



PRÉFECTURE DES YVELINES

Schéma départemental pour **l'accueil des Gens du Voyage** dans le département des **Yvelines**

Décembre 2002

Sommaire

Page

Présentation générale

3

<u>I. L'analyse de la situation actuelle et l'évaluation des besoins</u>	5
I.1. Les gens du voyage itinérants	5
a) L'évaluation quantitative des flux	5
b) L'évaluation qualitative des modes de vie et des aspirations des itinérants	6
c) L'offre actuelle en aires permanentes d'accueil pour les itinérants	6
d) L'évaluation des besoins à satisfaire	7
I.2. Les grands passages	8
I.3. Les gens du voyage semi-sédentaires	8
a) L'évaluation quantitative	8
b) Le statut et la localisation des lieux de résidence	9
c) L'évaluation des besoins	9
 <u>II. La réponse aux besoins</u>	 10
II.1. L'approche par « secteur de cohérence »	10
a) Les secteurs de cohérence et l'approche intercommunale	10
b) Le niveau de participation par commune	11
II.2. La localisation des aires à créer dans chaque « secteur de cohérence »	12
a) Les aires permanentes d'accueil	12
b) Les aires de grand passage	15
II.3. Les adaptations possibles	15
 <u>III. La mise en œuvre</u>	 16
III.1. L'assistance aux communes pour le montage des projets	16
a) Une cellule d'appui opérationnel	16
b) La réalisation d'études complémentaires	17
III.2. Les aides financières	17
a) Le montant des aides	17
b) Les conditions d'octroi	18
III.3. Les actions en matière d'urbanisme	19
a) Les documents d'urbanisme	20
b) La mobilisation de la ressource foncière	20
III.4. La maîtrise des stationnements illicites et des problèmes de voisinage	20
a) Les actions de prévention : mise en place de médiateurs	21
b) Les actions coercitives : procédures d'expulsion	21
 <u>IV. Les actions d'accompagnement</u>	 22
IV.1. L'éducation	22
IV.2. L'accompagnement social	23
IV.3. La santé	24

IV.4. L’insertion par l’emploi

25

V. Le pilotage et le suivi du schéma

26

Annexes

27

Présentation générale

La loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage a complété la loi du 31 mai 1990 en renforçant certaines de ses dispositions, notamment celles relatives aux schémas départementaux d'implantation d'aires d'accueil.

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

Ainsi, le schéma départemental fixe des objectifs quantitatifs en matière d'aires permanentes d'accueil et de terrains de grand passage, détermine une répartition de ces objectifs par secteurs géographiques et présente les moyens mis en place pour atteindre ces objectifs. En outre, en contrepartie de leurs obligations à réaliser des aires d'accueil, les communes voient leurs moyens renforcés pour lutter contre le stationnement illicite.

Une démarche concertée avec tous les acteurs engagée depuis 2000 pour l'élaboration du schéma dans les Yvelines.

Dans une première étape, une évaluation des besoins a été effectuée à partir d'études régionales et de comptages par la police et la gendarmerie dans le département.

Un large débat a ensuite été organisé lors de réunions de travail en préfecture ou de réunions locales, ainsi qu'au sein de la commission consultative départementale qui s'est réunie trois fois entre octobre 2001 et avril 2002. Issu de cette commission consultative, un groupe restreint de pilotage a également été constitué pour suivre l'élaboration du schéma puis sa mise en œuvre.

L'ensemble de ces travaux a permis de préciser les besoins par grands secteurs géographiques ainsi que les modalités de satisfaction de ces besoins, et de disposer d'un premier projet de schéma départemental au mois d'avril 2002. Ce projet de schéma a été transmis pour avis aux 75 communes concernées.

Par ailleurs, une vaste enquête sur la base d'un questionnaire a été lancée auprès de l'ensemble des communes du département.

Les observations des 75 conseils municipaux sollicités sur le schéma, ainsi que les réponses des communes au questionnaire, ont mis en évidence certains points qui étaient insuffisamment pris en compte dans le projet de schéma initial.

La première version du schéma a alors été modifiée, essentiellement sur les points suivants :

- le texte du schéma a été simplifié et rendu plus lisible,
- certaines données chiffrées ont été affinées,
- la prise en compte des places privées d'accès public (évaluées à environ 250) a été explicitée,
- pour les aires permanentes d'accueil, les objectifs du schéma ont été déclinés par grands secteurs de cohérence, étant entendu que des adaptations seront possibles ultérieurement si nécessaire,
- pour les aires de grands passages, le schéma se limite à indiquer un objectif global à l'échelle du département ainsi que les critères à respecter en vue d'une localisation optimale de ces aires,
- l'assistance aux communes en matière de montage des projets a été précisée.

Le projet de schéma a finalement été soumis à la commission consultative départementale du 2 décembre 2002, qui a émis un avis favorable.

Le schéma ainsi élaboré comporte les grands objectifs suivants :

Concernant les aires d'accueil pour itinérants, le besoin évalué à environ 1000 places sera satisfait d'une part grâce aux nombreux terrains privés servant pour partie à l'accueil d'itinérants et d'une capacité estimée à environ 250 places, et d'autre part par la mise à disposition de 750 places sur des aires publiques. Sous réserve de certains travaux de mise aux normes, la capacité des aires publiques existantes est de 85 places. Le schéma prévoit donc la création de nouvelles aires publiques d'accueil d'itinérants d'une capacité globale de 665 places.

Concernant les aires de grand passage, l'objectif est de créer plusieurs aires ayant une capacité totale pouvant permettre d'accueillir jusqu'à 900 caravanes.

La question de l'habitat des gens du voyage semi-sédentarisés n'est pas le sujet central du schéma départemental, conformément à la loi du 5 juillet 2000. Néanmoins, ce mode de vie touche une partie de plus en plus importante de gens du voyage dans les Yvelines, avec des conditions de confort et de sécurité souvent assez précaires. C'est pourquoi il a été convenu de poursuivre les actions déjà engagées à une petite échelle dans le département, essentiellement ciblées sur l'habitat des gens du voyage les plus défavorisés, d'une part, et d'approfondir la réflexion sur ce thème de l'habitat afin d'élaborer une politique plus globale en la matière, d'autre part.

Pour atteindre l'ensemble de ces objectifs, le schéma présente **les principales modalités de mise en œuvre** (assistance aux communes, aides financières, actions en matière d'urbanisme, maîtrise des stationnements illicites, etc), **les actions d'accompagnement** (éducation, social, santé, emploi...), et enfin les principes d'un **pilotage concerté du schéma**.

I. L'ANALYSE DE LA SITUATION ACTUELLE ET L'ÉVALUATION DES BESOINS

Comme dans beaucoup d'autres départements, la situation des gens du voyage dans les Yvelines fait apparaître des besoins assez différenciés selon le type de population concerné et son mode de vie. Ainsi, il convient de distinguer d'une part les gens du voyage qui conservent un mode de vie itinérant, et d'autre part ceux qui peuvent être considérés comme semi-sédentaires.

La loi du 5 juillet 2000 (cf. annexe 7) prévoit l'élaboration d'un schéma départemental portant essentiellement sur la création d'aires permanentes d'accueil pour les gens du voyage itinérants. Néanmoins, l'importance de la population de semi-sédentaires a conduit à examiner également les problèmes liés à leur habitat. Se pose également le problème du besoin en aires de grand passage permettant d'accueillir occasionnellement de grands groupes sur des durées relativement courtes.

Ce premier chapitre présente, pour chacun de ces trois aspects de la vie des gens du voyage (itinérance, grand passage, habitat) et en fonction des données disponibles, une analyse quantitative et qualitative de la situation actuelle dans le département ainsi qu'une évaluation des besoins.

I.1. Les gens du voyage itinérants

a) L'évaluation quantitative des flux

L'analyse de la situation actuelle a été réalisée à partir de statistiques fournies par la police et la gendarmerie sur les années 2000 et 2001, complétées par des données provenant des communes dans le cadre d'une enquête réalisée en 2002.

Globalement, ces données se recoupent et les constats suivants s'en dégagent :

Les lieux de séjour des itinérants sont situés, pour l'essentiel, dans la zone urbanisée du département, avec une présence régulière de l'ordre de 550 à 600 caravanes et avec des pointes à environ 1100 caravanes. Schématiquement, les plus fortes concentrations se retrouvent dans deux grands secteurs : en premier lieu le secteur Versailles – plaine de Gally – Saint Quentin, en second lieu la partie nord-est du département. Les autres secteurs urbanisés comme le Val de Seine, le Mantois ou la zone de Rambouillet, connaissent en moyenne des fréquentations moins importantes même si l'on peut constater des pointes à certaines périodes de l'année.

Dans les secteurs plus ruraux, les comptages montrent une fréquentation nettement moins élevée et plus discontinue, de l'ordre de 50 à 100 caravanes.

Pour l'ensemble du département, les flux constatés sont donc de l'ordre de 600 caravanes en permanence avec des pointes pouvant atteindre, voire dépasser, 1200 caravanes.

b) L'évaluation qualitative des modes de vie et des aspirations des itinérants

Sur la base d'analyses régionales effectuées depuis une dizaine d'années ou d'analyses localisées plus fines, on peut regrouper les itinérants en trois grandes catégories :

- des ménages qui peuvent être de la région ou d'autres régions et qui forment des groupes relativement importants, pouvant aller jusqu'à 50 caravanes, à la recherche d'un lieu pour s'installer pour une durée limitée en général à quelques semaines. On peut noter que l'importance de ces groupes est parfois due au fait que les itinérants se regroupent pour occuper de façon illicite des terrains, faute de trouver actuellement des aires d'accueil.
- des ménages isolés ou se déplaçant en petits groupes et qui ont besoin de rester dans le département pour une période variable, de quelques semaines à quelques mois, et donc qui recherchent un emplacement pour séjourner où ils pourront disposer d'éléments de confort et de structures d'accueil.
- des ménages qui sont itinérants mais qui demeurent la plupart du temps dans le département en allant d'un lieu à un autre, faute d'offre adaptée à leurs besoins. Ces ménages sont pour une grande part des « itinérants contraints » et seraient généralement intéressés par une aire familiale en pleine propriété ou en location ou bien par une aire collective de séjour où ils pourraient s'installer pour une période d'une année scolaire. L'importance de ce sous-groupe d'itinérants contraints est corroborée par le constat que les terrains d'accueil qui ont été réalisés dans les Yvelines au cours des dernières années sont assez souvent utilisés principalement pour une fonction d'habitat.

L'existence de catégories assez différenciées de gens du voyage, situation qui se retrouve dans la plupart des autres départements de la région Île-de-France, milite pour une approche fine des besoins et un approfondissement de la question des durées de séjour, au moment de la conception des futures aires d'accueil.

c) L'offre actuelle en aires permanentes d'accueil pour les itinérants

Le séjour des itinérants s'effectue, hormis le stationnement sur l'espace public, sur deux grandes catégories de terrains :

- les terrains de séjour publics aménagés à cet effet : il en existe quatre dans le département totalisant environ 60 places et situés à Conflans-Sainte-Honorine (12 places), Guyancourt (10 à 15 places), Buc (4 places) et Rambouillet (30 à 40 places). Certains de ces terrains nécessiteront des travaux de mise aux normes pour continuer à être comptabilisés (cf. en annexe 4 la présentation détaillée de ces quatre sites). A cette offre publique pourraient à terme s'ajouter environ 25 places situées sur d'autres sites publics, ayant aujourd'hui une fonction d'habitat familial mais pouvant être potentiellement reclassées en places d'accueil pour itinérants. Une telle transformation supposera de trouver des solutions alternatives pour les familles qui occupent actuellement les lieux.
- les terrains privés : il existe dans le département un grand nombre de terrains privés qui ont des statuts d'occupation variables (friche agricole, friche industrielle, terrain appartenant à des voyageurs, etc...), et qui peuvent constituer une offre alternative d'accueil. Cette offre, diffuse, n'est pas facilement quantifiable et est souvent réservée aux voyageurs du même groupe, mais peut

être estimée, à partir de certains comptages qui restent à affiner, à environ 250 places d'accès public au maximum.

d) L'évaluation des besoins à satisfaire

La priorité dans les Yvelines est d'augmenter l'offre en aires publiques d'accueil d'itinérants, qui reste aujourd'hui très limitée sur le plan quantitatif et qui conduit les voyageurs à stationner sur des terrains non prévus à cet effet, avec les problèmes que cela induit pour les communes et riverains concernés mais également pour les gens du voyage eux-mêmes.

Sur la base des comptages précédemment mentionnés (une présence permanente de 600 caravanes avec des pointes dépassant 1200), on peut évaluer le besoin total de places pour itinérants à environ un millier.

Si l'on considère que les places d'accès public disponibles sur terrains privés sont de l'ordre de 250, il convient de se doter d'une capacité d'accueil de 750 places sur terrains publics. Le fonctionnement globalement satisfaisant des quatre terrains publics existants montre en effet que c'est ce type d'offre qu'il convient de développer en priorité.

Étant donné que l'on dispose aujourd'hui de 60 places sur ce type de terrains, augmentées de 25 places potentielles comme indiqué précédemment, soit au total un maximum de 85 places, le besoin en places nouvelles à créer peut être évalué à 665 places.

La réalisation de cet objectif passe par la création d'aires dont la taille pourra être variable et il ne paraît pas souhaitable de fixer une norme rigide dans le cadre du schéma départemental. Cependant, le pragmatisme et l'exemple des aires existantes dans les Yvelines ou dans d'autres départements, militent en faveur de la création d'aires d'accueil d'une taille fonctionnelle.

Ainsi, des aires d'une taille inférieure à 10 places ne paraissent pas viables sur le plan de la gestion et ne sont donc pas recommandées, sauf si l'on peut prévoir une organisation «en réseau» pour plusieurs petites aires situées à proximité les unes des autres.

De même, des aires d'une taille supérieure à 25 places risquent de poser des problèmes d'intégration urbaine ou de voisinage.

Bien entendu, dans cette fourchette optimale de 10-25 places préconisée par la commission consultative départementale, la taille précise de chaque projet devra nécessairement faire l'objet d'un examen au cas par cas par les élus, leur connaissance du terrain leur permettant de faire le meilleur choix en fonction des spécificités locales.

I.2. Les grands passages

Les statistiques de la police et de la gendarmerie montrent que des pointes de fréquentation s'observent dans certaines zones du département à certaines périodes de l'année (cf. les graphes en annexe 3). Ces pointes correspondent à deux aspects différents :

- d'une part des groupes familiaux importants qui voyagent ensemble pour différentes raisons, par groupes de 50 à 100 caravanes ;
- d'autre part des déplacements vers des événements culturels ou culturels traditionnels, qui peuvent rassembler de façon occasionnelle un nombre encore bien supérieur de caravanes (ces événements proprement dits, appelés « grands rassemblements » ne se déroulent pas dans le département).

Les secteurs les plus fréquentés se recoupent avec les flux d'itinérants en général à savoir le secteur Versailles – plaine de Gally – Saint Quentin en premier lieu, le nord-est des Yvelines ensuite.

L'analyse de ces pointes de fréquentation fait apparaître un besoin total que l'on peut évaluer à environ 900 places ; l'offre correspondante est à localiser, en évitant de préférence les parties du département les plus urbanisées. Cette capacité d'accueil de 900 places répartie sur quelques sites sommairement aménagés devrait permettre que chaque terrain ne soit pas utilisé tous les ans, de manière à alléger la charge pesant sur les communes accueillant ces grands passages.

I.3. Les gens du voyage semi-sédentaires

a) L'évaluation quantitative

Une part de plus en plus importante de gens du voyage, dans les Yvelines comme dans d'autres départements, se fixe progressivement dans des sites d'« habitat caravane », soit sur des terrains familiaux, soit sur des aires collectives de résidence.

Les comptages effectués par la police et la gendarmerie en 2000 permettaient de recenser 600 à 700 caravanes installées de façon durable sur environ 140 sites (correspondant à 70 communes). Le nombre de lieux de résidence des gens du voyage est donc en forte augmentation puisque 100 sites seulement avaient été identifiés lors de premiers comptages en 1994. Ce phénomène s'explique en grande partie par un souhait de « desserrement » des ménages concernés, puisque le nombre de véhicules recensés est en revanche resté à peu près constant entre 1994 et 2000.

L'estimation de 140 sites de résidence n'est probablement qu'une limite basse puisque l'Association départementale Yvelines des gens du voyage (ADYV) ainsi que le service « forains » de la caisse d'allocations familiales de Paris connaissent des implantations effectives sur environ 240 sites.

