



***Centre d'Etudes Supérieures en Aménagement de Tours***



# **L'accueil des gens du voyage**

L'accueil sur la Communauté  
d'Agglomération Périgourdine : une aire  
de grand passage à Notre-Dame de Sanhilac

***Réalisation : Mehdi BELLEBNA / Tutorat : Mme Janine MARCHAND  
Mai 2004***



### *Je tiens à remercier...*

*Mme Marie-Aude Clément, responsable de l'accueil des gens du voyage à la CAP, pour tout l'aide qu'elle m'a apporté dans la réalisation de ce projet et pour la documentation à laquelle elle m'a permis d'accéder.*

- *Mes parents pour leur patience et leur aide.*
  - *Mme Marchand-Savarit.*
  - *Mr Marilleau, pasteur de la ville de Tours.*
- *Mr Brun, médiateur du Morbihan (du bureau d'étude tourangeau Tsiganes Habitat) pour le temps qu'il a pu me consacrer.*
- *Mme Clément, responsable de l'accueil des gens du voyage à la DDE de la Dordogne.*
  - *Mr Demaison, paysagiste du château d'Hautefort.*
  - *Mr Luc Monnin, architecte du bureau d'étude Caths.*
    - *Mr Chatenoud, géomètre, pour son plan.*
- *Mr Lampin, responsable du service Eau / Environnement / Forêt à la DDAF de la Dordogne.*
- *La Dordogne Libre, Sud-Ouest, pour leurs informations localement locales.*
  - *Les professeurs du Cesa que j'ai pu consulter.*

# Première partie :

## La communauté tsigane : une minorité ethnique et culturelle qui fait l'objet d'une approche spécifique.

<b>LES TSIGANES : UN PEUPLE, UNE CULTURE, UNE HISTOIRE.....</b>	<b>12</b>
L'HISTOIRE D'UNE « NATION TSIGANE ».....	12
✓ Un patrimoine culturel commun : les origines du peuple tsigane et sa dispersion.....	12
✓ Un peuple riche de sa diversité.....	13
LE NOMADISME : UN CONSENSUS MINIMAL CHEZ LES GENS DU VOYAGE.....	15
✓ L'idéal nomade chez les gens du voyage.....	15
✓ Des particularismes culturels forts pour un mode de vie différent, centré sur l'habitat caravane.....	15
✓ Facteurs socio-spatiaux du nomadisme des gens du voyage : le rassemblement ou la consécration du groupe.....	16
Une mobilité à vocation économique...	
... mais surtout : une convergence vers le lieu de rassemblement.	
ANALYSE GEOGRAPHIQUE ET NOMADISME TSIGANE.....	20
✓ La mobilité sur le terrain : définition du concept de « polygone de vie ».....	20
✓ Les facteurs de la répartition des lieux de séjour des familles de voyageurs : grand domaines de répartition et cas du sud-ouest de la France.....	21
Grands traits de la distribution des populations tsiganes sur le territoire français : quelques ensembles remarquables...	
...et grands domaines géographiques de répartition des lieux de séjour.	
Le cas du sud-ouest de la France.	
✓ Les dynamiques urbaines et leurs conséquences sur la localisation des lieux de séjour des gens du voyage.	
23	
<b>QUAND LA SOCIETE NOMADE RENCONTRE LA SOCIETE SEDENTAIRE.....</b>	<b>25</b>
DES RAPPORTS CONFLICTUELS ENTRE SOCIETE NOMADE ET SOCIETE ENGLOBANTE.....	25
✓ Le nomade dépendant du sédentaire.....	25
✓ Des rapports marqués par la confrontation, dans un climat de tension sociale explosive.....	26
LA LEGISLATION APPLICABLE AUX GENS DU VOYAGE : LA REGLEMENTATION EN REPONSE A LA CONFRONTATION .....	27
✓ Le législateur républicain face aux tsiganes durant le XX <sup>ème</sup> siècle.....	27
La législation de la première moitié du XX <sup>ème</sup> siècle : l'exclusion organisée...	
La loi du 3 Janvier 1969 : un pas en avant...	
L'apport des lois Besson...	
✓ La loi du 5 Juillet 2000 : le droit à une occupation de l'espace.....	29
Contenu de la loi du 5 Juillet 2000.	
Sur le terrain, une application difficile...	

# **Seconde partie :** **L'accueil des gens du voyage sur la** **Communauté d'Agglomération Périgourdine.** **Une aire de grand passage à Notre-Dame de** **Sanhilac...**

<b>L'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE SUR LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION PERIGOURDINE (CAP).....</b>	<b>33</b>
LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION PERIGOURDINE.....	33
SITUATION DE L'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE SUR LA CAP AU LENDEMAIN DE LA LOI DU 5 JUILLET 2000.....	36
✓ <i>L'accueil des gens du voyage : un problème</i> .....	36
✓ <i>Les causes des ces dysfonctionnements</i> ...	37
CONTENU DU SCHEMA DEPARTEMENTAL DE LA DORDOGNE : EQUIPEMENTS PREVUS ET MISE EN PLACE DU SCHEMA SUR LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION PERIGOURDINE.....	38
✓ <i>A l'échelle de la Dordogne</i> .....	38
<i>Pratiques du stationnement et flux migratoires des gens du voyage.</i>	
<i>Les besoins en équipements du département de la Dordogne</i>	
<i>Une approche fragmentée du territoire départemental</i> .....	39
✓ <i>Application du Schéma Départemental sur l'agglomération périgourdine</i> .....	40
✓ <i>Les aménagements par communes : équipements et besoins recensés d'Est en Ouest, du Nord au Sud</i> .....	41
<i>A l'Ouest : lutte contre la concentration...</i>	
<i>A l'Est : élargir l'offre d'accueil...</i>	
<i>Au centre, Périgueux : sédentarisation et habitat adapté.</i>	
<i>Le Nord et le Sud : grands rassemblements...</i>	
<b>REALISATION DE L'AIRE DE GRAND PASSAGE SUR LA COMMUNE DE NOTRE-DAME DE SANILHAC.....</b>	<b>45</b>
LE CHOIX DU SITE.....	45
✓ <i>Ce que l'on attend d'une aire de grands passages</i> .....	45
<i>Premier critère : le site doit permettre de répondre aux attentes des usagers</i>	
<i>Second critère : le site doit satisfaire aux normes techniques et réglementaires, s'intégrer pleinement à son environnement naturel et humain...</i>	
<i>Troisième critère : le choix du site doit tenir compte des principales dynamiques urbaines...</i>	
✓ <i>Les terrains pressentis</i> .....	48
<i>Site n°1, proposé par l'association : le plateau, un site inapproprié...</i>	
<i>Site n°2, proposé par l'association : le site de la Pierre Grise .</i>	
<i>Site n°3, proposé par la municipalité : le site de la carrière du Perrier d'Aurière.</i>	
✓ <i>Comparatif des sites de la Pierre Grise et du Perrier d'Aurière</i> .....	52
PROJET D'INSTALLATION DE L'AIRE DE GRAND PASSAGE SUR LE SITE DE LA CARRIERE DU PERRIER D'AURIERE .....	55
✓ <i>Etude du site de la carrière du Perrier d'Aurière</i> .....	55
<i>Localisation du site de la carrière.</i>	
<i>Caractéristiques physiques du site</i>	
<i>Insertion dans le milieu naturel et dans le paysage.</i>	
PLANCHE N°4 : PLAN D'OCCUPATION DES SOLS. ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.	
- <i>SYNTHESE DES CONTRAINTES -</i>	
✓ <i>Impacts directs et indirects, temporaires et permanents, du projet /Mesures envisagées</i> .....	63
<i>Impacts potentiels en période de chantier.</i>	
<i>Impacts sur le milieu physique et naturel.</i>	

*Impacts sur le milieu socio-économique et humain.*

*Impacts sur le paysage.*

*-TABLEAU DE SYNTHESE DES IMPACTS ET MESURES REDUCTRICES - ..... 66*

*L' AIRE DE GRAND PASSAGE DE NOTRE-DAME DE SANILHAC : PROPOSITIONS D' AMENAGEMENT, FINANCEMENT ET*

*GESTION. .... 67*

*✓ Propositions d'aménagement. .... 67*

*✓ Coût du projet et financement. .... 67*

*✓ Gestion de l'aire de grand passage... .... 69*





## *Avant-propos...*

---

Cette première année de Magistère constituait une année introductive à ma formation en aménagement du territoire et en urbanisme : après un premier semestre de découverte des champs couverts par ces disciplines, elle fixait comme objectif final la réalisation du projet individuel qui suit.

Après quelques hésitations sur la façon d'aborder un tel travail, vint rapidement l'étape du choix du sujet. Dans un premier temps à la recherche d'un thème à dominante patrimoniale, j'ai à l'issue de quelques pistes de recherche sans résultat, décidé de rendre visite à la structure intercommunale liée à ma commune de résidence : la Communauté d'Agglomération Périgourdine (CAP). J'ai alors pu rencontrer Mme. Marie-Aude Clément, responsable du service « Habitat- Politique de la ville- Accueil des gens du voyage- Transports urbains », qui m'a présenté les différentes actions et projets en cours de réalisation dans ces domaines qui me tenaient à cœur. Parmi les propositions de sujets qui me furent formulées, le cas de la commune de Notre-Dame de Sanilhac, amenée à répondre aux nouvelles exigences définies par la récente loi Besson en matière d'accueil des gens du voyage, m'a particulièrement interpellé...

Ainsi ai-je saisi l'opportunité qui m'était offerte de me pencher sur le thème de l'accueil des gens du voyage.

En toile de fond : la question de la prise en compte de la première minorité ethnique de France, et de la problématique concernant la confrontation entre une société nomade et la société sédentaire, à l'heure où le législateur se saisit du problème et laisse entrevoir une évolution dans les politiques d'accueil menées par les pouvoirs publics.

En actes : la possibilité d'aboutir à une réalisation concrète dans le sens d'une telle prise en compte, à travers la réalisation d'une aire destinée à accueillir les grands rassemblements religieux sur une petite commune périurbaine de la préfecture périgourdine, soucieuse comme tant d'autres de préserver la tranquillité d'administrés inquiets devant la mise en œuvre du projet.

En somme : un sujet passionnel, nécessitant un certain sens du contact, de l'initiative, des responsabilités dans la confrontation avec les différents intervenants; mais également un sujet stimulant, faisant appel à un esprit ouvert et synthétique pour la recherche de solutions nécessairement innovantes, puisque répondant à une approche nouvelle pour un problème récurrent...



## *Introduction...*

*L'Humanité, 6 Avril 2004 : « Droits de l'homme : les nomades sont soumis à l'arbitraire ». L'accueil des gens du voyage sur le sol français commence à peine à être pris en compte, impulsé par la même législation qui pousse souvent à l'arbitraire.*

*Quelles sont les particularités de ces populations nomades ? Sont-elles prises en compte ? Un rapport à l'espace différent suffit-il à expliquer les divergences traditionnellement observables entre nomades et sédentaires ? Où en est-on avec le droit des minorités en France ? Comment s'organisent sur le terrain les conditions de leur accueil ? Qu'implique leur accueil en terme d'infrastructures et de gestion ? Comment doit être conçu un équipement d'accueil ?*

*La Première partie nous permettra de cerner la population des gens du voyage par le biais d'une analyse des cadres humain (organisation sociale, culture, modes de vie), géographique, et législatif.*

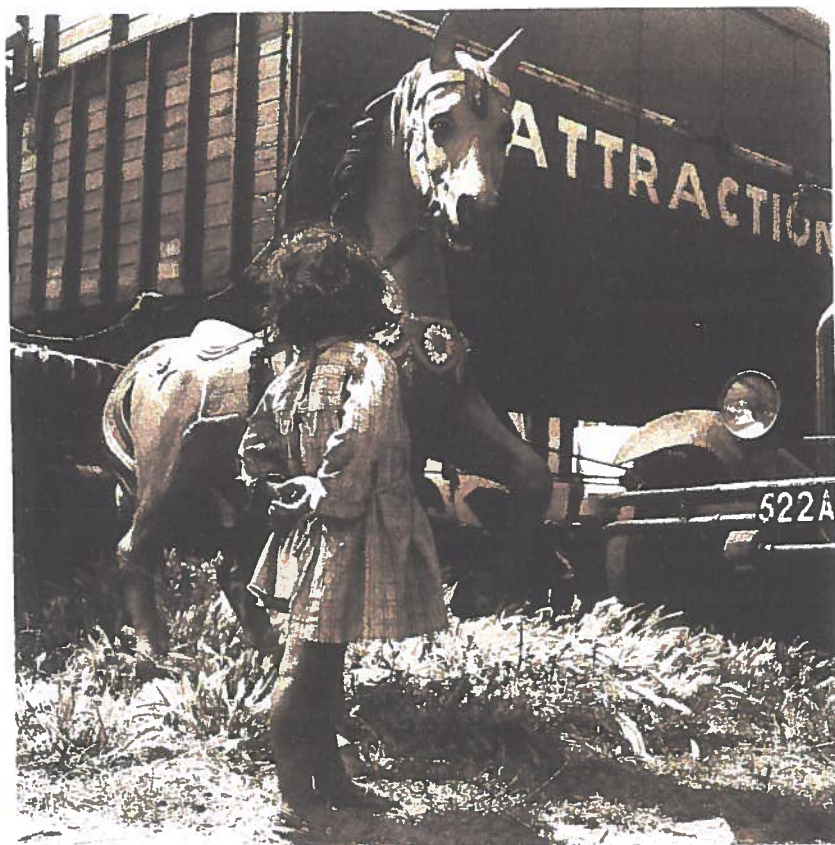
*La Seconde partie nous confrontera à une expérience de terrain. Nous traduirons par la réalisation d'un équipement d'accueil public sur la commune de Notre-Dame de Sanilhac, en Dordogne, l'expression des nouvelles disposition de la loi Besson, qui romps avec la législation passée pour tendre à une meilleure prise en compte de l'accueil des nomades et de leur droit d'habiter différemment.*

---

## Première partie :

### *La communauté tsigane : une minorité ethnique et culturelle qui fait l'objet d'une approche spécifique.*

---



*Le voyageur...*

*« Le voyageur passe. Son espace est un vécu traversé, jamais territoire clos ou borné, mais identité souple sans projection figée sur un sol : c'est en eux que se trouvent le territoire des Tsiganes... »*

*Jean-Pierre Liégeois/ Roma/ Tsiganes, voyageurs/ 1985.*

*La présence d'une population itinérante sur le sol français, toujours plus urbanisé, industrialisé, et réglementé, donne lieu à des réactions diverses de la part des populations autochtones, sédentaires et attachées à leur territoire...*

*Doit-on chercher dans l'organisation sociale, la culture, les modes de vie spécifiques aux populations tsiganes les éléments légitimant de telles réactions ? La connaissance de ces populations nous permet-elle de dresser une géographie propre aux gens du voyage sur le territoire français ? Quelle utilisation les pouvoirs publics font-ils de la législation : instrument d'« arbitrage » au service du bien commun ou instrument de contrôle d'une population insaisissable ?*

*Après avoir esquissé les contours et décrit les principaux particularismes culturels de la population tsigane, nous analyserons les grands domaines de sa mobilité géographique ainsi que les principaux déterminismes qui orientent ces déplacements. Enfin, nous nous attacherons à définir les difficultés que pose l'insertion géographique des populations de passage et les réponses qui sont, depuis le début du siècle, apportées par les pouvoirs publics comme autant de solutions à ce qui s'est rapidement érigé en « problème »...*

# *Les Tsiganes : un peuple, une culture, une histoire...*

*Tsiganes, manouches, gitans... autant de termes aux contours vagues qui suggèrent au moins autant de groupes humains différents. Pourtant, quelque soit la dénomination utilisée, on ne parle que d'un seul et même peuple.*

*Or, ce terme de peuple implique l'existence d'une conscience collective, de liens privilégiés entre les individus qui le constituent, de pratiques communes qui se déclinent en autant de particularismes culturels...*

*Néanmoins, notre société sédentaire semble employer, autant que possible, le terme de « gens du voyage » pour nommer ce peuple que l'on croise parfois sur son chemin. Ce nom ne suppose-t-il pas l'acceptation de la réalité d'un nomadisme, qui semble s'imposer à tous comme le principal élément de définition de cette communauté?*

*Le mythe de l'intégration entend toutefois réunir sous le même drapeau sédentaires et nomades, l'un comme l'autre porteur de l'identité française, car c'est bien sur le sol français que s'effectuent tout ou partie des déplacements de ces populations. Aussi le géographe a su aborder un nouveau thème en esquissant une géographie des gens du voyage...*

## *L'histoire d'une « nation tsigane »*

*Le peuple tsigane présente une solide construction culturelle sans être soudé par les caractères habituels d'une nation : langue, religion ou territoire. Au sein d'une population fragmentée en différentes ethnies, des similitudes tendent pourtant à rapprocher des individus parfois géographiquement très éloignés au sein d'une même nation. Cela autorise à parler de Diaspora, riche d'une histoire et unie autour d'idéaux et de valeurs communes...*

### *✓ Un patrimoine culturel commun : les origines du peuple tsigane et sa dispersion...*

*C'est grâce à l'analyse du contenu des langues tsiganes, au XVIII<sup>ème</sup> siècle, que l'on a pu identifier avec certitude l'origine du peuple et déterminer l'époque où il a commencé à nomadiser : les tsiganes seraient issus d'un peuple vivant au Nord-Ouest de l'Inde qui aurait été poussé, pour des raisons qui demeurent mystérieuses, à partir en direction de l'Europe aux alentours de l'an 1000.*

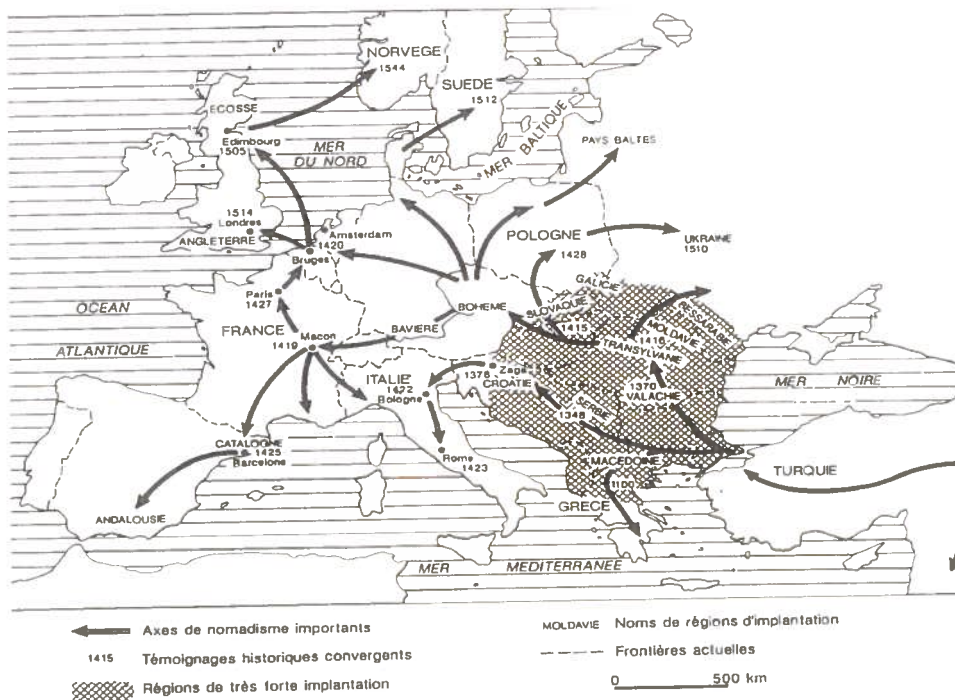


Figure : La dispersion historique des groupes tsiganes en Europe.

Ces mêmes analyses linguistiques ont permis de retracer les flux migratoires suivis par cette population. Après une première migration vers la Perse au cours du X<sup>ème</sup> siècle, les flux s'orientent vers l'Europe byzantine (Arménie, Caucase, Roumanie, Grèce) au XIV<sup>ème</sup> –certainement du fait de la pression turque- puis vers le Nord-Ouest (Hongrie, Westphalie, Pologne, Allemagne, Suisse) dès le début du XV<sup>ème</sup> siècle.

En 1419, on signale pour la première fois l'apparition d'une « troupe de tsiganes » en Savoie, à Arras, sous le commandement du Duc André de la Petite Egypte : ce titre de noblesse trompeur, garantie d'une certaine aura de respectabilité, donnera lieu à un contresens sur l'origine de ce peuple que les dénominations actuelles continuent de cultiver (« Gitan » vient d'« Egyptanos », « Gypsies » d'« Egypties »...). Ils atteignent Paris en 1427 et sillonnent la France pendant tout le XV<sup>ème</sup> siècle, avant de gagner l'Espagne, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas. Au milieu du XV<sup>ème</sup> siècle, certains d'entre eux se rendent à Rome en quête d'un sauf-conduit universel : la protection papale de Martin V. Les documents d'époque font état de leur présence au Portugal, dans le Nord et l'Est de l'Europe, et au Sud de la Russie au XVI<sup>ème</sup> siècle. Durant les XVI<sup>ème</sup> et XVII<sup>ème</sup> siècles, ces tsiganes circulent dans toute l'Europe où ils se mêlent culturellement et linguistiquement aux populations locales.

### ✓ *Un peuple riche de sa diversité...*

Le concept ethnique « tsiganes » est très récent : « il tend à réunir dans une même construction des individus organisés en groupes familiaux structurés qu'une histoire spécifique, des liens culturels étroits et un mode de vie caractérisé par le nomadisme, permettent d'identifier. »<sup>1</sup>

Le précédent énoncé des principaux axes de migration des tsiganes laisse pourtant apparaître la grande dispersion du groupe, de la Diaspora. La fragmentation d'un peuple tsigane en différent sous-groupes est alors le résultat d'un processus simple : « le contact durable avec des populations autochtones différentes tout au long des circuits migratoires suivis. »<sup>2</sup>

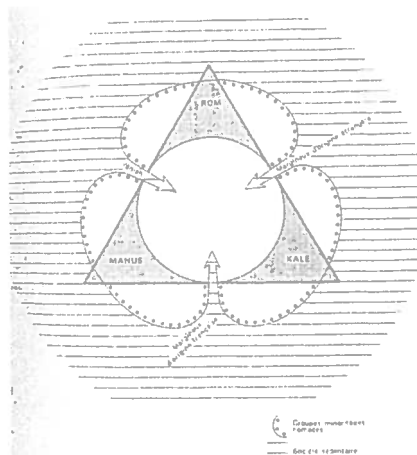
Il paraît donc difficile de parler d'ethnie unique et plus pertinent de considérer une mosaïque de groupes présentant des ressemblances et des affinités, par opposition aux sédentaires (les « gadjés »<sup>3</sup>). Se pose alors la question de la dénomination des différents sous-groupes rencontrés sur les différentes aires géographique de

<sup>1</sup> Jean-Baptiste HUMEAU, *Les Tsiganes en France : de l'assignation au droit d'habiter*, 1995.

<sup>2</sup> Nadine FERLAY et Chantal ESCOFFIER-MUGGLEBEE, *Les Gens du voyage*, 1995.

<sup>3</sup> Le terme de « gadjo » (pluriel : « gadjé ») est employé par les tsiganes pour désigner les non-tsiganes.

peuplement tsigane. A ce sujet : « les diverses classifications anthropologiques élaborées ces dernières décennies privilégient la répartition géographique du XIX<sup>ème</sup> siècle en dénommant les groupes selon les régions européennes de migration préférentielle. »<sup>4</sup>. C'est d'ailleurs ces dénominations qu'utilisent les tsiganes, préférant l'usage de termes connotant l'identité propre de chacun, par opposition au terme « tsigane » marqué d'une certaine connotation péjorative.



