de droit commun sur lesquelles émargent déjà des personnes issues de la communauté des gens du voyage ainsi que des actions spécifiques identifiées au titre d'un appel à projet (projet professionnel, activité itinérante, statuts de travailleurs indépendants).

Par ailleurs d'autres actions sont mobilisées notamment pour lutter contre l'illettrisme en orientant les familles vers les ateliers de formation de base.

Sur les aires d'accueil :

La plupart des occupants sont aidés dans leurs démarches administratives par le gardien de l'aire ou par la mairie et/ou un travailleur social (CCAS, Département...) en réponse au phénomène d'illettrisme très répandu.

Sur les aires de Cherbourg et Tourlaville, à côté du gardien, un agent social (médiatrice) est dédié à temps plein pour tous les champs d'intervention évoqués plus haut. Le bilan de ce dispositif propre à la CUC est très positif.

3.2.3 - L'accès aux soins médicaux

Afin de recenser les besoins spécifiques des gens du voyage, les réponses à un questionnaire soumis à l'ensemble des travailleurs sociaux du département, de la CAF et des CCAS conventionnés avec le département au titre du RSA en avril 2011 soulignent les difficultés suivantes :

Les données sanitaires des gens du voyage sont comparables à celle de toute personne en difficulté sociale avec une particularité liée à leur mode de vie. Ils présentent cependant des hygiènes alimentaires (alimentation à horaires non fixes, sans frigidaire, riche en viande) pouvant entrainer obésité, diabète, pathologies cardio-vasculaires et bucco-dentaires.

Les accidents domestiques sont nombreux (brûlures, coupures, morsures, plaies). L'exposition à la pollution, à l'exposition à des produits toxiques (travail dans le métal, ravalements de façades, saturnisme), aux intempéries conditionnent des pathologies ORL, respiratoires, rhumatismes et allergies. Des problèmes d'hygiène des lieux d'habitats (rats, douches non chauffées) accroissent les risques sanitaires.

Ils ne supportent pas d'être enfermés, ont du mal à poursuivre les traitements dès que le corps va mieux, et semblent mal tolérer la vue du sang. L'alcoolisme des jeunes présents sur les aires d'accueil mérite également une attention particulière. Le stress, les troubles psycho-sociaux et psychiques sont de plus en plus importants.

Concernant l'accès aux droits et aux soins, ils connaissent leurs droits et les font valoir. Globalement, les occupants des aires d'accueil ont accès aux soins médicaux, ils sont fidèles et vont là où ils connaissent (médecin de famille, SOS médecins, urgences, hospitalisations). On constate par contre peu de consultations auprès du Département (protection maternelle infantile) voire l'absence de suivi de grossesse sauf dans le dernier mois.

Si les gens du voyage se déplacent pour consulter, les professionnels de santé les visitent également, notamment pour les urgences. Toutefois, peu de libéraux acceptent de se déplacer vers les caravanes. Le clan, la famille sont omniprésents et sont des paramètres incontournables à prendre en compte pour agir.

Les actions en cours :

Quelques aires proposent un accompagnement social et quelques actions dans la prise en compte du volet santé. C'est le cas pour les aires de Cherbourg en lien avec l'atelier santé-ville. Des bilans de santé, des actions autour des infections sexuellement transmissibles et de la lutte contre le SIDA et des actions d'échanges et de partage par exemple dans le cadre du festival "Femme dans la ville" permettent une approche mutuelle.
Sur d'autres secteurs, des projets portés par des élus locaux tendent à instituer des visites régulières. C'est par exemple le cas sur les aires de Saint-Lô et de Granville où un médecin et une infirmière se déplacent une fois par semaine. Un tel dispositif doit être mis en place sur les aires de Cherbourg et Tourlaville en 2011.
Une délocalisation d'actions de prévention sur les aires d'accueil pour dépister les pathologies plus rapidement sera étudiée.

3.2.4 - La situation particulière des gens du voyage hippomobiles

Les familles se déplaçant en roulotte ont un mode de vie très traditionnel. Elles s'installent en dehors des aires aménagées afin d'avoir de l'herbe pour leurs chevaux et elles ne sont donc pas répertoriées dans les statistiques.

Il semble que les gens du voyage circulant en roulottes ne fréquentent pas ceux qui sont motorisés. Les hippomobiles sont d'ailleurs plutôt mieux perçus par la population sédentaire car ils restent dans le même secteur toute l'année et se déplacent toujours sur les mêmes communes.

Les gens du voyage hippomobiles ont une commune de rattachement mais cette adresse est une simple boite postale où ils se rendent peu. Ils ont donc des difficultés à recevoir leur courrier notamment administratif. Ces familles ont besoin d'une personne référente en qui ils ont confiance pour faire le lien avec les administrations et leur expliquer les démarches.

Si certaines familles exercent une activité de vannerie ou de commerce de chevaux, leurs revenus sont généralement très limités et réduits aux seules allocations. En revanche, ces familles ne fréquentent pas les foires et, cultivent l'entre-soi.

Ces familles ont malgré tout accès aux soins médicaux. On constate un gros problème d'alcoolisme touchant à la fois les adultes et les jeunes.

La commune de **Cerisy la Foret** est concernée par le passage de familles se déplaçant avec des roulottes tirées par des chevaux. Afin de gérer l'accueil de ces familles, la commune loue un terrain à l'année à un propriétaire privé. Seule la partie haute du terrain est utilisée par les familles qui restent en moyenne 8 à 10 jours sur la commune.

4ème PARTIE - LES ENJEUX ET LES OBJECTIFS

4-1 – Les enjeux et les objectifs en matière de stationnement

Le diagnostic présenté précédemment met en lumière quatre enjeux auxquels le volet aménagement du futur schéma devra répondre en matière d'offre de stationnement :

- la mise en conformité avec la loi de l'offre d'aires d'accueil aménagées (10 à 50 caravanes)
- le plein emploi de l'offre d'aires d'accueil existantes
- la construction d'une offre alternative aux stationnements illégaux pour les petits passages et les grands passages
- la prise en considération des enjeux environnementaux pour les aires existantes et pour les aires à réaliser.

4-1-1– Les enjeux et les objectifs à l'échelle des territoires stratégiques

Communauté Urbaine de Cherbourg :

Enjeux : la réponse aux fréquentes demandes de grands passages qui se matérialisent par des stationnements sauvages sur l'agglomération cherbourgeoise.
Objectif : déterminer un ou plusieurs sites dédiés pour mettre en place une offre tournante, dans ou à proximité de l'agglomération cherbourgeoise.

Le val de Saire :

Enjeux : les stationnements illicites de gens du voyage et de petits passages estivaux non encadrés
Objectif : ne pas officialiser l'aire de petit passage de St Vaast-la-Hougue située en zone submersible mais en créer une dans les territoires avoisinants. Réorienter les gens du voyage vers l'aire de Valognes à réaliser, pour les stationnements de plus longue durée.

Le long de la côte Ouest de Barneville à la pointe d'Agon :

Enjeux : la limitation des trop nombreux stationnements « sauvages » dans cette zone protégée au titre de l'environnement par la création d'une offre adaptée aux petits et moyens passages, les stationnements de longue durée devant s'opérer à Valognes ou à Périers,
Objectif : Ne pas officialiser les aires de Portbail et Barneville Carteret situées sur le domaine public maritime, mais en créer une dans les territoires avoisinants.

Le secteur Granvillais :

Enjeux : la réponse à l'importante demande en période estivale et la limitation des nombreux stationnements constatés en dehors des aires d'accueil
Objectif : créer une offre de petit passage à Saint Pair sur Mer comme prévu au précédent SDGDV

Sur la baie du Mont Saint Michel :

Enjeux : la mise en place d'une offre répondant au souhait des gens du voyage de profiter du cadre exceptionnel de la Baie pour éviter les nombreux stationnements sauvages, sans porter atteinte à ce site exceptionnel.
Objectifs : créer une aire de petit passage et une aire de grand passage en respectant les contraintes environnementales.

Les communes organisatrices de Foire :

Enjeux : confortement d'une offre de stationnement pour les foires.
Objectif : améliorer les conditions d'accueil sur les sites de foire

Itinérance S/N et O/E :

Enjeux : la limitation des stationnements illicites de courte durée le long des itinéraires Nord/Sud et Est/Ouest
Objectif : officialiser l'aire de Cerisy la Forêt telle que prévue au précédent SDGDV, réaliser l'aire de Valognes et une aire de grand passage dans le pays Saint-Lois.

4-1-2 – Les objectifs à l'échelle départementale

- **Pour la mise en conformité avec la loi de l'offre en aires d'accueil**

  - créer l'aire de Valognes

- **Pour le plein emploi de l'offre d'aires d'accueil existante**

  - renforcer l'attractivité des aires en harmonisant les tarifs, y compris dans leur structure (prix du stationnement et des fluides...).

- **Pour la construction d'une offre alternative aux stationnements illégaux pour les grands passages**

  - mettre en place une offre d'accueil pour les grands passages dans le nord, le centre et le sud du département.

- **Pour la prise en considération des incidences natura 2000 pour les aires à réaliser**

  - réaliser une évaluation des incidences natura 2000 du schéma départemental (SDAGDV) dans son ensemble, en mesurant l'impact des futures aires sur les espaces protégés et en tenir compte dans leur implantation et leur fonctionnement.