Sur la base des données moyennes fournies par la police, ces 240 sites accueilleraient une population résidente totale dépassant 4 000 personnes.

b) Le statut et la localisation des lieux de résidence

Les lieux de résidences se répartissent aujourd'hui en trois catégories :

- ce sont majoritairement des « terrains familiaux » de petite taille comprenant en moyenne 5 caravanes et une ou deux constructions légères, voire un mobil-home ou une maison. Ils se répartissent sur quelques secteurs privilégiés du département : plaine de Gally, nord-est, val de Seine, etc.
- il existe aussi des secteurs où l'on constate des concentrations importantes de plusieurs dizaines de caravanes, avec des statuts d'occupation divers, comme par exemple sur le plateau de Vernouillet ou même dans certaines zones plus urbaines notamment du nord-est du département (Montesson, Carrières-sur-Seine ...).
- on compte enfin 7 sites publics comprenant environ 80 places (cf. la présentation détaillée de ces sites en annexe 5). À l'exception de deux d'entre eux (les Clayes-sous-bois et Conflans-Sainte-Honorine), il s'agit la plupart du temps de terrains publics conçus à l'origine comme des sites de séjour mais qui ont maintenant une vocation d'habitat familial.

c) L'évaluation des besoins

Contrairement aux problèmes des itinérants qui sont avant tout liés à un déficit d'offre, les besoins des gens du voyage semi-sédentaires portent davantage sur l'amélioration ou l'évolution des sites d'habitat existants.

Les données disponibles actuellement sur l'habitat des semi-sédentaires sont néanmoins trop limitées pour permettre une analyse approfondie. On peut simplement relever les principaux problèmes rencontrés sur de nombreux sites de résidence :

- le statut d'occupation peut être assez précaire ;
- la qualité du site et son niveau d'équipement peuvent être notoirement insuffisants
- la situation au regard des règles d'urbanisme pose souvent problème.

Ces questions de l'habitat font donc apparaître prioritairement un besoin de connaissance et d'état des lieux, de manière à utiliser ensuite de façon optimale les différents outils qui existent déjà dans le département (action du PACT-ARIM ciblée sur l'habitat des gens du voyage les plus démunis) ou qui fonctionnent dans d'autres départements et qui pourraient être envisagés dans les Yvelines (création de nouveaux terrains publics de résidence, création d'habitat social adapté, etc...).

II. LA REPONSE AUX BESOINS

Il s'agit de définir la localisation des actions à entreprendre pour satisfaire les besoins concernant les aires permanentes d'accueil (à savoir 665 places à créer) et les aires de grand passage (à savoir 900 places). Quant au volet « habitat » du schéma, il ne donne pas lieu à la détermination d'objectifs quantifiés, mais plusieurs actions du chapitre III (mise en œuvre) s'y rapportent dans un objectif général d'amélioration des conditions d'habitat des voyageurs semi-sédentaires.

II.1. L'approche par « secteur de cohérence »

a) Les secteurs de cohérence et l'approche intercommunale

Conformément à la loi du 5 juillet 2000, le schéma doit déterminer, sur la base d'une évaluation préalable des besoins et de l'offre existante, les secteurs géographiques d'implantation des aires permanentes d'accueil et la capacité de ces aires. Il doit également définir les emplacements susceptibles d'être occupés temporairement à l'occasion de grands passages.

La loi précise que le schéma devra indiquer les communes sur lesquelles ces aires sont à réaliser, étant entendu que les collectivités de plus de 5 000 habitants doivent obligatoirement être prises en compte, soit dans les Yvelines 68 communes. En outre, comme la loi l'y autorise, 7 communes supplémentaires comptant moins de 5 000 habitants ont été intégrées au schéma parce que les comptages ont montré la présence d'itinérants en permanence. Ainsi, le schéma concerne au total 75 communes dont la liste est donnée en annexe 6.

Les communes figurant au schéma sont tenues, dans un délai de deux ans, de participer à sa mise en œuvre. Pour ce faire, la loi prévoit trois modes d'actions possibles :

- soit la commune réalise elle-même une ou plusieurs aires ;
- soit elle transfère cette compétence à un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) ;
- soit elle contribue au financement des aires dans le cadre de conventions intercommunales.

Cette approche intercommunale mise en avant par la loi est apparue particulièrement pertinente dans le cas des Yvelines et il a été convenu de définir des objectifs quantitatifs par « secteur de cohérence » regroupant plusieurs communes, pour au moins deux raisons :

- d'une part, le grand nombre de communes concernées par le schéma (75 communes) conduirait à des objectifs par commune d'un petit nombre de places, ne correspondant pas, en général, à une aire viable sur le plan de la gestion ;
- d'autre part, la localisation précise des aires à réaliser n'a pas pu être déterminée dans le cadre de la préparation du présent schéma ; cette localisation nécessitera une concertation très poussée entre les communes concernées, voire avec les familles de voyageurs.

D'une façon générale, il est souhaitable de permettre aux communes de s'entendre pour trouver les meilleures localisations, adaptées aux besoins et spécificités locales.

Par souci de simplicité, les périmètres retenus pour ces secteurs de cohérence sont généralement ceux des syndicats intercommunaux d'études et de programmation (SIEP) mais ces périmètres peuvent être ajustés comme il est précisé au paragraphe II.3. La carte ci-après présente les 15 secteurs de cohérence retenus.

b) Le niveau de participation par commune

Afin d'être conforme à la loi du 5 juillet 2000, l'annexe 6 détaille le niveau de participation par commune au sein de chaque secteur de cohérence.

Néanmoins, il est expressément indiqué que ces niveaux de participation par commune ne correspondent en aucun cas à une obligation pour la commune concernée de réaliser une aire ayant un nombre donné de places. En effet, comme évoqué plus haut, c'est bien une approche intercommunale qui est encouragée par le schéma, soit dans le cadre de conventions soit par transfert de compétence à un EPCI, et non une approche commune par commune qui conduirait souvent à des aires ayant un nombre de places inférieur au seuil de fonctionnalité (estimé à 10 places).

La fixation de niveaux de participation par commune est nécessaire essentiellement pour permettre de faire le constat qu'une ou plusieurs communes ont rempli leurs obligations au titre de la loi et qu'elles peuvent donc bénéficier des dispositions les plus favorables en matière d'interdiction de stationnement et de procédures d'expulsion (article 9 de la loi). En effet, si seuls figuraient au schéma les objectifs de création de places par secteur de cohérence, aucune commune ne pourrait bénéficier des dispositions dérogatoires précitées avant que l'ensemble du secteur de cohérence n'ait réalisé le nombre de places prescrit. Un exemple est présenté en annexe 6.

En outre, les niveaux de participation par commune serviront de base au calcul de la contribution financière d'une commune lorsque celle-ci ne réalise pas elle-même l'aire d'accueil, soit dans le cas où l'État serait amené à se substituer à la commune défaillante en application de l'article 3 de la loi du 5 juillet 2000, soit dans le cas d'une aire réalisée par plusieurs communes. Dans ce dernier cas d'entente entre communes, la répartition des charges peut bien entendu être différente : en particulier, il peut sembler justifié que la commune qui accepte de réaliser l'aire sur son territoire y contribue financièrement à un niveau moindre que les autres communes qui se sont associées au projet.

II.2. La localisation des aires à créer dans chaque « secteur de cohérence »

a) Les aires permanentes d'accueil

La méthode utilisée a été la suivante :

- les 665 places à créer ont été réparties sur chacun des trois grands secteurs, en fonction des flux de passage observés :
 - secteur Versailles – plaine de Gally – Saint Quentin : 375 places
 - secteur nord-est des Yvelines : 160 places
 - autres secteurs : 130 places, dont 60 pour le Mantois et le Val de Seine et 70 pour la partie la moins urbanisée du département.
- au sein de chacun de ces trois grands secteurs, les objectifs ont ensuite été déclinés dans les différents « secteurs de cohérence » au prorata de leur population (en ne comptant que la population des communes figurant au schéma). Ce critère de population est généralement admis compte tenu des activités des gens du voyage, souvent de nature commerçante, et donc de la proximité souhaitable des zones où la population est plus importante. En outre a été pris en compte, le cas échéant, l'existence dans certains secteurs de terrains accueillant déjà de fortes concentrations de voyageurs, comme par exemple dans le cas de Vernouillet.

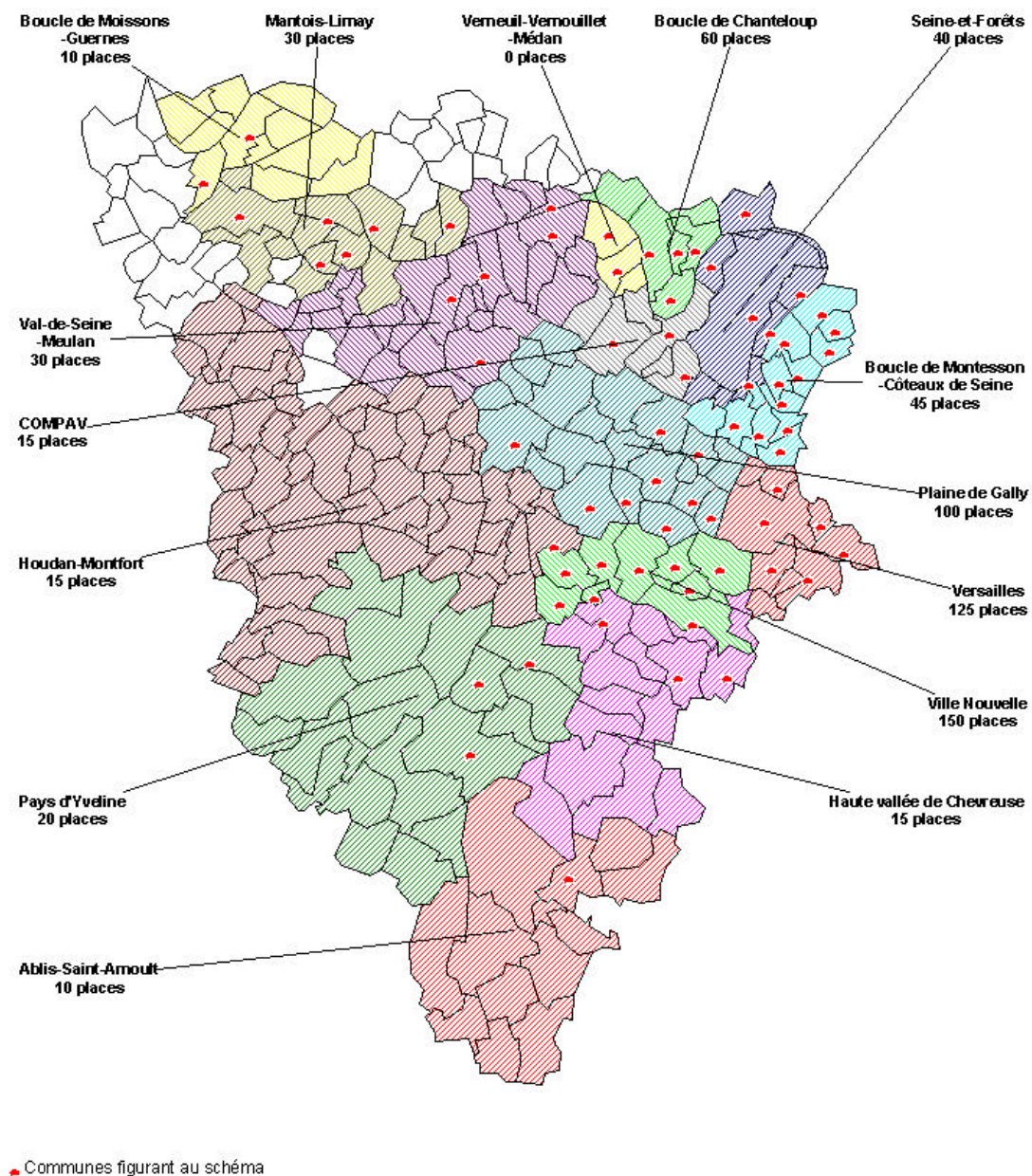
Le résultat de cette répartition figure dans le tableau récapitulatif et la carte ci-après, où sont indiqués les besoins à satisfaire pour chaque secteur de cohérence.

**TABLEAU DES BESOINS A SATISFAIRE EN AIRES PERMANENTES D'ACCUEIL PAR
SECTEUR DE COHERENCE**

	AIRES PERMANENTES D'ACCUEIL
SECTEURS	Nombre de places à créer
VERSAILLES	125
VILLE NOUVELLE	150
PLAINE DE GALLY	100
<i>SOUS-TOTAL Versailles Ville Nouvelle Plaine de Gally</i>	<i>375</i>
BOUCLE DE MONTESSON – COTEAUX DE SEINE	45
SEINE ET FORET	40
COMPAV	15
BOUCLE DE CHANTELOUP	60
VERNEUIL VERNOUILLET	0
<i>SOUS TOTAL Nord Est Yvelines</i>	<i>160</i>
SAINT- ARNOULD	10
HAUTE VALLEE DE CHEVREUSE	15
VAL DE SEINE	30
MOISSON - GUERNES	10
MANTOIS	30
HOUDAN	15
PAYS D'YVELINE	20
<i>SOUS TOTAL Autres Secteurs</i>	<i>130</i>
TOTAL	665

AIRES PERMANENTES D'ACCUEIL

Répartition des places à créer par secteur de cohérence



07/11/2002

b) Les aires de grand passage

Les besoins à satisfaire par secteur de cohérence sont plus difficiles à établir pour les aires de grand passage constitués par des terrains disponibles, pouvant être raccordés au réseau électrique et assainissement en tant que de besoin.

Aussi, le schéma n'indique pas de répartition spatiale a priori pour ces aires, mais il conviendra dans leur programmation et leur réalisation, de tenir compte des préconisations suivantes :

- il est préférable de ne pas localiser ces aires dans les zones les plus densément urbanisées afin de limiter les nuisances.
- il sera néanmoins nécessaire de ne pas trop excentrer ces aires pour qu'elles restent attractives et éviter ainsi des regroupements importants en des lieux non prévus à cet effet. Cela signifie en particulier que les aires devront être facilement accessibles et donc être situées à proximité des grands axes de circulation. Dans tous les cas, une discussion préalable avec les représentants des gens du voyage paraît souhaitable pour la localisation précise des aires.
- la taille des aires de grand passage n'est pas fixée a priori dans le schéma, de même que pour les aires permanentes d'accueil. Néanmoins, une fourchette de l'ordre de 75 à 150 places, voire 200 places, paraît adaptée aux besoins constatés dans le département.

Compte tenu de ce qui précède, il est convenu d'engager les premiers projets sur les secteurs les moins urbanisés, puis de faire un bilan de ces premiers projets au cours de la seconde année de mise en œuvre du schéma. Ce bilan devra permettre de préciser les localisations et les capacités d'accueil optimales pour la réalisation des autres aires.

II.3. Les adaptations possibles

La délimitation géographique des secteurs de cohérence et la répartition par secteur des besoins à satisfaire, pourront être adaptées si nécessaire en fonction des études fines qui seront menées au fur et à mesure de la mise en œuvre du schéma. Le bilan et la validation de ces adaptations seront effectués par le groupe de pilotage avec compte-rendu dans le cadre de l'évaluation annuelle qui en sera faite par la commission consultative (cf. chapitre V – pilotage et suivi du schéma).

Par exemple, certaines communes pourraient souhaiter se regrouper pour aménager et gérer une ou plusieurs aires d'accueil alors qu'elles ne font pas partie d'un même secteur de cohérence. De même, certaines initiatives locales ou certaines opportunités foncières pourraient inciter à revoir à la hausse ou à la baisse la capacité des aires de tel ou tel secteur. Ces adaptations devront, bien entendu, respecter globalement les objectifs du schéma et permettre de conserver une bonne adéquation entre la localisation des aires et les besoins des gens du voyage.

III. LA MISE EN ŒUVRE

III.1. L'assistance aux communes pour le montage des projets

a) Une cellule d'appui opérationnel

La ou les communes (ou groupements de communes) seront maîtres d'ouvrage des aires projetées dans le présent schéma.

Pour assurer la réussite de tels projets, une approche globale du contexte, des besoins et attentes des différents partenaires concernés, sera à chaque fois nécessaire.

A titre d'exemple, pour un projet d'aire d'accueil, les éléments suivants devront faire l'objet d'une attention particulière :

- le choix de la localisation, qui résultera d'un compromis entre plusieurs exigences : proximité d'équipements et services (écoles, CCAS, PMI, ...), prise en compte des activités des gens du voyage (en vue d'un éventuel rapprochement d'une zone artisanale, industrielle ou autre), dialogue avec les riverains et les associations de défense.
- la taille de l'aire et son mode de fonctionnement (équipements, durée du séjour, modalités de paiement ...) : sur ces sujets, il faudra évidemment tenir compte des besoins des gens du voyage, d'où la nécessité d'un dialogue avec des associations de voyageurs, voire avec les familles de voyageurs susceptibles d'utiliser le site. Concernant le fonctionnement, on rappellera que l'ensemble des aires d'accueil sont payantes et qu'elles sont en outre régies par un règlement intérieur que les voyageurs sont tenus de respecter (un exemple de règlement intérieur est donné en annexe 8).
- le choix du mode de gestion (communal, intercommunal, privé), sachant que le gestionnaire devra, si possible, être associé à la conception du projet.