*Figure : Fragmentation du peuple tsigane /la perception des ethnologues.*

Les trois principaux sous-groupes sont, de ce point de vue, les Roms, les Manouches (ou Sintés) et les Gitans (ou Kalés).

Les Roms, qui représentent 90% de la population tsigane, sont des groupes qui ont longtemps séjourné dans les pays de l'Est (Roumanie, Russie, Hongrie, Yougoslavie...). Ce sous-groupe présente lui-même des subdivisions internes avec les Kalderash, les Lovara, et les Tchourara. Nombreux sont les membres de ce groupe à avoir immigré en France après la chute des régimes socialistes d'Europe de l'Est, alors que la répression et les persécutions exercées à leur encontre s'intensifiaient.

Les Manouches (Sintés piémontais, allemands, prussiens...) ont longtemps séjournés en Allemagne et représentent le groupe majoritaire en France.

Les Gitans, enfin, sont fortement représentés en Espagne, au Portugal, ainsi qu'au sud de la France (Toulouse, Perpignan, Montpellier, Marseille...), où ils ont, plus que les autres groupes, tendance à sédentariser.

<sup>4</sup> Jean-Baptiste HUMEAU, *Les Tsiganes en France : de l'assignation au droit d'habiter*, 1995.



## *Le nomadisme : un consensus minimal chez les gens du voyage*

*L'exposé précédent nous a permis de dessiner les contours d'une « nation tsigane », unie par ses origines, son histoire, ses pratiques culturelles. Mais c'est à travers le nomadisme qu'il est possible de donner la meilleure définition de cet ensemble communément appelé « gens du voyage » car c'est bien le voyage qui s'impose comme « le consensus minimal de la communauté tsigane » et qui « reste l'élément central de son identité culturelle. »<sup>5</sup> Lié à cet idéal de mobilité, certains particularismes culturels déterminent bon nombre de pratiques différentes, issues d'un rapport à l'espace différent...*

### *✓ L'idéal nomade chez les gens du voyage.*

Ce nomadisme tsigane –qui s'apparente à celui des civilisations de la cueillette et de la chasse– constitue sans doute le principal élément de fascination pour le « gadjo » : il renvoie à l'idée d'une liberté totale d'aller et de venir, au mythe d'un irrépressible appel vers le voyage libéré de la contrainte des frontières, au mythe de l'errance, aussi, souvent cultivé à grand renfort de clichés...

Mais il renvoie également à un esprit du voyage qui libère le tsigane du joug de la temporalité : détachement du passé et de l'avenir, détachement du découpage du temps communément admis par nos sociétés sédentaires et importance des saisons. On parle facilement de mobilité saisonnière où à l'hivernage, longue période d'immobilisation des caravanes souvent ressentie comme une période d'« hibernation », succède la belle saison, et un nouveau départ...

Du point de vue nomade : « [...] nomade signifie liberté, chants, musique, toutes ces choses que nos ancêtres nous ont laissé en héritage... »<sup>6</sup>. Le nomadisme prend ainsi une signification culturelle à laquelle il ne faut pas omettre d'adjoindre le sens qu'il revêt, une fois confronté à la réalité d'un environnement social hostile, où il devient valeur refuge : « [...] on peut toujours aller voir ailleurs... »<sup>7</sup>.

### *✓ Des particularismes culturels forts pour un mode de vie différent, centré sur l'habitat caravane...*

« Le sens de l'espace sous sa forme la plus modeste s'incorpore à la conscience du groupe. »<sup>8</sup>. En effet, l'importance conférée au groupe dans la communauté tsigane ne sérait infirmer ce principe... En témoigne l'importance de la « kumpania »<sup>9</sup>, de la famille, ou encore du lignage et du mariage – souvent présentés comme clés de voûte de l'organisation sociale tsigane-, à tel point que l'on pourrait voir dans le groupe, l'unité de base de la société tsigane. « La parenté, la vie familiale, sont l'occasion sans cesse renouvelée de construire l'assemblée du groupe familial élargi, d'affirmer la réalité de son existence aux yeux des familles elles-mêmes, aux yeux des gadjés aussi, et de renouer les liens étirés par la dispersion géographique, avant de les distendre à nouveau. »<sup>10</sup>

<sup>5</sup> Nadine FERLAY et Chantal ESCOFFIER-MUGGLEBEE, *Les gens du voyage*, 1995.

<sup>6</sup> Propos de Mateo MAXIMOFF, recueillis par Richard BELLET, L'évènement du Jeudi, 1993.

<sup>7</sup> Propos recueillis auprès d'une famille tsigane de passage à Périgueux, auteur inconnu, Mars 2004.

<sup>8</sup> Max SORRE, *Rencontre de la sociologie et de la géographie*, 1957.

<sup>9</sup> La « kumpania » désigne un groupe de famille liée plus ou moins durablement dans ses déplacements.

<sup>10</sup> Jean-Baptiste HUMEAU, *Les tsiganes en France : de l'assignation au droit d'habiter*, 1995.

Le groupe constitue également l'unité économique traditionnelle dans le monde tsigane : ainsi les activités économiques s'organisent-elles souvent à l'échelle du noyau familial, de la famille élargie, ou du groupe de voyageurs, constituant autant de réseaux en interaction sur un espace ouvert et mouvant.

Cette vision spatiale différente détermine un rapport à la propriété différent, où les notions de « biens », de découpage territorial (parcelles, zonage toujours plus complexe...etc...), n'ont pas la portée symbolique qu'elles recouvrent sous le prisme du point de vue sédentaire.

On comprend alors bien vite que les contentieux fondés sur les questions territoriales constituent le principal terrain de confrontation entre société nomade et société sédentaire. C'est en effet du nomadisme que découle ce qui est aujourd'hui perçu comme un problème : celui de « l'accueil des gens du voyage » -selon les termes institutionnels-, celui de l'« invasion des caravanes » -selon les termes de l'administré, apeuré devant la réalité insécurisante d'un lieu de séjour des gens du voyage, toujours trop proche-.

C'est d'ailleurs à ce niveau qu'est attendue la réaction des pouvoirs publics, qui par l'intermédiaire de l'aménageur, doivent se saisir d'une question majeure en confrontant la notion d'habitat à celle d'itinérance, afin de faire en sorte que les voyageurs disposent de lieux de stationnement (terrains municipaux ou familiaux...) amenés à prendre périodiquement la forme de lieux de résidence.

En effet, le nomadisme des gens du voyage induit un habitat mobile et permanent : autrefois la « verdine », aujourd'hui la caravane-logement. Pourtant, cela ne légitime en rien le statut de « Sans Domicile Fixe » attribué aux tsiganes nomades : si la résidence est mobile, le domicile est bien fixe, car occupé tout au long de l'année. « Le domicile, creuset essentiel de la vie familiale et de la reproduction des valeurs communautaires, n'est pas supprimé par l'itinérance, mais représente un élément aussi important que le voyage lui-même. »<sup>11</sup>

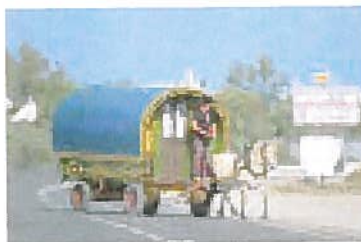


Photo : Une verdine...

L'habitat caravane, lieu de réalisation de la vie individuelle et communautaire, doit donc être vu comme un « espace de vie conçu comme un espace ouvert, mouvant et pluriel, caractérisé par la promiscuité et la réalisation d'un vécu global où vie familiale, éducation, religion, loisir et activités professionnelles s'interpénètrent. »<sup>12</sup>

✓ *Facteurs socio-spaciaux du nomadisme des gens du voyage : le rassemblement ou la consécration du groupe.*

### *Une mobilité à vocation économique...*

On peut dès lors s'interroger sur la nature des facteurs qui continuent d'ancrer le phénomène culturel du nomadisme des gens du voyage dans la société contemporaine.

Il semble logique de constater que le principal facteur de mobilité des gens du voyage est assujéti à **une logique économique** : les activités économiques sont en effet indispensables à la subsistance des familles de voyageurs ; à défaut, les aides, apportées par la société aux plus démunies d'entre elles, ne couvrent pas la totalité des besoins exprimés. L'économie tsigane est donc fondée sur l'exercice d'activités de subsistances

<sup>11</sup> Gaëtan LAZZARA, *Habitat et différence : le défi nomade (thèse de 3<sup>ème</sup> cycle en urbanisme)*, 1983.

<sup>12</sup> Nadine FERLAY et Chantal ESCOFFIER-MUGGLEBEE, *Les gens du voyage*, 1995.



(métiers traditionnels...) autorisant une grande flexibilité géographique et sur la mobilité saisonnière, qui permet de répondre aux besoins de mains d'œuvre agricole.

La mobilité « à vocation économique » est donc très importante : elle entend permettre, à chaque instant, de quitter un lieu de résidence où les moyens de subsistance s'amenuisent, pour gagner une nouvelle « niche économique »<sup>13</sup>...

*... mais surtout : une convergence vers le lieu de rassemblement.*

Les deux autres principaux facteurs de mobilité énoncés par le chercheur en géographie sociale Jean-Baptiste HUMEAU semblent liées, conduisant tous deux à un même mode de regroupement géographique : le grand rassemblement.

Ce sont d'abord **les dynamiques familiales** qui participent à la mobilité à travers des rassemblements périodiques, de durée variable (2/3 jours à plusieurs semaines), sur des terrains divers (terrains familiaux, terrains « sauvages », parkings publics – ceux des hôpitaux, des cimetières-, aires aménagées dites « de grand passage »...).

On voit alors converger en même lieu les familles constitutives d'un réseau plus ou moins élargi à l'occasion d'un mariage, d'un enterrement, d'une naissance, ou d'une simple réunion de famille... mais toujours, on observe une concentration d'ampleur variable.

A l'issue de ces rassemblements, le départ simultané des familles vers un nouveau terrain d'accueil, un terrain familial, ou une manifestation quelconque, répond à un phénomène de diffusion, important pour la préservation de l'équilibre économique de la communauté. « Ces dynamiques familiales occasionnent une fragmentation des groupes après chacun de ces rassemblements. Ainsi, une alternance de rassemblements familiaux et d'éclatements des groupes assurent autant de périodes de diffusion dans les milieux géographiques susceptibles de permettre l'activité économique de chacun des groupes. »<sup>14</sup>

**Le facteur religieux** est un second facteur de mobilité à l'origine de rassemblements comparables. Il conduit des groupes de caravanes (de 60 à plusieurs centaines, voire plusieurs milliers) à se réunir, chaque saison estivale (depuis les Rameaux jusqu'à la mi-October), en différents lieux de l'hexagone. Ces grands rassemblements religieux sont aussi l'occasion de s'arrêter sur l'existence des populations tsiganes, alors particulièrement visibles.

« Les pratiques religieuses constituent un puissant facteur de mobilité des gens du voyage. Historiquement, les pèlerinages ont d'abord été le prétexte d'une certaine mobilité, puis les lieux de rencontre entre des groupes familiaux unis dans une ferveur religieuse autant que dans la recherche de manifestations donnant à voir une organisation sociale ancestrale.[...] Manifestement, et peut-être avant tout, les rendez-vous religieux participent à la recomposition des groupes à des périodes régulières. Ils sont le moyen d'animer la ferveur familiale. »<sup>15</sup>

Après une longue période d'indifférence des Eglises envers les populations tsiganes, les différentes autorités religieuses prennent conscience de la large audience qu'il leur est donné d'évangéliser.

L'Eglise catholique crée l'Aumônerie catholique des gitans en 1948 et développe une action missionnaire, consacrée par la création du pèlerinage national de Lourdes, alors que se multiplient parallèlement, les petits pèlerinages locaux. Ils sont l'occasion d'évangéliser les familles sur les lieux de spiritualité chrétienne et à proximité des zones d'emploi saisonnier (vignobles de Champagne, du Bordelais, des Charentes, de la vallée du Rhône et de la Loire...).

Les lieux de rassemblement les plus connus, qui maintiennent encore un afflux importants, sont aujourd'hui les Saintes-Maries-de-la-Mer et Lourdes. Il est cependant d'actualité de déplorer le déclin général de ces manifestations, lié à la remise en cause de certaines pratiques missionnaires de l'Aumônerie catholique<sup>16</sup>.

<sup>13</sup> Terme employé pour décrire l'insertion géographique des populations tsiganes dans un tissu économique local par Jean-Baptiste HUMEAU, *Les tsiganes : de l'assignation au droit d'habiter*, 1995.

<sup>14</sup> Jean-Baptiste HUMEAU, *Les tsiganes : de l'assignation au droit d'habiter*, 1995.

<sup>15</sup> Jean-Baptiste HUMEAU, *Les tsiganes : de l'assignation au droit d'habiter*, 1995.

<sup>16</sup> R. de MAINDREVILLE, *L'Eglise du monde gitan* (mémoire de maîtrise), 1981.

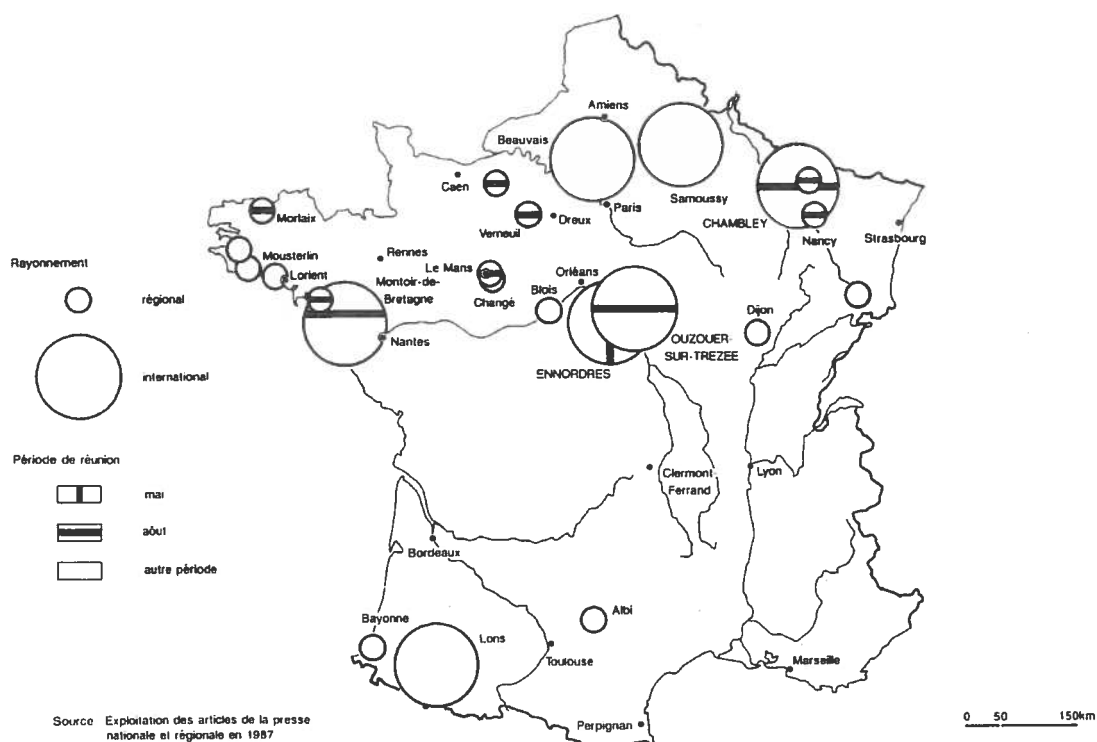


Figure : Les lieux de rassemblement des missions et conventions pentecôtistes en France en 1987.

C'est aujourd'hui l'*Eglise protestante* -et sa branche pentecôtiste- qui exerce la plus forte influence religieuse sur les populations tsiganes par le biais de la *Mission évangélique tsigane*. Ce mouvement s'est développé autour des années 1950 sous l'impulsion d'une équipe de pasteurs (à la tête desquels se trouve C. LE COSSEC<sup>17</sup>) et s'est relativement rapidement répandu en confiant à des individualités tsiganes la charge d'actions de prédication : cela a conduit à l'expansion du groupe Vie et Lumière basé à Neuvois (près de Gien), aujourd'hui prédominant. L'éducation religieuse protestante présente l'avantage, en plaçant la lecture et le commentaire de la Bible au centre d'un processus de réflexion, de constituer un vecteur d'alphabétisation pour les adultes de seconde et troisième génération<sup>18</sup>.

« La pratique religieuse pentecôtiste n'est ni dogmatique, ni culturelle, mais biblique et électorale. L'enseignement biblique par la prédication induit une intense activité de communication inter-familiale : les rassemblements se multiplient sous la forme de missions locales organisées par les prédicateurs de la région. [...] L'action missionnaire se caractérise par sa grande mobilité (chapiteau de toile, caravanes qui s'implantent pour quelques jours et qui accompagnent le mouvement des groupes) et sa proximité des lieux de séjour des familles. »<sup>19</sup>

Ces rassemblements sont toutefois prévus à l'avance et ils n'entraînent pas toujours, dans leur sillage, une longue file de caravanes. Le phénomène de concentration est toujours plus ou moins étalé : le groupe se constitue progressivement au fur et à mesure de l'arrivée des familles, jusqu'à atteindre la dimension de plusieurs centaines de caravanes. Les figures suivantes présentent la localisation des lieux de rassemblements des missions et conventions pentecôtistes ainsi que leur distribution.

« Ces rassemblements pentecôtistes participent donc intimement à la structuration des espaces parcourus des familles converties. »<sup>20</sup> « La grande spontanéité de l'organisation d'une mission toujours immergée dans le quotidien de la vie familiale, la visibilité sociale positive qu'elle confère au groupe tsigane, sont autant d'atouts de ce mode de pratiques religieuses. Ils expliquent le développement considérable du mouvement évangélique tsigane depuis deux décennies. »<sup>21</sup>

<sup>17</sup> C. LE COSSEC est le fondateur de la Mission évangélique tsigane, rattachée depuis 1975 à la Fédération protestante de France.

<sup>18</sup> Informations recueillies auprès de M. MARILLEAU, pasteur à Tours.

<sup>19</sup> Jean-Baptiste HUMEAU, *Les tsiganes en France : de l'assignation au droit d'habiter*, 1995.

<sup>20</sup> R. GLIZE, *Les processus messianiques de l'Eglise évangélique tsigane* (thèse), 1986.

<sup>21</sup> Jean-Baptiste HUMEAU, *Les tsiganes : de l'assignation au droit d'habiter*, 1995.



Figure : Evolution de la distribution des lieux de convention et de missions pentecôtistes.

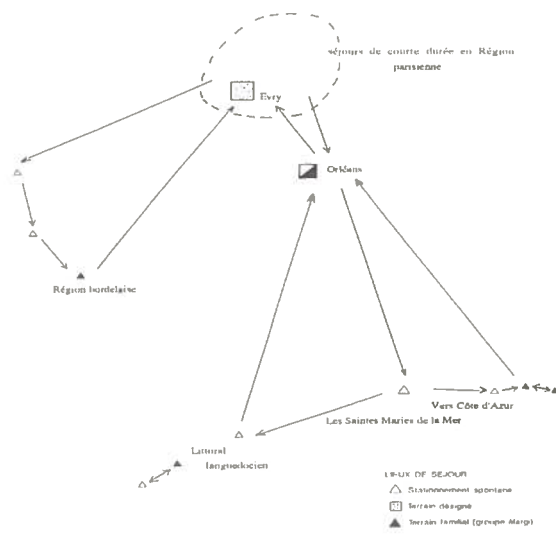
## Analyse géographique et nomadisme tsigane

*Nomadisme, habitat mobile... Le thème des gens du voyage touche sans conteste le champ lexical de la mobilité. En revanche, c'est à des concepts permettant de retranscrire l'expression de cette mobilité que fait appel le géographe lorsqu'il s'empare du sujet. L'espace se révèle alors être le substrat d'autant plus de lieux de séjour qu'il n'y a de grands domaines de répartition de ces populations. De plus, la localisation de ces lieux de séjour sur un espace polarisé autour de grandes agglomérations, apparaît plus que jamais modifiée par les dynamiques urbaines...*

### ✓ *La mobilité sur le terrain : définition du concept de « polygone de vie ».*

L'insertion des familles du voyage dans le milieu géographique définit des formes de symbioses (plus ou moins bien réalisées) avec les sociétés locales, très variables selon les lieux et les périodes considérés. La qualité des rapports entretenus avec les autochtones et l'opportunité d'une intégration au tissu économique local conduisent à l'extrême diversité des comportements familiaux au regard de l'espace qui leur est donné de parcourir.

Le chercheur Jean-Baptiste HUMEAU a donc inventé le concept de « polygone de vie » qui se révèle être un outil efficace d'analyse de la mobilité des voyageurs. « Le polygone de vie désigne l'ensemble des lieux de stationnement ou de séjour prolongé des caravanes des familles du voyage qui, tout au long d'une année, constituent les bases géographiques de l'espace parcouru. »<sup>22</sup>



**Figure : Exemple de polygone de vie d'une famille de la région parisienne.**

La réalisation d'une étude de ces polygones de vie sur l'espace de réalisation du projet (voir la seconde partie) relevant de la compétence du chercheur, l'intérêt d'une présentation de ces pôles de configuration

<sup>22</sup> Jean-Baptiste HUMEAU, *Les tsiganes : de l'assignation au droit d'habiter*, 1995.

géographique -déterminés par une combinaison variable de paramètres de nature économique, administrative, religieuse et réglementaire- réside dans la grande diversité d'utilisation de l'espace qu'ils laissent entrevoir. Cela permet de rendre compte des différents modes d'usage des lieux de séjour des caravanes : court stationnement, stationnement plus long, usage résidentiel. Mais cela permet également de distinguer le statut foncier des lieux de stationnement, qui participe à la définition de chaque pôle : stationnement spontané sur le domaine public, stationnement de courte durée sur un terrain d'accueil collectif et public, période de résidence sur une parcelle familiale privée.

Ce polygone de vie varie chaque année pour une même famille, du fait du changement de la combinaison des lieux de séjour choisis, et peut se développer sur un espace préférentiel de dimension régionale, nationale, voire internationale.

✓ *Les facteurs de la répartition des lieux de séjour des familles de voyageurs : grand domaines de répartition et cas du sud-ouest de la France.*

### *Grands traits de la distribution des populations tsiganes sur le territoire français : quelques ensembles remarquables...*

Les différents départements français font apparaître une concentration plus ou moins forte des populations tsiganes.

Le quart nord-est de la France (Nord Pas de Calais, Alsace et Lorraine) et la région parisienne constituent deux ensembles clairement identifiables regroupant une grande partie des familles de voyageurs (près de 15% du total des familles)<sup>23</sup>.

Hors ces deux ensembles, la répartition apparaît très diffuse sur l'ensemble du territoire français, bien que quelques départements enregistrent des concentrations plus importantes. Ainsi en est-il des trois départements portuaires de la façade atlantique (Loire-Atlantique, Gironde, Basses-Pyrénées), de deux départements du centre-Est (Puy de Dôme et Isère), du centre-Ouest (Charentes). D'autres départements enregistrent eux des concentrations plus faibles du fait de caractères propres : les départements occupés par les ensembles montagneux (Alpes, Massif Central, centre des Pyrénées), quelques départements ruraux de l'ouest et de l'est de la France ne comptant aucune ville importantes.