4-2 Les enjeux et les objectifs sociaux

Du diagnostic réalisé, il ressort quatre enjeux auxquels le plan d'actions devra répondre :

4-2-1 Les enjeux

- L'amélioration de la scolarisation des enfants du voyage et de la lutte contre l'illettrisme
- L'amélioration de l'accès des gens du voyage aux dispositifs de santé
- L'amélioration de l'insertion sociale et professionnelle des gens du voyage
- L'aide à la sédentarisation des gens du voyage qui le souhaitent

4-2-2 Les objectifs

En matière d'éducation :

- Sensibiliser les parents sur l'importance de la scolarisation de leurs enfants
- Favoriser l'accès aux établissements scolaires
- Contrôler l'effectivité de la scolarité
- Favoriser la socialisation des enfants
- Favoriser l'accès aux dispositifs existants de lutte contre l'illettrisme

En matière de santé :

- Sensibiliser la population des gens du voyage à l'éducation à la santé
- Améliorer la connaissance des représentations en santé des gens du voyage
- Favoriser la prévention

En matière d'accompagnement social et professionnel :

- Améliorer la connaissance du public par les professionnels intervenant dans le champ de l'insertion sociale et professionnelle,
- Établir des passerelles vers le droit commun,

En matière de sédentarisation :

- Accompagner les projets de sédentarisation

5ème PARTIE : LE PLAN D'ACTIONS DU SCHEMA

5-1 Le volet aménagement

Le plan d'aménagement a pour objectif de répondre aux enjeux prioritaires de mise en conformité avec la loi de l'offre en aires d'accueil aménagées, de construction d'une offre alternative aux stationnements illégaux pour les grands passages et de plein emploi de l'offre d'aires d'accueil existantes.

Action 1 : Mise en conformité avec la loi de l'offre en aires d'accueil aménagées	
Contexte et description précise de l'action	Création d'une aire aménagée (1) de 25 places sur la commune de Valognes qui compte plus de 5000 habitants. Cette nouvelle aire devrait permettre de répondre à la demande et de résorber les stationnements illicites dans ce secteur.
Acteurs du projet	**Pilote** : Préfecture **Partenaires concernés à mobiliser :** La collectivité locale - la DDTM
Échéancier durée	Première tranche en 2012

Action 2 : Construction d'une offre alternative aux stationnements illégaux pour les grands passages	
Contexte et description précise de l'action	Les aires de grand passage (2) sont destinées à recevoir des groupes de 200 caravanes pour une durée maximale de deux semaines. + dans le Nord du département : Une ou plusieurs aires de grand passage seront réalisées dans le Nord Cotentin + dans le centre Manche : Il existe déjà dans le centre du département deux sites (communes de Gavray et de Lessay) permettant le stationnement d'un grand nombre de caravanes notamment lors de foires annuelles, destinations privilégiées des gens du voyage. Aussi, une seule aire de grand passage sera réalisée sur le territoire du Pays Saint Lois + dans le sud du département : Compte tenu des contraintes environnementales du secteur, une aire de grand passage sera réalisée sur le territoire des communautés de communes de Pontorson/Avranches. Le schéma sera amendé dans les meilleurs délais pour prendre en compte la localisation des aires de grand passage qui sont à ce jour répertoriées par secteur.
Acteurs du projet	**Pilote** : Préfecture **Partenaires concernés à mobiliser :** Les collectivités locales - la DDTM - le Conseil Général
Échéancier durée	Mise en service dans les deux années qui suivent la publication du schéma.

(1) : cf caractéristiques de l'aire d'accueil : page 51-60
(2) cf caractéristiques des aires de grand passage : page 50-63-64

Action 3 : Assurer le plein emploi des aires d'accueil existantes	
Contexte et description précise de l'action	+ harmoniser les tarifs, le montant de la caution et le règlement intérieur des aires + développer des actions d'écocitoyenneté au sein des aires : sensibilisation sur la consommation d'eau, sur les rejets de produits polluants.....
Acteurs du projet	**Pilote** : la DDCS **Partenaires concernés à mobiliser :** le Conseil général - la DDTM -les collectivités territoriales
Échéancier durée	Action à mettre en œuvre sur toute la durée du schéma

5-2 Le volet accompagnement social

Conformément aux dispositions de l'article 1 de la loi du 5 juillet 2000, le schéma précise les actions socio-éducatives en faveur des gens du voyage (scolarisation, accès aux soins et aux droits, insertion professionnelle) et les possibilités d'accès aux activités économiques.

5-2-1 - En matière de scolarité et de lutte contre l'illettrisme

Objectif 1 : Favoriser la scolarisation des enfants du voyage à l'école primaire et au collège	
Orientations	+ Sensibiliser les parents sur l'importance de la scolarisation de leurs enfants : • Transmettre un courrier d'information de l'inspection académique aux mairies des terrains d'accueil rappelant l'obligation scolaire, la présentation du dispositif d'aide et les références de l'enseignant missionné. • Proposer l'affichage d'un courrier type à destination des familles sur les aires d'accueil • Afin de rassurer les parents, promouvoir l'école et inciter à l'organisation de temps de rencontres préalables à la scolarisation dans les écoles et collèges, via les Inspecteurs de l'Éducation Nationale concernés • Informer sur les dispositifs locaux d'accompagnement à la scolarité + Dématérialiser le livret scolaire afin de favoriser le suivi de la scolarisation. Si le déploiement du dossier numérique est généralisé nationalement, la question de la récurrence de l'évaluation serait toutefois résolue pour partie. + Développer les échanges entre le CNED et les services de la Division de l'organisation scolaire et de la scolarité de l'inspection académique, afin d'améliorer le suivi du parcours scolaire de l'élève.
Acteurs du projet	**Pilote** : Inspection académique **Partenaires concernés à mobiliser :** Le Département - Les communes ou leur groupement - État (DDCS) - le CNED - la CAF
Échéancier durée	*Moyens à mettre en œuvre sur toute la durée avec le réajustement annuelle durée du schéma*
indicateur d'évaluation	*Taux de scolarisation des enfants du voyage (inscriptions) et taux de fréquentation scolaire (assiduité)*

Objectif 2 - Contrôler l'effectivité de la scolarité	
Orientations	+ Systématiser l'inscription des enfants en âge scolaire présents sur l'aire d'accueil : transmission par la collectivité responsable de l'aire, dès l'arrivée de la famille, de l'identité des enfants présents sur l'aire à la mairie concernée. + Systématiser la transmission d'informations à la mairie concernée lors des départs en vue de production d'un certificat de radiation.
Acteurs du projet	**Pilote** : Les communes ou groupements concernés. **Partenaires concernés à mobiliser :** Établissements scolaires concernés, État (DDCS)
Échéancier durée	*A compter de la rentrée scolaire 2012-2013*
indicateur d'évaluation	*Concordance entre nombre d'enfants arrivés et nombre d'enfants inscrits puis nombre d'enfants scolarisés*

Objectif 3 - Favoriser la socialisation des enfants	
Orientations	+ Favoriser l'accès des enfants aux activités péri et extra-scolaires existantes. (exemples : garderies, centre de loisirs sans hébergement, aide aux devoirs...) en informant les gens du voyage des manifestations locales et des équipements sportifs, sociaux et culturels incluant les espaces publics numériques.
Acteurs du projet	**Pilote** :communes ou groupements concernés **Partenaires concernés à mobiliser :** les travailleurs sociaux (CCAS/ Département/ CAF) État (DDCS)
Échéancier durée	*Moyens à mettre en œuvre sur toute la durée du schéma*
indicateur d'évaluation	*A définir*

Objectif 4 - lutter contre l'illettrisme	
Orientations	+ Informer sur les dispositifs en place pour lutter contre l'illettrisme + Développer des actions de sensibilisation en direction des professionnels + Expérimenter des ateliers spécifiques
Acteurs du projet	**Pilote** : Région et Département **Partenaires concernés à mobiliser :** CCAS, État (DDCS et DIRECCTE), inspection académique, ERREFOM, CAF, associations d'insertion
Échéancier durée	*Moyens à mettre en œuvre sur toute la durée du schéma*
indicateur d'évaluation	*Fréquentation, évaluation individuelle finale*

5-2-2 - En matière de santé

Objectif 5 - Organiser l'accompagnement médico social sur les aires	
Contexte et description précise de l'action	+ Sensibiliser la population des gens du voyage à l'éducation à la santé et à la prévention par l'implication et la formation des professionnels concernés et des collectivités d'accueil par les outils de santé communautaires + Favoriser et renforcer l'accès aux services médico-sociaux de proximité dont ceux de la protection maternelle et infantile (Consultations médicales, permanences de puéricultrices, centres de planification et d'éducation familiale.) + Favoriser la vaccination des enfants après l'âge de 6 ans et des adultes
Acteurs du projet	**Pilote** : Agence régionale de la santé en lien avec le Département (protection maternelle infantile) **Partenaires concernés à mobiliser :** État (DDCS), l'Institut Régional pour la Santé (IRSA) en tant que prestataire pour les examens de santé pour la CPAM, MSA, régime social des indépendants pour les services de prévention pour l'ARS, les délégués conseil à l'accès aux soins (DCAS) de la CPAM, CAF, ARS, les collectivités gestionnaires, le Département, le Centre de soins d'accompagnement de prévention en Addictologie (CSAPA) de référence…
Échéancier durée	*Premier semestre 2013*
indicateur d'évaluation	*Nombre de personnes accompagnées vers la santé*