Compte tenu de l'expérience limitée de nombreuses communes pour ce type de projet et à la demande de plusieurs élus, il est prévu de mettre en place une cellule d'appui opérationnel.

Cette cellule pourra être sollicitée par les communes pour tout type de projet en faveur des gens du voyage : aire d'accueil, grand passage, habitat, etc.

Elle correspondra à l'actuel « groupe-conseil départemental » (cf. la liste de ses membres en annexe 11) qui se réunit tous les mois depuis 1997 et qui pourra être renforcé par deux acteurs de terrain :

- un opérateur spécialisé (par exemple le PACT-ARIM des Yvelines) pouvant aller sur le terrain et apporter un appui méthodologique sur toutes les questions soulevées ci-dessus (localisation, taille, fonctionnement, choix du mode de gestion des aires, etc), en faisant bénéficier la commune demanderesse des diverses expériences positives ou non menées à l'intérieur comme à l'extérieur du département ;
- un (ou plusieurs) médiateur(s), éventuellement issu(s) d'associations de voyageurs, dont le rôle sera d'aider la commune à s'assurer que le projet envisagé est bien en adéquation avec les aspirations et les contraintes des voyageurs.

L'intervention de ces deux acteurs sera prise en charge financièrement par l'État.

Dès qu'une commune ou un groupe de communes décide d'engager une action relevant du schéma, elle a la possibilité d'exposer son projet devant la cellule d'appui opérationnel. Celle-ci peut, en fonction des besoins exprimés par la commune, mandater les opérateurs de terrain précités pour l'assister dans sa réflexion et ses démarches.

Enfin, en complément de ces interventions sur le terrain, la cellule pourra mettre à disposition des communes intéressées l'abondante documentation qui existe sur les gens du voyage (analyses générales, documents techniques, descriptions de projets, approche sociologique, etc... (cf. la bibliographie succincte présentée en annexe 13).

b) La réalisation d'études complémentaires

A la demande des communes ou d'autres partenaires du schéma, des études complémentaires pourront être engagées afin d'approfondir certains sujets.

Ces études pourraient par exemple concerner :

- l'habitat des gens du voyage semi-sédentarisés, afin d'identifier les actions à développer sur ce thème en complément de l'action conduite actuellement par le PACT-ARIM dans le cadre du Plan départemental pour le logement des personnes défavorisées ;
- les aires de grand passage,
- l'analyse plus approfondie d'un secteur particulier.

Les cahiers des charges de ces études complémentaires seront mis au point par la cellule d'appui. En fonction de leur importance, ces études pourront faire l'objet d'un co-financement par plusieurs partenaires du schéma.

III.2. Les aides financières

Outre les études, la réalisation, la réhabilitation et la gestion d'aires d'accueil ou de grand passage peuvent bénéficier d'aides financières importantes des pouvoirs publics.

a) Le montant des aides

La réalisation des aires d'accueil peut bénéficier de subventions accordées par :

- l'État,
- la Région,
- le Conseil Général,
- la Caisse d'Allocations Familiales.

Concernant les subventions de l'État, leur montant peut couvrir jusqu'à 70 % de la dépense totale hors taxe, dans la limite d'un plafond de dépense subventionnable de 15 245 € (soit 100 000 F) par place de caravane. Les dépenses éligibles comportent :

- . les études techniques et les coûts de maîtrise d'œuvre
- . l'acquisition du terrain et les dépenses de viabilisation (interne et externe)

- . les travaux d'aménagement du terrain
- . les divers locaux

La réhabilitation des aires d'accueil existantes est financée par l'État au même taux de 70 % de la dépense totale hors taxe, dans la limite d'un plafond de dépense de 9 147 € (soit 60 000 F) par place de caravane. Ces travaux de réhabilitation doivent permettre, au minimum, de respecter les normes techniques.

Les aires de grand passage sont subventionnables une seule fois et pour un montant forfaitaire de 114 336 € (soit 750 000 F) par opération.

Une aide à la gestion peut être attribuée au gestionnaire d'une aire, dans le cadre d'une convention passée avec l'État. Cette aide est forfaitaire et est attribuée en fonction du nombre de places de caravane disponibles. Elle est versée par les caisses d'allocations familiales et est fixée à 128,06 € (soit 840 F) par mois et par place.

La majoration de la dotation globale de fonctionnement : la population prise en compte pour le calcul de la majoration de la DGF comprend un habitant par place de caravane créée et conventionnée au titre de l'aide à la gestion. Dès lors que la commune est éligible l'année précédente à la dotation de solidarité urbaine (DSU) ou à la première fraction de la dotation de solidarité rurale (DSR), la majoration est portée à 2 habitants par place de caravane.

Enfin, concernant l'habitat des gens du voyage semi-sédentaires, des financements de type PLAI sont mobilisables pour réaliser des opérations « d'habitat adapté » spécifiquement conçues pour des familles souhaitant intégrer un habitat en dur tout en conservant leur caravane, par exemple telles que l'OPIEVOY prévoit d'en réaliser dans l'Essonne.

b) Les conditions d'octroi

Comme indiqué dans la loi du 5 juillet 2000 et ses textes d'application, une condition générale d'octroi des subventions de l'État est la réalisation des projets dans une période de deux ans suivant l'approbation du schéma. C'est pourquoi, il est recommandé que les communes concernées par le schéma engagent rapidement la réflexion, si possible au niveau intercommunal, sur les projets qu'elles souhaiteraient réaliser. Pour ce faire, elles bénéficient du soutien de la cellule d'appui opérationnel comme indiqué précédemment.

D'autres conditions techniques existent également, selon le type de projet :

Concernant les aires d'accueil, les différentes subventions ci-dessus sont attribuées sous réserve de satisfaire à des normes techniques minimales qui ont été renforcées par la loi du 5 juillet 2000. Ces normes sont définies par décret n° 2001-569 du 29 juillet 2001 (cf. annexe 7).

Concernant les aires de grand passage, leur aménagement et leur équipement peuvent être beaucoup plus sommaires et ne relèvent pas de normes techniques spécifiques. Néanmoins, des dispositifs permettant une alimentation en eau et électricité ainsi que l'évacuation des eaux usées doivent être prévus soit de façon permanente, soit au minimum de façon temporaire lors de la présence des groupes.

Concernant l'habitat adapté, les conditions d'octroi sont les conditions générales pour le financement de logements sociaux en PLAI.

III.3 Les actions en matière d'urbanisme

a) Les documents d'urbanisme

Les plans locaux d'urbanisme (PLU) doivent, pour ne pas encourir le risque d'illégalité, assurer la mixité sociale dans l'habitat urbain ou rural, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat.

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

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

Les projets d'aires d'accueil des gens du voyage pourront faire l'objet, en tant que de besoin, d'emplacements réservés et bénéficier du statut de projet d'intérêt général. Toutefois, il convient de préciser que le recours préalable à un emplacement réservé n'a aucun caractère obligatoire : la commune peut réaliser directement l'aire d'accueil dès lors qu'elle dispose du terrain et que le plan local d'urbanisme ne l'interdit pas.

S'agissant des aires de grand passage, compte-tenu de leur objet et du fait qu'elles n'appellent pas obligatoirement d'aménagements ou de construction justifiant un permis de construire ni d'utilisation permanente à titre d'habitat, ces aires peuvent être envisagées hors des zones urbanisées et constructibles des PLU.

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

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

Il faut aussi noter que de nombreuses familles sont installées, pour certaines depuis longtemps, sur des terrains le plus souvent agricoles comportant des aménagements ou constructions qui ne sont pas compatibles avec les règles d'urbanisme de la zone. La régularisation de ces implantations est souvent problématique ; il est néanmoins souhaitable qu'elle soit étudiée au cas par cas ou que des solutions alternatives soient recherchées lorsque la régularisation est impossible. Dans le cadre de la préparation du schéma, des discussions sur ces questions ont eu lieu avec certaines communes qui sont volontaires pour engager une première démarche à titre expérimental ; ensuite, cette approche pourra éventuellement être généralisée à d'autres communes qui connaissent les mêmes problèmes.

Ce qui est présenté ci-dessus pour les plan locaux d'urbanisme est également valable et est à transposer pour les schémas de cohérence territoriale (SCOT).

b) La mobilisation de la ressource foncière

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

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

Concernant les aires de grand passage, qui n'ont pas vocation à être utilisées en permanence, une convention locale avec un ou des exploitants agricoles peut être une alternative pertinente à l'utilisation de terrains communaux.

En complément de ces initiatives communales, l'État favorisera les contacts avec différents propriétaires institutionnels afin de mobiliser leur patrimoine.

III.4. La maîtrise des stationnements illicites et des problèmes de voisinage

On rappellera que la philosophie de la loi, et donc du schéma départemental des Yvelines, est d'établir un équilibre satisfaisant entre les droits et les devoirs des gens du voyage, c'est à dire entre d'une part, la liberté d'aller et venir et l'aspiration des gens du voyage itinérants à pouvoir stationner dans des conditions décentes et, d'autre part, le souci des élus locaux d'éviter des installations illicites sources de difficultés de coexistence avec leurs administrés.

En conséquence, la mise à disposition progressive d'aires d'accueil par les communes devra nécessairement aller de pair avec le respect par les voyageurs des règles de droit commun et en particulier de l'interdiction de stationner sur des terrains de façon illicite ou dans des conditions pouvant causer des troubles pour le voisinage.

A l'occasion des diverses réunions de concertation qui ont eu lieu pendant la phase de préparation du schéma, les gens du voyage et leurs associations ont bien compris qu'un tel engagement de leur part était important.

Afin de favoriser le respect de cet engagement, dont dépend fortement la réussite du schéma, il est apparu souhaitable, comme le prévoit les textes, de se doter de véritables moyens de médiation permettant de régler en amont d'éventuels conflits, et qui complèteront les nouvelles dispositions coercitives de la loi visant à accélérer les procédures d'expulsion dans le cas où ces conflits ne pourraient se régler autrement. C'est l'ensemble de ce nouveau dispositif qui est décrit ci-après.

a) Les actions de prévention : mise en place de médiateurs

La cellule d'appui opérationnel, et particulièrement son ou ses médiateur(s), pourra être mobilisée pour aider à résoudre les divers conflits qui pourraient survenir entre élus ou riverains et gens du voyage.

Ces conflits peuvent être de plusieurs ordres et concerner notamment :

- le stationnement sur un terrain non autorisé alors qu'il existe une aire d'accueil à proximité,
- des tensions entre différents groupes sociaux de voyageurs,
- le non-respect du règlement intérieur d'une aire d'accueil aménagée.

Concernant ce dernier point, on insistera sur l'importance de bien intégrer la dimension de la gestion dans la conception des futures aires d'accueil. Cela milite pour une association, le plus en amont possible, du futur gestionnaire et de représentants de voyageurs à la définition du projet. En outre, cela montre l'importance de choisir un gestionnaire expérimenté, sujet sur lequel la cellule d'appui pourra également être sollicitée.

b) Les actions coercitives : procédures d'expulsions

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

L'article 9 de la loi du 5 juillet 2000 renforce cette procédure.

Il précise en effet que le maire d'une commune ayant satisfait aux obligations qui lui incombent au titre du schéma départemental peut, par arrêté, interdire le stationnement des gens du voyage en dehors des aires d'accueil aménagées. Il en va de même pour les communes qui, sans accueillir ni gérer d'aire d'accueil ou de grand passage sur leurs territoires, y ont contribué dans le cadre de conventions intercommunales.

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

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

En outre, la loi du 5 juillet 2000 vise à réduire les délais d'instruction de la procédure d'expulsion des gens du voyage en stationnement illicite lorsque le maire a pris un arrêté d'interdiction de stationner. Elle permet en effet au juge :

- de prescrire aux voyageurs de rejoindre une aire d'accueil aménagée,
- de statuer en la forme des référés, sa décision étant en outre exécutoire à titre provisoire,
- lorsque le cas présente un caractère d'urgence, de faire appliquer la procédure du référé d'heure à heure.

Il est possible que de nouvelles dispositions législatives soient adoptées afin de compléter l'article 9 de la loi du 5 juillet 2000 et de renforcer encore les pouvoirs des maires en cas de stationnement illicite. Le cas échéant, ces nouvelles dispositions seront intégrées dans le schéma départemental.

IV. LES ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT

Afin de favoriser l'intégration des gens du voyage et faciliter leur accès aux dispositifs de droit commun, des actions d'accompagnement sont nécessaires.

Pour autant, il n'est pas souhaitable de développer, pour ces populations, des mesures trop spécifiques qui risqueraient au contraire de renforcer leur sentiment identitaire, d'exacerber la méfiance parfois manifestée à leur égard et finalement d'accentuer l'exclusion dont ils font l'objet. Ces actions d'accompagnement doivent plutôt leur permettre de devenir des citoyens comme les autres, avec les droits et les devoirs que cela implique, tout en gardant leur spécificité d'habitat.

IV.1. L'éducation

La politique éducative départementale à destination des enfants du voyage s'inscrit dans le cadre de la loi d'orientation sur l'éducation du 10 juillet 1989 qui précise dans l'article 1 de son préambule que « l'acquisition d'une culture générale et d'une qualification reconnue est assurée à tous les jeunes, quelle que soit leur origine sociale, culturelle ou géographique ».

La loi fait obligation d'accueillir tous les enfants d'âge scolaire (de 6 à 16 ans) nonobstant la durée du séjour ou le caractère illicite du stationnement ; il y a également obligation de scolariser les enfants dès trois ans lorsque la famille en fait la demande.

Lorsque les enfants appartiennent à des familles sédentarisées, ou en voie de sédentarisation, ou venant de lieux de stationnement permanent (aires d'accueil, terrains privés) leur intégration scolaire pose peu de problèmes. Il est nécessaire cependant d'apporter des réponses à des difficultés liées à l'écart entre l'âge et le niveau scolaire.

Lorsqu'il s'agit de faire face à une arrivée imprévue, il est possible, si besoin est, d'ouvrir une structure d'accueil temporaire afin de répondre à ce flux supplémentaire d'élèves. Dans ce cas, une fois en possession des demandes, le maire doit prendre contact avec le directeur de l'école concernée, de façon à résoudre à l'avance les problèmes matériels qui lui incombent.

L'inspecteur de la circonscription lui apportera son aide, en particulier si la création d'un poste d'enseignant s'avère nécessaire ou si l'accueil dans le premier cycle soulève des difficultés » (Circulaire du Ministère de l'Intérieur du 5 janvier 1978). Ainsi, cinq postes spécifiques « gens du voyage » sont implantés dans les Yvelines : à Conflans Sainte Honorine, Élancourt/Maurepas, Carrières sous Poissy, Limay, et Verneuil/Vernouillet.

Par ailleurs, le recours aux programmes édités par le Centre National d'Enseignement à Distance (CNED) est une alternative à la scolarisation classique qui peut être intéressante pour certaines familles.

Enfin, le dispositif d'antennes scolaires mobiles doit être signalé comme une solution adaptée à certains cas.

Ainsi, l'association d'aide à la scolarisation des enfants tsiganes et autres jeunes en difficulté (ASET), fondée en 1969 et agréée « association nationale de la jeunesse et d'éducation populaire » par le Ministère de la Jeunesse et des Sports, gère aujourd'hui une trentaine d'antennes scolaires mobiles (ASM) et une quarantaine d'enseignants, répartis en réseau. Ce dispositif permet d'accueillir, lors de leur passage, plus de 3500 enfants du voyage entre 3 et 16 ans, dans 14 départements dont 4 départements franciliens (Yvelines, Val d'Oise, Seine-Saint-Denis, Seine-et-Marne).

Pour répondre aux besoins d'instruction de ces enfants, les enseignants en ASM les rejoignent régulièrement sur leurs divers lieux de stationnement et les accueillent en petits groupes. L'essentiel de l'enseignement est orienté vers les apprentissages fondamentaux (lire, écrire, compter...) qui permettront à certains, quand cela sera possible, d'être admis dans l'établissement scolaire le plus proche et le plus adapté à son niveau.

IV.2. L'accompagnement social

L'accompagnement social vise essentiellement à favoriser l'accès à l'information, assurer aux familles un revenu minimum et à adapter les actions d'insertion.

Généralement, les gens du voyage appréhendent les contacts avec l'administration et, de ce fait, ne bénéficient pas toujours des prestations auxquelles ils ont droit. Les permanences de travailleurs sociaux sur les aires d'accueil sont un moyen efficace de renseigner les populations sur leurs droits et sur les moyens d'y accéder. Cette information peut aussi passer par des médiateurs ou des associations. De cette façon, les gens du voyage n'ont pas l'obligation de se déplacer dans les administrations, chose qu'ils redoutent.

