



Guide à l'attention des collectivités

1

Création d'une aire de petits passages en Maine-et-Loire

FICHE 1 :

Les aires de petits passages, de quoi parle-t-on ?

La législation

Les aires de petits passages ne sont aujourd'hui **pas encadrées et légiférées** comme les autres dispositifs d'accueils des voyageurs telles que les aires permanentes d'accueil ou les aires de grands passages. Les aires de petit passage apparaissent pour la première fois dans la [circulaire du 16 septembre 1992](#), dont l'objet est: « aires de stationnement (passage et séjour) pour les gens du voyage. »

Ces structures sont également nommées dans la [circulaire UHC/IUH1/12 n°2001-49 du 5 juillet 2001](#) relative à l'application de la loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage :

Autres aires (IV-4) « **aires de petits passages** » : « en complément des autres réponses, pour disposer de capacités d'accueil de faible capacité destinées à permettre des haltes de courts séjours pour des familles isolées ou au maximum pour des caravanes voyageant en petits groupes ».

A ce jour, plusieurs départements et collectivités mettent à disposition ces terrains de petits passages avec des **dénominations, objectifs, contenus techniques très différents** : « aires de petits passages », « aires relais », « aires soupapes », « aires tampons », « aires de petites capacités », « aires pour groupes familiaux », ...

2

Les aires de petits passages: quels équipements ?

Indre-et-Loire (37) : 8 terrains de petits passages aménagés en Touraine autour d'un bloc sanitaire + accès à l'eau et à l'électricité, dispositif de ramassages des ordures ménagères.

Puy-de-Dôme (63): aménagements sommaires (accès à l'eau, à l'électricité).

Dordogne (24): alimentation en eau potable et éventuellement alimentation en électricité : compteur provisoire, forain, ...

Indre (36): espace enherbé avec eau et électricité de 1000m², soit 10 caravanes. Une zone d'aisance à proximité, bois.

Aire de petit passage de Secondigny (79): électricité: les usagers doivent prendre contact directement auprès du fournisseur d'énergie afin de faire poser un compteur provisoire. 2 WC, 2 douches, 2 lavabos, évacuation des eaux de machines à laver.

Aire de petit passage de Dordogne (24): Ces équipements permettent en premier lieu, aux communes de moins de 5000 habs, d'assurer la liberté « d'aller et de venir » à valeur constitutionnelle. Ainsi, ce type d'équipement doit posséder au minimum : une

plateforme bétonnée permettant l'accueil de quelques caravanes, de même qu'un point d'eau.

L'inscription au schéma & sa valeur juridique

Les aires de petits passages n'ont **pas de valeur prescriptive** dans un schéma départemental, elles n'ont donc pas de caractère obligatoire.

Cependant, les schémas départementaux doivent permettre d'**organiser au mieux les réponses en termes d'accueil des voyageurs**. Pour cela, diverses réponses et structures peuvent être créées dont les aires de petits passages.

L'inscription de ces aires de petits passages en annexe du schéma départemental du Maine-et-Loire sera possible si les structures répondent à un minimum de critères (voir ci-après). Le schéma départemental pourra ainsi mentionner l'EPCI et la commune où elles sont localisées, les reconnaître officiellement et ainsi valoriser les démarches des collectivités.

Critères d'inscription en annexe au schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage de Maine-et-Loire :

- *Destination* : séjours de courtes durées pour de petits groupes.
- *Période d'ouverture* : à minima entre début mai et fin septembre pour les mobilités estivales. A définir pour la période hivernale suivant les équipements et les besoins repérés.
- *Gestion* : à définir suivant les territoires, gestion communale ou intercommunale (régie directe ou déléguée).
- *Statut* : Equipement public
- *Durée du séjour* : 15 jours maximum.
- *Capacité* : à définir suivant les besoins repérés. A minima 6 places caravanes, maximum 20 places caravanes.
- *Situation* : Localisation appropriée à tout lieu de vie.
- *Normes et préconisations d'aménagement* : point d'eau, accès à l'électricité, ramassage des déchets.
- *Normes et préconisation d'actions de gestion* : règlement intérieur, convention d'occupation, état des lieux, caution, tarification au réel pour les fluides.
- *Accès routier et sol* : en rapport avec la circulation attendue. Sols suffisamment porteurs pour rester praticables enherbé et/ou en dur) quelles que soient les conditions climatiques