### *...et grands domaines géographiques de répartition des lieux de séjour.*

Les quelques grands contrastes observables dans la distribution des familles itinérantes relèvent de grands domaines géographiques clairement identifiables.

Certains **domaines** s'avèrent **peu propices au stationnement** des voyageurs. Les pays montagneux (Massif Central, Alpes, Pyrénées...) sont ainsi caractérisés par une forte dispersion des lieux de séjour, au même titre que les pays ruraux d'agriculture peu intensive, présentant une grande couverture forestière ou un relief accidenté (Morvan, plateau vosgien, Landes, Sologne...), et que les pays d'agriculture céréalière faiblement peuplés (Beauce, Indre, Berry...).

Plus généralement, à l'échelle du territoire français, la distribution des lieux de séjour des familles itinérantes **le long des axes fluviaux**, aussi bien majeurs (Garonne, Rhône, Saône, Seine, Loire...) que plus modestes (Ardèche, Durance, Drôme, vallées de l'arrière pays provençal) est avérée. « Les mêmes principes de distribution des lieux de séjour des familles tsiganes s'observent dans toutes les vallées françaises. Ils sont particulièrement nets dans le Bassin aquitain et dans la vallée de la Loire, dans la mesure où ces milieux sont mis en valeur dans le cadre d'une polyculture intensive, assurant des densités rurales fortes. »<sup>24</sup>

Certaines distributions en milieu rural apparaissent ordonnées selon **les grands axes de communication routière**, ce qui est d'autant plus vrai lorsque le « calibre » de ces axes augmente. Ainsi trouve t-on de nombreux

<sup>23</sup> Les constatations ici présentées sont le résultat d'un recensement des personnes d'origine nomade, effectué par les services de police et la gendarmerie nationale, le 6 Mars 1961.

<sup>24</sup> Jean-Baptiste HUMEAU, *Les tsiganes : de l'assignation au droit d'habiter*, 1995.

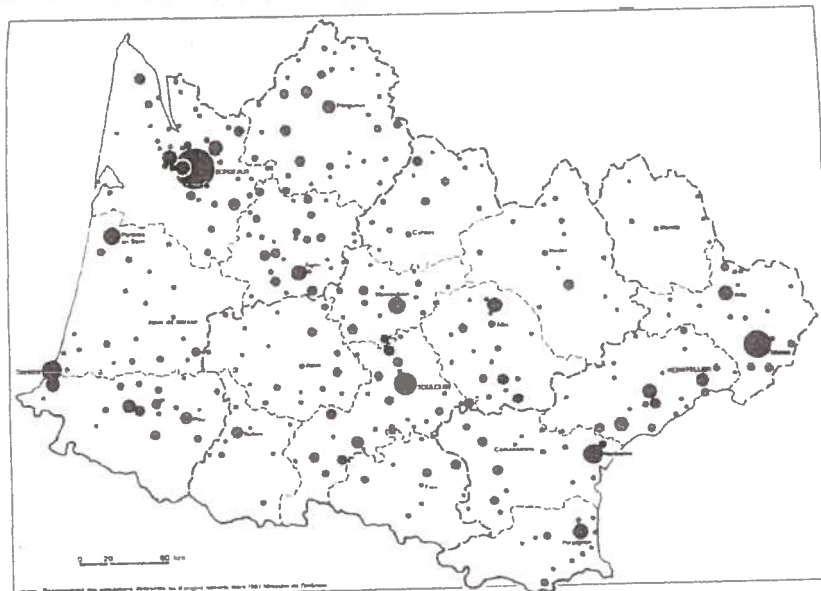


lieux de stationnement, aussi bien aménagés que spontanés (ou sauvages), à proximité des autoroutes. Cela s'explique par les fortes densités de population et d'activités qui caractérisent les grandes voies routières, à plus forte raison à l'approche des agglomérations (périphéries bordelaises et lyonnaises...). Enfin, **la ville** apparaît comme un des principaux facteurs de concentration des lieux de stationnement des populations tsiganes itinérantes. C'est pourquoi les dynamiques urbaines influencent fortement le choix des espaces parcourus par les gens du voyage (voir « les dynamiques urbaines et leurs conséquences sur les espaces parcourus par les gens du voyage »).

### *Le cas du sud-ouest de la France.*

Dans le sud-ouest de la France, la distribution des lieux de séjour des gens du voyage s'organise autour de plusieurs ensembles.

L'axe garonnais, trait d'union entre les deux pôles urbains accueillant plus de 500 familles, Bordeaux et Toulouse, est le plus important. La vallée de la Garonne fait l'objet de mouvements d'une main d'œuvre saisonnière venue des villes environnantes mais également de régions plus lointaines. Il marque une transition dans la distribution des lieux de séjour avec, au sud du fleuve, une localisation relativement diffuse des familles (témoin d'une itinérance traditionnelle dans une région profondément rurale), par opposition au nord où les lieux de séjour sont concentrés le long des voies de communication majeures.

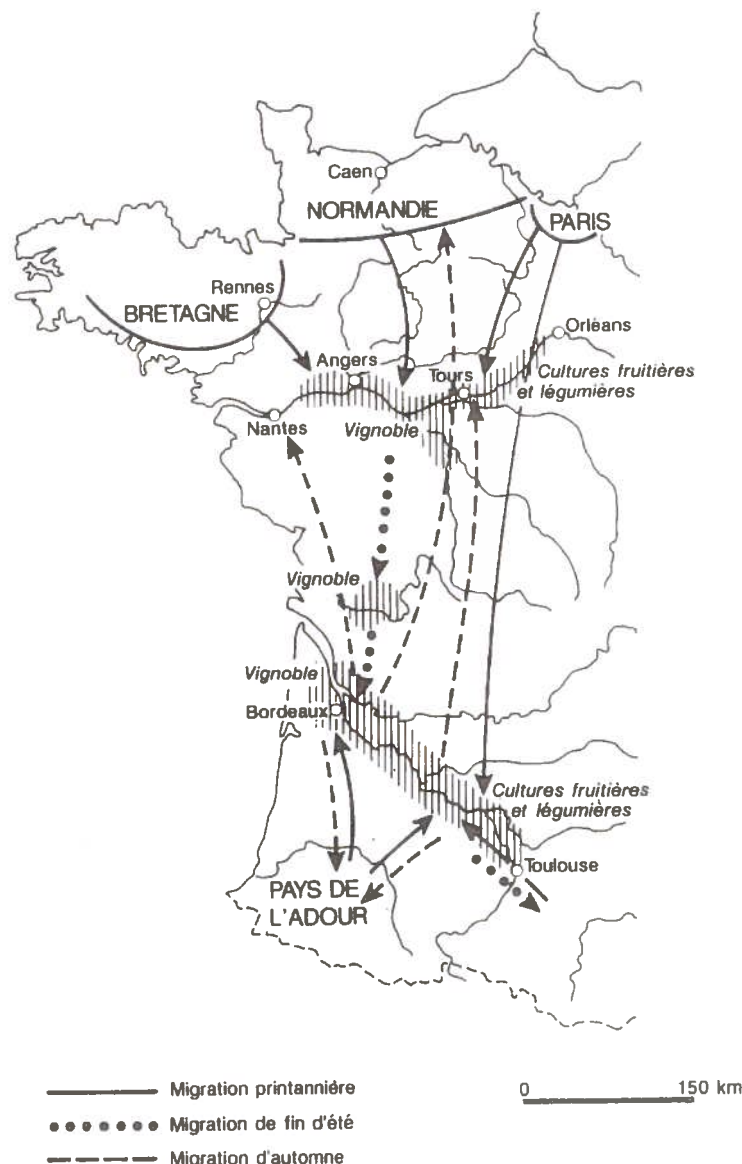


Source : Recensement des populations itinérantes ou d'origine nomade, ministère de l'Intérieur, mars 1961

**Figure : Distribution des lieux de stationnement des gens du voyage dans le sud-ouest de la France.**

Les villes situées au nord du fleuve voient leurs axes routiers nord-sud très empruntés quand viennent les beaux jours : cela correspond aux migrations des familles tsiganes gagnant la vallée de la Garonne (travaux agricoles saisonniers) ou le pèlerinage de Lourdes (autour du mois de Septembre). Les axes est-ouest des départements les plus septentrionaux (Dordogne, Gironde, Lot, Lot et Garonne) sont également très empruntés pendant l'été du fait de l'attrait de la région bordelaise (travaux saisonniers autour de la vigne).

Dans les régions de cultures intensives que la main d'œuvre tsigane fréquente depuis longtemps, des groupes familiaux sont installés tout au long de l'année (région de Montauban, Castelsarrasin) tandis que les régions dominées par la polyculture attirent, outre les tsiganes dont les mouvements sont circonscrits à une proche agglomération, une main d'œuvre de provenance diverse (culture de fraises de la Dordogne, cépages du bordelais...).



**Figure : Travaux saisonniers agricoles et mobilité des familles dans la partie occidentale de la France.**

Les autres ensembles sont localisés le long d'un axe Toulouse-Bayonne : villes et bourgs du Piémont pyrénéen, pays de l'Adour... Toulouse occupe elle-même une situation majeure dans les échanges avec le Languedoc, le littoral méditerranéen, et l'Espagne.

✓ *Les dynamiques urbaines et leurs conséquences sur la localisation des lieux de séjour des gens du voyage.*

Les villes occupent une place majeure dans la répartition des lieux de séjour des gens du voyage, et la situation de la distribution autrefois observable se modifie sous l'effet du renforcement du poids des villes moyennes et des grandes agglomérations. De manière générale, le nombre de lieux de séjour dans les campagnes s'amenuise régulièrement tandis que les marges immédiates de la ville en accueillent de plus en plus. « Un double mouvement affecte la distribution des lieux de séjour des gens du voyage : l'**exurbanisation progressive des lieux de séjour** au fur et à mesure de la densification du tissu construit, et le **regroupement**

**des familles** à la recherche de nouveaux équilibres économiques. Les communes suburbaines se retrouvent ainsi face à la multiplication des lieux de séjour de familles tsiganes de plus en plus nombreuses. »<sup>25</sup>

La définition de ce double phénomène touchant les villes semble faire écho au tableau qu'il est possible de dresser quant à la localisation des aménagements destinés à l'accueil des populations tsiganes : on observe en effet une tendance croissante de l'aménageur à installer de tels équipements sur le territoire des communes périurbaines.

Ainsi, les dynamiques urbaines ne sont pas dépourvues de conséquences pour les gens du voyage : elles participent au choix de nouveaux lieux de stationnement dont la localisation obéit toujours à une logique qu'il parvient de comprendre, notamment afin de garantir la pertinence des sites choisis pour la mise en place d'aménagements publics d'accueil, en inscrivant leur utilisation dans la durée.

L'**étalement urbain**, en déterminant une redistribution des populations et des activités entre ville et campagne (avec diminution des populations rurales), induit une relocalisation des lieux de séjour des voyageurs, à la recherche d'un nouvel équilibre économique. D'autre part, la densification des tissus urbains et suburbains entraînent la disparition des faubourgs et la segmentation de ce tissu pour des affectations fonctionnelles (avec une planification foncière toujours plus poussée) ; d'où des conflits avec les nouveaux utilisateurs d'espaces traditionnellement occupés, mais également avec les pouvoirs publics, du fait de l'expropriation de parcelles non construites utilisées pour l'hivernage où de la suppression de lieux de stationnement intra-urbain, à l'origine de stationnements illicites (sur les campus universitaires, les zones commerciales...).

La **redéfinition des hiérarchies urbaines** exerce une influence comparable. Le renforcement de l'importance des villes moyennes dans l'armature urbaine régionale conduit à une concentration des familles de voyageurs autour de ces nouveaux pôles, et donc à une concentration de la demande en lieux de séjours. La métropolisation des capitales régionales induit une forte périurbanisation, et à l'attraction croissante de ces villes, s'oppose la disparition croissante des lieux de stationnement de la périphérie, ce qui débouche, encore une fois, sur un phénomène de stationnements sauvages.

---

<sup>25</sup> Jean-Baptiste HUMEAU, *Les tsiganes : de l'assignation au droit d'habiter*, 1995.



# Quand la société nomade rencontre la société sédentaire...

## Des rapports conflictuels entre société nomade et société englobante<sup>26</sup>

« Comme pour tous les groupes humains, le cadre géographique dans lequel évoluent les groupes tsiganes est l'un des fondements de l'organisation de leur mode de vie. »<sup>27</sup> Toutefois, ce cadre géographique n'est pas homogène mais apparaît comme la résultante de composantes économiques, sociales et culturelles, directement déterminées par une société sédentaire qui devient société englobante de par les relations étroites qu'elle entretient avec son sol. C'est conscient de ces facteurs que le nomade doit composer avec les contraintes liées à chacun de ses lieux de séjour afin de créer les conditions d'une intégration réussie. Une théorie positiviste qui s'oppose à la réalité d'un climat de tension sociale...

### ✓ *Le nomade dépendant du sédentaire...*

« C'est précisément autour des ressources limitées disponibles à un moment donné, dans un territoire mis en valeur par les sédentaires, que se façonnent les formes d'existence et les comportements spatiaux des populations tsiganes. De l'équilibre relationnel ainsi construit dépendent la possibilité et la durée du séjour des gens du voyage dans une succession de lieux au sein de la société sédentaire. » Ainsi cette phrase souligne-t-elle clairement la relation de dépendance qu'entretient le nomade avec la société englobante : une relation de « symbiose »<sup>28</sup>.

D'abord de nature économique : l'insertion du voyageur sur un territoire est avant tout subordonnée à la possibilité d'exercer une activité économique, qu'elle soit commerciale (et tournée vers le client autochtone) ou salariée (et contractualisée avec un employeur local).

Ensuite, de nature humaine : celle que le voyageur pourra entretenir avec son voisin (s'il possède une parcelle pour l'hivernage), avec son hôte (s'il occupe un terrain privé) ou avec les pouvoirs publics (s'il occupe un terrain public, simplement désigné ou aménagé).

<sup>26</sup> Terme emprunté au chercheur Jean-Baptiste HUMEAU, *Les tsiganes en France : de l'assignation au droit d'habiter*, 1995.

<sup>27</sup> Toutes les citations employés dans cette sous partie sont extraites des travaux de recherche de Jean-Baptiste HUMEAU, *Les tsiganes en France : de l'assignation au droit d'habiter*, 1995.

<sup>28</sup> Jean BRUNHES, *La géographie humaine*, 1956.

✓ *Des rapports marqués par la confrontation, dans un climat de tension sociale explosive...*

Dans la pratique, les rapports entre gens du voyage et populations locales semblent se cristalliser dans l'incompréhension réciproque, peut-être simplement construite sur un rapport à l'espace fondamentalement différent.

Le stéréotype sédentaire donne du nomade, qui transgresse la « règle de l'enracinement »<sup>29</sup>, une image péjorative à laquelle s'ajoute le poids du soupçon, lorsque l'on évoque l'« obscure question » des moyens de subsistance. Le stéréotype nomade veut faire du sédentaire un homme cupide et intolérant, dont l'évolution au quotidien gravite autour des notions de « bien » et de « propriété ».

Toujours est-il que c'est la confrontation qui préside à une grande partie de leurs rencontres. Confrontation avec un propriétaire mécontent de l'occupation de son terrain, avec le responsable de l'association de « protection de la nature » qui juge « inopportune l'installation d'un site d'accueil des gens du voyage dans une zone naturelle (en bordure d'autoroute) dont il est important de préserver l'intégrité paysagère », avec les autorités venues procéder à une expulsion, avec le maire venu exprimer son mécontentement devant la tenue d'un rassemblement sur le terrain de sa commune...

---

<sup>29</sup> Armand FREMONT, *Marginalité et espace vécu*, 1979.

## *La législation applicable aux gens du voyage : la réglementation en réponse à la confrontation*

« Réduire l'altérité à sa dimension la plus acceptable pour la société englobante, n'est-ce pas le principe directeur de toutes les politiques d'insertion des minorités au sein des sociétés urbanisées ? »<sup>30</sup> L'intégration des gens du voyage sur un territoire dépend en effet, outre de la capacité des sociétés locales à intégrer économiquement le mode de vie des familles, de la liberté laissée par les autorités politiques à l'exercice d'une certaine mobilité. C'est au moyen de la législation qu'autorités et pouvoirs publics, représentants de l'Etat de droit, arbitrent depuis le début du siècle les questions afférentes au « problème de l'accueil des gens du voyage ». Quelles ont été les évolutions de cette législation tout au long du XX<sup>ème</sup> siècle ? Quel en est aujourd'hui le contenu et quelle application trouve-t-il sur le terrain ?

✓ *Le législateur républicain face aux tsiganes durant le XX<sup>ème</sup> siècle.*

### *La législation de la première moitié du XX<sup>ème</sup> siècle : l'exclusion organisée...*

A la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, l'afflux de populations nomades originaires d'Europe centrale et orientale participent à un sentiment d'inquiétude généralisée. L'« errance » est alors très mal perçue dans les campagnes. Aussi, sous la pression d'autorités locales (élus et préfets) qui « se plaignent de ne pas avoir les moyens de débarrasser la France de tous ces bohémiens »<sup>31</sup>, et devant l'hostilité dont les populations sédentaires font preuve à l'égard des tsiganes, la volonté du pouvoir central de parvenir à un contrôle de leurs déplacements s'affirme. C'est dans ce climat qu'est votée la loi du 16 Juillet 1912, inscrite dans une réelle logique de suspicion, et qui concrétise « l'application d'une législation d'exception à l'encontre des nomades. »<sup>32</sup> Cette loi entre dans le cadre d'une politique de surveillance en instituant le carnet anthropométrique : une pièce d'identité spéciale qui doit être présentée quotidiennement. « [...] Ces nomades devront être munis d'un carnet anthropométrique d'identité. La délivrance du carnet ne sera jamais obligatoire. Pour l'Administration, tous les nomades séjournant dans une commune devront à leur arrivée et à leur départ présenter leur carnet à fin de visa s'il en trouve un dans la commune, ou au commandant de gendarmerie et à défaut la brigade, ou au maire. »<sup>33</sup> Cette loi a grandement participé à l'exclusion des gens du voyage dans la société française, détachant certains groupes de toute assise spatiale et modifiant la vie économique et familiale des voyageurs, fondée sur des mouvements d'éclatement et de recomposition des groupes devenus très difficiles. Le nomade est ni plus ni moins assimilé à un délinquant dont le déplacement correspond à la fuite des lieux de ses crimes et larcins. Pourtant, jusqu'à son abrogation par la loi du 3 Janvier 1969, le droit restera exclusif et la répression qu'il engendrera se fera l'écho du génocide perpétré à l'encontre des Tsiganes au cours de la seconde guerre mondiale...

<sup>30</sup> Jean-Baptiste HUMEAU, *Les tsiganes : de l'assignation au droit d'habiter*, 1995.

<sup>31</sup> Jean-Baptiste HUMEAU, *Les tsiganes : de l'assignation au droit d'habiter*, 1995.

<sup>32</sup> Tsiganes Habitat / Service Etudes, *La législation et les tsiganes*, 2004.

<sup>33</sup> Extrait de la loi du 16 Juillet 1912 (Cette phrase ne fait l'objet d'aucune erreur de retranscription : son sens est compréhensible malgré le caractère douteux de sa construction grammaticale.)



*Figure : Doit-on attendre des éclaircies ?...*

### *La loi du 3 Janvier 1969 : un pas en avant...*

Le choc de l'internement des populations tsiganes, tardivement reconnu dans sa dramatique extension, conduit lentement à une prise de conscience des autorités politiques françaises. De plus en plus nombreuses sont les municipalités à s'émouvoir de la situation de détresse des multiples familles tsiganes, immobilisées à la périphérie de la plupart des villes.

Si l'humanisme préside à la rédaction d'une nouvelle loi, il ne s'en dégage pas moins une logique de sédentarisation et donc d'assimilation. « La législation sur les nomades (loi de 1912) est fort vexatoire [...] Le grand mérite de ce projet est de permettre que tendent à l'assimilation de notre forme de civilisation des gens que jusqu'à présent, nous avons mal acceptés pour ne pas dire que nous avons rejetés [...] Cependant, ce projet ne prévoit pas d'aires de stationnement, de structures d'accueil, d'éducation ou de caractère social, autant de problèmes qui devront être résolus dans de brefs délais. En adoptant ce projet, nous aurons fait un pas vers l'assimilation normale, car il importe que ces personnes rejetées depuis tant de générations reçoivent l'accueil indispensable d'une civilisation qui, depuis fort longtemps, a pour idéal le bien commun. »<sup>34</sup> Une loi est ainsi adoptée le 3 Janvier 1969, qui confère aux gens du voyage le statut de « Sans Domicile Fixe ».

La notion de commune de rattachement doit ainsi permettre une « sédentarisation sans contraintes » : elle incite les gens du voyage à accomplir leurs formalités administratives dans une seule commune qui devra devenir un nouveau « point de fixation », vecteur de normalisation via la régulation spatiale. Dans le même esprit normalisateur, réglementation (durée, soutien à l'équipement des terrains d'accueil) et scolarisation deviennent les maîtres mots de l'action publique.

L'arrêt du Conseil d'Etat de 1983 (dit « Arrêt Akerman, ville de Lille qui procède à l'annulation de deux arrêts municipaux limitant la durée de stationnement dans l'agglomération lilloise) est une première expression de l'échec d'une politique d'assimilation. La mission Delamon<sup>35</sup> formalisera en Août 1989 l'échec d'une telle politique...

### *L'apport des lois Besson...*

La loi Besson du 31 Mai 1990, « visant à la mise en œuvre du droit au logement », s'inscrit dans une logique d'incantation en matière d'accueil des gens du voyage. Pourtant, la problématique des gens du voyage n'y a pas été initialement intégrée, mais raccrochée artificiellement en devenant le 28<sup>ème</sup> article de la loi.

Le premier alinéa dispose qu'« un schéma départemental prévoit les conditions d'accueil spécifiques des gens du voyage en ce qui concerne le passage et le séjour en y incluant les conditions de scolarisation des enfants et celle de l'exercice des activités économiques. » Une circulaire interministérielle de Mars 1992 vient clarifier les conditions d'application de ce premier alinéa en précisant que « l'élaboration du schéma départemental doit

<sup>34</sup> M. RIVIEREZ, Débats parlementaires, Assemblée Nationale, Journal officiel du 19 Décembre 1968.

<sup>35</sup> Le préfet A. DELAMON est chargé Septembre 1989 par le premier ministre, d'une mission consistant à examiner les problèmes d'ordre juridique, administratif, économique, social et culturel auxquels sont confrontés les gens du voyage et de faire des propositions de nature à y remédier.



associer Etat, Région, Département et communes ou groupement de communes et les associations qualifiées pour assurer la convergence au sein d'un département des actions visant à intégrer socialement les gens du voyage. »

Le second alinéa précise le principe de l'obligation d'accueil en soulignant que « toute commune de plus de 5000 habitants doit prévoir les conditions de passage et de séjour des gens du voyage sur son territoire, par la réservation de terrains aménagés à cet effet. »

Le troisième alinéa contribue enfin à renforcer le pouvoir de police des maires et constitue une contrepartie sécuritaire mise en place pour ménager l'équilibre entre les droits et les obligations réciproques des gens du voyage et des communes concernées. Il précise que « dès la réalisation de l'aire d'accueil définie à l'alinéa ci-dessus, le maire ou les maires des communes qui se sont groupées pour la réaliser pourront par arrêté, interdire le stationnement des gens du voyage sur le reste du territoire communal. »

Mais c'est réellement la seconde loi Besson qui permettra de se saisir réellement de la question de l'accueil des gens du voyage...