Par ailleurs, des écrivains publics peuvent leur venir en aide pour tout ce qui concerne la rédaction d'actes administratifs.

Concernant l'accès à un revenu minimum, la loi du 1^{er} décembre 1988, renforcée par la loi d'orientation de lutte contre l'exclusion du 29 juillet 1998, facilite l'accès au RMI des personnes sans résidence stable. Ils ont l'obligation de faire une élection de domicile auprès des organismes agréés par le Préfet et le Président du Conseil Général : dans les Yvelines, 700 personnes environ sont domiciliées à ce titre. Pour conforter ce dispositif, il est souhaitable de bien communiquer aux gens du voyage (sur les aires d'accueil) la liste des organismes pouvant recueillir leur domiciliation et de ceux susceptibles d'instruire la demande de RMI (associations, CCAS, services sociaux).

Concernant les démarches d'insertion, il apparaît difficile d'imposer aux gens du voyage de s'inscrire dans le schéma classique ; l'élaboration du contrat d'insertion doit au contraire tenir compte de leur culture et de leur mode de vie.

A titre d'exemple, des projets spécifiques intéressants ont été montés pour les gens du voyage qui souhaitent se sédentariser, en particulier en Alsace : le principe est celui de « l'auto construction » dans le cadre d'un processus de relogement. Des personnes sont recrutées parmi la communauté et sont formées aux métiers du bâtiment (chantiers d'insertion, CES...). Ce programme leur permet d'acquérir de véritables savoir-faire pouvant contribuer à leur réinsertion professionnelle, tout en les amenant à participer eux même à leur logement et donc à l'amélioration de leur situation.

La lutte contre l'illettrisme est un autre exemple d'action très importante dans l'accompagnement social. Maîtriser la lecture et l'écriture est en effet un moyen de mieux gérer leur quotidien et d'améliorer le suivi éducatif et scolaire des enfants.

IV.3. La santé

Les problèmes de santé affectent profondément les groupes de voyageurs en raison de leur mode de vie et de leur précarité socioprofessionnelle.

Une partie des gens du voyage vit en effet dans des sites insalubres (sans eau ni électricité, sans évacuation des eaux usées, avec des nuisances sonores importantes). Ils sont souvent victimes d'accidents corporels dus à l'habitat en caravanes, parfois d'intoxications causées par le maniement des métaux, et souffrent généralement de stress (risques d'expulsion ...).

Les semi-sédentaires et les voyageurs présentent des pathologies ou des facteurs de risques différents : on note, par exemple, chez les semi-sédentaires, une tendance à l'obésité et une plus grande fréquence des conduites addictives ; les voyageurs sont plus touchés par le diabète et sont davantage victimes du stress lié à la difficulté de continuer à voyager.

Les principaux obstacles à l'accès aux soins sont généralement les suivants :

- comme indiqué précédemment, les gens du voyage redoutent les contacts avec l'administration ; or, pour pouvoir être remboursés de leurs soins, ils doivent s'inscrire à l'aide médicale de l'État ou à la CMU et, pour cela, entreprendre des démarches auprès de l'administration qui peuvent paraître insurmontables ;
- les campagnes de vaccinations et le suivi médical en général sont plus difficiles en raison de la mobilité des gens du voyage ;

- enfin, compte tenu de la précarité de leurs conditions de vie, la santé ainsi que l'équilibre alimentaire ne sont pas ressentis comme une priorité chez beaucoup de voyageurs.

Face à cette situation difficile, des actions sont menées dans les Yvelines notamment en matière de prévention et de sensibilisation.

A titre d'exemple, un travail intéressant est réalisé depuis plusieurs années par le comité des Yvelines d'éducation pour la santé (CYES) en collaboration avec l'Association Départementale des Yvelines pour la promotion des tsiganes et autres gens du voyage (ADYV), auprès de la population féminine Yéniche des aires d'accueil de Plaisir et des Clayes-sous-Bois. C'est ainsi qu'ont été réalisés des ateliers santé sur les thèmes de la nutrition, la gynécologie/contraception, le sida/MST, les soins primaires et accidents domestiques.

A partir de cette expérience, le CYES a développé un projet d'éducation pour la santé composé de deux volets :

- 1^{er} volet : sur le site de Plaisir-Les Clayes, l'association a réalisé une vidéo, qui s'avère être un relais efficace pour la transmission des données apprises par les femmes lors des ateliers, vers les enfants et les hommes du groupe. L'objectif de ce projet est de développer la prévention au sein des aires d'accueil, par la création d'un outil valorisant les histoires de vie et renforçant l'estime de soi des participantes.
- 2^{ème} volet : sur le site de la ville nouvelle, des rencontres d'information sont organisées, l'objectif étant, à travers la reconnaissance des modes de vie des gens du voyage et les échanges avec les partenaires locaux, d'élaborer un projet de promotion de la santé répondant aux préoccupations des gens du voyage sur ce secteur.

IV.4. L'insertion par l'emploi

L'évolution de la situation d'une partie des gens du voyage est marquée par l'abandon progressif de l'itinérance, qui, pour certaines familles, est étroitement lié à un processus de précarisation. Ces familles pratiquent leurs activités traditionnelles dans des conditions de non-rentabilité croissante, et perdent ainsi leur indépendance économique, d'où l'enfermement progressif des familles dans un système d'assistance (R.M.I.), le développement d'activités souterraines, voire délictueuses et la désagrégation des liens de solidarité au sein des familles et de la communauté (désintérêt pour la scolarisation des enfants, non-transmission des compétences professionnelles aux descendants, aggravation des problèmes de santé et tensions).

L'insertion économique de ces familles peut constituer aujourd'hui un défi à relever dans le cadre du projet social de telle ou telle agglomération. Elle conditionne en effet l'efficacité du traitement des problèmes liés à la scolarisation ou la délinquance.

Ce travail devra prendre en compte les résistances culturelles et la nécessité d'innover en parallèle sur des points tels que :

- la prise en compte des compétences artisanales et commerciales, et la recherche de nouveaux secteurs d'activité porteurs,
- la valorisation des activités traditionnelles,
- la question de la sédentarisation d'une partie de la population concernée.

Pour atteindre ces objectifs, il conviendra de s'inspirer de démarches innovantes réalisées depuis quelques années dans de nombreux départements, et conduisant à des résultats positifs en matière d'insertion.

A titre d'exemple, la Direction Départementale du travail, de l'Emploi, et de la Formation Professionnelle des Yvelines envisage une expérience sur ce sujet sur le secteur de Saint-Quentin-en-Yvelines.

V. LE PILOTAGE ET LE SUIVI DU SCHEMA

Afin d'assurer une mise en œuvre du schéma dans les meilleures conditions, un dispositif de pilotage et de suivi est prévu à trois niveaux :

1) la commission consultative : créée en octobre 2001 (cf. en annexe 9 la liste des membres), elle se réunira au moins une fois par an afin d'établir un bilan annuel de la mise en œuvre du schéma, comme le prévoit la loi du 5 juillet 2000. En outre, cette commission pourra faire des propositions visant à adapter et améliorer le schéma, par exemple pour intégrer le résultat d'études complémentaires ou encore pour tenir compte de projets locaux qui amèneraient à actualiser certains périmètres ou objectifs chiffrés des secteurs de cohérence. Enfin, elle aura, à terme, à conduire la révision du schéma qui devra intervenir au plus tard au bout d'une période de six ans.

2) le groupe de pilotage : ce groupe restreint issu de la commission consultative (cf. sa composition en annexe 10) a pour mission de superviser et de coordonner la mise en œuvre des différentes actions du schéma. Il se réunira environ une fois par trimestre, ou davantage si besoin, et devra notamment :

- suivre l'état d'avancement des différents projets d'aires d'accueil ainsi que des actions d'accompagnement, et décider le cas échéant des mesures à prendre en cas de blocage ou de retard ;
- se prononcer sur toute proposition de modification du périmètre d'un secteur de cohérence ou de la répartition par secteur des besoins à satisfaire ;
- être informé du calendrier des grands passages et veiller à leur bon déroulement ;
- être informé de tout problème d'ordre public survenu localement avec un groupe de gens du voyage et examiner les mesures à prendre ;
- décider des nouvelles actions à engager, et en particulier des études complémentaires sur tel ou tel aspect du schéma ;
- préparer le bilan annuel à présenter à la commission consultative plénière.

3) la cellule d'appui opérationnel : un groupe de travail sur les gens du voyage se réunit régulièrement depuis 1997 ; il est composé d'une dizaine de membres d'administrations ou d'associations directement impliquées dans les réponses à apporter aux besoins des gens du voyage sur les Yvelines. Depuis de nombreuses années, il a ainsi permis aux principaux partenaires concernés de se concerter régulièrement sur les actions à engager comme indiqué au chapitre III.1. Ce groupe de travail, auquel participeront aussi dorénavant l'union des maires des Yvelines ainsi qu'un représentant des médiateurs (cf. sa composition en annexe 11), est officialisé dans le cadre du schéma départemental et devient la « cellule d'appui opérationnel » qui est un dispositif permanent destiné à assister les communes dans la conception et la réalisation des projets, ainsi que dans la résolution de divers conflits pouvant survenir dans le département. Entre deux réunions de la cellule d'appui, et en cas d'urgence, les services de l'Etat peuvent également être sollicité (DDE et Préfecture).

LISTE DES ANNEXES

- 1 - Terminologie
- 2 - Données de cadrage sur les gens du voyage en Ile de France
- 3 - Comptages de police en 2000 montrant la fréquentation par secteur
- 4 - Tableau des aires publiques d'accueil existantes pour itinérants
- 5 - Tableau des aires publiques de résidence existantes
- 6 - Liste des 75 communes figurant au schéma avec indication des niveaux de participation par commune
- 7 - Fiche récapitulative des différents textes (loi, décrets, circulaire) et texte intégral de la loi du 5 juillet 2000 et du décret relatif aux normes techniques
- 8 - Exemple de règlement intérieur pour une aire d'accueil
- 9 - Composition de la commission consultative (arrêté du 1^{er} octobre 2001)
- 10 - Composition du comité de pilotage
- 11 - Composition de la cellule d'appui opérationnel
- 12 - Personnes et organismes ressources
- 13 - Bibliographie

1 - Terminologie

Ménage et **famille** : plusieurs **ménages** (ou familles nucléaires : célibataire ou couple avec ou sans enfant) composent une **famille** (petit groupe familial : 1 à 6 ou 10 caravanes) constituant une unité de vie résidentielle et économique.

Gens du Voyage, Voyageurs, ... sont utilisés indifféremment dans le présent texte. C'est le terme officiel utilisé dans la loi de juillet 2000. Ce terme recouvre deux grandes catégories : les Tsiganes (terme générique : origine Inde 10^{ème} siècle . A l'intérieur du monde tsigane, on apprendra à reconnaître les roms, manouches et gitans) , et les Yénisches (sont d'origine européenne et se sont constitués progressivement à partir du 16^{ème} siècle, par rencontre avec des groupes tsiganes dont ils ont adopté un mode de vie similaire au cours des siècles suivants)..

Les notions de « **nomadisme** » et de « **sédentarisation** » sont en effet trop tranchées. Elles doivent être remplacées par celle de **mobilité spatiale et temporelle dans un polygone de vie** : cette approche conduit à concevoir dans la plupart des secteurs des **projets complémentaires** en termes de **résidence** quasi-permanente d'une part, et de long, moyen ou court **séjour** d'autre part. Les termes « sédentaire », « nomade », « stationnement » introduisent des biais dans le travail de connaissance, et ne sont pas recommandés.

Dans ce sens, le document distingue systématiquement les **deux grandes formes d'espace à aménager** pour répondre aux besoins des Voyageurs :

- « **séjour** »
termes associés : itinérants, long, moyen ou court **séjour**, séjourner / stationner / terrains de séjour, d'accueil, de passage
- « **Habitat, résidence** »
termes associés : terrains familiaux, habitat-caravane, résidence, aires d'habitat collectif résidentiel

Typologie et organisation des espaces de

- **place de caravane, place** : espace nécessaire au stationnement d'une seule caravane, de son véhicule tracteur
- il faut plusieurs places (généralement 2 ou 3) pour accueillir les caravanes et véhicules appartenant au même ménage
- **aire d'accueil** : aires permanentes d'accueil destinées aux itinérants pour des séjours pouvant aller jusqu'à environ 9 mois ; capacité de l'ordre de 25 à 40 places
- **aires de grand passage**, destinées à recevoir des groupes de 50 à 200 caravanes environ voyageant ensemble, ou se rassemblant à l'occasion d'une festivité culturelle, culturelle ou familiale.
- **terrains pour très grands rassemblements** traditionnels ou occasionnels, pouvant accueillir parfois plusieurs milliers de caravanes (il n'y a pas de tels rassemblements dans les Yvelines).

2 - Données de cadrage sur les Gens du Voyage en Ile-de-France

Les études conduites depuis 15 ans au niveau régional ont mis en évidence les **grands types de besoins propres à la région**, et formulé des recommandations cohérentes

¹. Les enseignements précis qui en ressortent fournissent une base de travail solide pour l'élaboration des schémas départementaux en tenant compte des points communs et de l'ensemble du contexte régional.

La présence des Gens du Voyage dans la région a des fondements historiques qui remontent au XIX^{ème} siècle. Cependant, malgré cette antériorité d'ancrage spatial, les familles ont été repoussées par l'urbanisation de l'agglomération parisienne qui est à l'origine de l'installation progressive de ces populations le long des grands axes de pénétration de la métropole et leurs environs.

Les familles qui composent le monde des Voyageurs connaissent des **modes d'organisation flexibles au cours de l'année**, qui correspondent à des habitudes familiales (économiques, sociales, religieuses, administratives) et à des **enracinements territoriaux anciens** : des périodes d'éclatement en très petits groupes, de reconstitution de groupes familiaux élargis de tailles moyenne, ou enfin de grands regroupements.

Ainsi, **l'itinérance** (« séjour ») et la **sédentarité** (« habitat ») des familles de Voyageurs sont les deux visages de la vie des Gens du Voyage, qui ne se partagent pas entre voyageurs et sédentaires : la vie de chacun d'eux est une alternance de périodes pendant certaines desquelles ils se déplacent et pendant certaines autres ils semblent s'être arrêtés.

Pendant les périodes d'itinérance, les familles de Voyageurs séjournent essentiellement dans les secteurs urbains denses de la région

80% des 3000 caravanes dénombrées dans la région sur le domaine public abritent des familles qui séjournent dans un des départements de **grande couronne**, en grande partie dans les **secteurs urbains** les plus proches de la petite couronne. Les abords des **grands axes routiers** réunissent le quart de ces caravanes, les **Villes Nouvelles** et les communes contiguës réunissent également le quart de ces caravanes.

¹ Les documents de référence principaux sont les rapports d'étude préparés par l'URAVIF pour la préfecture de Région, et le Conseil Régional et la Caisse des Dépôts « **Séjour et habitat des Gens du Voyage en Île-de-France. Étude régionale 1990 – 1992.** Constat et propositions pour une amélioration des conditions d'insertion socio-spatiale des familles et de leur habitat », rapport de synthèse +5 annexes

Ce sont, de manière générale, les espaces situés **au cœur d'un environnement urbain** et/ou en **proximité des infrastructures de communication** desservant les bassins économiques et d'habitat qui sont sollicités par le séjour et le stationnement de l'habitat caravane. Ce type d'espace permet aux Gens du Voyage la proximité de l'environnement urbain nécessaire à l'exercice de leurs activités économiques et professionnelles, traditionnelles, basées sur le commerce et les services. En dehors de ces zones, le stationnement est moins important et plus diffus.

Pour partie, ces déplacements ne font que traduire l'absence d'offre en terrains destinés à accueillir des séjours prolongés

En grande couronne, on peut estimer, en première approximation, que chaque année

- 30 à 40% des familles itinérantes restent dans les limites d'un département, voire d'un même secteur, au gré des espaces disponibles et des expulsions,
- un nombre comparable se déplacent dans plusieurs départements de grande couronne,
- 20 à 25 % seulement ont des déplacements sur plusieurs régions.

L'ampleur des **variations saisonnières** est relativement faible, de l'ordre de 30%. Elle est plus marquée dans le Val d'Oise et la Seine-Saint-Denis, avec de fortes mobilités entre départements selon des modalités propres de vie des Gens du Voyage (« polygone de vie » correspondant à des circuits économiques ou à des contraintes familiales ou culturelles).