5-2-3 - En matière d'accompagnement social et professionnel

Objectif 6 - Favoriser l'insertion sociale des gens du voyage	
Orientations	+ Améliorer la connaissance du public par les professionnels intervenant dans le champ de l'insertion sociale et professionnelle + Identifier les situations nécessitant une intervention ou un soutien social + Établir des passerelles vers le droit commun + Définir un projet d'insertion personnalisé + Accompagner la mise en œuvre du projet d'insertion
Acteurs du projet	**Pilote :** le Département et État (DDCS) **Partenaires concernés à mobiliser :** CAF, CCAS
Échéancier durée	*Moyens à mettre en œuvre sur toute la durée du schéma*
indicateur d'évaluation	*A définir*

Objectif 7 - Favoriser l'insertion professionnelle des gens du voyage	
Orientations	+ Informer les gens du voyage sur leurs droits et leurs obligations (RSA - Allocations familiales - déclaration de revenus- déclaration RSI pour les travailleurs indépendants...) + Proposer un parcours professionnel en adéquation avec leurs compétences et leur mode de vie (travailleur saisonnier ou travailleur indépendant...) + Établir des passerelles vers le droit commun, vers le secteur économique pour favoriser l'emploi salarié. + Renforcer la viabilité économique des activités indépendantes
Acteurs du projet	**Pilote :** le Département et État (La DIRECCTE) **Partenaires concernés à mobiliser :** Pôle emploi, Région, Missions locales
Échéancier durée	*Moyens à mettre en œuvre sur toute la durée du schéma*
indicateur d'évaluation	*A définir*

5-2-4 - En matière de sédentarisation

Objectif 8 : Répondre au besoin de sédentarisation des gens du voyage	
Orientations	+ Identifier précisément les familles qui souhaitent se sédentariser de façon durable. + Accompagner les projets de sédentarisation : habitat adapté ou terrain familial + Établir des fiches à destination des travailleurs sociaux décrivant les caractéristiques des terrains familiaux et des solutions d'habitat adapté. + Conseiller les gens du voyage, désireux d'acquérir un terrain afin de prévenir des difficultés éventuelles (terrain non constructible)
Acteurs du projet	**Pilote :** État (DDTM) **Partenaires concernés à mobiliser :** les communes ou leur groupement - le Département - la DDCS - les bailleurs sociaux - les CCAS
Échéancier durée	*Moyens à mettre en œuvre sur toute la durée du schéma*
indicateur d'évaluation	*Nombre de familles accompagnées*

5-2-5 - Actions transversales

Objectif 9 - Assurer un lien de proximité sur les aires d'accueil aménagées	
Orientations	+ Définir la fonction et le statut de gestionnaire : informer, signaler les situations difficiles, établir un suivi statistique, assurer une présence éclairée (bonne connaissance du public). + Créer un réseau des gestionnaires d'aire d'accueil afin de renforcer les pratiques professionnelles + Organiser au moins une rencontre annuelle avec les communes ou leur groupement en charge des aires d'accueil
Acteurs du projet	**Pilote :** État (Préfecture, DDCS, DDTM) et Département **Partenaires concernés à mobiliser :** les communes ou leur groupement en charge des aires d'accueil
Échéancier durée	*Moyens à mettre en œuvre sur toute la durée*
indicateur d'évaluation	*A définir*

Objectif 10 : Assurer la cohérence et l'effectivité de la mise en œuvre du plan d'action.	
Orientations	+ Pérenniser le groupe technique afin de mesurer l'avancée du plan d'actions. + Informer la commission consultative départementale des gens du voyage en organisant au moins une réunion par an sur les travaux d'élaboration du schéma et recueillir son avis. + Rédaction par la commission consultative départementale des gens du voyage d'un bilan annuel d'application du schéma
Acteurs du projet	**Pilote :** État **(**DDTM - Préfecture - DDCS) et Département **Partenaires concernés à mobiliser :** l'ensemble des partenaires composant le groupe de travail et la Commission consultative départementale des gens du voyage.
Échéancier durée	*Moyens à mettre en œuvre sur toute la durée*
indicateur d'évaluation	*Nombre de réunions techniques et nombre de commissions consultatives*

6ème PARTIE : ÉVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000

6-1 - Réglementation

Natura 2000 est le réseau des sites naturels les plus remarquables de l'Union Européenne. Il vise à assurer le maintien ou le rétablissement dans un état de conservation favorable des habitats naturels et des habitats d'espèces de la flore et de la faune sauvages d'intérêt communautaire.

Le réseau Natura 2000 est régi par deux directives européennes :

- la directive 79/409/CEE du 2 avril 1979 concernant la conservation des Oiseaux sauvages (« directive Oiseaux ») qui désigne des Zones de Protection Spéciales (ZPS).

- la directive 92/43/CEE du 21 mai 1992 concernant la conservation des Habitats naturels ainsi que de la Faune et de la Flore sauvages (« directive Habitats ») qui désigne des Zones Spéciales de Conservation (ZSC).

Le schéma départemental d'accueil des gens du voyage prévu par la loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 doit faire l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000 en application de l'arrêté préfectoral du 28 juin 2011 fixant la liste prévue au 2° du III de l'article L 414-4 du code de l'environnement des documents de planification, programmes, projets, manifestations et interventions soumis à l'évaluation des incidences Natura 2000.

Cette évaluation des incidences Natura 2000 a pour objet de prévenir les éventuels dommages directs et indirects qui pourraient être causés sur les habitats et les espèces concernés par la directive "Oiseaux" et "Habitat, Faune et Flore" par la mise en place de mesures de compensation ou d'adaptation visant à en atténuer ou éliminer les impacts.

Le dossier d'évaluation doit contenir :

- une présentation du projet
- une carte situant le projet par rapport aux sites Natura 2000
- un exposé argumenté des incidences que le projet est susceptible ou non de causer aux sites Natura 2000.

Si le projet se situe hors d'un site Natura 2000 et si l'absence d'impact est évidente, l'évaluation est achevée.

Si le projet se situe dans un site Natura 2000, le dossier doit être complété par un plan de situation détaillé. Dans le cas où le site est susceptible d'être affecté, le dossier devra comporter :

- un exposé argumenté identifiant le site affecté
- une analyse des effets du projet sur le ou les sites
- les mesures de correction pour supprimer ou réduire les effets sur ce(s) sites.