### ✓ *La loi du 5 Juillet 2000 : le droit à une occupation de l'espace.*

#### *Contenu de la loi du 5 Juillet 2000.*

L'adoption du dispositif de 1990 s'est en effet révélée insuffisante pour « parvenir à une cohabitation harmonieuse de toutes les composantes sur le territoire national et créer un équilibre satisfaisant entre la liberté constitutionnelle d'aller et venir et le souci, également légitime, des élus locaux, d'éviter les stationnements illicites qui occasionnent des difficultés de coexistence avec les administrés. »<sup>36</sup> La seconde loi Besson du 5 Juillet 2000 entend donc permettre de **passer d'une obligation morale à une obligation effective**, en prolongeant la législation précédente (obligation d'aménagements pour les communes de plus de 5000 habitants, pérennisation des Schémas Départementaux...)...

Cette loi prévoit un calendrier prescriptif pour l'élaboration des Schémas Départementaux et des aires d'accueil prévues, ce qui contribue à un renforcement de l'obligation effective qui n'avait pas été prise en compte dans la législation précédente. L'article premier précise ainsi que le Schéma départemental est approuvé conjointement après avis du Conseil Municipal des communes concernées et de la Commission Consultative (instituée dans le cadre du département), par le préfet et le président du Conseil Général dans un délai de 18 mois à compter de la publication de la loi. Passé ce délai, le Schéma Départemental peut être approuvé par le seul préfet et est opposable aux communes. L'article second fixe le délai de réalisation des aménagements prévus par le Schéma à deux ans, à compter de sa date de publication. Enfin, l'article trois souligne qu'en cas de non-respect de ces délais, les communes peuvent se voir imposées par le préfet la réalisation des travaux à leur frais.

En contrepartie de ces obligations faites aux communes, l'article quatre stipule que « l'Etat prend en charge les investissements nécessaires à l'aménagement et à la réhabilitation des aires dans la proportion de 70% des dépenses, dans la limite d'un plafond de 15240 Euros. », dispositif financier complété par des aides de l'Etat à la gestion des aires d'accueil. La nouvelle loi renforce également les pouvoirs de police du maire qui peut désormais sanctionner le stationnement spontané d'une assignation à comparaître devant le Tribunal de Grande Instance. Le magistrat peut ordonner, sous forme de référé, l'évacuation des caravanes et assortir son ordonnance d'une injonction pour les gens du voyage à rejoindre l'aire d'accueil aménagée ou de quitter le territoire communal ou intercommunal...

En outre, toute une série de décrets et circulaires d'applications visant à compléter cette loi ont été adoptés durant l'été 2001<sup>37</sup>. Ils ont permis de définir une **typologie des équipements à réaliser**, et de fixer les

<sup>36</sup> Commentaire de L.BESSON préalable à l'adoption de la loi du 5 Juillet 2000.

<sup>37</sup> Décret n°2001-541 du 25 Juin 2001 relatif aux aires d'accueil destinées aux gens du voyage (JO, p.10133), décret n°2001-568 du 29 Juin 2001 relatif à l'aide aux collectivités et organismes gérant des aires d'accueil (JO du 1 Juillet 2001, p.10538), décret n°2001-569 du 29 Juin 2001 relatif aux normes techniques applicables aux aires d'accueil des gens du voyage (JO du 1 Juillet 2001, p.10537), circulaire du ministre de l'Equipement du 5 Juillet 2001 sur l'application de la loi du 5 Juillet 2000 (circulaire n°2001-49/UHC/IUH1/12).

normes minimales de chacun d'entre eux, pour répondre au mieux à l'accueil des gens du voyage : ainsi distingue-t-on quatre grands types d'équipements.

Les aires de grand passage doivent avoir une large capacité de stationnement (80 caravanes et plus) pour permettre de répondre à de grands rassemblements courts et ponctuels, comme les rassemblements familiaux ou religieux.

Les aires de passage doivent avoir une faible capacité de stationnement (16 à 40 places) et permettre de réaliser l'accueil de personnes pour une durée de 48 heures à 8 mois. Ces aires constituent donc les lieux de vie privilégiés des gens du voyage.

Les terrains de petit passage doivent compléter l'offre de passage en autorisant un stationnement de courte durée.

Enfin, une offre d'habitat adaptée doit répondre aux besoins des personnes en phase de sédentarisation.

Cette nouvelle loi se définit donc par une logique pragmatique, fondée sur **une démarche contractuelle**, à la base de laquelle se trouve le partenariat entre les différents acteurs amenés à intervenir sur l'accueil et l'habitat des gens du voyage.

L'ajout par voie d'amendement des députés du terme « habitat » constitue d'ailleurs une avancée importante, en incitant une intervention des décideurs publics mieux adaptée au mode de vie des gens du voyage...

### *Sur le terrain, une application difficile...*

Trois ans après le vote de la loi du 5 Juillet 2000, la première étape de la réalisation des schémas départementaux d'accueil est tout juste en passe d'être franchie, avec un retard de deux ans. « Environ 80 départements sur 96 nous ont fait parvenir leur Schéma signé, et il devrait encore en arriver avant la fin du mois. Ils ont pratiquement tous été approuvés par le préfet et le Conseil Général (le préfet peut signer seul en cas de désaccord), ce qui est positif. »<sup>38</sup>

Le cheminement des dispositions prévus par la loi Besson a en effet été ralenti par la très controversée « loi pour la sécurité intérieure » de M.SARKOZY, punissant les occupations illicites de six mois d'emprisonnement et de 3750 Euros d'amende : elle a en effet pu laisser croire à un assouplissement de la loi du 5 Juillet 2000. Jean Arnold de CLERMONT, président de l'association protestante Vie et Lumière, résume assez bien la situation actuelle : « Tant que les aires de stationnement ne seront pas mises en place dans de bonnes conditions, la situation sera de plus en plus explosive. D'un côté, nous constatons que ces aires ne sont pas opérationnelles et que, en l'état actuel, elles ne peuvent recevoir que la moitié des caravanes. D'un autre côté, la loi aggrave la situation de ceux qui stationnent hors de ces emplacements... » Ce qui pose la question de la mise en place de terrains provisoires... qui n'est même pas évoquée : elle se heurterait en effet à une levée de bouclier supplémentaire de la part d'administrés inquiets.

Face aux stationnements illicites auxquels les maires répondent par l'application de la loi, les voyageurs ne trouvent d'autres solutions que le regroupement pour une installation « en force ». Ce nouveau mode de relation entre nomades et société majoritaire, fondé sur un rapport de force, substitue au climat d'optimisme successif à l'adoption de la seconde loi Besson, un climat de forte tension.

L'aménageur devra donc savoir mettre en place, au niveau local, une politique fondée sur la communication et la concertation, afin de désamorcer les conflits et de garantir aux gens du voyage le droit d'habiter différemment...

---

<sup>38</sup> Propos recueillis auprès d'Alix de la BRATECHE, responsable du dossier auprès du ministère du logement, début Décembre 2003, par la revue La Gazette des communes.

---

## Seconde partie :

### *L'accueil des gens du voyage sur la Communauté d'Agglomération Périgourdine. Une aire de grand passage à Notre-Dame de Sanhilac...*

---



#### *Hymne au partage...*

*« [...] Non !... Cette association ne cherche pas à s'opposer à l'aménagement d'une aire... Cependant, elle considère que le choix du maire représente un préjudice pour les gens du voyage, pour les riverains et pour l'environnement [...] Le choix proposé par l'association offre de bien meilleures conditions d'accueil tout en répartissant les nuisances sonores entre l'ensemble des administrés... »*

*Association « Sauvons la vallée du Cerf » / Document d'analyse de l'association / 2004.*

*Rapports d'observation, ouvrages sociologiques, documentaires, rapports ministériels, législation... Autant de travaux qui abordent le thème de l'accueil des gens du voyage. Ils n'en constituent pourtant que la partie théorique, réflexive, décisionnelle, qui se traduira en réalisations fonctionnelles au terme d'un processus descendant. Car c'est bien sur le terrain que se gère et s'organise effectivement cet accueil : à l'échelle départementale, à l'échelle intercommunale, et finalement à l'échelle communale.*

*Qu'en est-il de l'accueil des gens du voyage en Dordogne ? Comment se situe le département par rapport à la législation ? Quels en sont ces besoins ? Et la Communauté d'Agglomération Périgourdine : quel est son rôle ? Comment organise-t-elle l'accueil des tsiganes ? Quelles devront être les réalisations sur chacune des communes membres ? Quel aménagement la commune de Notre-Dame de Sanhilac devra-t-elle prévoir ? Quelle en sera la localisation précise ? Quelle forme prendra cette réalisation sur le terrain ?*

*Après une rapide présentation de la Communauté d'Agglomération Périgourdine, nous nous intéresserons à sa situation face à la loi Besson du 5 Juillet 2000, ainsi qu'aux projets et réalisations qui ont pu voir le jour depuis son adoption. Dans un second temps, nous nous attacherons au cas de la commune de Notre-Dame de Sanhilac afin de proposer l'aménagement d'une aire de grands rassemblements sur le site le plus approprié de son territoire et d'y définir un dispositif de gestion pertinent.*



# *L'accueil des gens du voyage sur la Communauté d'Agglomération Périgourdine (CAP)...*

*Parler de « Périgueux et son agglomération », c'est définir les contours d'un territoire intercommunal sous l'égide de la Communauté d'Agglomération Périgourdine. Un territoire riche de son patrimoine, de son histoire, de son terroir, de son économie... En somme, un territoire attrayant légitimement traversé par des familles de voyageurs qui y stationnent le temps d'une saison, d'un rassemblement, ou qui s'y arrêtent et s'y attachent.*

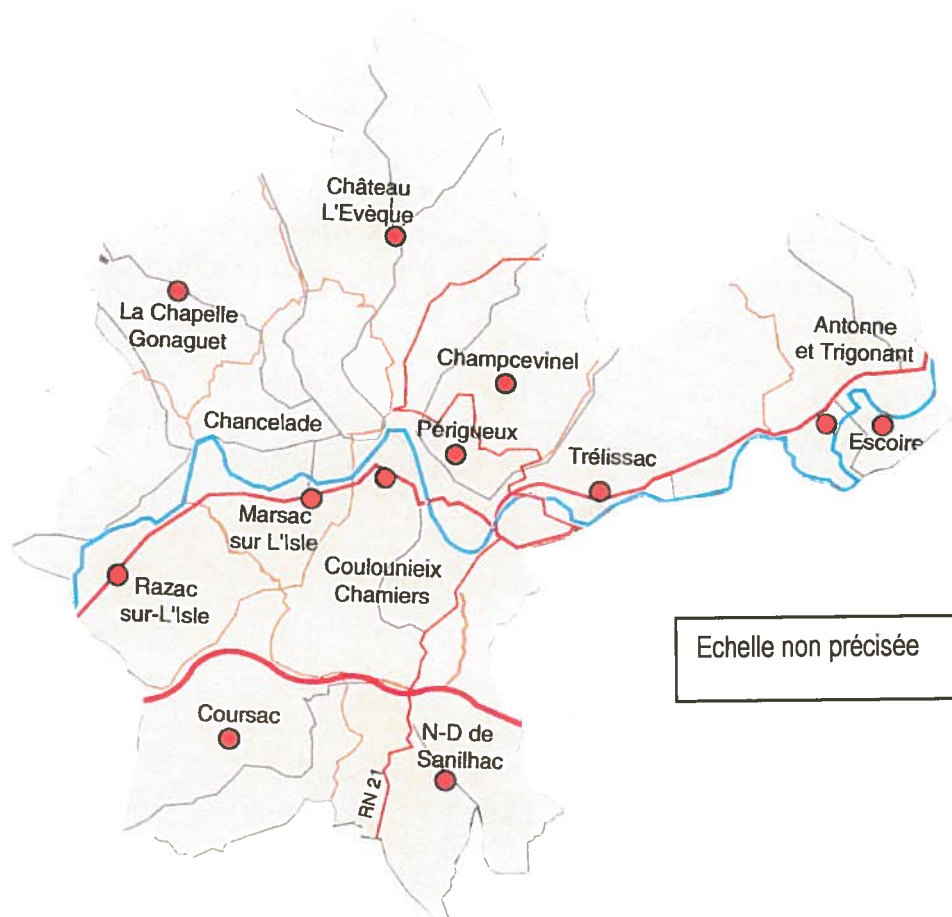
*Il paraît donc utile de présenter la Communauté d'Agglomération Périgourdine afin de mieux en connaître les spécificités, le statut, les communes qu'elle regroupe ainsi que les domaines de compétences.*

*La loi du 5 Juillet 2000 s'est inscrite dans le prolongement d'une première loi qui n'avait vraisemblablement pas répondu aux attentes du législateur en matière d'accueil des gens du voyage. Au lendemain de cette nouvelle loi, la Communauté d'Agglomération s'était-elle déjà penchée sur le sujet, à la recherche de solutions efficaces, ou se heurtait-elle à des difficultés de mise en place d'un dispositif d'accueil ?*

*On peut aujourd'hui se réjouir de constater que près de trois ans après le vote de la seconde loi Besson, le Département de la Dordogne a effectivement adopté un Schéma Départemental d'accueil des gens du voyage. Quel est son contenu et quels aménagements prévoit-il sur le territoire intercommunal ?*

## *La Communauté d'Agglomération Périgourdine...*

La Communauté d'Agglomération Périgourdine (CAP) est un Etablissement Public de Coopération Intercommunale (E.P.C.I.) à taxe professionnelle unique (statut dit « T.P.U. ») qui a longtemps regroupé 7 communes (Champcevinel, Chancelade, Coulounieix-Chamiers, Marsac-sur-l'Isle, Notre-Dame de Sanilhac, Périgueux, Razac-sur-l'Isle et Trélissac), réunissant environ 60000 habitants. L'intercommunalité a récemment été élargie 5 nouveaux arrivants : Antonne et Trigonant, Coursac, Escoire, La Chapelle Gonaguet, regroupant désormais 13 communes et 67000 habitants. La commune frontalière de Boulazac est elle aussi régulièrement associée aux projets de l'agglomération... Elle résulte de la transformation du District de l'agglomération Périgourdine, consécutive à la loi Chevènement du 12 Juillet 1999, en Communauté d'Agglomération, à la date du 20 Décembre 1999.



*Figure : Carte du territoire de la CAP après élargissement.*

La Communauté d'Agglomération Périgourdine intervient dans 12 domaines de compétences, à divers niveaux.

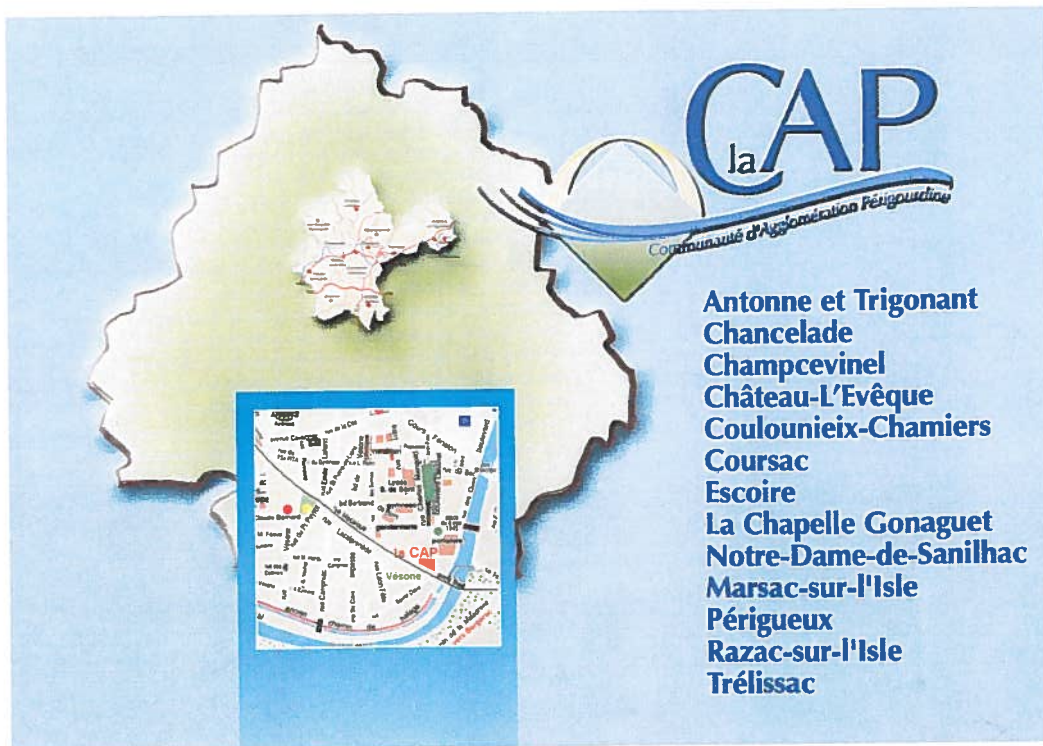
Certaines sont des compétences obligatoires : en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace communautaire, d'équilibre social de l'habitat, de politique de la ville.

Certaines sont optionnelles, choisies : voirie et stationnement, protection de l'environnement et équipements culturels et sportifs communautaires.

Enfin, certaines des compétences de la CAP sont facultatives et résultent de l'accord avec des communes membres : assainissement communautaire, conception, réalisation des investissements et gestion des aires de stationnement des gens du voyage, aménagement des bords de l'Isle, aménagement des entrées de ville, suivi de la réalisation et de l'exploitation du réseau câblé.

La compétence statutaire qui nous intéresse, telle que définie depuis 1993, comprend précisément la conception, la réalisation des investissements et la gestion des aires de stationnement des gens du voyage. Il est toutefois important de souligner que la sédentarisation et le volet social n'entrent pas dans le champ de la compétence transférée.

L'accueil des gens du voyage sur le territoire de la communauté d'agglomération est spécifiquement pris en charge par Mme. Marie-Aude CLEMENT, assistée de trois techniciens, tous liés au même service « Accueil des gens du voyage, Habitat, Politique de la ville, Transports urbains ». Les communes de l'intercommunalité ainsi que la municipalité de Boulazac ont en effet délégué cette compétence à la CAP en 1993, compétence qui devra s'effectuer « dans le cadre de la loi et des dispositifs qui en découlent ».



*Figure : La Communauté d'Agglomération Périgourdine : situation dans le département de la Dordogne.*

## *Situation de l'accueil des gens du voyage sur la CAP au lendemain de la loi du 5 Juillet 2000...*

### ✓ *L'accueil des gens du voyage : un problème...*

Malgré l'incitation portée aux communes et communautés de communes par la loi Besson de 1990, il n'existe pas de réel dispositif d'accueil des gens du voyage au lendemain de la loi du 5 Juillet 2000. L'offre d'accueil se révèle en effet très insuffisante au regard d'une demande estimée à six fois plus : elle se résume aux 20 places de caravanes d'une aire délabrée.

Les conflits se multiplient entre gens du voyages et riverains, tous deux excédés par cette situation, qui les conduit à saisir la Communauté d'Agglomération Périgourdine, dépourvue des moyens nécessaires pour y remédier. Les responsables locaux attendent donc beaucoup des obligations promulguées par la seconde loi Besson, au moyen desquels on peut entrevoir la possibilité d'améliorations à l'horizon 2004.

Un rapport d'observations de Novembre 2001 réalisé par la responsable de l'accueil des gens du voyage sur la CAP, permet d'identifier les problèmes rencontrés.

Le premier d'entre eux : le « **manque de définition de l'intérêt communautaire** », de nature organisationnelle.

En effet, la définition de la compétence déléguée à la CAP, telle que formulée -« la réalisation et la gestion des aires de stationnement des gens du voyage »- ne correspond pas à la compétence effectivement exercée. Si la responsable est directement sollicitée pour la réalisation et la gestion des aires, elle l'est aussi dans toute une palette de domaines en rapport avec les gens du voyage (« situations de précarité, problèmes de voisinage entre propriétaires, sécurité dans les déchetteries, stationnement sur voies publiques, etc.).

La Communauté d'Agglomération a tenté d'apporter une réponse à ce problème par la création de son poste et la délégation d'une mission d'accompagnement social centrée sur la médiation à l'association Le Chemin, mission également financée par le Département (D.D.S.P.) et l'Etat (D.D.A.S.S.).

« Nous sommes donc aujourd'hui bien loin de la définition de la compétence actuelle. Le besoin de définition de l'intérêt communautaire, notamment dans sa dimension sociale, est donc particulièrement essentiel pour cette compétence. »<sup>39</sup>

On peut encore déplorer **l'insuffisance et le caractère inadapté de l'offre proposée aux voyageurs sur l'agglomération**, sachant que le Schéma Départemental d'accueil de 1993 montrait la nécessité de la création d'une aire de grands passages religieux d'environ 150 places ainsi que de trois aires de passages (d'une capacité d'environ 20 caravanes chacune), « dispositions qui relevaient davantage d'une déclaration d'intentions que d'une réelle volonté de réaliser les aires sur des lieux et dans des délais précis ».

**L'aire de passage de la Rampinsolle** », réalisée et mise en service en 1996, demeure aujourd'hui encore la seule aire aménagée de l'agglomération. Des travaux avaient permis de répondre aux critères les plus exigeants en matière d'accueil des gens du voyage, tandis que la gestion, la surveillance et la perception des redevances de stationnement étaient assurées par une association jusqu'en Décembre 1999, date de l'appropriation permanente de l'aire par une famille. Malgré des conditions de vie impropres à une utilisation sédentaire (humidité, défaut d'ensoleillement, environnement bruyant), « la dégradation volontaire et totale du site, les menaces régulières et les conflits lui ont permis de chasser les autres voyageurs, même pour un séjour de courte

<sup>39</sup>M.A.. CLEMENT, *L'accueil et l'habitat des gens du voyage sur l'agglomération périgourdine* (Rapport de fin de formation avant titularisation), Novembre 2001.



durée. » La gratuité totale du site décidée par les élus n'a rien arrangé à la situation en « conférant à l'aire un statut de zone de non-droit ».

Cette insuffisance de l'offre est également perceptible dans les *nombreuses demandes de terrains d'hivernage* dont fait l'objet Mme CLEMENT, coïncidant avec le retour des familles sur le territoire de l'agglomération aux environs du mois d'Octobre : ces demandes concerneraient une quinzaine de familles (soit environ 80 personnes, dont une cinquantaine d'enfants) « rattachées administrativement ou affectivement aux communes de l'agglomération ». Elle établit par ailleurs un lien direct entre cette offre concentrée et le phénomène de stationnement sauvage constaté à l'ouest de l'agglomération, sur les communes de Marsac et Chancelade, qui se manifeste par une occupation des « terrains à vocation économiques, des voiries publiques, des terrains communaux », en marge de toute installation sanitaire.

Enfin, est évoqué *le cas des rassemblements religieux ou familiaux*, concentrant de 80 à 200 caravanes plusieurs fois par an (« entre 5 et 8 ») pour des périodes d'environ une semaine : « l'absence de terrains spécifiques est le point crucial. Il génère des problèmes importants, qui ne se réglaient jusqu'à présent qu'au travers de rapports de force assez violents. Ces arrivées sont vécues par les habitants comme une « invasion » ».

Un dernier problème, découlant des deux précédemment cités, est celui des *importants coûts induits* par le phénomène de stationnement sauvage.