En regard des besoins d'accueil, le nombre d'emplacements construits par les collectivités locales est très limité

Les terrains existants, officiels ou de fait, sont donc dans un état de **surpeuplement** critique créant des situations conflictuelles continues, des grandes difficultés d'entretien et de gestion, et des stratégies basées sur les rapports de force (venir nombreux en un lieu pour s'imposer) qui entretiennent à leur tour la perception par les riverains d'invasions subies et répétées.

L'implantation de certains terrains en périphérie du tissu urbain (à distance des commerces, services, écoles, des lieux vivants de participation et de reconnaissance sociale) installe les Gens du Voyage dans une situation d'exclusion génératrice de nouveaux conflits externes et internes.

Pour les périodes de résidence, les familles de Voyageurs franciliens recherchent un ancrage territorial dans un terrain familial

La moitié des familles de Voyageurs d'Ile-de-France y résident dans un habitat sédentaire, à titre temporaire ou définitif

Les recommandations unanimes s'accordent sur la priorité à donner à l'**habitat permanent**, qui est à traiter sous les deux aspects du bâti et de la socialité.

Les réseaux d'acteurs de terrain portent en effet une attention croissante aux familles qui **résident de manière permanente** sur le même lieu (sédentarité temporaire ou définitive) sans pour autant abandonner la caravane comme logement - soit environ **50% de l'ensemble des familles** de Gens du Voyage de la région Ile-de-France -. Les études montrent en effet que la **préférence** de nombreuses familles s'oriente vers un **habitat de type « terrain familial »** à usage privatif, en acquisition ou en location, implanté de façon diffuse dans le tissu urbain.

Des **exemples sur des territoires précis** dans les départements de Seine-Saint-Denis et Essonne ont été analysés en détail :

- 70 % des familles y ont une **forte inscription territoriale** (certaines y sont présente depuis plus de trente ans), avec des attaches économiques et sociales, et une forte volonté d'insertion et de participation sociale,
- la majorité de **l'habitat** est implanté de façon **diffuse**,
- 75 % **aspirent à bénéficier d'un terrain privatif**, avec une diversité importante (pavillonnaire, habitat mixte, caravane sur terrain privé ou public,)

Besoins d'habitat et rareté de l'offre foncière

L'accès à la ville par l'habitat, demeure, pour le plus grand nombre des familles, non seulement un désir mais aussi une réalité quand les moyens financiers l'autorisent. D'assez nombreuses familles de Gens du Voyage s'agrandissent, et souhaitent de plus en plus se constituer un habitat "sécurisé". Cependant, ces **besoins sont mal connus, et mal reconnus par les acteurs de la production foncière**. Leur mode de vie en habitat-caravane a pu orienter ces familles vers l'achat de terrains en zone inconstructible : localement les marchés fonciers présentaient des opportunités, favorisées notamment par un délaissement agricole de la part des maraîchers.

Il y a ainsi une offre locale diffuse de terrains proposés à la vente aux Gens du Voyage dans les départements de grande couronne. Le relief, la fragmentation des espaces due aux cours d'eau et aux voies de communication, ont généré un parcellaire morcelé de terrains constructibles et inconstructibles, dessinant une marqueterie de terrains aux destinations contrastées. Comme souvent, par ailleurs, les exploitants cèdent à la demande pressante, au meilleur prix, un foncier difficile à rentabiliser.

Selon les données recueillies en Essonne lors d'une étude approfondie, les intentions d'achat émanant des Gens du Voyage ont porté sur des terrains situés principalement en zone NC mais aussi en zone ND.

La création de ces terrains familiaux hors zones constructibles n'est pas un phénomène récent. Ce phénomène est le fait de familles qui ne trouvent pas sur le marché immobilier et foncier un habitat adapté ni à leur mode de vie ni à leur capacité financière. Il semble connaître un développement notable sur des espaces qui rendent difficilement conciliables deux exigences sociales en apparence contradiction :

- l'accès à des conditions de vie acceptables malgré l'impossibilité de satisfaire le droit à l'habitat
- la préservation des espaces naturels ou inconstructibles.

Des recommandations pour les acteurs de la région (1992)

Nécessité d'une gamme d'habitats et de lieux de séjour diversifiés

L'observation effectuée en Ile-de-France à la demande de la préfecture de région et du Conseil Régional a conduit à dégager une typologie d'habitat (et d'équipements correspondants) propre à répondre à la diversité des besoins exprimés. Les réalisations à promouvoir sont, dans l'ordre décroissant des attentes perçues :

- ♦ **les terrains d'habitat familial**, les plus aptes à répondre aux besoins d'autonomie et de sécurité familiale, et à valider un ancrage spatial et social préexistant souvent de longue date;
- ♦ **les terrains d'habitat collectif résidentiel** répondant aux nécessités d'insertion économique, sociale et scolaire de nombreuses familles, en tissu urbain dense;

- ♦ **les aires de séjour** (« **aires permanentes d'accueil** »), répondant aux besoins de mobilité, élément d'équilibre économique et sociale; ces aires sont elles-mêmes diverses dans leur conception même, selon la durée du séjour (de quelques semaines à plusieurs mois) et la taille des groupes fréquentant le secteur concerné;
- ♦ **les lieux polyvalents de court séjour** (« aires de grand passage ») qui doivent prendre en compte des situations temporaires liées soit à la situation actuelle de pénurie d'offre publique en Ile-de-France, soit aux délais de programmation d'aménagements soit, enfin, à des événements exceptionnels à caractère familial, culturel, religieux...

Les différentes typologies doivent être appréhendées simultanément pour garantir la réussite des réalisations. Cette réflexion a guidé l'élaboration des différents schémas départementaux des aires permanentes d'accueil dans les départements de la région, et doit être reprise dans celle des **politiques locales de l'habitat**, notamment dans **les programmes locaux de l'habitat (PLH)**, dans la **politique départementale du logement en faveur des plus démunis**, et enfin dans les **documents d'urbanisme** eux-mêmes (**Plan Locaux d'Urbanisme**)

Dans ce schéma d'action d'habitat diversifié, le choix des sites d'implantation est également déterminant pour la reconnaissance et l'insertion sociale des Gens du Voyage.

Orientations régionales pour la prise en compte de cette réalité complexe dans des actions concertées

- **L'urgence** de réalisations quantitatives dans les secteurs urbanisés ne doit pas conduire à ignorer la **diversité des besoins** à satisfaire sur chaque territoire : terrains familiaux, terrains d'habitat collectif, ...
- La **localisation** des **habitats** doit répondre aux attentes des familles en matière d'inscription territoriale, d'insertion, de participation et de reconnaissance sociale.
- Les **documents d'urbanisme** ont une **position-clef** dans cette politique d'habitat : ils doivent prévoir les possibilités de l'habitat-caravane.
- Les solutions satisfaisantes d'habitat de fait trouvées par nombre de familles, lorsqu'elles sont juridiquement précaires, doivent être pour partie régularisées, mais dans le cadre d'une démarche globale cohérente.
- La **concertation** au niveau **départemental**, appuyée sur un **groupe de travail permanent**, doit assurer l'élaboration et le suivi du schéma départemental.
- La **concertation régionale** doit articuler les différentes initiatives, jouer un rôle d'entraînement politique mais aussi mettre en œuvre une pédagogie patiente d'écoute et de dialogue entre les différents partenaires.

Préconisations et propositions des Conférences pour les solidarités en Ile-de-France (mars 2000) ²

Les Conférences pour les solidarités ont pour objectif d'élaborer, avec l'ensemble des acteurs sociaux, des préconisations et des propositions concrètes destinées à l'ensemble des décideurs publics ou privés qui interviennent dans le champ des solidarités et de l'action sociale.

² (extrait du rapport d'étape du groupe de travail - mars 2000)

Les propositions issues des Conférences seront soumises au Conseil régional, afin que celui-ci détermine des politiques nouvelles ou des évolutions de ses politiques traditionnelles. La Région sera le relais des préconisations qui ne peuvent trouver leur réalisation dans un cadre régional, par exemple pour des raisons législatives, auprès des différentes instances concernées.

Le rapport a été largement diffusé, afin de susciter un débat public. Il a ensuite contribué, à l'automne 2000, à nourrir les travaux du colloque organisé autour du thème de l'action contre les exclusions et l'innovation sociale. Le colloque a fait le point sur les propositions issues des groupes de travail thématiques des Conférences pour les Solidarités.

On trouvera ci-après un ensemble de préconisations et de propositions recensées par l'équipe d'animation du groupe de travail

1. Développer une **offre publique** permettant le maintien de la **mixité urbaine** (populations-habitats-activités).

- Les terrains disponibles, aménagés ou non, doivent être créés en nombre suffisant dans les quatre prochaines années, afin de combler le retard en Ile-de-France.
- La réalisation de terrains aménagés et de lieux d'habitat doit être concertée entre l'État, la Région, les départements et les communes, afin de résorber, en quelques années, le manque de places pour le séjour des caravanes.

2. Instaurer un **partenariat** entre les **collectivités** territoriales et les **associations** des Gens du voyage.

- Une instance de concertation doit être mise en place au niveau régional pour le suivi des réalisations.
- Élaborer et faire adopter une Charte régionale pour l'habitat des Gens du voyage.

3. Permettre la mise en place, au niveau local, d'instances de **médiation**, reconnues par tous, entre l'ensemble des acteurs publics et privés.

- Un responsable de l'habitat des Gens du voyage doit être mis en place dans les communes de séjour et de passage, afin de permettre aux gens du voyage d'avoir un interlocuteur clairement identifié.

4. Changer la terminologie : ne plus utiliser, notamment, le terme de « stationnement » ; le remplacer par « **habitat** ».

5. Reconnaître la caravane comme l'équivalent du « bâti » dans les lois et règlements d'urbanisme.

- Adapter le Code de l'urbanisme à la réalité de la caravane, ou le mettre en application sans interprétation restrictive en ce qui concerne les caravanes.

6. Éviter d'implanter les espaces d'habitat dans des zones marginales « réservées ».

7. **Répondre à la diversité des situations** et des besoins par des structures adaptées :

- terrains familiaux ;
- habitat mixte (pavillon et accueil caravane) ;
- petites aires d'habitat de passage ;
- terrains aménagés pour les grands rassemblements.

8. Les documents d'urbanisme, tels que les plans d'occupation des sols (aujourd'hui les Plans Locaux d'Urbanisme : PLU), doivent tenir compte des besoins d'implantation de terrains affectés à l'habitat des Gens du voyage.

- Dans le cadre des responsabilités régionales en matière d'aménagement du territoire, une action peut être menée pour informer les communes dans ce domaine.

9. Réaliser les projets d'implantation des terrains, en **partenariat** avec les futurs utilisateurs, les représentants des Gens du voyage et les organismes qui sont en lien avec les Gens du voyage : CAF, assistantes et assistants sociaux, Éducation nationale.

10. Favoriser la création d'un système de réservation d'emplacements à l'échelon régional.

- Mise en place d'une centrale de réservation.

11. Les moyens financiers mis en oeuvre pour l'habitat en caravane doivent être comparables à ceux du logement social.

- L'accès aux aides au logement (APL ou construction, par exemple) doit être garanti aux Gens du voyage.

12. Possibilité, pour les Gens du voyage, d'acheter ou de louer des terrains afin d'y installer des caravanes.

- Permettre aux familles qui ont acquis des terrains de réaliser leurs projets d'habitat.

13. Le statut de l'habitat doit permettre l'intégration dans l'environnement urbain ou rural, en termes d'accès à l'activité économique, à la scolarité, aux soins, à la culture, au sport, à la vie associative et citoyenne.

14. Mettre en place, dans les villes ou groupements intercommunaux, des projets culturels avec les Gens du voyage, afin de promouvoir une meilleure connaissance réciproque des populations concernées.

15. Favoriser la promotion des projets culturels des Gens du voyage.

16. Déterminer des critères de qualité environnementale et sociale pour l'éligibilité à l'aide financière des pouvoirs publics.

- L'aménagement des terrains ne peut se faire n'importe où et n'importe comment. Des critères de qualité environnementale et sociale doivent s'appliquer pour les structures financées par la Région.

17. Coordonner les schémas départementaux au niveau régional.

18. Mettre en place un cahier des charges pour vérifier la **qualité des équipements** et de l'accueil de l'habitat-caravane.

19. Les schémas départementaux doivent prendre en compte les **terrains familiaux**, au même titre que les espaces d'habitat collectifs de passage et de séjour.

20. Associer les Gens du voyage à la gestion et à l'entretien des terrains d'accueil.

21. Les groupes itinérants nomment un **responsable**, reconnu par les pouvoirs publics pour la signature de contrats d'occupation de terrains.

22. Un **contrat** peut être signé pour **l'occupation exceptionnelle** d'un terrain avec le propriétaire ou le gérant.

23. La présence d'un groupe sur un terrain public ou privé est précédée et suivie d'un constat de **l'état des lieux** réalisé par un tiers assermenté.

24. L'accès à une **scolarisation normale** est favorisé par un **soutien scolaire** sur les lieux de séjour.

- Les caravanes ou camions-écoles sont mis en place, ainsi que des formules d'accueil et de soutien avec des structures scolaires, à proximité des lieux de séjour.

25. La future loi donnant à la Région Ile-de-France des responsabilités accrues en matière d'accueil et d'habitat des Gens du voyage, il sera nécessaire de **créer un service régional** permettant de répondre aux besoins de coordination et de suivi des dossiers.

26. Un **médiateur** sera désigné dans chaque commune, ou dans les communes de moins de cinq mille habitants par regroupement intercommunal.

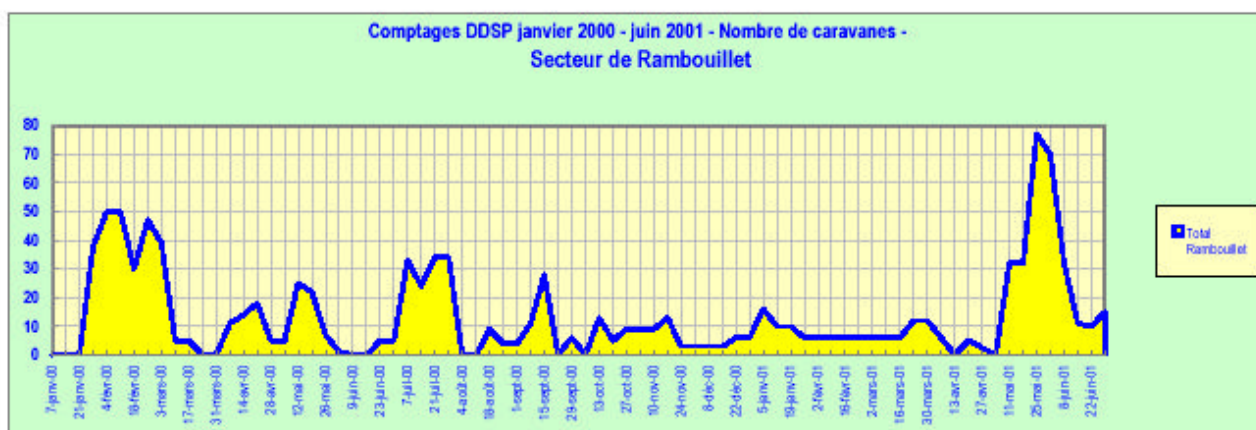
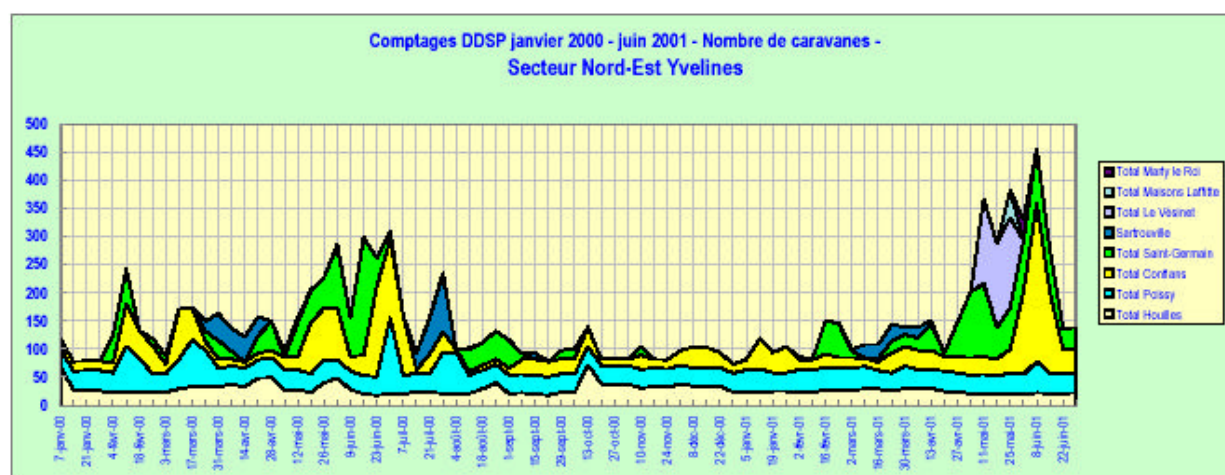
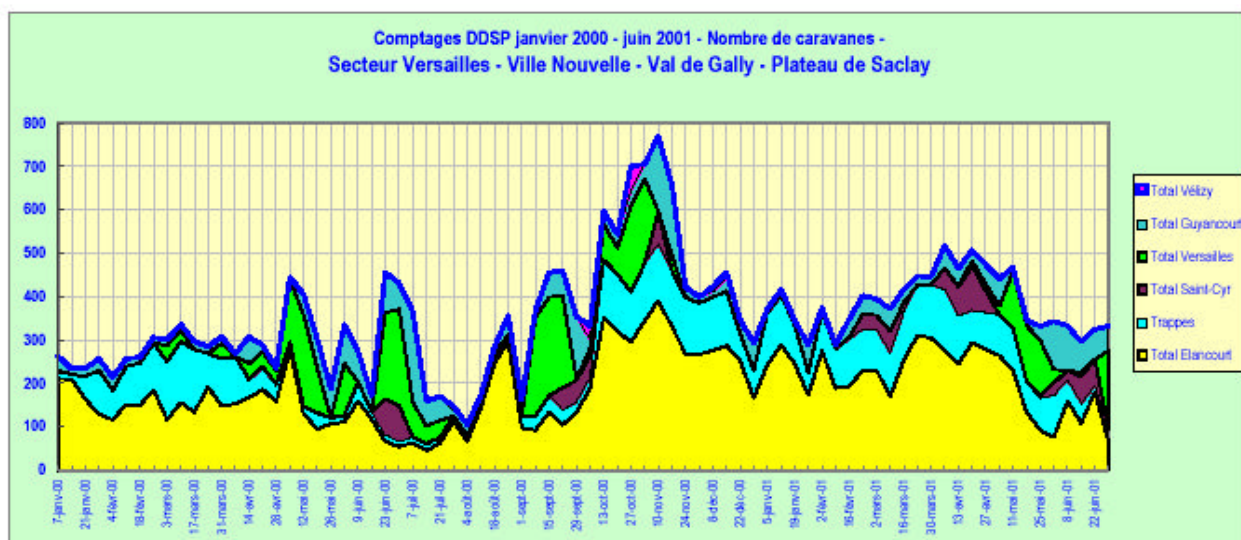
- Dans le cadre des « nouveaux métiers », recrutement d'un emploi-jeune.