En aucun cas, les capacités d'accueil ainsi créées ne pourront venir **se substituer et réduire**, même marginalement, les capacités d'accueil estimées nécessaires par le schéma, qui devront en tout état de cause être réalisées. Il s'agit bien de **démarches volontaires**, visant à doter des territoires de capacités complémentaires.

Les aires de petits passages & l'obligation jurisprudentielle

La création d'aires de petits passages peut permettre de **renforcer la position de la commune et/ou de la communauté de communes**, en cas de stationnement illégal des résidences mobiles sur le domaine public. En effet, le juge de l'expulsion et le préfet seront, de fait, plus favorables au recours de la force publique et à l'expulsion si la communauté de communes a respecté **l'obligation jurisprudentielle et réglementaire** de création de terrain de halte de courte durée.

Si ces aires de petits passages peuvent être **répertoriées et assimilées aux terrains de halte de courte durée** (terrains désigné) et donc permettre la liberté constitutionnelle d'aller et venir, il faut être **prudent et bien informer** l'ensemble des usagers possibles. En effet, ces terrains de haltes sont **accessibles à n'importe quel citoyen** et donc, par conséquence, pas uniquement aux voyageurs. N'importe quelle personne peut donc intégrer cette aire de petits passages même si des voyageurs y sont présents. La collectivité, commune, les voyageurs et les personnes souhaitant s'y rendre doivent être au clair sur cette éventualité.

Les terrains de halte doivent être **accessibles toute l'année**.

Si le terrain identifié couvre les deux objectifs (halte et aire de petits passages), le droit de stationnement devra être **identique** soit une durée supérieure à 48 h et inférieure à 15 jours.

4

La localisation des aires de petits passages sur le Maine-et-Loire en 2021

Au 31 septembre 2021, le Maine-et-Loire possède 19 aires de petits passages soit environ 110 places caravanes.

Ces 19 aires de petits passages sont réparties sur [l'ensemble des intercommunalités du Département](#), certaines intercommunalités n'en possédant pas encore.

Anjou Bleu Communauté (0) // Anjou Loir & Sarthe (4) // Angers Loire Métropole (7) // Agglomération du Choletais (0) // Loire Layon Aubance (6) // Baugeois Vallée (1) // Mauges Communauté (1) // Saumur Val de Loire (0) // Vallées du Haut Anjou (0)

FICHE 2 :

L'étude pré-opérationnelle

L'étude pré-opérationnelle

La conception d'une aire de petits passages nécessite de bien connaître les besoins des personnes à accueillir afin de définir un aménagement et un mode de gestion adaptés aux populations qui séjourneront sur cette aire. Une étude préalable peut ainsi être réalisée.

Les partenaires concernés pourront mener une réflexion collective sur les besoins et les moyens d'y répondre. Une **concertation avec les gens du voyage** concernés ou leurs représentants permettra l'élaboration d'un projet bien adapté aux besoins.

La **formation des futurs gestionnaires et des différents acteurs** devra également faire l'objet d'une réflexion.

Quels objectifs ?

5 De **petits groupes familiaux** (15 à 25 caravanes) se déplacent sur le Maine-et-Loire notamment **en période estivale**, pour des raisons professionnelles/économiques et/ou personnelles. A ce jour, il n'existe **pas de réponses adaptées** en matière d'accueil.

En effet, les aires permanentes d'accueil sont très souvent dans l'impossibilité d'accueillir autant de caravanes à la fois, les familles ne privilégient pas ces structures sur cette période de l'année (chaleur) et les aires de grands passages peuvent être inaccessibles car trop grandes et/ou prioritairement attribuées aux groupes des grands passages.