Ainsi le coût de fonctionnement de l'aire de la Rampinsolle s'élevait en 2000 à 680000 francs (« détérioration des installations sanitaires et électriques et écoulements incessants d'eau potable »), sans pour autant permettre l'offre de services satisfaisants.

S'ajoutait à cette somme les 27000 francs correspondant aux frais des procédures d'expulsion engagées sur les terrains à vocation économique de la CAP, et les 80000 francs correspondant aux « frais de remise en état des lieux ». Un coût encore davantage majoré par la prise en charge par la CAP des dégradations et préjudices commerciaux.

### ✓ *Les causes des dysfonctionnements ...*

Outre le phénomène général d'exclusion touchant les populations du voyage et source de frictions sur le terrain, *le manque de volonté affichée par les décideurs politiques* reste l'une des causes principales de ce manque d'efficacité. « Mes entretiens avec les maires de l'agglomération ont fait apparaître qu'ils parviennent difficilement à se saisir du problème de l'accueil des gens du voyage, bien qu'ils soient conscients de leurs obligations morales et réglementaires. Leur position leur apparaît difficile à tenir : les quelques tentatives pour trouver des solutions se sont heurtées à un refus collectif et ferme, entraînant aussitôt l'interruption des projets. » Les exemples sont en effet là (Lille, Toulouse...) pour rappeler que les élus s'exposent durement au risque de sanctions électorales lors de la mise en œuvre de ce type de projets : c'est pourquoi certains d'entre eux n'ont pas hésité à mettre le discours « anti-nomade » au profit de leur victoire, à peine entamée par le mouvement citoyen de mobilisation dont les gens du voyage ont su témoigner lors des dernières élections municipales en Dordogne.

*Les institutions* ne permettent pas non plus de répondre à ces attentes générales et ne se montrent pas particulièrement efficaces ni audacieuses en matière d'assistance sociale et d'éducation scolaire.

Les assistantes sociales de secteur refusent en effet l'intervention auprès des populations nomades, sans risques de sanctions par le Département. La mission de suivi social se trouve transférée sur la CAP qui subit le poids de ces frais.

L'éducation nationale n'affiche pas un meilleur visage devant le problème : « On constate dans certaines communes un système très au pont entre le Maire, le directeur d'établissement et les représentants de parents d'élèves pour refuser officieusement l'inscription d'enfants du voyage, alors même que rien ne semble s'y opposer (places, domiciliation). » Seulement peu de classes, majoritairement localisées à l'ouest de l'agglomération, acceptent d'accueillir les enfants des familles : 3 ou 4 classes de primaire et un accueil au collège concentré sur le collège Jean Moulin de Coulounieix-Chamiers (à raison de 4 demi journées par semaine, soit la moitié du temps obligatoire). A la rentrée 2001, le refus de l'inspecteur d'académie de renouveler une action d'animation axée autour de projets pédagogiques associant les enseignants, ne figure pas d'améliorations.

Enfin, **les contraintes réglementaires** participent à fragiliser les rapports entre l'« aménageur CAP » et les familles, et sur la communauté d'agglomération, certains conflits apparaissent liés aux statuts fonciers des terrains.

« Face au déficit de l'offre d'accueil, certaines familles rencontrées se sont organisées pour acquérir un terrain à bon prix, leur permettant de stationner de manière ponctuelle ou durant l'hiver. Or, le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) vient de rendre inconstructibles des terrains qui ne l'étaient pas jusqu'alors, et elle m'ont saisi de leur problème. Ces nouvelles mesures frappent plus particulièrement des familles en situation de précarité. Les maires concernés ont du prendre en 2001 des arrêtés interdisant tout stationnement de caravanes sur ces terrains du mois d'Octobre au mois d'Avril, soit durant la période hivernale où les familles, justement, réoccupent les lieux. Le stationnement sauvage habituellement constaté a quasiment triplé en deux mois, notamment pour ces raisons. ».

Il est cependant important de souligner que sur le plan juridique, la CAP a le transfert de compétence mais pas de responsabilité, les communes restant pleinement responsables.



*Photo : La politique de l'Autruche ?...*

### *Contenu du Schéma départemental de la Dordogne : équipements prévus et mise en place du Schéma sur la Communauté d'Agglomération Périgourdine...*

#### *✓ A l'échelle de la Dordogne.*

La loi fixait le délai de révision de l'ancien Schéma Départemental d'accueil des gens du voyage à la fin Janvier 2002. Comme dans de nombreux départements, il aura été adopté plus tardivement, courant Décembre 2002.

L'étude préalable ainsi que la rédaction de ce schéma ont été confié au bureau d'étude toulousain CATHS.

### *Pratiques du stationnement et flux migratoires des gens du voyage.*

La révision du Schéma a été précédée du recensement et de l'analyse des équipements actuels, des pratiques du stationnement et flux migratoires des gens du voyage, et sens de circulation.

Les flux de voyageurs observés sur le département ont pu être identifiés. Ces déplacements s'effectuent le long de deux axes est-ouest (vallée de la Dordogne et RN89, bientôt A89), d'un axe nord-ouest (en provenance de la Charente) et d'un axe nord-est (en provenance du Limousin). Il a également permis de dresser un bilan chiffré du stationnement à l'échelle du département. Il révèle que 88% s'effectuent sur des terrains non-aménagés, la durée moyenne des séjours étant inférieure à 10 jours pour des groupes moyens de 5 caravanes, et qu'ils se concentrent en grande partie sur les agglomérations périgourdine et bergeracoise.

### *Les besoins en équipements du département de la Dordogne.*

Aujourd'hui, le dispositif d'accueil se résume à 5 aires de passage pour une capacité de 56 emplacements.

Si demain, les structures d'accueil sont effectivement réalisées, le département comptera : 4 aires de grand passage, 17 aires de passage (soit 215 emplacements) et 15 aires de petit passage (soit 72 emplacements).

### *Une approche fragmentée du territoire départemental.*

Au regard des grandes disparités existantes en terme d'équipements existants et de besoins mis en reliefs par une approche globale, une approche fragmentée du territoire départemental a été privilégiée.

Le département est de fait découpé en zones opérationnelles individualisées comme suit : le Bergeracois, l'est de la vallée de la Dordogne (Siorac, Le Bugue, Sarlat), le Terrassonais, la vallée de l'Isle et le Ribéracois, l'agglomération périgourdine associée à la commune de Boulazac, le nord du département (Thiviers, Brantôme, Excideuil).

Les préconisations orientées par le nouveau Schéma ont été présentées pour validation à l'ensemble des élus des collectivités ayant compétence entre Novembre 2001 et Février 2002.

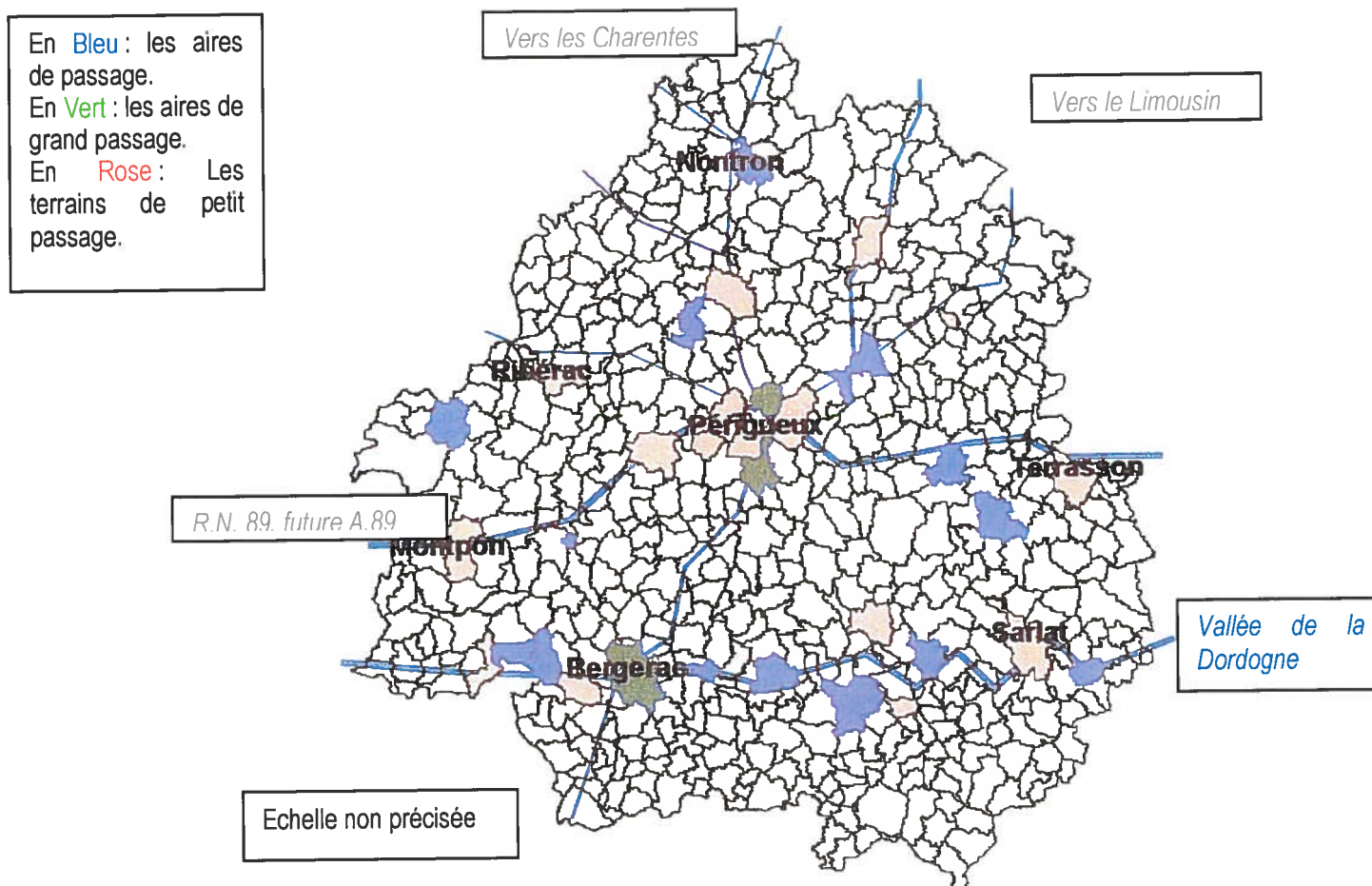


Figure : Les grandes zones opérationnelles en Dordogne.

### ✓ *Application du Schéma Départemental sur l'agglomération périgourdine.*

Le travail de concertation mené par la Communauté d'Agglomération, fondé sur l'implication des maires et administrés de chaque commune par le biais de réunions publiques, a permis de tenir compte des caractéristiques de chaque commune (en terme d'équipements, de services, de flux recensés...). Il en résulte une politique communautaire visant à partager concrètement l'effort et la responsabilité de l'accueil dans un souci d'équilibre géographique et d'équité.

Ce travail a pourtant été ralenti par les nombreuses protestations des administrés qui ont quasi systématiquement abouties à une pétition, et l'acquisition des terrains préalable à l'appel d'offre -dont l'achèvement était prévu fin 2003- n'a pas à ce jour été réalisé. Les réunions publiques locales ont néanmoins abouti à des propositions de sites dans chaque commune au cours du premier semestre 2004 : dans certaines d'entre elles, les sites d'implantation des futurs aménagements sont déjà et déjà connus.

Le dispositif prévu sur l'agglomération périgourdine a été élaboré dans l'optique d'un rééquilibrage entre est et ouest.

Les communes enregistrant les plus fortes concentrations de gens du voyage se localisant à l'ouest, notamment à proximité des zones d'activités (ZAE Marsac, parc des expositions) : les communes de Chancelade et Marsac sur l'Isle sont particulièrement concerné. Un rééquilibrage est donc attendu par la construction d'aires de passage et de petits passages dont le nombre de place sera réparti entre est et ouest : 24 places à l'ouest et 18 à l'est.

La ville centrale de Périgueux doit pour sa part faire face à une semi-sédentarisation croissante : il y est donc prévu la construction de logements sociaux adapté. Les communes nord et sud de Champcevinel et de Notre-Dame de Sanilhac ne faisant pas l'objet d'une itinérance importante, il y a été décidé la construction de deux



aires de grands passages (accueil des rassemblements).

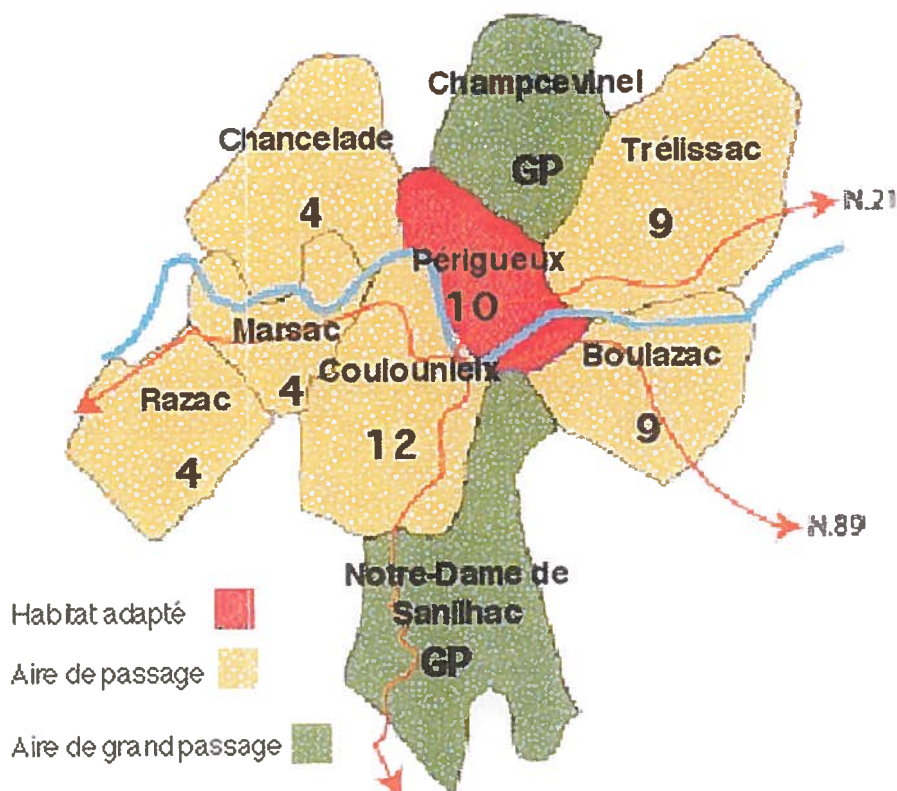


Figure : Les différents types d'aménagements prévus et leurs capacités / L'équilibre est-ouest.

✓ *Les aménagements par commune : équipements et besoins recensés d'Est en Ouest, du Nord au Sud...*

A l'ouest : Razac-sur-l'Isle, Marsac-sur-l'Isle, Chancelade et Coulounieix-Chamiers, intégrés dans un « système multi sites ». A l'est : Boulazac et Trélissac. Un effort a été porté pour réadapter le nombre de voyageurs à la capacité d'intégration des communes de l'ouest.

*A l'Ouest : lutte contre la concentration...*

**Razac-sur-l'Isle (2276 habitants).**



Cette commune de moins de 5000 habitants est le terrain de flux majeurs de transit. Elle accueille les gens du voyage dépendant des mêmes groupes familiaux que Marsac et Chancelade, dont la part de sédentaires (4 familles) est très faible. Les écoles

de la commune sont régulièrement fréquentées par 8 enfants nomades répartis sur les différentes classes. Le camping et le stade font périodiquement l'objet de stationnements sauvages.

Il est prévu sur cette commune la réalisation d'une aire de passage comportant 4 emplacements (8 caravanes) dans le cadre du « système multi sites ouest ».

Après étude des sites proposés, deux semblent propices à un aménagement (l'un face à l'entreprise Mory et l'autre face aux ateliers municipaux).

### **Marsac-sur-l'Isle (2242habitants).**



Dans cette commune de moins de 5000 habitants, située sur les flux majeurs de transit, on observe la permanence de stationnements sauvages sur la ZAE de Saltgourde et sur le parc des expositions. Confronté à un phénomène de semi-sédentarisation (21 familles), la commune est aussi concernée par le gel foncier de parcelles de voyageurs, suite à la mise en place du Plan de Prévision des Risques d'Inondations (PPRI). Une des six classes de la commune accueille 6 enfants du voyage.

Cette commune devra elle aussi accueillir une aire de passage comportant 4 emplacements (8 places de caravanes) dans le cadre du « système multi sites ouest ».

L'un des quatre terrains proposés par la municipalité (un proche des ateliers municipaux, les trois autres dans la zone d'activité) ou un terrain appartenant un l'Etat (Parc de l'Equipe) pourrait être choisi.

### **Chancelade (3865 habitants).**



Cette commune compte également moins de 5000 habitants et reste proche des principaux flux de transit. La semi-sédentarisation y concerne 40 familles, elles aussi affectées par le gel foncier déterminé par le PPRI. Le stationnement sauvage y est régulier (ZAE des Gabares, Chercuzac). 34 enfants y sont scolarisés dans une classe et demie sur les huit totales.

Pour cette commune également, il est prévu la construction d'une aire de passage de 4 emplacements (8 places), dans le cadre du « système multi sites ouest ». Un terrain situé près de la route d'Angoulême avait déjà fait l'objet d'une acquisition d'opportunité par la CAP : il accueillera les aménagements prévus.

### **Coulounieix-Chamiers (8102 habitants).**

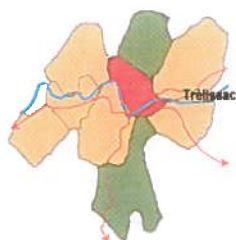


Cette commune de plus de 5000 habitants est tenue de garantir l'aménagement d'une aire d'accueil. Elle fait preuve du plus haut niveau d'équipement de l'agglomération puisque c'est sur son territoire qu'a été construite la seule aire aujourd'hui fonctionnelle, sur le site de la Rampinsolle. Une vingtaine de familles y ont sédentarisée. La commune compte une classe d'accueil des gens du voyage (25 enfants) et une classe de collège assortie d'un atelier de lutte contre l'illettrisme.

Afin de maintenir la capacité d'accueil actuelle, l'aire de passage de la Rampinsolle devra être réhabilitée et prévoir 15 emplacements.

### *A l'Est : élargir l'offre d'accueil...*

### **Trélissac (6422 habitants).**

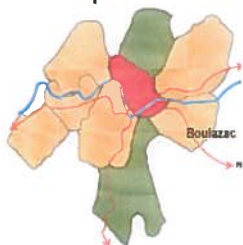


Cette commune de plus de 5000 habitants est elle aussi soumise à l'obligation d'aménagement d'une aire d'accueil. Si elle est régulièrement confrontée aux stationnements sauvages, elle n'est en revanche pas concernée par la sédentarisation. Placée sur l'axe stratégique RN 89 / RN 21 (Route de Bordeaux/Route de Limoges), elle présente un bon niveau d'équipements.

En tentant de réduire le stationnement sauvage, Trélissac devra participer au rééquilibrage géographique sur l'agglomération en construisant une aire d'accueil de 7/8 emplacements.

Un terrain proposé par la commune sur la route des « Romains » semble donner satisfaction. Mais deux autres terrains proposés par des riverains sont à l'étude.

### **Boulazac (6050 habitants).**



Présentant des caractéristiques comparables à la commune voisine de Trélissac, Boulazac devra prévoir le même type d'équipement : une aire de 7/8 emplacements. A ce jour, les sites d'accueil potentiels n'ont pas encore été désignés.

### *Au centre, Périgueux : sédentarisation et habitat adapté.*

### **Périgueux (30193 habitants).**



Cette ville, où l'on observe un excellent niveau d'équipements et de services, est bien entendue concernée par l'obligation d'aménagements de structures adaptées à l'accueil des gens du voyage. Toutefois, n'étant pas concernée par l'itinérance, elle connaît en revanche un phénomène de sédentarisation dans les quartiers du Gour de l'Arche et St-Georges. On y détecte donc une population tsigane, bien que les écoles locales n'accueillent aucun enfant nomade.

Dans l'optique d'une intégration des familles du voyage par l'habitat, il y est prévu la construction de 10 logements adaptés qui devrait être facilitée par la présence d'un bailleur social sur le terrain, où les disponibilités foncières restent réduites.

## *Le Nord et le Sud : grands rassemblements...*

Les communes situées à l'écart du passage des gens du voyage ont été choisies pour accueillir les aires de grands rassemblements, qui seront occupées une à deux semaines par an et resteront fermées le reste du temps.

Ces aires doivent prévoir une capacité de 80 à 120 places et nécessitent donc de vastes surfaces (de 1 à 2 hectares).

### **Champcevinel (2335 habitants).**



Cette commune de moins de 5000 habitants devra construire une aire de grand passage qui sera utilisée en alternance avec le second aménagement du même type, prévu au sud.

Cette aire sera localisée sur la route d'Agonac, près du carrefour de la route de Château l'Evêque.

La seconde aire de grand passage sera établie sur la commune de Notre-Dame de Sanilhac...

# *Réalisation de l'aire de grand passage sur la commune de Notre-Dame de Sanilhac.*

## *Le choix du site*

*La commune de Notre-Dame de Sanilhac doit accueillir une aire destinée à parer aux grands rassemblements, notamment à ceux occasionnés par les missions évangéliques pentecôtistes. Un tel aménagement doit occuper un site stratégique où il doit pouvoir en être fait une utilisation optimale. Ainsi doit-on définir une série de critères pour le choix de son site d'implantation, en fonction des exigences auxquelles ce type de structure devra répondre, afin d'en garantir sa viabilité et la pertinence de sa localisation...*

### *✓ Ce que l'on attend d'une aire de grands passages...*

« Aujourd'hui toutes les aires existantes s'inscrivent dans des choix urbains et sociaux parfaitement clairs : 90 % des aires sont des sites de relégation contrôlée. Tout juste y distingue-t-on deux catégories, une dominante de sites "répressifs", et quelques terrains "humanistes" caractérisés par une certaine volonté de prise en compte des besoins des gens du voyage. »<sup>40</sup>

L'équipement dont la construction est envisagée sur la commune de Notre-Dame de Sanilhac est une aire de grand passage : il doit permettre l'accueil ponctuel (5 à 6 fois par an) des 80 à 120 caravanes, soit d'environ 500 personnes, à l'occasion des missions évangéliques estivales (Mai à Octobre) ou de rassemblements familiaux exceptionnels (naissances, décès, mariages...).

Le choix de sa localisation doit donc tenir compte d'un certain nombre d'exigences : il doit, tout en répondant aux attentes des usagers, satisfaire aux normes techniques et réglementaires qu'impliquent sa mise en place et s'intégrer pleinement à son environnement (naturel et humain), et tenir compte des principales dynamiques urbaines observables ainsi que des effets qu'elles produisent.