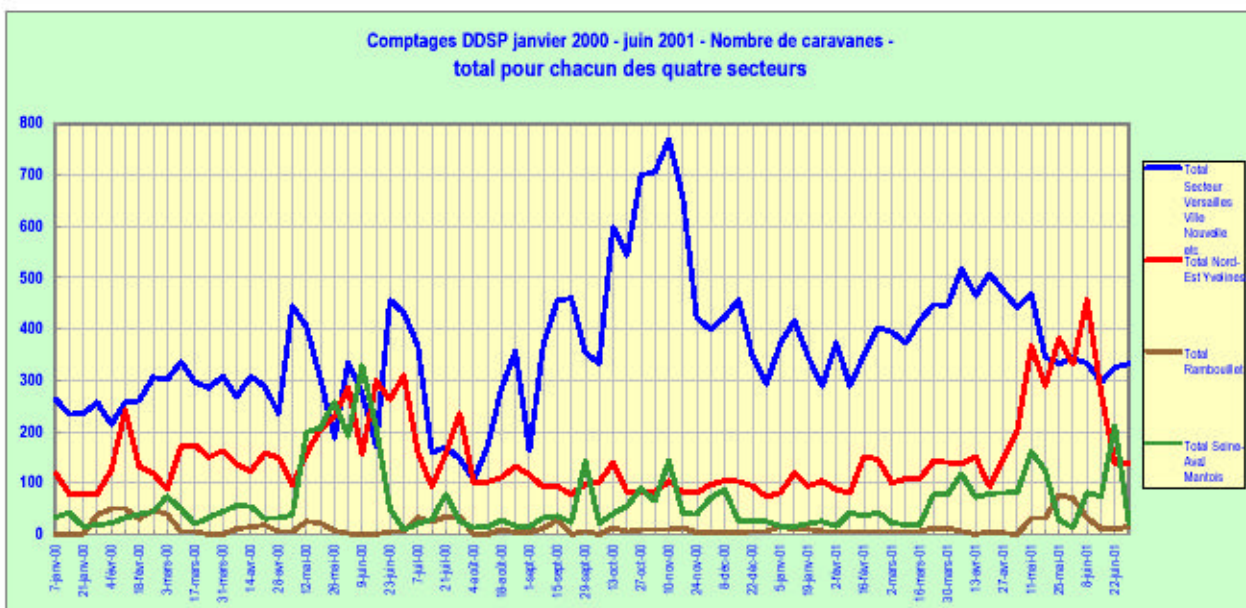
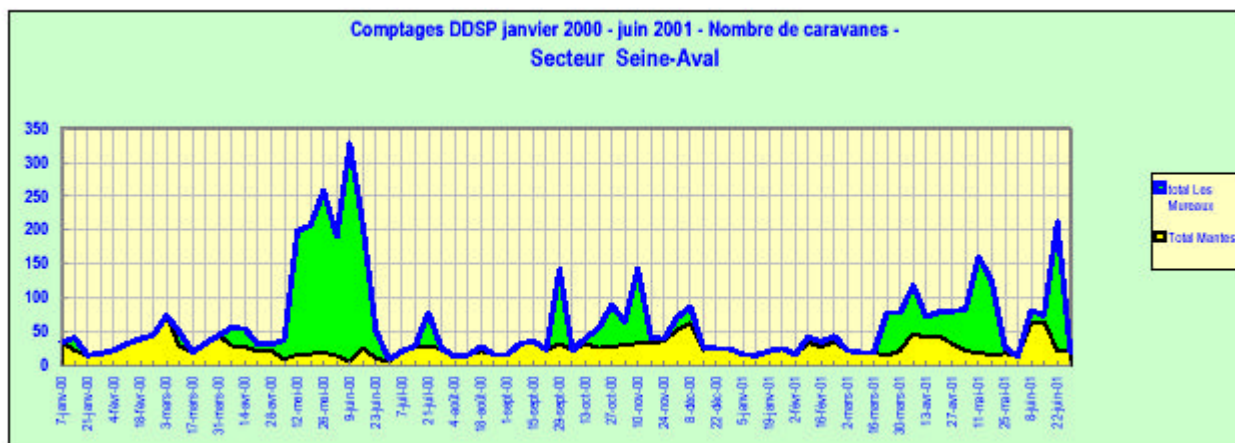
27. Utiliser certains **terrains militaires** pour l'accueil des **grands rassemblements** périodiques ou occasionnels, en les aménageant à cet effet.

28. Favoriser l'accès à la **formation professionnelle** et à **l'insertion économique** en s'appuyant sur les savoir-faire et les compétences culturelles des Gens du voyage.

- Mettre à l'étude, au niveau régional, des programmes de formation spécifiques dans les domaines de l'artisanat, du commerce, de la culture.

3 - Comptages police en 2000 montrant la fréquentation par secteur





4 – Tableau des aires publiques existantes pour itinérants

Les aires d'accueil d'itinérants se trouvent sur quatre communes.

Les communes de Buc (4 places) et Conflans Saint Honorine (12 places) possèdent une aire correspondant aux normes techniques (pour Buc en cours de réhabilitation). Celles de Guyancourt et de Rambouillet devront faire l'objet d'une réhabilitation, le nombre de places est donc approximatif.

Buc	4 places A l'entrée de l'aire une alvéole est destinée aux itinérants Une réhabilitation est programmée pour la mise aux normes de cette alvéole.
Conflans - Sainte- Honorine	12 places emplacements avec W-C, compteur d'eau et compteur électrique individualisés 2 douches communes - local d'accueil et une salle commune un gestionnaire municipal à temps plein et un homme d'entretien à mi-temps entretien par les services municipaux tarifs : 18F/jour par emplacement - 18F le m3 d'eau et 1,30F le kwh délais de 3 mois de stationnement - respecté fréquenté par des familles itinérantes
Guyancourt	10 à 15 places - terrain à réhabiliter terrain peu aménagé - un point d'eau et un WC pour tous, pas d'électricité gestion par police municipale, entretien par la commune, participation financière pour la gestion par le SAN de Saint-Quentin - stationnement limité à 15 jours, non respecté tarifs : 10F/jour et 150F caution une partie du terrain est occupée par une famille semi-sédentaire, l'autre par les voyageurs itinérants
Rambouillet	30 à 40 places - terrain à réhabiliter 4 points d'eau avec évacuation, 4 points d'électricité entretien par le SIRR - stationnement limité à 2 semaines fréquenté par itinérants -

5 – Tableau des aires publiques de résidence existantes

Commune	Sites officiels d'accueil ayant un rôle d'habitat familial
Buc	10 places bloc sanitaire avec 4 W -C et 2 douches - pas de salle d'accueil gestion municipale, passage du garde champêtre une fois par mois entretien par les services communaux, pas de délai officiel de stationnement tarifs : 350F l'emplacement + 400F de forfait charges eau et électricité occupé par un groupe familial élargi plutôt semi-sédentaire
Les Clayes-sous-Bois	12 places emplacement familial avec aire de ferrailleur et confort individualisés gestion municipale, passage d'un régisseur ½ journée par semaine tarifs : 27F/jour par emplacement, les familles paient elles-mêmes eau et électricité pas de locaux communs - pas de délai de stationnement même groupe familial de ferrailleurs depuis l'ouverture
Elancourt	10 places terrain peu aménagé - un point d'eau et deux W -C communs, pas d'électricité pas de local commun - stationnement de 3 mois maximum, non respecté un gestionnaire municipal à ½ temps, entretien par la commune participation financière pour la gestion par le SAN de St Quentin tarifs : 10F/jour par emplacement - population semi-sédentaire de ferrailleurs
Guyancourt	5 places terrain peu aménagé - un point d'eau et un W -C pour tous, pas d'électricité gestion par police municipale, entretien par la commune, participation financière pour la gestion par le SAN de Saint-Quentin - stationnement limité à 15 jours, non respecté tarifs : 10F/jour et 150F caution une partie du terrain est occupée par une famille semi-sédentaire, l'autre par les voyageurs itinérants
Plaisir	15 places aire de ferrailleur individualisée - 6 sanitaires et 6 douches compteurs d'eau et d'électricité individuels - salle commune - local d'accueil un gestionnaire municipal à mi-temps - entretien par la commune tarifs : 13F/emplacement + 5F aire de ferrailleur, 18F m3 d'eau et 11F kWh délai officiel de stationnement 3 mois, non respecté occupé par le même groupe semi-sédentaire de ferrailleurs
Trappes	15 places Terrain fermé Réhabilitation programmée
Conflans-Sainte-Honorine	Une aire de stationnement familiale de 6 emplacements, "Aire de la haute Borne" a été créée en 1988, destinée à accueillir un groupe familial local. Le même groupe familial y réside effectivement depuis la création. Il s'agit d'un terrain de 1825 m² bénéficiant d'un bloc sanitaire. Cette aire a été financée par le Conseil Général, la Région, le FAS et la CAF. L'équipement serait mis à la disposition des voyageurs, qui l'entretiennent. Il n'y a pas de redevance perçue par la commune
Pour mémoire : Saint-Arnoult-en-Yvelines	suite à des conflits avec les familles résidentes, l'aire de Saint-Arnoult-en-Yvelines qui comportait 9 places, a été fermée en juin 1998

6 - Liste des 75 communes figurant au schéma avec indication des niveaux de participation par commune

Comme indiqué au chapitre II, les besoins en aires permanentes d'accueil dans le département des Yvelines ont été déclinés par secteur de cohérence. En outre, les niveaux de participation par commune ont été déterminés.

Il est rappelé que ces niveaux de participation par commune ne correspondent pas à une obligation pour la commune concernée de réaliser une aire ayant un nombre donné de places, mais c'est bien l'approche intercommunale qui est encouragée par le schéma.

La fixation d'un niveau de participation par commune est en particulier nécessaire pour permettre de faire le constat qu'une ou plusieurs communes ont rempli leurs obligations au titre de la loi et qu'elles peuvent donc bénéficier des dispositions dérogatoires en matière d'interdiction de stationnement et de procédures d'expulsion (article 9 de la loi du 5 juillet 2000). En effet, si seuls figuraient au schéma les objectifs de création de places par secteur de cohérence, aucune commune ne pourrait bénéficier de ces dispositions avant que l'ensemble du secteur de cohérence n'ait réalisé le nombre de places prescrit.

Un exemple est présenté ci-dessous :

Secteur X :

Les besoins en places d'accueil à créer ont été fixés à 50 places sur ce secteur, avec un niveau de participation par commune comme suit :

Commune A	7
Commune B	8
Commune C	5
Commune D	10
Commune E	3
Commune F	4
Commune G	13

Total du secteur : 50

Les communes A, B et D décident de se regrouper pour réaliser une aire de 25 places.

Dès que ce projet est réalisé, ces trois communes bénéficient des dispositions de l'article 9 de la loi du 5 juillet 2000, indépendamment des actions engagées ou non par les autres communes.

En effet, les niveaux de participation des communes A, B et D (respectivement 7, 8 et 10 places) montrent qu'avec ce projet de 25 places, ces communes remplissent leurs obligations au titre du schéma.

C'est pour pouvoir effectuer ce constat que le schéma doit mentionner le niveau de participation des différentes communes.

Secteur Gens du Voyage	Commune	Population totale	Niveau de participation par commune (%)	Equivalent en nombre de place par commune
Plaine de Gally emplacements à réaliser 100	Plaisir	31021	19%	19
	Les Clayes-sous-Bois	17049	7%	7
	Saint-Cyr-l'Ecole	14585	16%	16
	Fontenay-le-Fleury	12597	14%	14
	Bois-d'Arcy	12062	13%	13
	Villepreux	9590	10%	10
	Noisy-le-Roi	7711	8%	8
	Beynes	7200	8%	8
	Saint-Nom-la-Bretèche	4967	5%	5
	Total Plaine de Gally	116782	100%	100

Secteur Gens du Voyage	Commune	Population totale	Niveau de participation par commune (%)	Equivalent en nombre de place par commune
Secteur Ville Nouvelle emplacements à réaliser 150	Montigny-le-Bretonneux	35244	25%	38
	Trappes	28797	13%	20
	Elancourt	26630	15%	23
	Guyancourt	25051	11%	16
	Maurepas	19567	14%	21
	Voisins-le-Bretonneux	12150	9%	13
	Magny-les-Hameaux	8781	6%	9
	La Verrière	6052	4%	6
	Coignières	4236	3%	4
	Total secteur Ville Nouvelle	166508	100%	150

Secteur Gens du Voyage	Commune	Population totale	Niveau de participation par commune (%)	Equivalent en nombre de place par commune
Secteur Versailles emplacements à réaliser 125	Versailles	85761	52%	65
	Le Chesnay	28505	18%	22
	Vélizy-Villacoublay	20344	13%	16
	Viroflay	15205	10%	12
	Jouy-en-Josas	8039	5%	6
	Buc	5743	3%	4
	Total Secteur Versailles	163597	100%	125

Secteur Gens du Voyage	Commune	Population totale	Niveau de participation par commune (%)	Equivalent en nombre de place par commune
Seine et Forêts emplacements à réaliser 40	Saint-Germain-en-Laye	38124	38%	15
	Conflans-Sainte-Honorine	33257	0%	0
	Le Pecq	16342	16%	6
	Maisons-Laffitte	21907	22%	9
	Achères	18929	19%	7
	Le Mesnil-le-Roi	6205	6%	2
	Total Seine et Forêts	134764	100%	40

Secteur Gens du Voyage	Commune	Population totale	Niveau de participation par commune (%)	Equivalent en nombre de place par commune
Boucle de Montesson Coteaux de Seine emplacements à réaliser 45	Sartrouville	50222	23%	11
	Houilles	29653	14%	6
	Chatou	28582	13%	6
	Vésinet	15928	7%	3
	Montesson	13754	6%	3
	Carrières-sur-Seine	12052	6%	3
	Croissy/Seine	9833	5%	2
	La Celle St Cloud	21528	10%	5
	Marly le Roi	16787	8%	4
	Bougival	8426	4%	2
	Louveciennes	7110	3%	1
	Total	213875	100%	45

Secteur Gens du Voyage	Commune	Population totale	Niveau de participation par commune (%)	Equivalent en nombre de place par commune
Boucle de Chanteloup emplacements à réaliser 60	Carrières-sous-Poissy	13468	30%	18
	Andrésy	12484	27%	16
	Triel sur Seine	11091	23%	14
	Chanteloup les Vignes	9535	20%	12
	Total Boucle de Chanteloup	46578	100%	60