Le développement d'aires de petits passages permettrait de résoudre **rapidement et avec moins de difficultés** une partie des situations d'occupations illégales de terrains. Ces stationnements principalement estivaux sont souvent source de tensions avec les élus locaux, de mauvaise presse et donc préjudiciables à l'image des voyageurs.

Les collectivités qui souhaitent créer ces aires de petits passages se doivent d'identifier clairement les **objectifs** même de la future structure.

Exemples sur d'autres départements :

- L'aire de petits passage permettra des « *stationnements de courte durée pour des familles isolées ou pour quelques caravanes voyageant en groupe* » (exemple des Côte d'Armor).

- L'aire relais ou de petits passages servira, en priorité, « *pour désengorger certains stationnements illicites dans les zones commerciales ou industrielles* ». Elle ne sera pas

proposée pour les familles locales pour qui il faut privilégier des solutions d'habitat (exemple Châteauroux (37)).

- Les aires de petits passages sont « destinées à des courtes haltes des gens du voyage en particulier dans les communes de moins de 5000 habitants » (exemple Indre-et-Loire (37)).

- Le stationnement hors des aires d'accueil est important avec la présence ponctuelle de petits groupes en itinérance, notamment sur les secteurs ruraux. Ces stationnements, lorsqu'ils sont de courte durée, ne nécessitent pas forcément la mise en œuvre de nouvelles aires permanentes d'accueil, adaptées à un stationnement récurrent et important tout au long de l'année. Pour l'accueil transitoire de groupes locaux, la création d'aires de petits passages (ou haltes de passage) est proposée (exemple Ille-et-Vilaine (35)).

Sur le Maine-et-Loire, certaines aires de petits passages ont pu être **occupées sur le long terme** compte tenu du fort taux de fréquentation des aires permanentes d'accueil, du coût de stationnement sur ces mêmes aires permanentes d'accueil mais également par le manque de réponse en terme d'ancrage.

Les collectivités doivent ainsi **clarifier et gérer ces structures** pour éviter tout détournement de ces équipements publics.

Quelques objectifs possibles :

6

- Permettre un **premier niveau de dispositif d'accueil** notamment pour les communes de -5000 hab.

- Sur certaines **communes de plus de 5000 habitants**, si l'évaluation préalable ne démontre **pas un besoin repéré** de créer une aire permanente d'accueil, la création en premier lieu d'une aire de petits passages de qualité pourra être envisagé (au cas par cas après étude et validation des co-pilotes). Anticiper une éventuelle seconde phase et la création d'une aire permanente d'accueil ou terrains familiaux locatifs.

- Être une solution de stationnement notamment sur la **période estivale** (ouverture temporaire de mai à septembre?).

- Liée cette création ou non à l'obligation pour les communes de posséder un **terrain de halte de courte durée**.

- Proposer une **solution complémentaire** à l'offre d'accueil obligatoire.

- Solutions pour « amortir » la **saturation** des aires permanentes d'accueil et donc accueillir des groupes dits de « moyens passages ».

- Terrains « soupapes », de « secours » en cas de **crise sanitaire** (ex Covid19). Lieux possibles pour d'éventuels confinements en lieu et place des stationnements diffus tolérés.

- Terrains provisoires **en attente de la construction** des aires permanentes d'accueils, TFL ou PLAi.
- Intérêt de ces espaces pour permettre d'éventuelles **réparations sur le long terme** de certaines aires permanentes d'accueils gravement endommagées.

Quel avenir à moyen et long terme ?

Dans l'identification du foncier, **anticiper** dès les recherches le devenir possible de ces aires de petits passages :

- Son déclassement, si son utilisation n'est plus fréquente au bout de quelques années,
- Son évolution vers le statut d'une aire permanente d'accueil,
- Son changement d'objectif en créant de l'habitat adapté sur le même site (Terrains Familiaux Locatifs TFL ou logements adaptés PLAi),
- Son évolution vers l'accession à la propriété pour des familles,
- Autre.