### *Premier critère : le site doit permettre de répondre aux attentes des usagers...*

S'il est évident qu'une aire de grand passage ne remplit pas les mêmes fonctions qu'un lieu de séjour, les critères concernant sa localisation répondent aux mêmes caractéristiques. Ainsi, il semble logique que les observations relatives aux grands domaines de la répartition des lieux de séjour (déterminés par les principaux

---

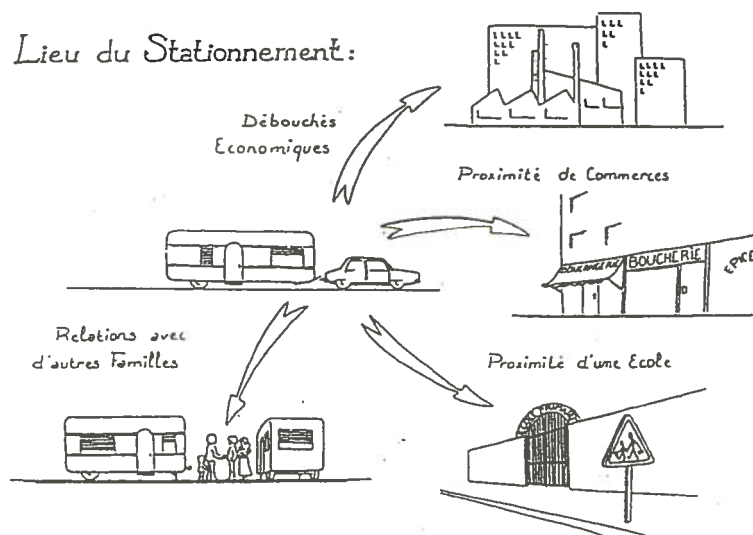
<sup>40</sup> Luc MONNIN (Architecte), *L'accueil des gens du voyage : quels critères de choix*, Etudes tsiganes n°7.



facteurs sociaux-spatiaux du nomadisme des gens du voyage) (*Première partie*) concourent à orienter le choix d'un site d'implantation.

La proximité de la ville et la présence d'un grand axe routier doivent ainsi être prioritairement recherchées, puisque la proximité d'un axe fluvial secondaire est une constante liée à la situation de l'agglomération périgourdine dans la vallée de l'Isle.

De plus, bien que l'utilisation de cet équipement soit réduite à de courtes périodes, il faut néanmoins en garantir la proximité aux commerces et services. L'accès des jeunes voyageurs aux établissements scolaires locaux doit être facilité : il faut donc également considérer la proximité d'une école ouvrant ses portes aux gens du voyage (bien qu'elles y soient toutes tenues par la loi...).



*Figure : Facteurs généraux de la localisation d'un lieu de stationnement.*

*Second critère : le site doit satisfaire aux normes techniques et réglementaires, s'intégrer pleinement à son environnement naturel et humain...*

Le décret n°2001-569 du 29 Juin 2001, relatif aux **normes techniques applicables** aux aires d'accueil, ne permet pas (heureusement) de définir un model standard d'aire de grand passage. Du fait de la relative nouveauté du phénomène religieux pentecôtiste, aucune aire de grand passage aménagée par les pouvoirs publics n'est à ce jour en service sur le territoire français : beaucoup devraient voir le jour à l'horizon 2005 tandis que certains départements axent leurs dispositifs de gestion locaux sur la mise à disposition périodique de terrains pour les rassemblements. Le site choisi pour l'implantation de l'aire doit toutefois répondre à certaines normes techniques et réglementaires.

Il est nécessaire de prévoir une surface plane et stable d'au moins deux hectares permettant l'accueil de 120 caravanes et de leurs véhicules tracteurs : soit une moyenne théorique d'environ 160m<sup>2</sup> par caravane, aménagements inclus. Ce site doit permettre d'envisager un terrassement et ses sols doivent être suffisamment portant pour pouvoir rester praticables quelque soient les conditions climatiques : on enregistre en effet, pour un groupe de 100 caravanes, environ 1000 rotations par jour lors de ce type de rassemblements. Cela implique par conséquent un bon écoulement des eaux mais aussi l'assurance d'un ombragement de l'équipement (ce afin de lutter contre le phénomène albédo qui pourrait provoquer l'inutilisation de l'aire en période de fortes chaleurs).

Cet équipement doit également répondre à un certain nombre d'**exigences de nature réglementaire**.

Le raccordement des installations aux réseaux d'adduction d'eau, d'électricité et d'assainissement s'avère indispensable à garantir les conditions minimales de confort de cette zone d'habitat provisoire. Même si de manière générale, les organisateurs des missions évangéliques disposent de leurs propres groupes électrogènes, le courant doit être acheminé sur zone. De même, l'utilisation de citernes pour l'eau potable peut



conduire à des empoisonnements, liés à la prolifération des bactéries par temps de grande chaleur. Les risques de pollution liés à l'écoulement des eaux de pluies sur l'aire et à son assainissement doivent être écartés. Les contraintes liées aux règlements d'urbanisme doivent être prises en compte : compatibilité du zonage du P.O.S. de Notre-Dame de Sanilhac, délimitation éventuel d'une Zone d'intérêt remarquable, présence d'un intérêt archéologique ou patrimonial, existence d'espaces boisés classés...

De manière générale, les éléments doivent permettre de converger vers ***une bonne insertion du projet dans son environnement naturel et humain.***

Le site choisi doit donc pouvoir permettre de répondre à la bonne insertion du projet dans le cadre paysager : les caractéristiques topographiques, faunistiques et floristiques doivent se prêter à un paysagement de l'aire.

Le site du projet doit également permettre de contourner les principaux foyers de frictions entre société englobante et usagers de l'aire. Il est important que les unités foncières regroupant ces usagers soient géographiquement et matériellement isolés des lieux de résidences les plus proches, afin de prévenir tout conflit entre riverains et voyageurs.

Le site doit pouvoir être sécurisé : d'une part, les éléments présentant une dangerosité quelconque doivent être pris en compte et, d'autre part, le site doit permettre la bonne application des dispositions de sécurité prévues dans le dispositif de gestion de l'aire.

### *Troisième critère : le choix du site doit tenir compte des principales dynamiques urbaines...*

La politique de concertation mise en œuvre sur la CAP a permis d'aboutir à une prise en charge communautaire des installations –officialisée par le Schéma Départemental- et au choix de l'installation d'une aire spécifique à l'accueil des rassemblements nomades, financée par les pouvoirs publics.

On peut se réjouir de cette initiative qui entend ménager un espace disponible en permanence pour l'accueil des gens du voyage. Cela peut contribuer à contrer un phénomène d'exurbanisation des lieux de séjour, concomitant à la concentration des voyageurs autour des pôles urbains.

Ainsi le site de la commune périurbaine de Notre-Dame de Sanilhac devra-t-il laisser apparaître, à travers les scénarii d'urbanisation qu'il laisse entrevoir, une possibilité d'extension du tissu bâti. Le choix d'un site qui pourrait, à terme, permettre l'interpénétration ou le rapprochement du foncier « destiné au voyageur » avec le foncier privé, participerait et témoignerait d'une bonne insertion des populations dans le tissu social local.

### ✓ *Les terrains pressentis...*

A l'issue des réunions publiques organisées sur la commune de Notre-Dame de Sanilhac, trois terrains ont été proposés pour accueillir l'aire grand passage : l'un par la municipalité, les deux autres par l'association « Sauvons la vallée du Cerf ».

#### *Site n°1, proposé par l'association : le plateau, un site inapproprié...*



*Photo : Vue du site du plateau depuis sa voie d'accès*

Ce site est un assez grand plateau en friches accessible à pied par un chemin forestier arboré. Il pose donc d'emblai un problème d'accessibilité, inenvisageable techniquement pour des véhicules ordinaires, et sa localisation ne se prête pas au raccordement aux réseaux publics AEP et EDF. L'accès et l'amenée des réseaux paraissent impossibles à réaliser sauf à créer des chemins de traverse au travers de propriétés agricoles bâties en crête de plateau ; en outre, l'extension des réseaux sur de longues distances pourrait échouer malgré de forts surcoûts d'investissement.

S'il présente l'avantage de n'avoir aucun voisinage direct, il pose néanmoins le problème de l'accès aux services, très éloignés. L'accès à la route serait d'autre part très difficile à protéger.

De telles observations ne justifient pas un examen plus approfondi de ce site qui se révèle clairement inapproprié, car trop isolé. Son confinement le place en marge des principaux axes routiers de transit, des services, des écoles.

## *Site n°2, proposé par l'association : le site de la Pierre Grise ...*



*Photos : Vues du site de la Pierre Grise et du centre aéré.*

Ce terrain est localisé au sud-est du bourg de Notre-Dame de Sanilhac : il est constitué de champs exploités qui s'étendent sur 4 hectares, situés dans le prolongement des équipements sportifs municipaux et du centre de loisirs « le Sanilhou » (figure ?). Il occupe ainsi une position centrale sur la commune, à proximité des commerces, services et écoles. (Voir planche : [Planche photographique](#))

En revanche, le site est situé au voisinage direct du centre aéré et l'aménagement d'une aire doit permettre de dissocier les lieux de l'accueil de ceux des activités infantiles. Il est également à 300 mètres de la première habitation, à proximité des maisons et lotissements du village.

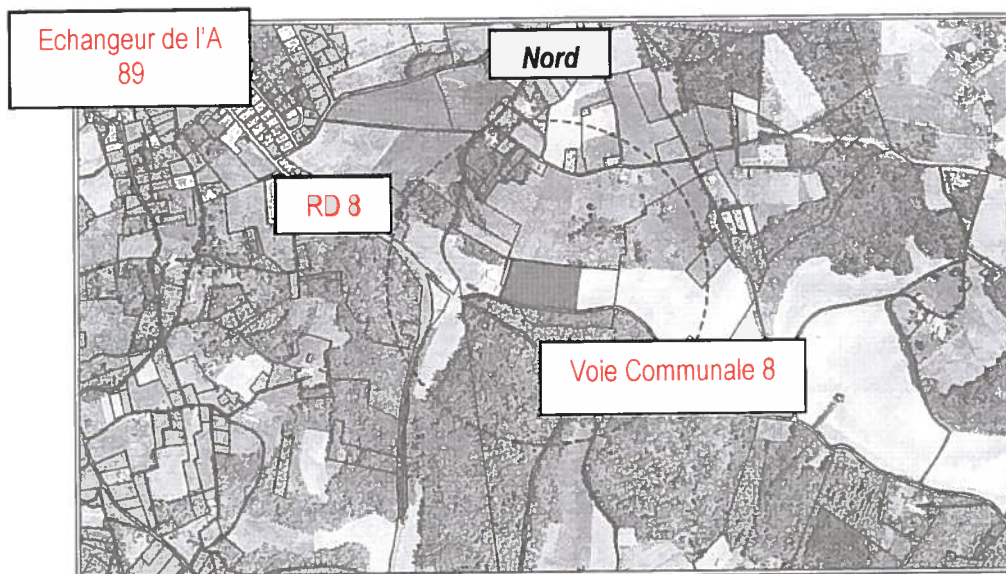


*Figure : Proche périphérie du site de la Pierre Grise.*

Le terrain est accessible par l'échangeur autoroutier de l' A 89 (à 3,5 kilomètres), par la RD 8 (dite route de Cahors), puis sur 200 mètres par la petite voie communale arborée (VC 8). L'arrivée sur le site nécessite néanmoins la traversée du bourg : l'étroitesse ponctuelle du passage pourrait générer un léger blocage lors des arrivées ou départs de ces grands groupes.

Les alimentations en électricité et eau potable sont assez proches pour être amenées en pied de parcelle et raccordées à la demande et l'extension des réseaux existants ne générerait donc aucun surcoût.





*Figure : Localisation du site de la Pierre Grise.*

*Site n°3, proposé par la municipalité : le site de la carrière du Perrier d'Aurière.*

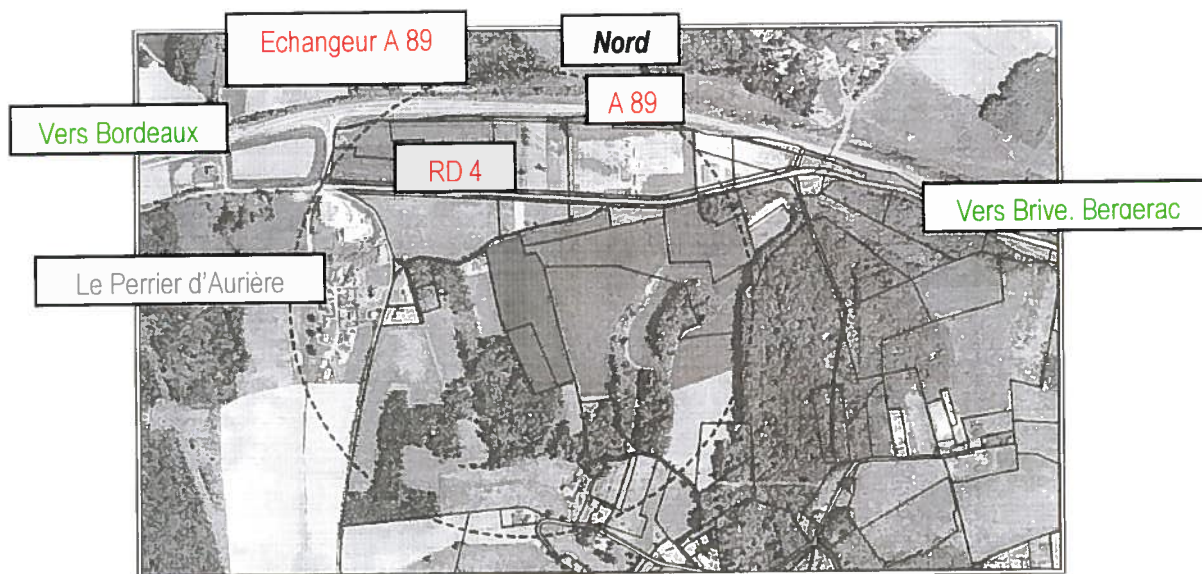


*Photos : Le site de la carrière du Perrier d'Aurière qui surplombe l'autoroute A 89.*

Ce site est situé à l'extrême Nord-Ouest de la commune de Notre-Dame de Sanilhac, à la limite des communes de Coursac et de Coulounieix Chamiers. (Voir) La parcelle appartenant aux « Carrières de Thiviers » s'étend sur une superficie d'environ 3,1 Hectares pour un aménagement qui utiliserait 2,2 Hectares. (Voir planche : [Planche photographique](#))

Localisé sur le versant sud de la vallée du Cerf, cette carrière offre une pente de 12% dans les secteurs de plus forte dénivellation : la pente est néanmoins cassée par une succession de « paliers » relativement visibles. Son exploitation par l'extraction de calcaire est officiellement arrêtée depuis plusieurs années, même si son exploitant en a prolongé l'utilisation à fin de dépôts de fonds bitumineux.

Le sol de la carrière est rocheux et stable, les abords sont arborés et naturellement limités, et une voie de desserte en graviers relie la RD 4, en contrebas.



*Figure : Localisation du site de la carrière du Perrier d'Aurière.*

Le lotissement du Perrier d'Aurière regroupe une vingtaine de maisons, à l'est d'un rideau boisé qui l'isole du site. La vallée du Cerf est traversée transversalement par l'Autoroute A 89 dont la proximité de l'échangeur confère au site une grande facilité d'accès. Elle fait l'objet d'un zonage en « Zone de fret » : elle accueille à ce titre deux entreprises de transports qui y ont établi leurs locaux, tandis que la zone, encore rurale, est amenée à devenir un pôle dynamique (installation d'hôtels, de la « Maison du Périgord »...) avec l'achèvement complet de l'autoroute. Le Parc Borie-Marty, à quelques 400 mètres de la carrière, accueille lui l'entreprise « Agri-jardin ». Un transformateur EDF est également présent en bordure d'autoroute.



*Photos : La « Zone de fret » du Cerf, qui longe l'autoroute A 89, en cours d'achèvement...*

Les alimentations en électricité et en eau potable sont assez proches pour être amenées en pied de parcelle et raccordées à la demande sans que l'extension des réseaux existants n'entraîne un surcoût. L'association « Sauvons la vallée du Cerf » est néanmoins opposée à l'installation de l'aire de grands passage à cet endroit, faisant valoir la dangerosité du site (parois calcaires abruptes et transformateur) et les nuisances sonores imposées aux proches riverains.



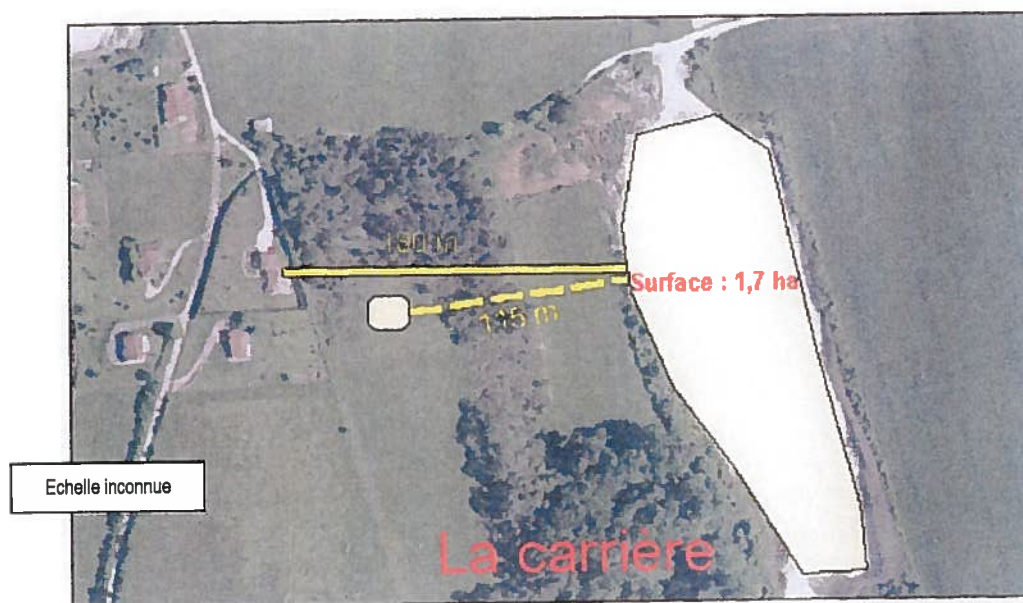


Figure : Le proche voisinage de la carrière (un bâtiment agricole à une centaine de mètres puis le hameau du Perrier d'Aurière.

### ✓ Comparatif des sites de la Pierre Grise et du Perrier d'Aurière.

Après analyse des avantages et des inconvénients des deux terrains présentés, le site de l'ancienne carrière apparaît le mieux approprié pour répondre aux critères généraux de sélection.

TERRAINS	AVANTAGES	INCONVENIENTS
Site de l'ancienne carrière	<ul style="list-style-type: none"> <li>- proche de l'A89, axe de déplacement privilégié par les gens du voyage,</li> <li>- facilité d'accès depuis l'A 89,</li> <li>- surface de 3,1 ha,</li> <li>- stabilité du sol,</li> <li>- proximité des réseaux électrique et d'eau potable,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- coût élevé de la mise en sécurité du site et de ses abords (dénivelé actuel de la carrière et proximité du poste électrique)</li> </ul>
Site de la Pierre Grise	<ul style="list-style-type: none"> <li>- terrain plan et stable offrant une surface d'environ 4 ha,</li> <li>- polyvalence de l'équipement (lieu de pique-nique, animations, clubs sportifs) en dehors des une ou deux semaines d'ouverture aux gens du voyage,</li> <li>- coût d'aménagement très faible,</li> <li>- stabilité du sol,</li> <li>- proximité des réseaux électrique et d'eau potable,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- terrain pressenti pour l'extension des équipements sportifs de la commune</li> <li>- accès par le bourg depuis l'A89, soit un flux de 80 à 120 caravanes lors des grands rassemblements</li> <li>- recalibrage de la VC 8 et aménagement du carrefour RD 8 / VC 8</li> </ul>

Figure : Tableau comparatif des sites n°2 et n°3.

Il réunit en effet toutes les caractéristiques souhaitables pour l'aménagement d'une aire de grand passage :

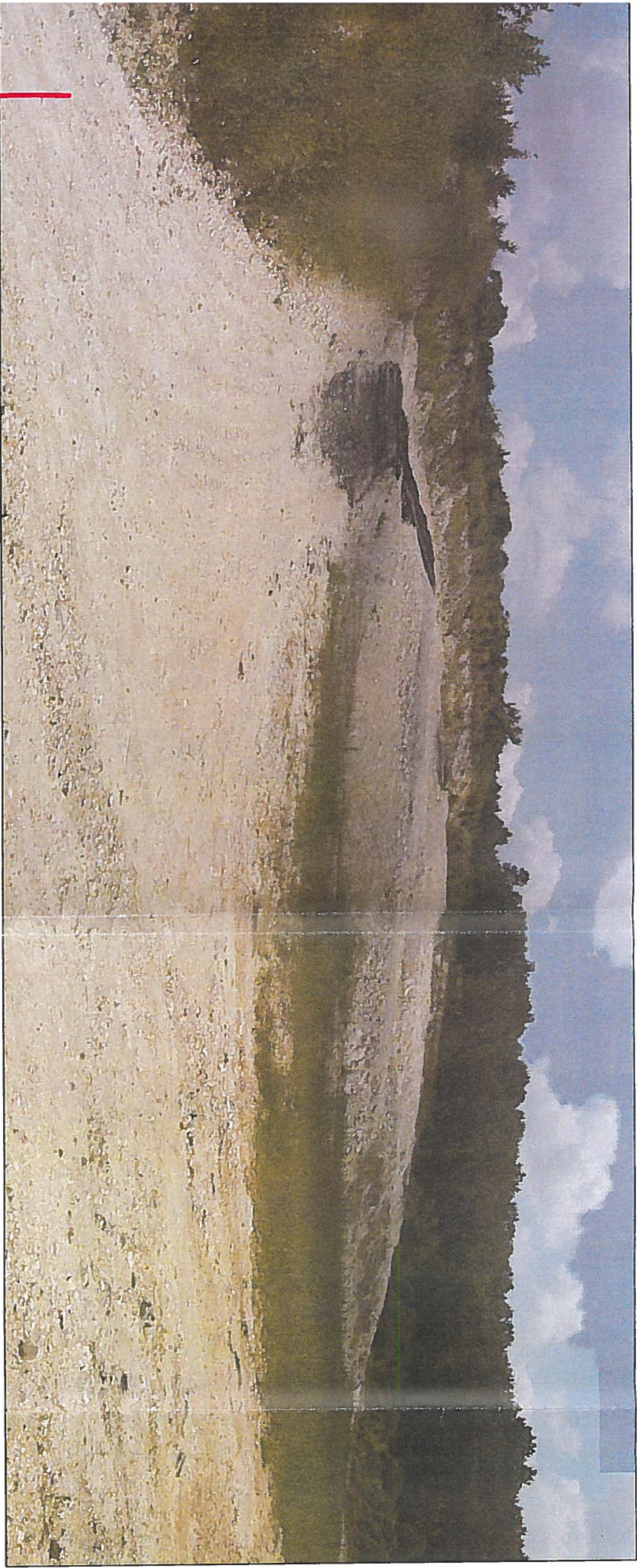
- surface d'au moins 2 Hectares.



- surface d'au moins 2 Hectares
- proximité des grands axes de déplacement des gens du voyage.
- facilité d'accès.
- contournement de la traversée du bourg pour réduire au maximum les nuisances liées au trafic routier engendré par le passage d'une centaine de véhicules lors des grands rassemblements.
- un accès routier en rapport avec la circulation attendue.
- des sols suffisamment portants pour rester praticables quelles que soient les conditions climatiques.
- prise en compte des impacts environnementaux.