6-2 - Les sites Natura 2000 identifiés dans la Manche

1 - Les sites du domaine terrestre rattachés au département de la Manche

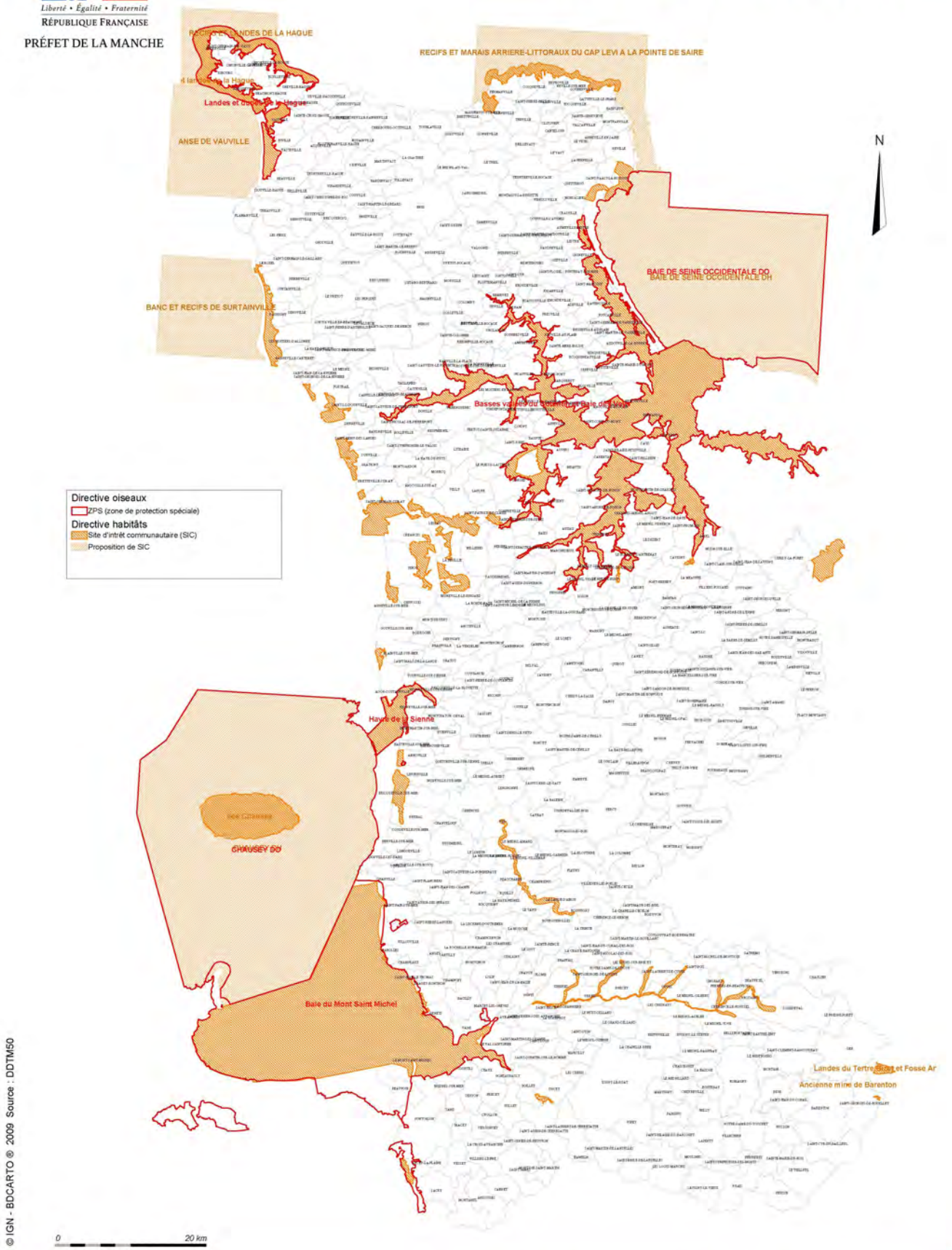
- Landes du Tertre Bizet et Fosse Arthour (FR2500076)
- Baie du Mont Saint Michel (FR2500077)
- Chausey (FR2500079) - Littoral Ouest du Cotentin de Bréhal à Pirou (FR2500080)
- Havre de Saint Germain sur Ay, Landes de Lessay (FR2500081)
- Littoral Ouest du Cotentin de Saint Germain sur Ay au Rozel (FR2500082)
- Massif Dunaire de Héauville à Vauville (FR2500083)
- Récifs et Landes de la Hague (FR2500084)
- Récif et marais arrière-littoraux du Cap Levi à la pointe de Saire (FR2500085)
- Tatihou - Saint Vaast la Hougue (2500086)
- Marais du Cotentin et du Bessin : Baie des Veys (FR2500088)
- Vallée de la Sée (FR2500110)
- Bassin de l'Airou (FR2500113)
- Ancienne Mine de Barenton (FR2502009)
- Coteaux calcaires et anciennes carrières de la Meauffe, cavigny et Airel (FR2502012)
- Basses vallées du Cotentin et du Bessin et Baie des Veys (FR2510046)
- Baie du Mont Saint Michel (FR2510048)
- Landes et dunes de la Hague (FR2512002)
- Havre de la Sienne (FR2512003)

2 - Les sites du domaine maritime rattachés au département de la Manche

- Bancs et récifs de Surtainville (FR2502018)
- Anse de Vauville (FR2502019)
- Baie de Seine Occidentale DH (FR2502020)
- Chausey (FR2510037)
- Baie de Seine Occidentale DH (FR2510047)

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA MANCHE

Réseau Natura 2000



© IGN - BDCARTO ® 2009 Source : DDTM50

Direction Départementale des Territoires et de la Mer de la Manche
Cartographie: SE - Mars 2011

6-3 - Évaluation simplifiée des incidences Natura 2000.

6-3-1- Description du projet

Le schéma départemental d'accueil des gens du voyage a pour objet de définir le nombre, la capacité et la commune d'implantation des aires d'accueil permanentes à réaliser ainsi que la localisation des aires de grand passage.

6-3-1-1 Les différents types d'aires

A - Les aires de grand passage :

Le schéma prévoit la création minimum de 3 aires de grand passage dans le département. Ces aires sont destinées à recevoir des groupes de 200 caravanes pour une durée maximale de deux semaines.

Ces aires seront aménagées comme suit (cf : circulaire du 13 avril 2010) :

a - Choix du terrain :

Le terrain devra être plat et avoir une superficie de 4 hectares. Il sera impérativement en herbe avec un sol stabilisé restant porteur en cas d'intempérie.

b - Desserte du terrain :

Ce type d'aire ne nécessite pas d'installations fixes.

La parcelle sera desservie en eau courante par des robinets de sortie de 25 mm permettant une pression suffisante ou par une borne incendie. Sa desserte en électricité n'est pas obligatoire. Si la collectivité choisit de la desservir, elle devra prévoir un ou deux compteurs de 60 ampères triphasé (36KW).

La collecte des ordures ménagères s'effectuera grâce à des bennes ou des conteneurs, installés dès l'arrivée des caravanes. La déchetterie la plus proche sera clairement indiquée aux voyageurs pour qu'ils puissent y déposer tous les déchets qui ne seront pas des ordures ménagères (ferraille, objets encombrants, etc.).

La collectivité mettra également en place des vidoirs de WC chimiques et eaux usées ainsi que des sanitaires (WC chimiques).

c - les accès :

L'accès sera d'une largeur de 6 à 8 mètres. Une voie gravillonnée traversant le terrain **pourra** être prévue pour la circulation afin de préserver l'état du terrain en cas d'intempérie. Les accès seront fermés quand le terrain sera inoccupé.

B - Les aires de petit passage

Le schéma prévoit la création de plusieurs aires de petit passage comprenant une dizaine d'emplacements. Ces aires sont destinées à permettre des haltes de **court séjour.**

a - choix du terrain :

La réglementation ne prévoit pas de normes techniques pour l'aménagement de ce type d'aire. Néanmoins, afin de permettre un accueil dans de bonnes conditions, il est nécessaire de prévoir un minimum d'équipements :

La superficie du terrain doit être de 2000 m² environ. Il doit être praticable par temps de pluie. Les places doivent être délimitées pour éviter une sur-occupation.

b - Desserte du terrain :

Deux à trois robinets d'eau potable devront être répartis sur le terrain

Un sanitaire prévoyant 2 WC à la turque en béton, une douche et un lavoir.

Un espace délimité pour entreposer les poubelles sera prévu.

C - L'aire aménagée de Valognes

La commune de Valognes prévoit l'aménagement en deux tranches d'une aire d'accueil aménagée sur le terrain cadastré ZM 4. La première tranche comportera 10 emplacements et la seconde 15.

L'aire d'accueil sera conçue dans le souci de favoriser des conditions de vie agréables à ses occupants ménageant à la fois la vie familiale par des espaces privatifs et la vie collective par des espaces communs. Le projet devra s'insérer dans le paysage et dans le secteur urbain proche.

Les sols des espaces réservés à la circulation et au stationnement des caravanes seront stabilisés. Le choix du revêtement sera fonction des conditions climatiques et de la nature des sols.
Des haies vives doubleront les simples clôtures grillagées.

La place de caravane devra permettre d'assurer le stationnement d'une caravane, de son véhicule tracteur et, le cas échéant, de sa remorque. Chaque place de caravane devra pouvoir accéder aisément à un branchement d'eau et d'électricité et à une évacuation d'eaux usées.

La possibilité d'accéder également à un système de vidange pour WC chimiques devra être ouverte sur l'aire.

Dans un souci de responsabilisation des usagers, le recours à des compteurs individuels d'eau et d'électricité sera encouragé. L'équipement en sanitaire sera suffisant pour s'adapter au mode de vie des familles et respectera le décret n°2001-569 du 29 juin 2001 qui fixe l'obligation de disposer sur l'aire d'accueil, au minimum d'un bloc sanitaire, intégrant au moins une douche et deux WC pour cinq places de caravane.

L'aménagement d'un bloc sanitaire par emplacement (c'est-à-dire pour 2 à 3 places de caravane) pourra être envisagé si cette solution paraît adaptée au vu de la situation des familles concernées.

6-3-1-2 Localisation des aires

Toutes les aires seront implantées sur des terrains situés **en dehors des sites natura 2000**.

A - Les aires de grand passage

Dans le nord du département :

Une ou plusieurs aires seront réalisées dans le Nord Cotentin

Une négociation pour identifier précisément les communautés de communes qui accueilleront cet aménagement devra être menée. Les terrains choisis devront respectés l'ensemble des critères édictés dans cette évaluation afin d'éviter tout impact sur les sites natura 2000.