Le **dimensionnement de base du foncier** doit permettre et envisager plusieurs de ces options.

7

Le calendrier & rétroplanning possible

Etape 1 : Présentation par la collectivité/commune de son projet auprès des co-pilotes

Etape 2 : Echange technique entre les parties (localisation, zonages, capacités, viabilité, ...)

Etape 3 : Recherche par la collectivité de plusieurs fonciers potentiels pour accueillir le dit projet & Envoi aux co-pilotes

Etape 4 : Echange technique entre les parties & Priorisations des fonciers (avantages/inconvénients, points de vigilances, accord/refus, ...)

Etape 5 : Rédaction d'une étude pré-opérationnelle par la collectivité sur un ou plusieurs sites + plans + plan de financement & Envoi aux co-pilotes

Etape 6 : Echange technique entre les parties & Validations

Etape 7 : Rédaction finale de l'étude opérationnelle, des plans et du plan de financement et rédaction du dossier de demande de subvention

Constituer un comité technique

Un comité technique/pilotage peut être constitué afin de rassembler l'ensemble des parties prenantes d'un tel projet. Cela permet ainsi de **clarifier plusieurs points dès le départ** et de **préciser les attentes et contraintes de chacun** (techniques, foncières, financières, ...).

Plusieurs points peuvent ainsi être précisés :

- Quel est l'objectif de créer cette aire de petits passages ?
- Quelle est son avenir à court, moyen, long terme ?
- Est-elle liée à un autre dispositif d'accueil ou d'habitat sur le même territoire ?
- Quelles marges de manœuvre les techniciens, élus, riverains, futurs usagers ont sur ce projet ?
- Quelle est l'implication et les responsabilités de chacun ?

De nombreux acteurs et partenaires peuvent être membres d'un tel comité :

- DDT49,
- CD49,
- Voyageurs locaux,
- Abri de la Providence/Voyageurs 49,
- Associations locales,
- Gestionnaire,
- Elus, citoyens et riverains,
- Techniciens divers (eau, électricité, assainissement, paysager, ...),
- ...

8

Quelle période d'ouverture ?

Les collectivités qui souhaitent créer ces aires de petits passages doivent clairement identifier les **durées** et **périodes d'ouverture** de la future structure.

Quelle capacité ?

Quelques exemples :

Indre-et-Loire (37) : capacité maximum de 10 places.

Indre (36) : 1000 m² pour 10 caravanes

Lorient Agglomération (56) : 2021, 3 terrains d'accueil d'1 ha

Ille-et-Vilaine (35) : capacités entre 10 et 40 places (groupes familiaux estivaux notamment)

Aire de petit passage de Secondigny (79) : 4 emplacements, 5 caravanes

Aire de petit passage du Petit Deau à Dolus d'Oleron (17) : 9 emplacements

Puy-de-Dôme (63): maximum de 5 emplacements

Dordogne (24): 4 ou 5 caravanes principales soit une surface d'environ 1000 m² à 1200 m².

...

L'identification du foncier

Tout comme la loi 2000-614 le précise, il y a tout intérêt pour la collectivité d'effectuer en amont de chaque projet d'accueil une **évaluation préalable** des besoins et de l'offre existante sur le territoire ciblé afin d'adapter au mieux le futur projet.

Voici quelques points à considérer dans l'identification du foncier :

- Prendre en compte l'**évolution des modes de vie** des voyageurs,
- Permettre aux familles de vivre dans des **conditions dignes et décentes**,
- Etre facilement **accessible aux structures scolaires**, sanitaires, administratives (mairies, CCAS, ...), culturelles et commerciales,
- **Eviter les effets de relégation** en favorisant l'insertion de l'aire dans le paysage ainsi que dans le secteur urbain proche (code de l'urbanisme L121-1),
- Réduire le **surcoût lié aux VRD**,
- Prendre en compte de l'**expertise d'usage des gens du voyage et les consulter** en amont.