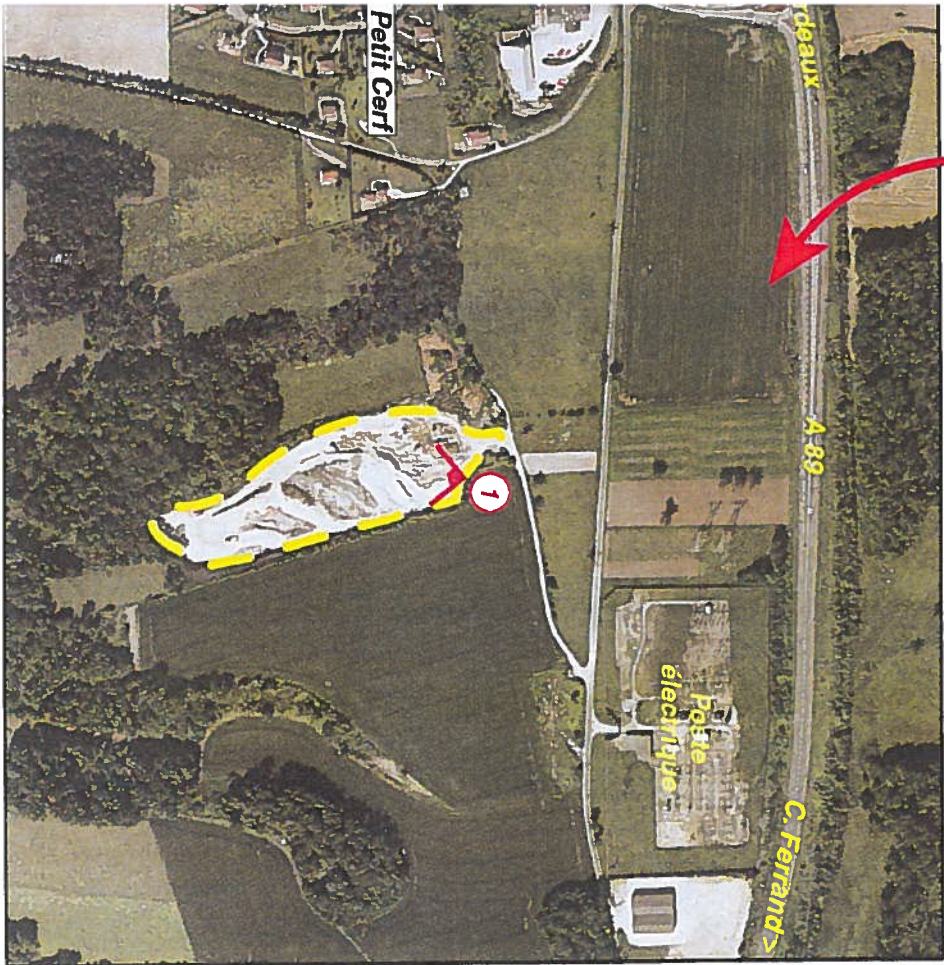


PLANCHE PHOTOGRAPHIQUE

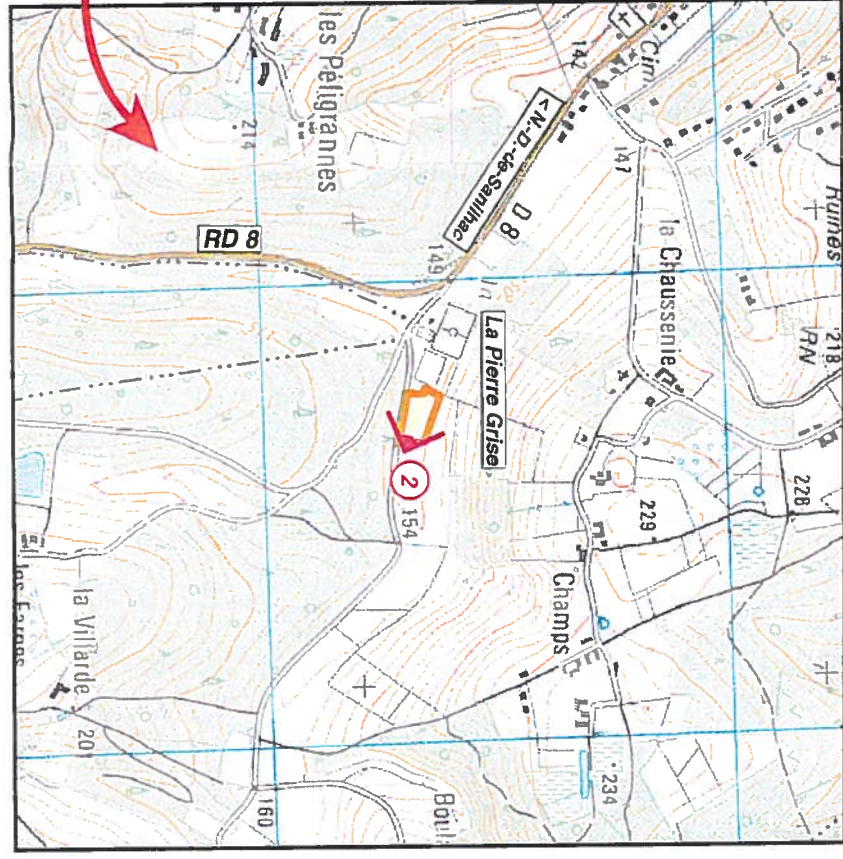


Site de l'ancienne carrière d'extraction de calcaire.

Ce terrain est le plus adapté pour l'aménagement d'une aire de grand passage sur la commune de Notre-Dame-de-Sailhac.



Site de La Pierre Grise situé à proximité des équipements sportifs municipaux





# Projet d'installation de l'aire de grand passage sur le site de la carrière du Perrier d'Aurière

Le site de la carrière du Perrier d'Aurière apparaît le mieux approprié pour accueillir l'aire de grand passage dont la construction est prévue sur la commune de Notre-Dame de Sanilhac. Une étude plus approfondie du site va maintenant nous permettre de définir les particularités de la zone ainsi que les facteurs à prendre en compte dans le choix de son aménagement. Ainsi pourrions-nous à l'issue de ce travail esquisser les contours des aménagements à prévoir sur le site...

## ✓ Etude du site de la carrière du Perrier d'Aurière.

### Localisation du site de la carrière.

La commune de Notre-Dame de Sanilhac est située à 5 Kilomètres au sud du centre urbain périgourdin, séparé de celui-ci par la vallée de l'Isle.

La zone d'étude est située à l'extrême nord-ouest de la commune, à proximité des limites communales de Coursac, à l'ouest, et de Coulounieix-Chamiers, au nord (Voir planches n°1 et 2 : [Plan de situation du site de la carrière du Perrier d'Aurière](#) et [Aire d'étude](#)).

### Caractéristiques physiques du site

L'étude géologique du site doit rendre compte des principales caractéristiques physiques du milieu afin d'y étudier l'opportunité de l'aménagement de l'aire de grand passage.

#### Relief

Deux éléments topographiques majeurs marquent le relief de la zone d'étude (Voir planche n°3 :

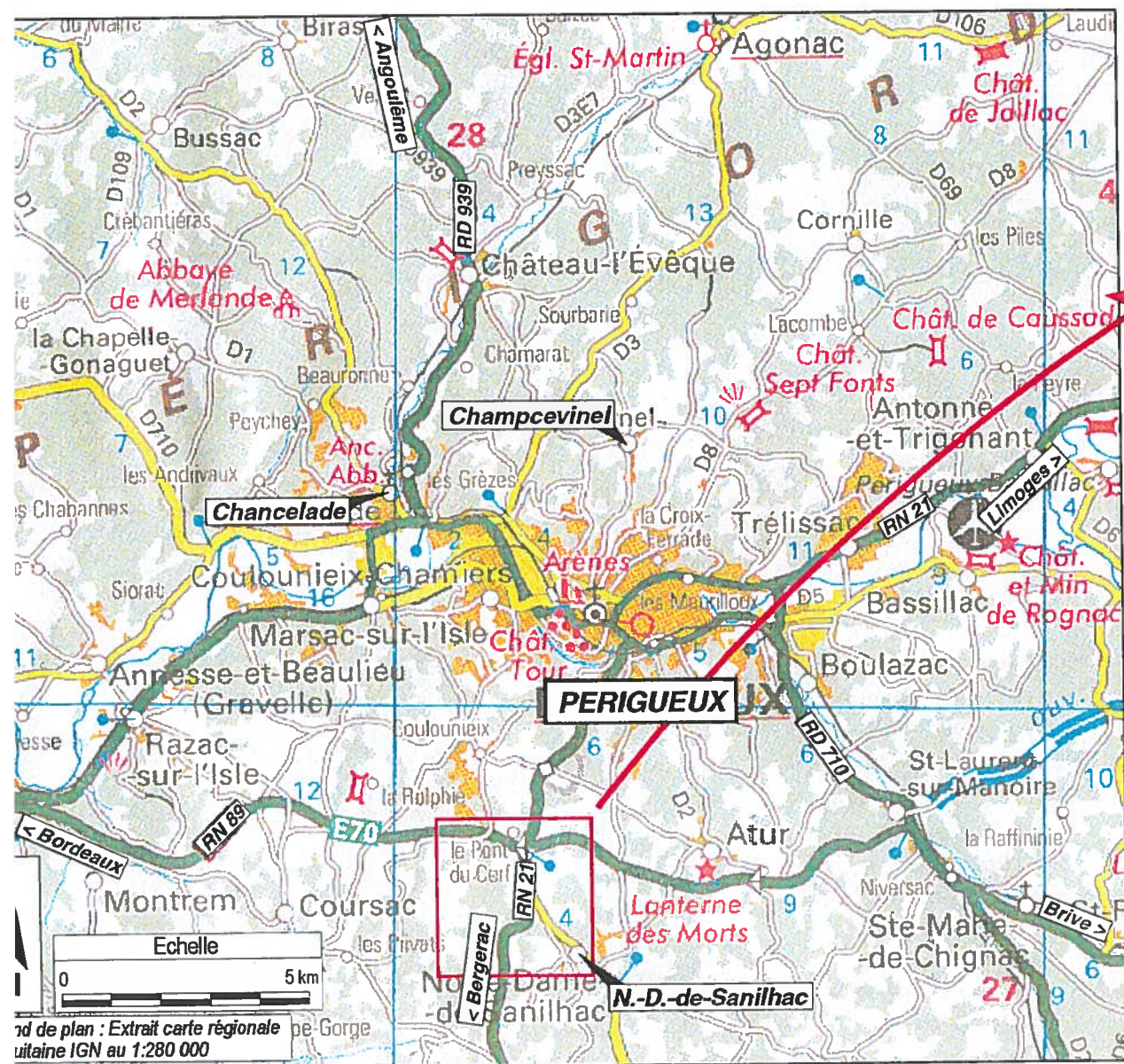
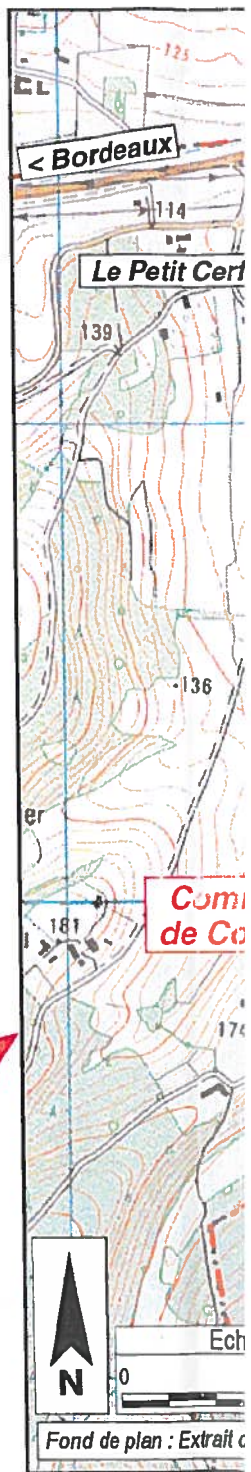
#### [Topographie/ Hydrographie](#)):

- Une vallée orientée est-ouest, soit perpendiculairement au terrain pressenti, qui présente un fond large d'environ 300 Mètres. Cet espace plat a permis l'implantation de l'autoroute A 89 le long du ruisseau Le Cerf.



Photo : La vallée du Cerf.

## PLAN DE SITUATION

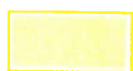


LE



# AIRE D'ETUDE

## LEGENDE



*Terrain pressenti*



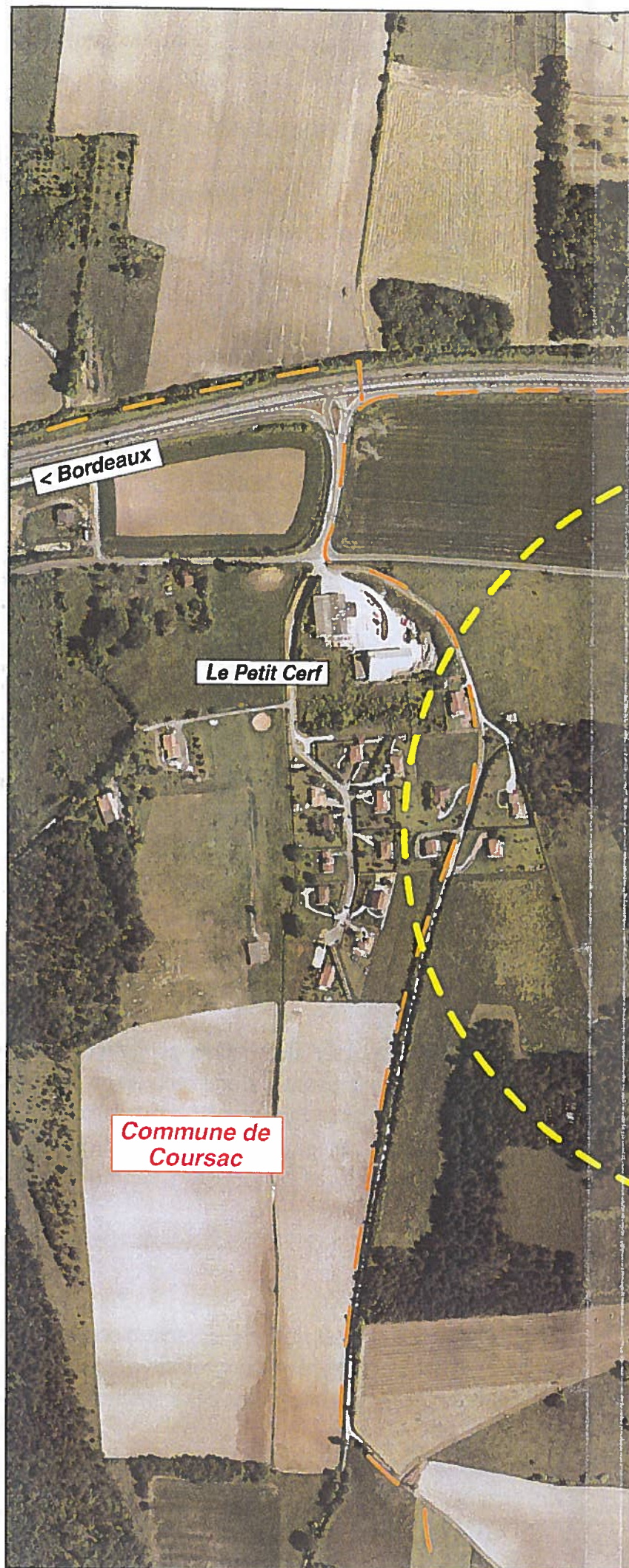
*Limites communales*



Echelle



Fond de plan : Extrait BD ortho





















# TOPOGRAPHIE HYDROGRAPHIE

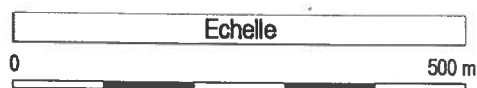
## LEGENDE

### ALTITUDES

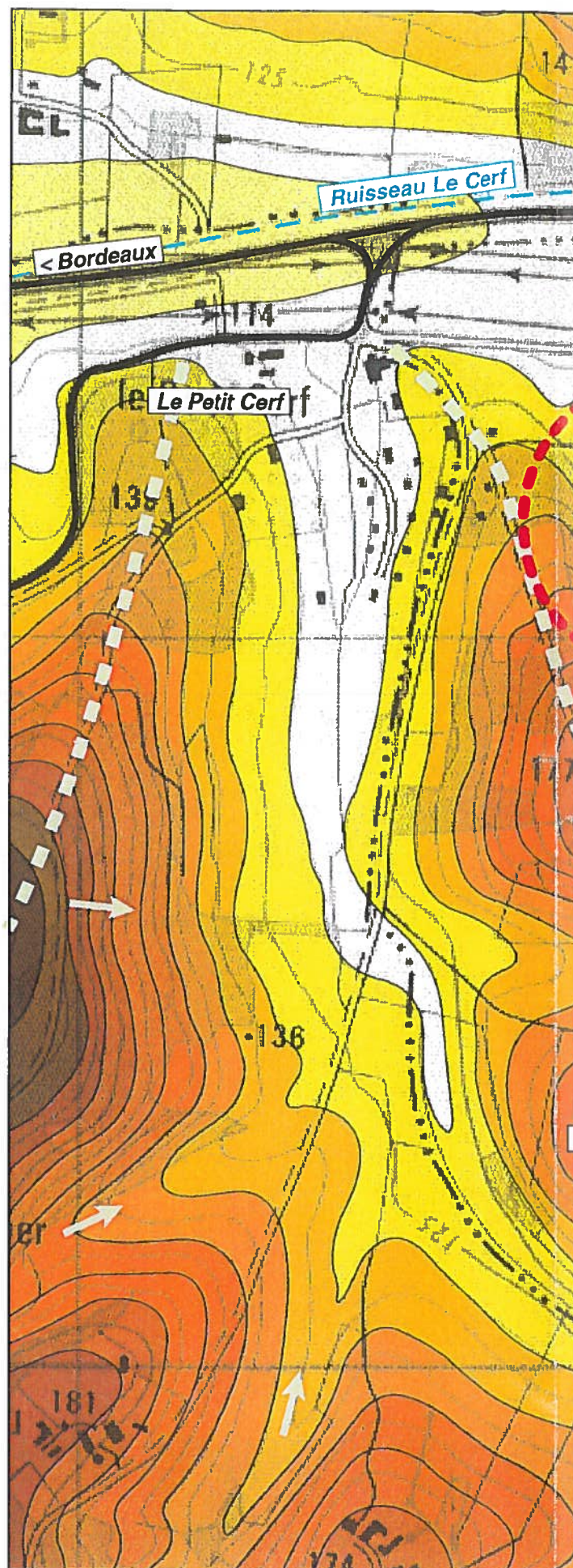
	210-220 m
	200-210 m
	190-200 m
	180-190 m
	170-180 m
	160-170 m
	150-160 m
	140-150 m
	130-140 m
	120-130 m
	110-120 m
	100-110 m

### HYDROGRAPHIE

	Cours d'eau temporaires
	Source
	Limite de bassin versant
	Sens d'écoulement des eaux de surface



Fond de plan : Extrait carte IGN de Villamblard au 1:25 000 (1835 E)





- La zone d'étude occupe le versant est de la vallée, en surplomb de l'autoroute. Sa pente générale (13%) est relativement forte. Le terrain pressenti offre une pente « en paliers » d'environ 12% plongeant vers le nord. La petite parcelle herbagée qui peut-être rattachée à l'aire d'étude, au voisinage nord-est du terrain pressenti, peut constituer une unité plane de grande taille.



*Photos : La pente « en paliers » et le petit champ plat...*

### **Géologie**

Le terrain est une ancienne carrière d'exploitation du calcaire. Son sous-sol est composé de calcaires karstiques : il comporte donc des cavités et des conduits favorisant la circulation des eaux souterraines. Ce milieu est donc favorable à la diffusion de pollutions dans le sous-sol via le vecteur eau ».

### **Hydrologie**

Aucun cours d'eau ne traverse la zone d'étude (Voir planche n°3 : *Topographie/ Hydrographie*). Seul le fond de la vallée présente des écoulements : le ruisseau du Cerf ne s'écoule que temporairement en période pluvieuse.

Les ruissellements en provenance du plateau s'écoulent vers le Nord à travers le terrain pressenti, du fait de sa forte pente. Le profil karstique de la zone d'étude est peu favorable à la circulation des eaux superficielles.



*Photos : Le ruisseau du Cerf, canalisé au passage du Pont du Cerf qui enjambe l'autoroute.*

L'hydrographie de la zone ne constitue pas une contrainte pour la réalisation d'une aire de grand passage : la zone ne sera pas imperméabilisée et seul quelques périmètres seront goudronnés (et leurs eaux récupérées). Le cheminement des eaux de pluies restera inchangé.

### **Hydrogéologie**

La zone d'étude est située dans le périmètre de protection rapproché du captage d'eau potable de la source des Moulineaux. Cette source apparaît sous forme d'une résurgence sur la commune de Razac-sur-l'Isle, au lieu-dit « Les Moulineaux » (Voir planche n°3 : *Topographie/ Hydrographie*). Le milieu environnant la zone d'étude est donc sensible aux pollutions des sols, des sous-sols et de l'eau.

Ainsi, l'arrêté préfectoral daté du 6 Juillet 1994 stipule pour les zones concernées par les périmètres de protection: « Les projets de rejet des eaux usées traitées de toutes origines (...) devront être soumis à l'approbation de l'autorité sanitaire qui précisera, en fonction de la nature du projet, si l'avis d'un hydrogéologue agréé en matière d'eau et d'hygiène publique est nécessaire pour apprécier l'impact sur les eaux souterraines ». L'extension du réseau d'assainissement ne pose en outre pas de problèmes et son raccordement au collectif d'évacuation de l'aire est réalisable. Le dispositif d'assainissement devra néanmoins faire l'objet d'un contrôle par les autorités concernées.

### *Insertion dans le milieu naturel et dans le paysage.*

L'aire doit répondre aux contraintes réglementaires liées au milieu naturel. Elle doit aussi être paysagée et parfaitement intégrée dans le cadre naturel.

#### **Patrimoine faunistique et floristique**

L'exploitation ancienne de la carrière a laissé un terrain nu, dépourvu de végétation, éliminant de ce fait la quasi-totalité des habitats des espèces faunistiques et floristiques habituellement rencontrées dans des espaces de campagne. Seuls quelques jeunes résineux sont observables dans les rocailles.



*Photos : Un jeune résineux, les enclos à chevaux.*

La zone d'étude est ceinturée par une parcelle boisée, au Sud, et des terres cultivées. Ces boisements sont constitués de nombreuses essences telles que le chêne, le bouleau, le tremble, mis aussi le charme et quelques résineux. On y trouve une faune commune des forêts de chênaies charmaies.

A l'est de la zone d'étude, les terres agricoles cultivées en céréales et colza constituent un ensemble sans stratification verticale, très homogène, et présentant une très faible diversité biologique : la faune et la flore y sont pauvres. Au Sud, les enclos enherbés qu'occupent des chevaux présentent eux aussi une faible diversité biologique.

#### *Zones d'intérêt remarquable*

L'aire d'étude n'intercepte aucune zone remarquable (ZNIEFF, ZICO, Natura 2000...).

#### *Espaces boisés*

La zone d'étude ne s'étant sur aucun espace boisé classé (EBC).

#### **Paysage**

Le paysage constitue un des atouts majeurs du site vallonné, où se chevauchent parcelles boisées, champs de cultures et d'élevage, zones construites et sols caillouteux. Le maintien d'une polyculture caractéristique de la Dordogne a permis celui des populations, « jardinières des paysages ».



Le relief général du secteur permet ainsi d'observer des espaces ouverts ou semi-ouverts, à dominante champêtre et forestière.