Dans le centre Manche :

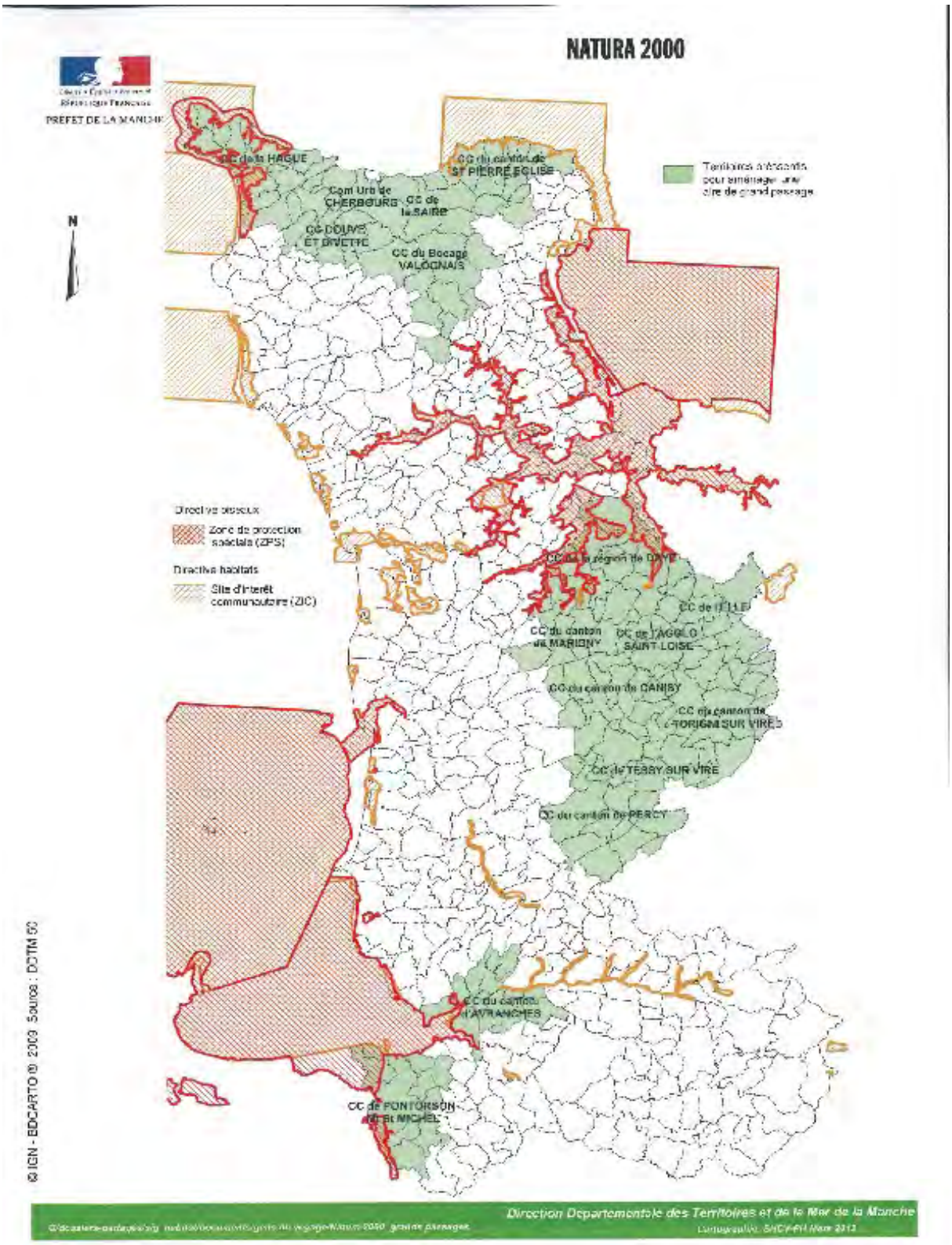
Il existe déjà dans le centre du département deux sites (communes de Gavray et de Lessay) permettant le stationnement d'un grand nombre de caravanes notamment lors de foires annuelles. Une seule aire de grand passage sera donc réalisée sur le territoire du Pays Saint Lois où aucun site n'a été identifié.

Dans le sud du département :

Une aire de grand passage sera réalisée sur le territoire des communautés de communes de Pontorson/Avranches.

Cette aire permettra d'éviter les nombreux stationnements sauvages, notamment sur le DPM, espace souvent intégré dans les sites du réseau Natura 2000.

Cartographie des secteurs identifiés pour la création des aires de grand passage.



B - Les aires de petit passage

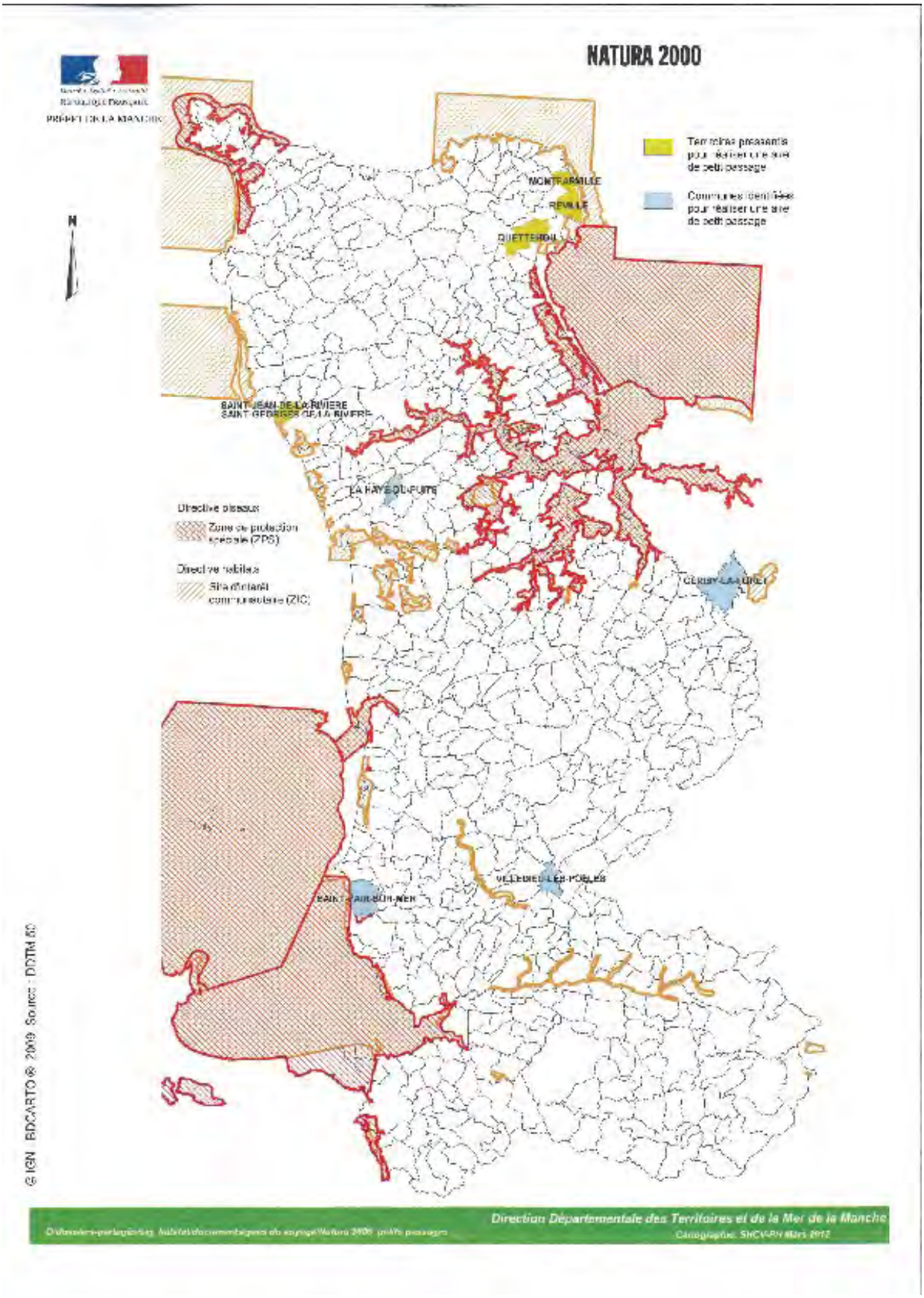
Afin de limiter les stationnements illicites de courte durée dans des zones qui peuvent être fragiles et protégées au titre de l'environnement, il est nécessaire de prévoir un maillage suffisant d'aires de petit passage.

Les aires de fait de Barneville-Carteret, Saint-Vaast-la-Hougue et de Portbail ne peuvent être utilisées en raison de leur localisation en zone de submersion marine ou sur le domaine public maritime, une offre de substitution sera constituée dans le territoire avoisinant de ces communes. Une négociation sera entreprise pour identifier les communes les plus appropriées pour aménager une aire dans de bonnes conditions.