9

Sites à proscrire :

Autoroutes / déchetteries / usines polluantes (sites Seveso) / carrières / terrains de motocross / sols pollués / voies ferrées / zones humides et/ou inondables / ...

Pour les futures créations d'aires permanentes d'accueil, la collectivité devra prévoir en cas de nuisances repérée à proximité, **une ou plusieurs mesures compensatoires** pour chacune d'entre-elles.

Impact X = Mesure compensatoire Y

Quels zonages possibles ?

Les aires de petits passages dans les documents d'urbanisme (DDT49) :

- Fléchage spécifique
- Identifié au Plan Local d'Urbanisme (PLU)
- Stecal possible (zones A et N)
- Impossible en zone inondable

Quel que soit le type de terrain, l'aménagement d'espaces destinés à l'installation de résidences mobiles est conditionné par :

- Les règles locales prises par arrêté du maire ;
- L'application des règles de salubrité et de sécurité publique ;
- Les aménagements assurant la desserte du terrain par des réseaux publics (eau, électricité, assainissement) ;
- Les règles d'urbanisme applicables sur la commune : application du règlement national d'urbanisme, du POS, du PLU ou du PLUi ;
- Le respect des servitudes liées au caractère du secteur : zones inondables (Plan de Prévision du Risque Inondation (PPRI), Plan de Prévention des Risques naturels (PPR), paysages naturels, Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP), Aires de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP), monuments historiques, espaces boisés classés, Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV), zone Natura 2000, sites inscrits ou classés...

Quelques points de vigilance :

- Prendre en compte l'**inclinaison du terrain** (attention à l'écoulement des eaux).
- Identifier le contenu du **sous-sol** (pollutions ?).
- **Anticiper d'éventuels aménagements** futurs comme la reconfiguration de l'aire en aire permanente d'accueil ou Terrain Familial Locatif (TFL) par exemple.
- Identifier un **foncier plus grand** que le seul dimensionnement de l'aire de petits passages (éventuel agrandissement, changement de statut de la structure, intimité, ...).
- En cas de présence d'un cours d'eau, identifier l'**humidité du site**.
- **Vents dominants** : attention aux lieux trop ventés pour les auvents des résidences mobiles.
- Prendre en compte les **accès aux réseaux** (routiers, assainissement, communication (wifi), ...) et les coûts très importants liés aux VRD. Avoir des **accès sécurisés** et assez grands pour la circulation d'un fourgon+caravane double-essieu.
- Si l'aire de petits passages est **trop petite**:
 - le risque de privatisation peut se présenter,
 - elle peut ne pas être adaptée pour accueillir les groupes de passages.
- L'aire de petits passages ne peut **pas être trop grande** pour ne pas se confondre avec une offre d'aire permanente d'accueil.... Pour **évaluer le nombre de places** nécessaire, il est important de se baser un diagnostic:
 - nombre de caravanes habituellement présentes,

- récurrence des passages,
- durées des passages constatés,
- nature et raisons de ces passages (itinérances, aire d'accueil quittées, recherche de verdure, ...),
- nombre de stationnements illicites,
- ...

- La **proximité entre structures de statuts différents** est à éviter par expérience. Par exemple, il est convenu d'éviter de créer côte-à-côte une aire d'accueil et des terrains familiaux locatifs ou une aire d'accueil et une aire de grand passage. Les voyageurs « locaux » et les voyageurs « itinérants » ne souhaitent pas se côtoyer de manière générale.

- Éléments à prendre en compte: économies d'énergies, **intégration paysagère**, confort acoustique, choix des matériaux, développement durable, ...

- **Gestion** à identifier dès le départ. Cela peut avoir des conséquences sur le choix du site et sur son dimensionnement. **Ne pas négliger** cet aspect car il est garant de la réussite du projet et de la durabilité des lieux (entretien, maintenance).