Secteur Gens du Voyage	Commune	Population totale	Niveau de participation par commune (%)	Equivalent en nombre de place par commune
Compav emplacements à réaliser 15	Poissy	35815	73%	11
	Chambourcy	5071	13%	2
	Orgeval	4801	13%	2
	Total Compav	45687	100%	15

Secteur Gens du Voyage	Commune	Population totale	Niveau de participation par commune (%)	Equivalent en nombre de place par commune
Val de Seine emplacements à réaliser 30	Les Mureaux	31722	50%	15
	Aubergenville	11675	17%	5
	Meulan	8402	13%	4
	Epône	6416	10%	3
	Maule	5861	10%	3
	Total Val de Seine	64076	100%	30

Secteur Gens du Voyage	Commune	Population totale	Niveau de participation par commune (%)	Equivalent en nombre de place par commune
Mantois emplacements à réaliser 30	Mantes-la-Jolie	43679	47%	14
	Mantes-la-Ville	19258	20%	6
	Limay	15695	17%	5
	Gargenville	6602	7%	2
	Magnanville	5620	7%	2
	Rosny-sur-Seine	4763	3%	1
	Total Mantois	95617	100%	30

Secteur Gens du Voyage	Commune	Population totale	Niveau de participation par commune (%)	Equivalent en nombre de place par commune
Moissons-Guernes emplacements à réaliser 10	Bonnières-sur-Seine	3993	50%	5
	Freneuse	3592	50%	5
	Total Moissons-Guernes	7585	100%	10

Secteur Gens du Voyage	Commune	Population totale	Niveau de participation par commune (%)	Equivalent en nombre de place par commune
Secteur Verneuil- Vernouillet emplacements à réaliser 0	Verneuil-sur-Seine	14533	0%	0
	Vernouillet	9496	0%	0
	Total Verneuil-Médan	24029	0%	0

Secteur Gens du Voyage	Commune	Population totale	Niveau de participation par commune (%)	Equivalent en nombre de place par commune
Pays d'Yveline emplacements à réaliser 20	Rambouillet	24789		
	Les Essarts-le-Roi	6127	51%	10
	Le Perray-en-Yvelines	5839	49%	10
	total Pays d'Yveline	36755	100%	20

Secteur Gens du Voyage	Commune	Population totale	Niveau de participation par commune (%)	Equivalent en nombre de place par commune
Saint Arnoult emplacements à réaliser : 10	Saint-Arnoult-en-Yvelines	5666	100%	10
	Total Saint Arnoult	5666	100%	10

Secteur Gens du Voyage	Commune	Population totale	Niveau de participation par commune (%)	Equivalent en nombre de place par commune
Houdan-Montfort emplacements à réaliser : 15	Jouars-Pontchartrain	4565	100%	15
	total	4565	100%	15

Secteur Gens du Voyage	Commune	Population totale	Niveau de participation par commune (%)	Equivalent en nombre de place par commune
Haute Vallée de Chevreuse emplacements à réaliser 15	Saint-Rémy-lès- Chevreuse	7650	40%	6
	Le Mesnil-Saint-Denis	6519	33%	5
	Chevreuse	5360	27%	4
	total Haute Vallée de Chevreuse	19529	100%	15

7 – Fiche récapitulative des différents textes (loi, décrets, circulaires) et texte intégral de la loi du 5 juillet 2000 et du décret relatif aux normes techniques

- Loi du 5 juillet 2000 (**cf. le texte intégral ci-après**)
- Décret n° 2001 - 540 du 25 juin 2001 relatif à la composition et au fonctionnement de la commission départementale des gens du voyage
- Décret n° 2001- 569 du 29 juin 2001 relatif aux normes techniques applicables aux aires d'accueil des gens du voyage (**cf. le texte intégral ci-après**)
- Décret n° 2001 - 541 du 25 juillet 2001 relatif au financement des aires 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
- Circulaire n° 2001 - 49 /UHC/IUH1, Ministère de l'équipement, du 5 juillet 2001 relative à l'application de la loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et l'habitat des gens du voyage
- Circulaire DSS/2B/2001/372 du 24 juillet 2001, Ministère de l'Emploi et de la Solidarité, relative aux conditions d'attribution de l'aide aux communes gérant une aire d'accueil des gens du voyage
- Arrêté du 29 juin 2001 relatif au montant forfaitaire applicable pour l'aide aux collectivités et organismes gérant des aires d'accueil
- Décret n° 2001 - 568 du 25 juillet 2001 relatif à la bonification de la DGF

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

Journal officiel du 6 juillet 2000

L'Assemblée nationale et le Sénat ont délibéré,

L'Assemblée nationale a adopté ;

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. - I. - Les communes participent à l'accueil des personnes dites gens du voyage et dont l'habitat traditionnel est constitué de résidences mobiles.

II. - Dans chaque département, au vu d'une évaluation préalable des besoins et de l'offre existante, notamment de la fréquence et de la durée des séjours des gens du voyage, des possibilités de scolarisation des enfants, d'accès aux soins et d'exercice des activités économiques, un schéma départemental prévoit les secteurs géographiques d'implantation des aires permanentes d'accueil et les communes où celles-ci doivent être réalisées.

Les communes de plus de 5 000 habitants figurent obligatoirement au schéma départemental. Il précise la destination des aires permanentes d'accueil et leur capacité. Il définit la nature des actions à caractère social destinées aux gens du voyage qui les fréquentent.

Le schéma départemental détermine les emplacements susceptibles d'être occupés temporairement à l'occasion de rassemblements traditionnels ou occasionnels et définit les conditions dans lesquelles l'État intervient pour assurer le bon déroulement de ces rassemblements.

Une annexe au schéma départemental recense les autorisations délivrées sur le fondement de l'Article L. 443-3 du code de l'urbanisme. Elle recense également les terrains devant être mis à la disposition des gens du voyage par leurs employeurs, notamment dans le cadre d'emplois saisonniers.

III. - Le schéma départemental est élaboré par le représentant de l'État dans le département et le président du conseil général. Après avis du conseil municipal des communes concernées et de la commission consultative prévue au IV, il est approuvé conjointement par le représentant de l'État dans le département et le président du conseil général dans un délai de dix-huit mois à compter de la publication de la présente loi. Passé ce délai, il est approuvé par le représentant de l'État dans le département. Il fait l'objet d'une publication.

Le schéma départemental est révisé selon la même procédure au moins tous les six ans à compter de sa publication.

IV. - Dans chaque département, une commission consultative, comprenant notamment des représentants des communes concernées, des représentants des gens du voyage et des associations intervenant auprès des gens du voyage, est associée à l'élaboration et à la mise en œuvre du schéma. Elle est présidée conjointement par le représentant de l'État dans le département et par le président du conseil général ou par leurs représentants.

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

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

Art. 2. - I. - Les communes figurant au schéma départemental en application des dispositions des II et III de l'Article 1^{er} sont tenues, dans un délai de deux ans suivant la publication de ce schéma, de participer à sa mise en œuvre. Elles le font en mettant à la disposition des gens du voyage une ou plusieurs aires d'accueil, aménagées et entretenues. Elles peuvent également transférer cette compétence à un établissement public de coopération intercommunale chargé de mettre en œuvre les dispositions du schéma départemental ou contribuer financièrement à l'aménagement et à l'entretien de ces aires d'accueil dans le cadre de conventions intercommunales.

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

Art. 3. - I. - Si, à l'expiration d'un délai de deux ans suivant la publication du schéma départemental et après mise en demeure par le préfet restée sans effet dans les trois mois suivants, une commune ou un établissement public de coopération intercommunale n'a pas rempli les obligations mises à sa charge par le schéma départemental, l'État peut acquérir les terrains nécessaires, réaliser les travaux d'aménagement et gérer les aires d'accueil au nom et pour le compte de la commune ou de l'établissement public défaillant.

Les dépenses d'acquisition, d'aménagement et de fonctionnement de ces aires constituent des dépenses obligatoires pour les communes ou les établissements publics qui, selon le schéma départemental, doivent en assumer les charges. Les communes ou les établissements publics deviennent de plein droit propriétaires des aires ainsi aménagées, à dater de l'achèvement de ces aménagements.

II. - Le 31° de l'Article L. 2321-2 du code général des collectivités territoriales est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :

« 31° Les dépenses occasionnées par l'application des dispositions des Articles 2 et 3 de la loi no 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage ;

« 32° L'acquittement des dettes exigibles. »

Art. 4. - L'État prend en charge les investissements nécessaires à l'aménagement et à la réhabilitation des aires prévues au premier alinéa du II de l'Article 1er , dans la proportion de 70 % des dépenses engagées dans le délai fixé à l'Article 2, dans la limite d'un plafond fixé par décret.

La région, le département et les caisses d'allocations familiales peuvent accorder des subventions complémentaires pour la réalisation de ces aires d'accueil.

Art. 5. - I. - Dans l'intitulé du livre VIII du code de la sécurité sociale et du titre V de ce livre, les mots : « Aide aux associations logeant à titre temporaire des personnes défavorisées » sont remplacés par les mots : « Aides aux collectivités et organismes logeant à titre temporaire des personnes défavorisées ou gérant des aires d'accueil des gens du voyage ».

II. - Avant le premier alinéa de l'Article L. 851-1 du même code, il est inséré un « I ».

III. - L'Article L. 851-1 du même code est complété par un II ainsi rédigé :

« II. - Une aide forfaitaire est versée aux communes ou aux établissements publics de coopération intercommunale qui gèrent une ou plusieurs aires d'accueil de gens du voyage. Elle est également versée aux personnes morales qui gèrent une aire en application d'une convention prévue au II de l'Article 2 de la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage.

« Une convention passée avec l'État fixe, compte tenu de la capacité effective des aires d'accueil, le montant prévisionnel de l'aide versée annuellement à ces gestionnaires. Cette convention détermine les modalités de calcul du droit d'usage perçu par les gestionnaires des aires d'accueil et définit les conditions de leur gardiennage. »

IV. - A l'Article L. 851-2 du même code, les mots : « L'aide est liquidée et versée » sont remplacés par les mots : « Les aides sont liquidées et versées ».

V. - A l'Article L. 851-3 du même code, les mots : « Le financement de l'aide » sont remplacés par les mots : « Le financement des aides ».

Art. 6. - I. - Les modalités de mise en œuvre des actions de caractère social mentionnées au II de l'Article 1er , dont le financement incombe à l'État, au département et, le cas échéant, aux organismes sociaux concernés, dans le cadre de leurs compétences respectives, sont fixées par des conventions passées entre ces personnes morales et les gestionnaires des aires d'accueil prévues par le schéma départemental.

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

Art. 7. - Le deuxième alinéa de l'Article L. 2334-2 du code général des collectivités territoriales est ainsi rédigé :

« Cette population est la population totale majorée, sauf disposition particulière, d'un habitant par résidence secondaire et d'un habitant par place de caravane située sur une aire d'accueil des gens du voyage satisfaisant aux conditions de la convention de l'Article L. 851-1 du code de la sécurité sociale et aux normes techniques en vigueur, fixées par un décret en Conseil d'État. La majoration de population est portée à deux habitants par place de caravane pour les communes éligibles l'année précédente à la dotation de solidarité urbaine prévue à l'Article L. 2334-15 ou à la première fraction de la dotation de solidarité rurale prévue à l'Article L. 2334-21. »

Art. 8. - Le code de l'urbanisme est ainsi modifié :

1° Au 2° de l'Article L. 111-1-2, après les mots : « Les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs, », sont insérés les mots : « à la réalisation d'aires d'accueil ou de terrains de passage des gens du voyage, » ;

2° Au premier alinéa de l'Article L. 121-10, après les mots : « la satisfaction des besoins présents et futurs en matière d'habitat », sont ajoutés les mots : « , y compris ceux des gens du voyage » ;

3° Le chapitre III du titre IV du livre IV est complété par un Article L. 443-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 443-3. - Dans les zones constructibles, des terrains bâtis ou non bâtis peuvent être aménagés afin de permettre l'installation de caravanes constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs. L'autorisation d'aménagement est délivrée dans les formes, conditions et délais définis par le décret en Conseil d'État mentionné à l'Article L. 443-1. »

Art. 9. - I. - Dès lors qu'une commune remplit les obligations qui lui incombent en application de l'Article 2, son maire ou, à Paris, le préfet de police peut, par arrêté, interdire en dehors des aires d'accueil aménagées le stationnement sur le territoire de la commune des résidences mobiles mentionnées à l'Article 1^{er}. Ces dispositions sont également applicables aux communes non inscrites au schéma départemental mais dotées d'une aire d'accueil, ainsi qu'à celles qui décident, sans y être tenues, de contribuer au financement d'une telle aire.

II. - En cas de stationnement effectué en violation de l'arrêté prévu au I, y compris sur le domaine public, le maire peut, par voie d'assignation délivrée aux occupants et, le cas échéant, au propriétaire du terrain ou au titulaire d'un droit réel d'usage, saisir le président du tribunal de grande instance aux fins de faire ordonner l'évacuation forcée des résidences mobiles.

Sauf dans le cas où le terrain appartient à la commune, le maire ne peut agir que si le stationnement est de nature à porter atteinte à la salubrité, la sécurité ou la tranquillité publiques.

Le juge peut, en outre, prescrire aux occupants, le cas échéant sous astreinte, de rejoindre l'aire de stationnement aménagée en application de la présente loi à défaut de quitter le territoire communal et ordonner l'expulsion de tout terrain qui serait occupé en violation de cette injonction.

Le juge statue en la forme des référés. Sa décision est exécutoire à titre provisoire. En cas de nécessité, il peut ordonner que l'exécution aura lieu au seul vu de la minute. Si le cas requiert célérité, il fait application des dispositions du second alinéa de l'Article 485 du nouveau code de procédure civile.

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

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

2° Lorsqu'elles disposent d'une autorisation délivrée sur le fondement de l'Article L. 443-1 du code de l'urbanisme ;

3° Lorsqu'elles stationnent sur un terrain aménagé dans les conditions prévues à l'Article L. 443-3 du même code.

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

Art. 10. - I. - Les schémas départementaux établis en application de l'Article 28 de la loi n° 90-449 du 31 mai 1990 visant à la mise en œuvre du droit au logement, publiés antérieurement à l'entrée en vigueur de la présente loi, font l'objet d'un nouvel examen dans les conditions et délais prévus à l'Article 1^{er} ci-dessus.

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

Art. 11. - Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application de la présente loi.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'État.

Fait à Paris, le 5 juillet 2000.

Par le Président de la République,
Jacques Chirac

Le Premier ministre,
Lionel Jospin

Le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie,
Laurent Fabius

La ministre de l'emploi et de la solidarité,
Martine Aubry

Le garde des sceaux, ministre de la justice,
Élisabeth Guigou

Le ministre de l'intérieur,

Jean-Pierre Chevènement

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement,
Jean-Claude Gayssot

Le secrétaire d'État à l'outre-mer,

Jean-Jack Queyranne

Le secrétaire d'État au logement,
Louis Besson

La secrétaire d'État au budget,
Florence Parly

Décret n° 2001 – 569 du 29 juin 2001

relatif aux normes techniques applicables
aux aires d'accueil des gens du voyage

Le Premier ministre

Sur le rapport du ministre de l'équipement, des transports et du logement,

Vu la loi n°2000 – 614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage, notamment son article 7 ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. – Il est inséré après l'article R. 443-8-4 du code de l'urbanisme un article R. 443-8-5 ainsi rédigé :

« Art.R. 443-8-5. – Les dispositions de la présente section ne sont pas applicables aux aires d'accueil des gens du voyage aménagées en application des dispositions de la loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil des gens du voyage. La personne morale qui aménage une aire des gens du voyage en informe préalablement l'autorité compétente en matière d'autorisation d'utiliser ou d'occuper le sol. »

Art. 2. – Au sein d'une aire d'accueil des gens du voyage, la place de caravane doit permettre d'assurer le stationnement d'une caravane, de son véhicule tracteur et, le cas échéant, de sa remorque.

Art.3. – L'aire d'accueil comporte au minimum un bloc sanitaire, intégrant au moins une douche et deux WC pour cinq places de caravane, au sens des dispositions de l'article précédent. Chaque place de caravane est dotée d'un accès aisé aux équipements sanitaires ainsi qu'à l'alimentation en eau potable et à l'électricité.

Art. 4. - I.- Dans les conditions précisées par le règlement intérieur établi par le gestionnaire, l'aire d'accueil est dotée d'un dispositif de gestion et de gardiennage permettant d'assurer, au moins six jours par semaine, grâce à une présence quotidienne non nécessairement permanente :

- 1° La gestion des arrivées et des départs ;
- 2° Le bon fonctionnement de l'aire d'accueil
- 3° La perception du droit d'usage prévu à l'article L. 851-1 du code de la sécurité sociale.