Le schéma prévoit néanmoins l'implantation de :

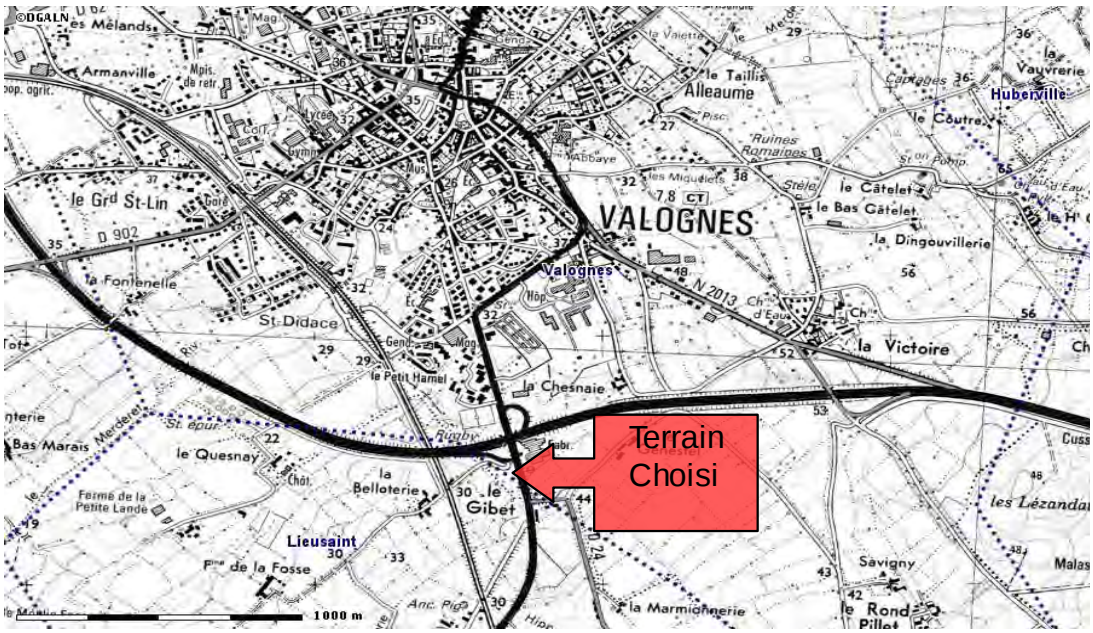
- -Une aire sur la commune de La Haye-du-Puits
- -Une aire sur la commune de Cerisy la Forêt.
- -Une aire sur la commune de Saint Pair sur Mer
- -Une aire sur la commune de Villedieu-les-Poêles

Carte des communes proposées pour l'implantation des aires de petit passage

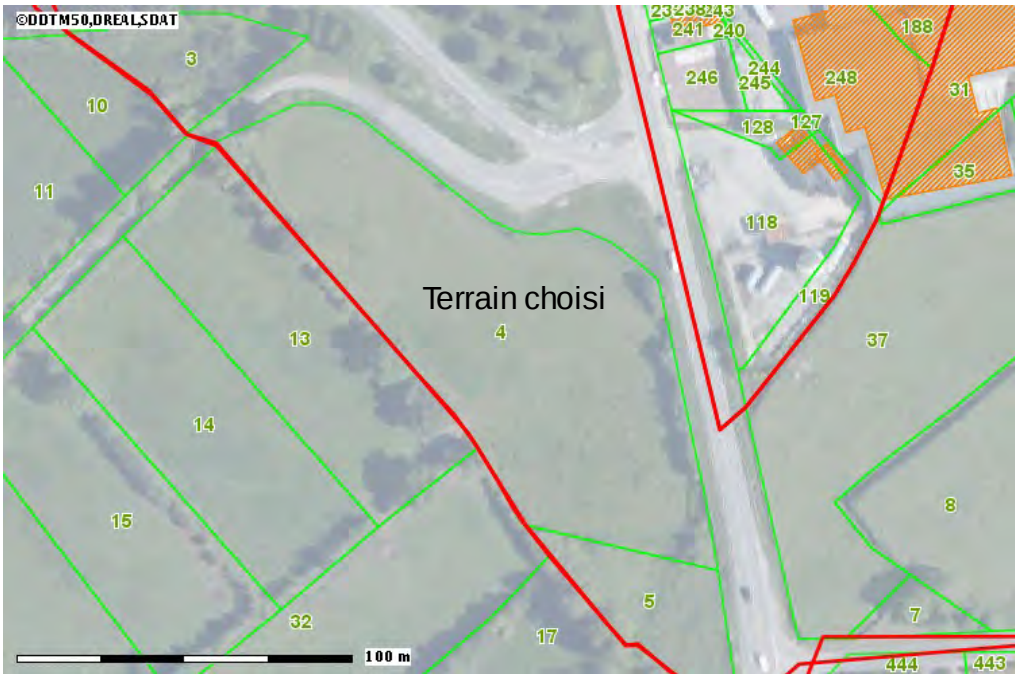


C - L'aire aménagée de Valognes

La parcelle cadastrée ZM 4 identifiée pour accueillir l'aire d'accueil est située à proximité de la RN13, dans le prolongement de la ville de Valognes.
Le terrain se situe ni à proximité, ni dans un site natura 2000. Aussi, cet aménagement n'aura aucune incidence sur les sites natura 2000.



Plan du terrain



6-3-2- Caractérisation des effets potentiels sur les sites Natura 2000 et mesures générales de maitrise ou de réduction des impacts.

6-3-2-1- Les aires de grand passage.

La création d'une aire de grand passage risque de générer sur le terrain concerné et dans sa zone d'influence :

- une destruction directe d'habitats sur l'emprise du projet par le piétinement de l'herbe et l'empierrement éventuel d'une faible partie du terrain pour créer une voie de desserte. Néanmoins, les aires de grand passage fonctionneront de manière tournante, leur utilisation devrait donc être peu fréquente. Lors de l'inoccupation des lieux, le terrain retrouvera quasiment son état naturel.

- des risques de pollutions :

- atmosphériques et/ou sonores dus au trafic de véhicules engendré par l'aire d'accueil. La circulation d'environ 200 à 250 véhicules lors de l'arrivée et du départ des gens du voyage risque d'augmenter la présence de poussières, de gaz d'échappement. Néanmoins, les parcelles retenues seront situées pour la plupart en périphérie des bourgs ou villes (zones urbanisées), en zone agricole, proches d'axes routiers significatifs qui génèrent déjà un bruit ambiant conséquent. Aussi, la perturbation engendrée par le projet ne modifiera pas de manière significative le trafic routier et la pollution de l'air dans les environs.
- sonores liées à la vie sur l'aire : la présence de cette population habituée à vivre à l'extérieur risque de générer davantage de bruit qu'habituellement : présence éventuelle de microphone et de hauts parleurs, bruit de la vie quotidienne. Les perturbations sonores n'ont un impact potentiel que sur les espèces animales ; celles d'intérêt communautaire susceptibles d'être perturbées par une aire d'accueil des gens du voyage dans le département sont les oiseaux, les phoques (gris et veau marin) à proximité du littoral (principalement en Baie des Veys, en Baie du Mont St Michel et sur la côte Est du Cotentin) et les chiroptères (surtout sensibles dans leurs gîtes d'hibernation).
  Or, sans obstacle, l'intensité sonore d'un bruit diminue de 6 dB chaque fois que l'on double la distance entre la source et le récepteur. Ainsi, un bruit de 90 dB (niveau escompté pour une aire de grand passage, correspondant à une salle de restaurant scolaire, une tondeuse à gazon, …) n'atteint plus que 60 dB environ à 30 mètres, soit le bruit d'une conversation normale. Il est de l'ordre de 35 dB à 500 m, soit l'équivalent du « bruit de fond » à la campagne. Il ne constitue plus de perturbation significative à ce niveau.
- par déversement accidentel d'hydrocarbures (huiles de vidange..) ou d'eaux usées dans la nature. Il ne peut s'agir que de quantités très faibles de l'ordre de quelques dizaines de litres. Afin de limiter ce risque, des dispositifs seront mis en place dès l'arrivée des caravanes pour récupérer les déchets et les eaux usées (vidoirs de WC chimiques et eaux usées).
  Afin de limiter toute pollution des cours d'eau, les aires ne seront pas implantées à proximité immédiate de l'un d'entre eux et l'imperméabilisation des sols sera limitée afin de maintenir le sol naturel sur la majeure partie du terrain. Ainsi, en cas de pollution l'infiltration dans le sol se fera en quelques dizaines de mètres et la pollution sera confinée sur le site (où elle pourra être traitée) sans atteindre un milieu sensible.
- liés à des dépôts sauvages d'encombrants, de déchets ménagers. Pour y remédier, la déchetterie la plus proche de l'aire sera clairement indiquée aux voyageurs pour qu'ils puissent y déposer tous les déchets qui ne seront pas des ordures ménagères (ferraille, objets encombrants, etc.).Pour les déchets ménagers, des conteneurs seront mis à la disposition des gens du voyage.

- un risque d'occupation "sauvage" du terrain : les arrivées sur les aires de grand passage sont annoncés à la collectivité plusieurs semaines à l'avance afin que celle-ci puisse prendre toutes les mesures utiles pour permettre leur accueil dans de bonnes conditions. Afin d'éviter que des caravanes occupent le terrain de manière intempestive sans que le dispositif prévu soit installé, l'aire sera fermée et ainsi protégée des dégradations.

- un risque de destruction d'habitats et/ou de perturbations d'espèces par "débordement" de la fréquentation de l'aire d'accueil dans le milieu naturel environnant. Pour y remédier, il est nécessaire que le dimensionnement et l'attractivité de l'aire soient suffisantes.

Compte tenu des risques énoncés ci-dessus, il a été fait le choix de ne pas implanter d'aire sur un terrain situé dans un site Natura 2000, ni à proximité immédiate (distance minimale de 500 mètres) et d'exclure tout terrain traversé par un cours d'eau pour éviter les risques de pollution.

Ainsi, il est possible d'affirmer que les aires de grands passages n'auront aucune incidence sur les sites natura 2000.

6-3-2-2- Les aires de petit passage

Les nuisances générées par ce type d'aire sont les mêmes que pour une aire de grand passage mais dans une moindre mesure. En effet, les aires de petit passage ont vocation à accueillir un nombre restreint de familles (6 à 10 familles) pour une durée de quelques jours.