- La **clôture** peut être une protection contre le **bruit**, le **vent**, la **vue** et être également considérée comme un élément de protection et de **sûreté**. Si elles doivent être de conception robuste, elles ne doivent **pas être trop hautes**, doivent comporter des **transparences** afin d'éviter la sensation d'enfermement qui pourrait être ressenti par les usagers. L'utilisation de **grillage** est également à proscrire au vu de l'histoire... La clôture peut être doublée d'une **végétalisation** en évitant l'effet haie masquante.

FICHE 3 :

Le financement

Le financement d'une aire d'accueil : l'investissement

Les aires de petit passage ne bénéficient d'**aucun financement**, ni en termes d'investissement ni pour une aide à la gestion.

Si l'aire de petits passages doit devenir un jour une aire permanente d'accueil, la collectivité/commune doit considérer qu'il y aura moins de garantie de financement de la part de l'Etat. **L'Etat privilégie les créations nouvelles** de structures et non pas des changements de statuts ou les réhabilitations même si dans les textes c'était le cas...

Le financement d'une aire d'accueil : le fonctionnement

Les aires de petits passages ne reçoivent **pas d'ALT2**.

FICHE 4 : La gestion

La gestion des aires de petits passages sur le Maine-et-Loire en 2021

Sur le Maine-et-Loire, le mode de gestion des aires de petits passages est variable : communale, intercommunale, conjointe, via un gestionnaire délégué, ...

La tarification des aires de petits passages sur le Maine-et-Loire en 2021

L'ancienneté, le niveau d'équipement, le mode de gestion, sont autant de facteurs influents sur la tarification ou non pratiquée sur ces aires de petits passages.

Si le droit de place est souvent gratuit afin notamment de distinguer ces aires des aires permanentes d'accueil, la facturation des fluides semble logique afin de responsabiliser les usagers. Tout comme les aires permanentes d'accueils, il est normal que le montant des factures établies corresponde obligatoirement à **la consommation réelle** et la base du calcul du tarif ne peut excéder le tarif auquel la collectivité se fournit elle-même.

13

La quasi-totalité des aires de petits passages du Maine-et-Loire sont à l'heure actuelle à « *occupation à titre gratuit* ».

Exemples d'autres départements :

Indre (36): 1.50 €/ménage pour des haltes de 48h à 15 jours

St Molf (44): coût journalier, pour la gestion des fluides, les poubelles, ...

Aire de petit passage de Secondigny (79): Eau: 2,60 €/m³. Pour l'électricité, les usagers doivent prendre contact directement auprès du fournisseur d'énergie afin de faire poser un compteur provisoire. Dépôt de garantie de 40€ (+carte grise)

Aire de petit passage du Petit Deau à Dolus d'Oleron (17) : eau et électricité : 4 € par jour et par emplacement, droit de place : 1,50 € par jour et par emplacement soit 5,50 €/jour/emplacement, au-delà de 800l/jour et 10 Kwh/jour = application pour l'eau du tarif de 2,50 € m³

Aires de petites capacités Côte d'Armor (22): conventions temporaires identiques aux aires de grands passages : 20€ par caravane double-essieu et pas de caution.

Aires de petits passages du Bois Bouchet (Niort 79): 2 € par jour par emplacement

La visite de conformité de l'aire d'accueil

Si aucun texte réglementaire n'a légiféré sur les aires de petits passages et s'il n'y a pas de **visites de conformités** pour les aires de petits passages, leur inscription au schéma départemental du Maine-et-Loire nécessitera une validation commune des parties.

Une ou plusieurs visites de sites en amont de la création et une fois la création achevée seront ainsi possibles.

Contact à la DDT49 :

Monsieur Sébastien PRADELLE // 02 41 86 66 31 - 06 63 38 94 60 // sebastien.pradelle@maine-et-loire.gouv.fr

Les contacts

Sébastien PRADELLE // DDT49 // Chargé d'étude

02 41 86 66 31 // 06 63 38 94 60

sebastien.pradelle@maine-et-loire.gouv.fr

Sébastien TUSSEAU // CD49 // Coordinateur du schéma départemental

02 41 18 80 75 // 07 52 63 86 45

s.tusseau@maine-et-loire.fr