II. – L'aire d'accueil bénéficie d'un service régulier de ramassage des ordures ménagères.

III. – Après visite approfondie de l'aire d'accueil, le gestionnaire adresse au préfet un rapport annuel, préalablement à la signature de la convention mentionnée à l'article 4 du 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'Etat) et le code général des collectivités territoriales (partie réglementaire)

Art. 5. – Le ministre de l'équipement, des transports et du logement et la secrétaire d'Etat au logement sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République Française.

Fait à Paris, le 29 juin 2001.

Lionel Jospin
Par le Premier ministre :

Le ministre de l'équipement,
Des transports et du logement,
Jean-Claude Gayssot

Le secrétaire d'Etat au logement,
Marie-Noëlle Lienemann

8 - Exemple de règlement d'une aire d'accueil

Le règlement d'une aire doit être ajusté au cas par cas pour correspondre précisément aux besoins pour lesquels l'aire a été conçue. Les durées de séjour ne peuvent être respectées que si l'on a répondu, sur un territoire donné, à tous les besoins (et donc si l'on a diversifié les types d'accueil en fonction des types de population).

- Article 1 Le (organisme réalisateur) a réalisé une aire d'accueil pour les Gens du Voyage de (20) places délimitées.
- Article 2 L'accès au terrain est effectué par le personnel gestionnaire dans la limite des places disponibles et sur présentation du titre de circulation et du dépôt de la carte grise de la caravane, pour lequel un récépissé est délivré.
- Article 3 Chaque famille admise devra occuper la place qui lui sera attribuée. Chaque place ne pourra être occupée que par une seule famille ayant au maximum (deux) caravanes.
- Article 4 La durée de séjour est limitée à (3 mois) consécutifs.
- Article 5 Seules les familles séjournant en véhicules mobiles en état de marche pourront stationner sur le terrain. Toute installation fixe ou construction est interdite.
- Article 6 Les installations du terrain sont à la disposition des utilisateurs et sous leur responsabilité. Ceux-ci doivent veiller individuellement et collectivement au respect de ces installations. Chaque titulaire de la place est responsable des dégâts causés par les membres de sa famille ou les animaux qui lui appartiennent.
- Article 7 Les usagers doivent veiller au respect des règles d'hygiène et de salubrité, entretenir la propreté de leur place et des abords qu'ils doivent laisser propres à leur départ. Ils doivent se conformer aux règles de sécurité.
- Article 8 Les usagers doivent se respecter mutuellement et observer une parfaite correction à l'égard du voisinage et du personnel intervenant sur le terrain. Ils ne doivent pas troubler l'ordre public.
Les animaux domestiques doivent être attachés.
- Article 9 Le brûlage est interdit. Seul le feu de bois est autorisé dans un récipient réservé à cet usage.
- Article 10 Les Voyageurs admis sur le terrain devront acquitter à l'arrivée une caution égale à X francs perçue par le gestionnaire.
Les frais de séjour seront réglés chaque semaine.
Pour pouvoir être accueillis, les Voyageurs devront être à jour de leurs redevances et ne pas faire l'objet d'une interdiction de séjour.
- Article 11 Tout manquement au présent règlement, dégradations, impayés, temps de séjour dépassé, tout trouble grave, dispute, rixe, fera l'objet d'un procès verbal et entraînera l'expulsion sans délai, sur décision de l'autorité compétente, dans un procès verbal.
- Article 12 L'utilisateur qui n'aurait pas réglé en temps utile les frais de séjour ou qui n'aurait pas quitté le terrain au terme du temps de séjour autorisé est redevable de pénalités fixées à (X) francs par jour d'infraction constaté par l'autorité compétente, dans un procès verbal.
- Article 13 Le présent règlement intérieur est porté à la connaissance des voyageurs dès leur arrivée, ce qui entraîne l'acceptation automatique de ce dernier, et les tarifs des frais de séjour en vigueur.

9 - Composition de la commission consultative

DIRECTION DE L'URBANISME,
DE L'ENVIRONNEMENT
ET
DU LOGEMENT

BUREAU DE
L'URBANISME

ARRÊTÉ N°01.201/DUEL

LE PRÉFET DES YVELINES
Chevalier de la Légion d'Honneur,

VU le Code de l'Urbanisme,

VU la loi 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et l'habitat des gens du voyage, notamment le IV de son Article 1^{er},

VU le décret 2001-540 du 25 juin 2001 relatif à la composition et au fonctionnement de la commission départementale consultative des gens du voyage,

SUR la proposition de M. le Secrétaire Général de la Préfecture ;

A R R Ê T É

Article 1.

La commission départementale consultative des gens du voyage est présidée conjointement par le Préfet des Yvelines et le Président du Conseil Général des Yvelines.

Article 2.

Elle comprend quatre représentants des services de l'État désignés par le Préfet, quatre représentants désignés par le Conseil Général, cinq représentants des communes désignés par l'Union des Maires des Yvelines, cinq personnalités désignées par le Préfet sur proposition des associations représentatives des gens du voyage, deux représentants désignés par le Préfet sur proposition des caisses locales d'allocations familiales.

Représentants du Conseil Général : membres titulaires

M. Henri PAILLEUX, conseiller général, maire de Coignières
M. Jean-François BEL, conseiller général, maire de Montesson
M. Henri CUQ, député, conseiller général
Mme Marie Hélène LOPEZ-JOLLIVET, conseiller général

Représentants du Conseil Général : membres suppléants

M. Joël REGNAULT, conseiller général, maire de Plaisir

M. Maurice SOLIGNAC, conseiller général, adjoint au maire de Saint-Germain-en-Laye

M. Alain SCHMITZ, conseiller général, adjoint au maire de Versailles

M . Jean-Louis BARTH, conseiller général, maire d'Ablis

Représentants des services de l'État : membres titulaires

M. le Directeur départemental de l'Équipement ou son représentant

M. le Directeur départemental des Affaires sanitaires et sociales ou son représentant

M. le Directeur départemental de la Sécurité publique ou son représentant

M. l'Inspecteur d'Académie ou son représentant

Représentants des services de l'État : membres suppléants

M. le Commandant du Groupement de Gendarmerie des Yvelines ou son représentant

M. le Trésorier Payeur Général ou son représentant

Mme le Directeur départemental de l'Agriculture et de la Forêt ou son représentant

Représentants des communes

Titulaire : **M. Gérard LARCHER**, sénateur-maire de Rambouillet

Suppléant : **M . Jean-Louis BARTH**, maire d'Ablis

Titulaire : **M. Dominique BRAYE**, sénateur-maire de Buchelay

Suppléant : **Mme Françoise DESCAMPS-CROSNIER**, maire de Rosny-sur-Seine

Titulaire : **M. Emmanuel LAMY**, maire de Saint-Germain-en-Laye

Suppléant : **M. Léon PIOGER**, maire de Toussus-le-Noble

Titulaire : **M. Jean Marie ISABELLE**, adjoint au maire des Essarts le Roi

Suppléant : **M. Michel OBRY**, maire de Limetz-Ville

Titulaire : **Mme Françoise BRONDANI**, maire de Carrières sur Seine

Suppléant : **M. Gilles POIDEVIN**, maire de Vernouillet

Représentants des associations

M. René NEVEU, Président du Comité local du Mouvement contre le racisme et pour l'amitié entre les peuples

M. Pierre YOUNG, Président de l'Union des Tziganes et Voyageurs de France

M. Dieudonné KASSA, Président de l'association A S D T

Mme Yvette LE LANN, Présidente de l'Association départementale des Yvelines pour la promotion des Tziganes et autres gens du voyage

Mme Caroline GUERDENER-KOCH appartenant à la communauté des gens du voyage

Représentants de la caisse d'allocations familiales

Titulaire : **Mme Arlette CORON**, Directeur Général de la Caisse d'Allocations Familiales des Yvelines

Suppléante : **Mme Danielle PASQUIER**, responsable des équipes sociales à la Caisse d'Allocations Familiales des Yvelines

Article 3.

Les membres de la commission sont nommés pour une durée de 6 ans et leur mandat est renouvelable. Chaque membre peut être remplacé par son suppléant.

Article 4.

La perte de la qualité en raison de laquelle un membre a été désigné entraîne la vacance du siège correspondant.

Article 5.

Les membres ci-dessus désignés participeront aux travaux de la commission sur convocation conjointe de ses deux présidents, ou à l'initiative de l'un d'entre eux, ou sur demande d'un tiers de ses membres.

Article 6.

La commission peut entendre toute personne dont elle estime l'audition utile.

Article 7.

M. le Secrétaire Général de la Préfecture des Yvelines est chargé de l'exécution des dispositions du présent arrêté qui sera publié au Recueil des Actes Administratifs de la Préfecture.

Représentants des services de l'Etat :

FAIT à VERSAILLES, le 1^{er} octobre 2001
LE PRÉFET DES YVELINES,

Bernard PRÉVOST

10 - Composition du comité de pilotage

Représentants des services de l'Etat :

M. le Secrétaire Général de la Préfecture des Yvelines
M. Le Directeur départemental de l'Equipeement ou son représentant
M. Le Directeur départemental des Affaires sanitaires et sociales ou son représentant
M. l'Inspecteur d'Académie ou son représentant

Représentants du Conseil Général :

M. Henri PAILLEUX, conseiller général, maire de Coignières
M. Jean-François BEL, conseiller général, maire de Montesson

Représentants des communes

Mme Françoise DESCAMPS-CROSNIER, maire de Rosny-sur-Seine
M. Jean Marie ISABELLE, adjoint au maire des Essarts le Roi
M. Gilles POIDEVIN, maire de Vernouillet

Représentant du SAN

M. GENDRON, Vice Président

Représentants des associations

M. René NEVEU, Président du Comité local du Mouvement contre le racisme et pour l'amitié entre les peuples
M. Pierre YOUNG, Président de l'Union des Tziganes et Voyageurs de France
M. Dieudonné KASSA, Président de l'association A S D T
Mme Yvette LE LANN, Présidente de l'Association départementale des Yvelines pour la promotion des Tziganes et autres gens du voyage

11 - Composition de la cellule d'appui opérationnel

Représentants des services de l'Etat :

La Préfecture des Yvelines - DUEL - Bureau du logement
La Direction départementale de l'Équipement - Service Habitat
La Direction départementale des Affaires Sanitaires et Sociales
L'Inspection d'Académie

Représentant du Conseil Général

Direction Générale de l'Aménagement et de l'Urbanisme, Service de l'Habitat

Représentant de l'Union des Maires des Yvelines

Représentant de la CAF de Paris

Service social Spécialisé Forains - Gens du Voyage

Représentants de la caisse d'allocations familiales des Yvelines

Représentant du PACT ARIM

Représentants des gens du voyage

Association A S D T
Association départementale des Yvelines pour la promotion des Tziganes et autres gens du voyage
Un membre de la communauté des gens du voyage

Un médiateur

12 – Personnes et organismes ressources

Les différents services appelés à participer à la mise en œuvre du schéma ont désigné des personnes de référence chargées de servir de « correspondant Gens du Voyage ».

Préfecture	Mlle Renault Mme Léauté	01.39.49.77.20 01 39 49 77 04
Sous-préfecture de Mantes	Mme Moro	01.30.94.30.92
Sous-préfecture de Saint-Germain-en-Laye	M. Sprywa	01.30.61.34.83
Sous-préfecture de Rambouillet	Mme Merville	01.34.83.66.06
Direction départementale de l'Équipement	M. Salem-Sermanet Mme Éliane Mouly	01 30 84 31 68 01 30 84 31 78
DDASS	Mme Demarti	01 30 97 74 21
Inspection d'Académie	M. Ley	01 39 23 60 12
Conseil Général des Yvelines / Direction de l'Aménagement et de l'Urbanisme / habitat	Gérard Georget	01 39 07 80 51
Conseil Général – Affaires sociales	Mme Desbordes	01 39 07 84 01
Pact-Arim des Yvelines	M. Nery	01 39 07 78 50
CAF de Paris Service Forain	Bernard Chotil	01 30 76 69 31
CAF des Yvelines	Mme Pasquier	01 30 64 39 91
Association Départementale Yvelines Gens du Voyage (ADYV)	Mme Le Lann	01 30 50 02 15
Association A S D T	M. Kassa	06 73 81 02 29
Association Sociale Nationale et Internationale Tzigane (ASNIT)	Mme Serlinger-Sterh	06 03 07 61 60
Réseau Gens du Voyage (IDEAL)	Véronique Durand	01 45 15 13 24

13 - Bibliographie

- « **Nomades et gens du voyage dans les Yvelines** » : étude financée par le Conseil Général des Yvelines. Bureau Aulne, novembre 1983.
- « **la situation des gens du voyage et les mesures proposées pour l'améliorer** » : rapport de mission de monsieur Arsène Delamon, préfet honoraire, au premier ministre, 3 juillet 1990.
- « **Propositions pour la réalisation d'une aire de stationnement pour les gens du voyage** » : CAFRP. Service Social Forains. Juin 1990.
- « **Gens du voyage dans les Yvelines. Dossier d'information à l'usage des maires** » : Préfecture des Yvelines, 1991.
- « **La circulation et le stationnement des Gens du Voyage** » : Christian Laval, Université des sciences sociales de Toulouse, étude de doctrine dans la Semaine juridique (JCP) , 1992
- « **Evaluation des pratiques d'accueil. Enquêtes sur quelques terrains de stationnement** » : Ministère de l'Equipement - DIV - CIV - réalisée par MCT - ONET - UNISAT. 1992-1993..
- « **L'habitat en caravane dans la vallée de la Seine. Diagnostic** » : le Lien Yvelinois, pour le Conseil Général des Yvelines (Plan Départemental d'Action en faveur du Logement des plus Démunis). 1991. Réalisé par l'Association Logement et Promotion Sociale.
- « **Aires d'accueil pour les gens du voyage** », Sonacotra 1993.
- « **Réflexions sur la distribution géographique des lieux de séjour des caravanes habitées par des Gens du Voyage en Ile de France** », J-B Humeau, octobre 1991, DREIF.
- « **Séjour et habitat des Gens du Voyage en Ile de France** », Union Régionale des associations des Gens du Voyage en Ile de France (URAVIF) / CDC, octobre 1992.
- « **Les Gens du Voyage. Guide pratique des premières démarches administratives indispensables** » Ministère des Affaires Sociales, de la Santé et de la Ville. CAF de Paris. Janvier 1994. 7 fascicules.
- « **Guide de l'aménageur. Accueil des Gens du Voyage** » : DDE de l'Essonne, service des Etudes de la Prospective et des Transports. Juin 1996.
- « **Schéma Départemental d'Accueil pour les Gens du Voyage en Val d'Oise** » : Préfecture du val d'Oise, 1996.
- « **La diversité de l'habitat-caravane, cahier de recommandations. Le Schéma d'accueil des Gens du voyage en Val d'Oise, cahier n°2** » DDE du Val d'Oise. Juillet 1996..
- « **Parole de tzigane. Guide d'accueil des Gens du Voyage à Sénart** », SAN de Sénart et FOCEL.
- « **Parole de tzigane** ». SAN de Sénart et FOCEL. Plaque de communication avec les 'gadje'.
-
- **Rapport** de la commission des lois du **Sénat** sur deux propositions de loi relatives à **l'accueil et au stationnement des Gens du voyage**, rapport n°283, 25 mars 1997.
- « **Accueil des Gens du voyage, gestion des aires d'accueil** », séminaire national des 2 et 3 avril 1997, conseil général de Haute-Garonne, synthèse des débats.
- **Règlements des contrats départementaux**, conseil général des Yvelines, délibération du 28 février 1997.
- **Tziganes : analyses pour une action adaptée** – Fascicule 2000/07 – UNAGEV (Recherche sociale habitat gens du voyage)
- Note expert – Les enjeux de la loi du 5 juillet 2000 sur l'habitat – UNAGEV 2001.
- Guide à destination des élus et des gestionnaires – ARIC (Association régionale d'information des collectivités territoriales) – Août 2001
- Quel habitat adapté pour les gens du voyage en cour de sédentarisation – CETE Normandie Centre – Février 2002
- L'habitat des gens du voyage – UNAGEV – Mars
- Synthèse du colloque gens du voyage – Marseille – Octobre 2002
- Règlement intérieur des aires d'accueil – Réseau Gens du voyage – Octobre 2002
- Programme national de lutte contre l'exclusion – Droit au logement, sédentarisation des gens du voyage – M. DE ROBIEN – Novembre 2002
- **Guide pratique pour la réalisation d'aire d'accueil** ; Ministère de l'Equipement ; DGUHC. – Novembre 2002
- En préparation : **Etude sur la sédentarisation en Ile de France** ; DREIF.