Les communes identifiées pour accueillir cet équipement devront choisir un terrain répondant aux mêmes critères que ceux imposés pour les aires de grand passage :

- Le terrain et son aire d'influence devront se situer **en dehors de tout site natura 2000**
- Ils devront également se situer **en dehors d'un rayon de 250 mètres de tout site.** (le niveau sonore escompté sur ces aires, de l'ordre de 80 dB, ne serait plus que d'environ 30 dB à cette distance)
- Le terrain ne devra **pas être traversé par un cours d'eau,** ni imperméabilisé

6-3-2-3- L'aire d'accueil de Valognes

Cette aire implantée sur un terrain situé en dehors de tout site protégé ne suscitera aucune nuisance sur les sites natura 2000. En effet, les sites Natura 2000 les plus proches (Basses vallées du Cotentin et Baie des Veys au titre de la directive Oiseaux et Marais du Cotentin et du Bessin et Baie des Veys au titre de la directive Habitats, Faune, Flore) sont situés à plus de 3,6 kms du projet.

6-3-3 – Conclusion de l'évaluation des incidences du schéma

Compte tenu des éléments exposés précédemment, et en particulier les mesures prises pour supprimer ou réduire les impacts, nous pouvons conclure à l'absence d'incidence significative du schéma départemental d'accueil des gens du voyage sur les sites Natura 2000.

ANNEXES

ANNEXE 1 - Les aires de petit passage

Objectif

- **Pour la construction d'une offre alternative aux stationnements illégaux pour les petits passages**

  - aménager une offre dédiée aux stationnements estivaux sur le littoral, principalement au niveau d'Avranches et de la Baie du Mont St Michel, de Porbail, de Barneville-Carteret, d'Agon-Coutainville, de Granville et de Saint-Vaast-la-Hougue.
  - compléter le maillage d'aires de petit passage le long des axes de circulation ("route des vacances") au niveau de Cerisy la Forêt

Fiche action

Action 1 : Construction d'une offre alternative aux stationnements illégaux pour les petits passages	
Contexte et description précise de l'action	Afin de limiter les stationnements illicites de courte durée dans des zones qui peuvent être fragiles et protégées au titre de l'environnement, il est nécessaire de prévoir un maillage suffisant d'aires de petit passage en confortant les aires de fait existantes qui satisfont les critères de sécurité, de salubrité et de protection de l'environnement. Les aires de fait de Barneville-Carteret, Saint-Vaast-la-Hougue et de Portbail ne pouvant être utilisées soit parce qu'elles se situent en zone de submersion marine, soit parce qu'elles portent atteinte au domaine public maritime, une offre de substitution sera constituée dans le territoire avoisinant de ces communes. Par ailleurs, sont confirmées les aires de petit passage initialement prévues dans le précédent schéma sur les communes de : • La Haye-du-Puits • Cerisy la Forêt • Villedieu-les-Poêles • Saint Pair sur Mer sous réserve que ces aires respectent la réglementation en matière de salubrité et de sécurité publiques.
Acteurs du projet	**Pilote** : la préfecture **Partenaires concernés à mobiliser :** le Conseil général - la DDTM -les collectivités territoriales
Échéancier durée	Mise en service dans les quatre années qui suivent la publication du schéma

ANNEXE 2 : Documentation

2-1 - Les aires d'accueil aménagées

Elles sont destinées aux gens du voyage itinérants dont les séjours peuvent parfois durer plusieurs mois sans toutefois excéder 9 mois. Des exceptions peuvent être faites pour permettre aux enfants scolarisés sur place d'achever leur année scolaire ou en cas de situation particulière (hospitalisation de longue durée d'un membre de la famille, activité professionnelle par exemple).

Elles peuvent être situées au sein de zones urbaines ou à proximité de celles-ci afin de faciliter l'accès aux différents services urbains comme les équipements scolaires, éducatifs, sociaux et culturels.

Leur capacité doit être comprise entre 15 et 50 places en sachant que l'accueil de 25 à 40 caravanes représente un bon compromis en termes de gestion et de fonctionnement.

Ouverture de l'aire :

Les aires d'accueil doivent répondre aux besoins des personnes itinérantes et donc être accessibles toute l'année. Si une fermeture annuelle est prévue, elle doit être mentionnée dans le règlement de l'aire.

La durée maximum de séjour autorisée est définie au vu de l'évaluation du schéma départemental et précisée dans le règlement intérieur.

L'aménagement de l'aire d'accueil :

L'aire d'accueil doit être aménagée de façon à offrir des conditions de vie agréables à ses occupants. Il faut favoriser l'insertion de l'aire dans le paysage et le secteur urbain proche.

La place de caravane permet le stationnement d'une caravane, de son véhicule de traction et éventuellement de sa remorque.

Les sols des espaces réservés à la circulation et au stationnement des caravanes doivent être stabilisés.

Chaque place de caravane doit prévoir un accès facilité à un branchement d'eau, d'électricité et à une évacuation d'eaux usées. L'installation de compteurs individuels d'eau et d'électricité doit être encouragée pour responsabiliser les usagers. L'aire comprend au minimum un bloc sanitaire composé d'au moins une douche et deux WC pour cinq places de caravane.

Gestion de l'aire d'accueil :

La gestion comprend le gardiennage, l'accueil, le fonctionnement et l'entretien des équipements et des espaces collectifs.
Il est possible de mettre en place un dispositif commun à plusieurs aires du même secteur.
Le montant du droit d'usage peut être fixé à l'emplacement (2 à 3 places de caravane) ou à la place. Il inclut ou non la dépense liée à la consommation des fluides par les usagers mais il doit être cohérent au regard du niveau de prestations offertes. Il doit également être compatible avec la solvabilité des populations concernées. Ce montant figure à la fois dans la convention passée entre l'État et le gestionnaire et dans le règlement intérieur de l'aire.
Une harmonisation de ces montants doit être recherchée au sein du département.

Photographies de l'aire d'accueil de Périers (16 places)

Pourcentage de réalisation des aires d'accueil fin 2009 par rapport aux obligations des schémas départementaux[6]

6 Cf rapport d'information n°3212, Assemblée nationale, 9 mars 2011, p.111.

2-2 - Les aires de grand passage

Définition des grands passages:

Les grands passages résultent de la convergence de groupes de 50 à 200 caravanes vers des lieux de rassemblements traditionnels ou occasionnels (manifestations religieuses estivales organisées sous l'autorité d'un pasteur, regroupements familiaux ou économiques) faisant de courtes étapes sur leur trajet. Les grands passages correspondent à des haltes de quelques jours à deux semaines maximum.

Localisation des aires de grand passage:

Elles doivent être implantées prioritairement sur le patrimoine de l'État, à défaut sur des terrains du domaine public ou privé des collectivités et, en dernier recours, sur des terrains appartenant à des particuliers ayant donné leur accord.

Le terrain ne doit pas être situé en zone à risques naturels ou technologiques. Il peut être en périphérie des agglomérations, hors des zones urbanisées et constructibles des PLU, à condition qu'il n'y ait pas de risque pour la sécurité des personnes, la salubrité publique et la protection de l'environnement. De plus, sa localisation doit permettre l'organisation des secours en cas de nécessité.

Aménagement :

L'aire de grand passage doit avoir :

- une superficie suffisante pour accueillir dans de bonnes conditions entre 50 et 200 caravanes (environ 4

hectares).
- un accès routier en rapport avec la circulation.
- des sols suffisamment portants pour rester praticables par tous les temps
- un équipement qui peut être sommaire dès lors qu'il comprend au moins une alimentation permanente en eau courante, des installations sanitaires (qui peuvent être provisoires), un assainissement ou à défaut un dispositif de collecte des WC chimiques des caravanes et des eaux usées. La desserte en électricité n'est pas obligatoire. Une collecte des ordures ménagères doit être également prévue : conteneurs ou bennes.

Gestion d'une aire de grand passage :

L'aire de grand passage n'implique pas un dispositif de gestion permanent mais seulement une astreinte permettant l'ouverture de l'aire et la mobilisation des équipements nécessaires de l'accueil (mise à disposition du personnel communal ou d'agglomération pour l'ouverture et la fermeture du site et la mise en place d'un dispositif de ramassage des ordures ménagères) en cas de besoin.

Une convention d'occupation temporaire définit à la fois les droits et obligations du propriétaire et ceux des organisations des gens du voyage accueillies. Elle prévoit également les modalités d'occupation permettant le bon déroulement de l'accueil. Elle constitue le cadre adapté à la fixation d'une tarification au titre des services qui resteraient à la charge de la commune ou de la communauté de communes (eau...)

2-3 - Les terrains familiaux

Afin de favoriser le stationnement des gens du voyage en voie de sédentarisation, la loi du 5 juillet 2000 a créé une nouvelle catégorie d'autorisation d'occupation des sols : les terrains familiaux. Ceux-ci permettent l'installation de la caravane qui constitue toujours l'habitat permanent.

Les terrains familiaux locatifs se distinguent des aires d'accueil car ils répondent à un besoin différent. Ils permettent aux gens du voyage de 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.

- Statut des terrains familiaux

Initiés par des personnes physiques ou des personnes morales publiques ou privées, les terrains familiaux constituent des opérations d'aménagement à caractère privé. Ils ne sont donc pas des équipements publics, contrairement aux aires collectives, aménagées par ou pour le compte d'une collectivité publique pour les gens du voyage itinérants.

Les terrains familiaux sont une forme d'habitat privé accessible en location ou en pleine propriété.

La location d'un terrain familial est formalisée par une convention signée par l'occupant du terrain, la collectivité locale responsable et, le cas échéant, le gestionnaire du terrain. Le locataire obtient un droit d'occupation dans les conditions prévues par cette convention dont le contenu est précisé en annexe à la circulaire du 17 décembre 2003.

Avant d'envisager des acquisitions, les collectivités locales peuvent utiliser des terrains dont elles sont propriétaires. Elles peuvent aussi engager une réflexion à l'échelle communale ou intercommunale pour mobiliser le patrimoine non utilisé des personnes publiques (État, collectivités locales, établissements publics).

Pour chaque projet, il convient de vérifier que l'état des terrains (pollution, risque, etc.) est compatible avec la destination envisagée.

A défaut de terrains disponibles, il est possible d'en acheter. La voie amiable doit être privilégiée dès lors que les terrains sont destinés à un usage privé. Toutefois, l'utilisation de prérogatives de puissance publique (droit de préemption et expropriation) peut être envisagée si l'aménagement de terrains familiaux répond à un intérêt public.

La réussite des projets repose sur l'implication des familles dans la définition de son projet d'habitat : le terrain familial doit être un mode d'habitat choisi. Afin de s'en assurer, il est nécessaire d'élaborer un diagnostic social de la famille portant sur les éléments suivants :

- ses ressources et ses 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 concernant son habitat.

Ce diagnostic social permet de définir la formule d'habitat la plus adaptée à la famille et d'en fixer les caractéristiques techniques.

- Caractéristiques des terrains et des places

Le terrain familial de taille idéale peut accueillir environ 6 caravanes. La taille de la place de caravane dépend quant à elle des attentes et des besoins des familles ainsi que des contraintes de disponibilité foncière mais elle ne peut être inférieure à 75 m^2.

Des opérations peuvent regrouper plusieurs terrains familiaux mais, pour en faciliter la gestion, il est conseillé de se limiter à 4 ou 5 terrains et d'éviter les trop fortes concentrations. Dans de tels cas, les limites de chaque terrain sont aménagées pour préserver l'intimité de chaque famille.

L'espace du terrain familial est conçu de manière plus globale et plus souple que dans les aires d'accueil où les places et les emplacements de caravane sont matérialisés. La famille est donc en mesure de s'approprier ce terrain sur lequel des espaces individualisés peuvent être prévus.

En fonction des besoins exprimés par les familles, des espaces collectifs de type récréatif (aire de jeux ou autres) peuvent être envisagés dans le projet social. En revanche, il n'est ni souhaitable ni nécessaire de prévoir un terrain pour les visiteurs car les visites doivent être gérées par la famille titulaire du droit d'occupation.

Chaque terrain familial est équipé au minimum :

— d'un bloc sanitaire intégrant au moins une douche, deux W-C et un bac à laver ;
— 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.

Il n'est pas possible d'envisager des constructions de type évolutif permettant un habitat mixte (caravane et habitat en dur). L'autoconstruction est également proscrite.

En cas d'évolution du projet de la famille, il conviendra de rechercher une autre solution d'habitat adapté. Cette contrainte est mentionnée dans la convention d'occupation.

Le contenu de la convention

La convention tient compte du projet social défini avec la famille en amont de la réalisation du projet. Elle contient nécessairement:

— le descriptif du terrain et ses aménagements ;

— les conditions d'occupation du terrain : la convention précise le nombre maximal de caravanes et interdit au propriétaire de modifier le bâti. Ces deux clauses permettent d'éviter d'une part, la sur-occupation, susceptible de rompre les équilibres de gestion et de générer des conflits et, d'autre part, l'auto-construction, susceptible d'enfreindre les règles de l'urbanisme et relevant 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 assurer un véritable statut locatif et être en cohérence avec le projet d'insertion de la famille fondamentalement lié à un habitat durable ;

— les modalités de résiliation de la convention ;

— les montants du loyer et des charges : ils sont fixés de manière réaliste au regard des capacités contributives des familles évaluées lors de l'établissement du projet social. La convention prévoit également les modalités de révision et de paiement du loyer ;

— les obligations du locataire : comme pour les locataires de droit commun, elles concernent le paiement du loyer et des charges, le petit entretien des lieux et des équipements existants, ainsi que leur usage paisible.

— les obligations du propriétaire et du gestionnaire : elles concernent les travaux d'entretien et les grosses réparations.

La localisation des terrains familiaux

Il est souhaitable que les terrains familiaux soient situés au sein ou à proximité d'un quartier d'habitat classique à proximité des écoles, des services et des commerces. En effet, la sédentarisation des familles

est souvent motivée par la volonté de scolariser les enfants.

Le projet de création d'un terrain familial, quel que soit son statut, doit se conformer au règlement du POS ou du PLU. Les terrains familiaux sont localisés dans les parties constructibles de la carte communale et 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.

Exemples de réalisations :

L'opération La Ravoire réalisée ***en Savoie :***

Sept terrains familiaux de 150 m² sont desservis par une allée et ont accès à une construction en limite de parcelle comprenant douche, WC, évier, espace machine à laver ainsi qu'à un espace extérieur de vie.
Chaque terrain est équipé de compteurs d'eau et d'électricité individualisés et d'une zone de stockage à l'entrée du terrain.

L'opération de Lanester dans ***le Morbihan, r****éalisée en 2007 :*

Trois terrains familiaux ont été prévus pour trois familles : deux permettant l'installation de 4 caravanes et un terrain permet l'installation de 8 caravanes.
Chaque terrain comprend un espace bitumé réservé aux caravanes, une surface engazonnée et un bloc sanitaire individuel.

cf : Guide de l'Habitat Adapté - 2009 (Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la Mer)

2-4 - Le logement social adapté

- Définition

La production d'un logement locatif financé par le biais d'un prêt locatif aidé d'intégration est possible. En effet, ce type de financement est destiné à la construction neuve, à l'acquisition-amélioration ou à l'acquisition sans travaux de logements loués à des personnes cumulant des ressources faibles et des difficultés sociales qui se trouvent exclues des filières classiques d'attribution de logement et ont besoin d'un accompagnement spécifique pour faciliter leur intégration.

- Exemples de réalisation :

En 2007, réalisation à Rosny s/ Bois, en Seine St Denis, de 57 maisons allant du T2 au T4, dont 7 maisons aménagées pour handicapés

Réalisation à Orthez de **8 logements PLAI** situés aux limites de la ville mais à proximité des services.
Ces logements de 37 m2 sont de type T1. Ils comprennent une pièce de vie avec un coin cuisine, une salle d'eau avec douche et WC ainsi qu'un cellier séparé et fermé. Deux emplacements pour caravane font office de chambre.

cf : Guide de l'Habitat Adapté - 2009 (Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la Mer)

2-5 - Tableau récapitulatif des dispositions applicables aux différents modes de stationnement des gens du voyage[7]

	Définition	Autorisations requises	Zonage urbanisme
Camping / parc résidentiel de loisir	En principe pour le loisir, mais le juge administratif a admis le stationnement de gens de voyage dans un camping comme pouvant permettre à une commune de satisfaire à ses obligations au titre des schémas. Le camping doit, cependant, être ouvert à l'année.	La création et l'agrandissement d'un terrain de camping requièrent un permis d'aménager s'il permet l'accueil de plus de 6 caravanes ou résidences mobiles ou de plus de 20 personnes.	Principalement dans les zones urbaines ou à urbaniser afin de permettre un accès aisé aux différents services (sociaux, scolaires…), mais les zones N banales peuvent également être utilisées. (CAA Bordeaux 9 mai 2006, *Commune de Saint-Jean-de-Luz c/. M. Menschel et autres*, req. 03BX01504)
Aires de petit passage	Aires pour des séjours de très courte durée et occasionnels pour de petits groupes de caravanes.		
Aires d'accueil	Aires servant à l'accueil de familles dont les durées de séjour sont variables et peuvent aller jusqu'à plusieurs mois.	Déclaration préalable (art. L. 421-23, k). Toutefois, si une construction est nécessaire, il faudra également un permis de construire.	
Aires de « grands passages » et emplacements pour grands rassemblements	Aires réservées pour les déplacements de grands groupes à l'occasion de rassemblements traditionnels ou occasionnels.	Aucune autorisation.	
Terrains familiaux **(art. L. 444-1 du code de l'urbanisme)**	Terrains pour l'installation de caravanes constituant l'habitat permanent de leurs occupants, qui sont soit propriétaires, soit occupants : répond 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 renoncer à voyager une partie de l'année. Le cas échéant, la durée de location, plus ou moins longue, est définie par un contrat d'occupation.	Si pas de construction : déclaration préalable (art. L. 421-23, k, du code de l'urbanisme) ; Si construction : permis de construire.	
Terrains privés	Terrains non aménagés appartenant à des personnes privées.	Stationnement de moins de 3 mois : aucune autorisation ; Stationnement de plus de 3 mois consécutifs : déclaration préalable (art. R. 421-23, j du code de l'urbanisme)	

7 Cf Rapport d'information n°3212, Assemblée nationale, 9 mars 2011, p. 95.