*Photos : Le paysage de la vallée de l'Isle, au croisement des « Périgords », à proximité du site.*

La localisation de l'autoroute dans la vallée du Cerf marque fortement le paysage. L'autoroute A 89 constitue pourtant la vitrine de l'agglomération périgourdine et la richesse paysagère de ses abords doit être préservée pour donner une image positive des paysages de Dordogne, au carrefour des quatre « Périgords » noirs, blanc, vert, et pourpre. L'installation prochaine de la Maison du Périgord officialisera le rôle qu'a à jouer le site en terme de « marketing territorial ».

### **Patrimoine culturel**

Aucun site archéologique n'est recensé sur la commune de Notre-Dame de Sanilhac. Selon la loi du 27 Septembre 1941, toute découverte archéologique fortuite doit être nécessairement déclarée au service régional de l'archéologie concerné ;

De même, aucun monument historique n'est recensé sur l'aire d'étude.

### **Urbanisme**

Le Plan d'Occupation des Sols de Notre-Dame de Sanilhac a été approuvé le 25 Mars 1988. Sa dernière révision date du 5 Mai 1995.

Ce document prévoit un zonage de la zone d'étude en zone NCa (Voir planche n°4 : [Plan d'Occupation des Sols](#)) : c'est une zone non constructible réservée à l'exploitation de la carrière de calcaire. Il sera nécessaire de prévoir une modification du plan de zonage concernant cette parcelle, la carrière n'étant plus exploitée et vouant le terrain à une autre utilisation. Cependant, les aires de grand passage ne comportant pas d'équipements fixes, elles ne sont pas soumises à autorisation de construire et peuvent être localisées en zone naturelle.

Les seules restrictions concernant l'utilisation du sol concernent la sécurité des personnes, la salubrité publique et la protection de l'environnement. Ainsi, les dispositions de l'article R. 443-10 du code de l'urbanisme, prévoyant des interdictions en cas d'atteinte à la sécurité, la salubrité, aux paysages naturels, à l'activité agricole ou à la conservation des milieux naturels, de la faune ou de la flore, sont opposables au stationnement des caravanes des voyageurs (Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction, circulaire N°2003-43/UHC/DU1/11 du 8 Juillet 2003 relative aux grands rassemblement des gens du voyage : terrains de grand passage)..

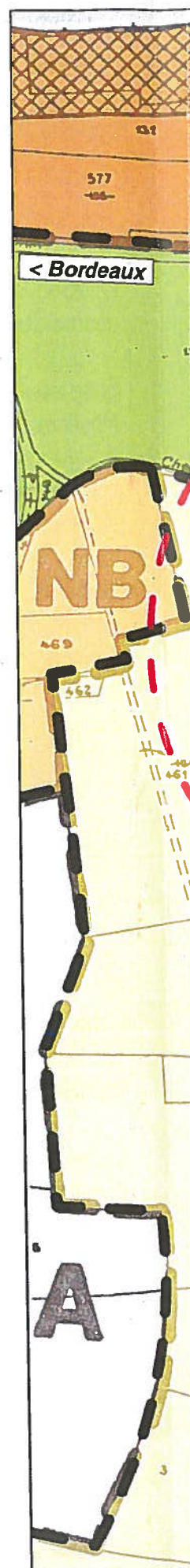
# PLAN D'OCCUPATION DES SOLS

## LEGENDE

- NA** Zone naturelle destinée à l'urbanisation future et au développement de l'agglomération
- 2Na** Zone naturelle destinée à l'urbanisation future et principalement à la création d'une zone d'activités
- NB** Zone naturelle non protégée à prédominance agricole où un habitat diffus est admis
- NC** Zone de richesses naturelles à protéger en raison de la valeur agricole des terres ou de la richesse du sol ou du sous-sol
- NCa** Zone naturelle réservée à l'exploitation des carrières de calcaires
- Zone d'étude



Fond de plan : Extrait plan de zonage du POS de N.-D.-de-Sanilhac







## - SYNTHÈSE DES CONTRAINTES -

### **Contraintes du milieu physique et naturel**

- \* Le terrain pressenti offre une forte pente de l'ordre de 12%. Des terrassements sont nécessaires à sa viabilisation.
- \* La nature karstique du sous-sol de la zone d'étude peut accélérer la diffusion des polluants vers les eaux souterraines.
- \* Aucun cours d'eau ne s'écoule sur la zone d'étude.
- \* La zone d'étude est située dans le périmètre de protection rapproché du captage d'eau potable de la source des Moulineaux. Les eaux issues de la vidange des sanitaires des caravanes installées sur la future aire d'accueil ne pourront pas être rejetées directement dans le milieu naturel. Des sanitaires mobiles (loués à la CAP par la Lyonnaise des eaux), seront mis à disposition à cette fin, comme lors des précédents rassemblements accueillis sur la commune.
- \* La zone d'étude se situe dans un paysage de plaine alluviale dominé par les cultures céréalières, les boisements, et ponctué de quelques habitations. Elle inclue l'autoroute A 89, « vitrine » de l'agglomération.
- \* Les types d'habitat pour la faune et la flore du terrain pressenti sont très restreints du fait de l'ancienne exploitation de la carrière. Aucune espèce n'est protégée réglementairement. Par ailleurs, la zone ne concerne aucune zone naturelle remarquable. Le projet ne traverse aucun boisement classé (EBC).

### **Contraintes du milieu humain**

- \* Le projet n'intercepte aucun site archéologique. Cependant, le risque de découvertes fortuites n'est pas exclu.
- \* La zone d'étude n'est pas incluse dans le périmètre de protection de monument historique.
- \* En matière d'urbanisme, le terrain est situé en zone NCa : une modification du plan de zonage du POS est à prévoir.
- \* Le terrain pressenti appartient à la « Carrière de Thiviers ». La CAP devra l'acquérir, notamment par l'exercice d'un droit de préemption ou par expropriation.

## ✓ *Impacts directs et indirects, temporaires et permanents, du projet / Mesures envisagées...*

Ces dernières études portant sur le site de la carrière de Notre-Dame de Sanilhac nous ont permis d'isoler un certain nombre de contraintes liées au milieu. Il est maintenant nécessaire de considérer l'impact que pourrait avoir un tel aménagement ainsi que les mesures qui peuvent être envisagées...

### *Impacts potentiels en période de chantier.*

#### **Impacts**

La phase de chantier induit des effets temporaires dont il faut tenir compte, afin de limiter les effets préjudiciables qu'elle pourrait produire :

- les travaux risquent d'entraîner des poussières et des dégradations sur les récoltes et les secteurs sensibles alentours ; ces nuisances s'ajouteront à celles occasionnées par les travaux d'achèvement de l'autoroute A 89, en contrebas.
- le chantier peut devenir source de pollution : il existe en effet des risques de rejets d'huiles et d'hydrocarbures provenant des engins.

L'organisation d'une base de chantier peut obéir à des règles précises et strictes :

- en matière de fonctionnement et de la sécurité : itinéraire d'accès des engins de chantier, horaires d'utilisation des engins bruyants, emploi éventuel d'explosifs.
- au regard des risques de pollution qui doivent être écartés tels que : déversements accidentels d'huiles provenant des engins de travaux publics, entraînement de substances toxiques composant les bitumes, atteinte à la végétation hors emprise (chaux, poussières).

#### **Mesures**

La pollution occasionnée par les travaux est perceptible notamment au niveau des odeurs, de la transparence de l'air, et des nuages de poussière émis.

L'arrosage des sols de la carrière doit être assuré pendant la durée des travaux afin de limiter l'envol des poussières. Ce point est très important pour les riverains des travaux ainsi que pour la sécurité des travailleurs.

### *Impacts sur le milieu physique et naturel.*

#### **Relief**

Impacts : Le relief de la zone d'étude est relativement pentu (pente générale de 12%) et une grande quantité de gravats est par ailleurs entreposée sur le terrain.

Mesures : Des travaux de terrassements permettront de niveler la partie sud du terrain afin d'y aménager une aire plane qui permette l'accès aux véhicules. Les parties abruptes qui pourraient présenter des dangers pour les futurs usagers (chutes de pierres ou d'enfants...) seront sécurisées par l'assouplissement des pentes.

#### **Hydrographie, hydraulique, pollution, assainissement.**

Impacts : La zone d'étude se situe en amont du ruisseau du Cerf, cours d'eau temporaire. Les eaux issues des sanitaires des caravanes peuvent avoir périodiquement un impact négatif sur les eaux du ruisseau, ainsi que sur la survie des espèces faunistiques et floristiques y vivant, si elles sont rejetées directement sur le milieu naturel. Les déchets ménagers peuvent aussi être une source de pollution, dont les répercussions peuvent être importantes : la pollution de l'eau entraînerait la suspension de l'adduction d'eau potable d'une partie de l'agglomération périgourdine jusqu'à ce que les analyses confirment sa potabilité.

**Mesures :** Il est impératif de collecter les eaux usées issues de l'aire de grand passage. Pour se faire, le type d'assainissement devra être défini lors du projet et nécessitera la réalisation d'un dossier de police de l'eau, conformément à la loi sur l'Eau du 3 Janvier 1992 et ses décrets d'application n°93-742 et 93-743 du 29 Mars 1993.

### **Géologie, hydrogéologie**

**Impacts :** La zone d'étude est située dans le périmètre de protection rapproché du captage d'eau potable des Moulineaux. La pollution susceptible d'être générée par le déversement des eaux usées issues des sanitaires d'une centaine de caravanes n'est pas compatible avec le règlement du périmètre de protection, et la nature calcaire du sous-sol est un facteur aggravant.

**Mesures :** La réponse à ces impacts ne peut être apportée que par la réalisation d'un système d'assainissement des eaux usées. Les eaux déversées sur les aires goudronnées où doivent être installées les points d'eau, d'électricité, les bennes à ordures, les toilettes mobiles... doivent être collectées au moyen de caniveaux et de grilles d'évacuation, et exportés via le réseau d'assainissement.

### **Flore et faune**

Les types d'habitat pour la faune et la flore sont pratiquement absents sur le terrain concerné par le projet et aucune espèce n'y est protégée réglementairement. Les impacts de l'aménagement d'une aire de grand passage à cet emplacement sont donc limités.

## *Impacts sur le milieu socio-économique et humain.*

### **Secteurs bâtis**

Aucune acquisition de bâtiment n'est prévue. L'acquisition du terrain auprès de la « Carrière de Thiviers » devrait se faire à l'amiable : le projet d'installation sur le site d'une décharge de produits inertes a en effet été abandonné.

### **Urbanisme et milieu humain**

**Impacts :** Aucun espace boisé classé n'est recoupé par le projet. Cependant, la zone d'étude est classée NCa : zone où le règlement interdit toute nouvelle construction. Les nuisances sonores générées par l'aire, comme celles générées par le flux autoroutier, doivent être écartées. Le terrain est exposé au vent et au soleil, sans zone d'ombre.

**Mesures :** L'aménagement d'une aire de grand passage sur ce terrain ne nécessitant pas d'aménagement ou de construction justifiant un permis de construire, ni d'utilisation permanente au titre d'habitat, cette aire peut-être localisée hors des zones urbanisées et constructibles des documents d'urbanisme. Le projet pourra être inscrit au plan de zonage de la commune à l'occasion de sa future révision. Un bon aménagement paysager du site permettra d'écarter les contraintes liées aux nuisances sonores, au vent, et de matérialiser une barrière physique (butes de terres, plantation de tilleul, de peupliers d'Italie...).

### **Espaces ruraux / Agriculture**

Le terrain pressenti pour accueillir l'aire de grand passage est situé en zone NCa et aucune parcelle agricole n'est concernée par le projet.

### **Patrimoine culturel**

**Impacts :** La zone d'étude ne recoupe aucun périmètre de protection de monument historique, ni de site archéologique.

**Mesures :** Préalablement à tout travaux, il appartiendra au maître d'ouvrage de proposer un diagnostic archéologique plus précis dans la zone d'étude, sous le contrôle scientifique et technique de la D.R.A.C..

### *Impacts sur le paysage.*

La qualité de l'aménagement paysager proposé devra permettre une intégration du projet au paysage. L'aménagement raisonné et paysager d'une aire de grand passage sur le site permettra de végétaliser un morne paysage de carrière, tout en réduisant les nuisances du bruit, du vent de l'exposition au soleil pour les usagers. Il contribuera à la bonne image de marque laissée de la l'agglomération aux usagers de l'autoroute. Le confinement de l'aire par des barrières physiques (butes de terres, haies, boisement...) devra être recherché afin d'assurer tranquillité et sécurité aux usagers de l'aire (réunis pour la prière, pour la fête...) et aux proches riverains. La encore, un jeu topographique qui se prête bien à la pente du terrain, peut être une solution.

## -TABLEAU DE SYNTHÈSE DES IMPACTS ET MESURES REDUCTRICES-

FACTEURS	PRINCIPAUX IMPACTS	MESURES REDUCTRICES
Relief	Impact modéré	Terrassement pour aplanir la surface du sol
Hydrographie	Impact limité	L'aire de grand passage n'étant pas imperméabilisée, les ruissellements en provenance du plateau s'écoulent librement à travers, vers la vallée
Assainissement	Milieu très sensible	Aménagement d'un point de vidange des sanitaires des caravanes
Hydrogéologie	Le terrain pressenti est situé dans le périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau potable. Les impacts peuvent être forts en cas de pollution des eaux souterraines ou superficielles	Eviter toute propagation de pollution via le vecteur « eau » par la mise en place d'un système d'assainissement adapté
Faune - Flore	Impacts limités	Le terrain pressenti est situé dans une ancienne carrière d'extraction de calcaire
Capacité d'accueil	Impact positif	Organisation et gestion du stationnement temporaire de grands groupes
Secteurs bâtis	Impact nul	Aucune acquisition de bâtiment
Foncier	Le terrain appartient au « Carrière de Thiviers »	Acquisition de ce terrain par la CAP Indemnisation du propriétaire en cas d'expropriation
Agriculture	Impact nul	Aucune parcelle agricole n'est concernée
Patrimoine culturel	Impact limité	Consultation des services archéologiques de la DRAC en cas de découverte fortuite
Paysage	Impact nul	Un aménagement paysager pourra être nécessaire



## *L'aire de grand passage de Notre-Dame de Sanilhac : propositions d'aménagement, financement et gestion.*

*La loi du 5 Juillet 2000 prévoyait la fin des travaux et la mise en construction des aires prévues pour Décembre 2005. Ce délai sera difficile à respecter. En effet, la période de révision des documents d'urbanisme devrait débuter prochainement. Le terrain de la carrière du Perrier d'Aurière devra ensuite faire l'objet d'une déclaration publique avant qu'un appel d'offre ne soit lancé auprès des entreprises pour la réalisation des travaux d'aménagement. Ainsi peut-on déjà estimer le coût et les possibilités de financement de l'aire. Sa mise en service nécessitera un dispositif de gestion pertinent à l'échelle communautaire...*

### *✓ Propositions d'aménagement.*

Pour répondre aux besoins des gens du voyage, l'aire (*Voir plan masse simplifié page suivante*) aura une superficie utile d'environ 1 Hectare 90 dont 1 Hectare 75 enherbé, réservé au stationnement des caravanes, et 1450 m<sup>2</sup> bitumées, réservés à la voirie intérieure, aux points d'eau/ électricité, ainsi qu'à la « raquette » centrale.

La partie enherbée sera plantée d'arbres de hautes tiges (peupliers d'Italie, chênes, tilleuls...) implantés à 10 mètres d'intervalle. Les talus de la totalité du pourtour de l'aire seront également arborés. Un spécialiste paysagiste veillera à la bonne composition de ces plantations.

Son pourtour circulaire est en effet constitué de talus de 4 mètres de hauteurs, arborés, permettant le confinement de l'aire : elle prendra la forme d'un « cirque » au centre duquel la raquette accueillera le chapiteau, monté à l'occasion des rassemblements religieux.

L'importance des aménagements touchant la voirie intérieure doit être soulignée. Elle remplit d'un part une fonction de transit des caravanes, dont elle permet l'accès au site via la voie de desserte. Elle remplit d'autre part une fonction d'assainissement : c'est en effet au niveau des zones bitumées qu'un dispositif d'assainissement (choisi par la police de l'eau) devra être installé, afin de permettre la récupération des eaux de ruissellement... Ces aires goudronnées accueilleront également la benne à ordures de la CAP et les sanitaires mobiles loués. A l'entrée du site, une « chicane » sera installée pour le contrôle de l'accès au site.

### *✓ Coût du projet et financement.*

Capacité d'accueil : 120 Caravanes  
Nombre de personnes : 500 en moyenne

#### **Nature des investissements**

-Acquisition du terrain : 27100 Euros (Estimation des domaines)

DEPARTEMENT DE LA DORDOGNE  
COMMUNE DE NOTRE DAME DE SANILHAC  
Section : AK

Lieu-dit : Le Perier d'Auriere

PLAN PARCELLAIRE

ECHELLE : 1/2500

COMMUNE  
DE  
COURSAC

Voie communale n° 9

Route  
94

100  
départementale n° 4

111  
Chemin rural

Chemin rural



Georges CHATENOUD

Géomètre-Expert Foncier D.P.L.G.

Route de Nontron 24800 THIVIERS

Tél: 05.53.55.03.18

Bureau Secondaire: 9, Bd Henri JACQUEMENT,  
SALTEGOURDE

24430 MARSAC SUR L'ISLE

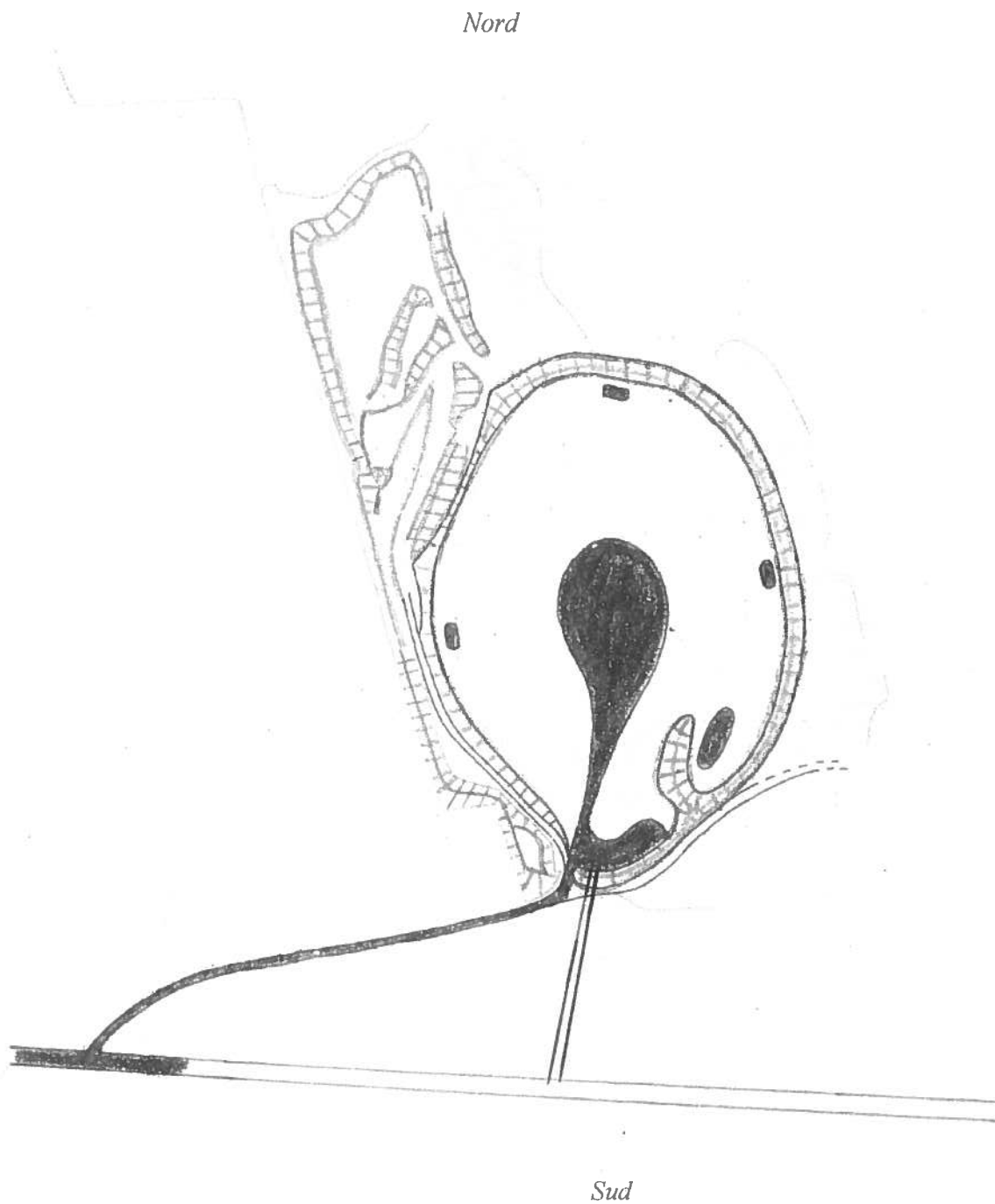
Tél: 05.53.07.31.16

Date: 13.02.2004

Ref: 24312-A040210-2000

*Plan Masse simplifié de l'aire de Grand Passage du  
Perrier D'Aurière, commune de Notre-Dame de  
Sanilhac.*

*Réalisation : Mehdi BELLEBNA  
Mai 2004.*



Echelle : 1/250.



- Adduction d'eau potable : nécessité de réaliser une canalisation sur une longueur de 100.mètres pour un coût estimé à 40 Euros par mètre linéaire comprenant la tranchée, la canalisation et autres accessoires )
- Réalisation de l'enherbement de l'aire de rassemblement : (une superficie de 17500.m2)
  - . Achat de terre végétale et nivellement sur une épaisseur de 20 cm : 3500.m3x 20 Euros le m3 ,
  - . Engazonnement du terrain (fournitures et travaux) : 4 Euros le m2
- Aménagement de la voirie intérieure : (de trois mètres de large et 250 .m de long) de liaison avec la route départementale n°4 : 750.m2 x 30,00 Euros le mètre linéaire, en bitume.
- Aménagement de l'aire centrale dite « raquette » : de 30 mètres de diamètre : 700 m2 x 10,0 Euros le m2, en bitume.
- Plantation d'arbres haute tige : de quatre mètres de hauteur à raison d'un arbre tous les dix mètres, ce sur toute la partie enherbée / nécessité de 180 arbres à 470 euros l'unité installée.
- Caisson pour la récupération des huiles, benne pour les ordures fournie par la CAP
- Assainissement pour les eaux vannes : 60 Euros le mètre linéaire installé, sur une longueur de 100 m).
- Approche électricité et installation de bornes électriques : environ 20000 Euros.

#### Tableau récapitulatif des investissements :

- Acquisition du foncier .....	27100 Euros
- Adduction Eau Potable.....	4000 Euros
- Assainissement + aire de lavage.....	6000 Euros
- Enherbement de l'aire (70000 euros+70000 euros).....	140000 Euros
- Aménagement de la voirie de liaison avec le RD4.....	22500 Euros
- Aménagement de l'aire centrale.....	7000 Euros
- Plantation d'arbres haute tige et paysage.....	84600 Euros
- Honoraires Géomètre et frais d'études de sol .....	24400 Euros
- Sécurisation du site ( forfait ).....	1500 Euros
<b>- Coût total.....</b>	<b>317100 Euros</b>

#### Financement du Projet :

- Aide forfaitaire de l'Etat : 114 366 Euros
- Subvention du Département : 11 436 Euros
- FCTVA (15,48%) : 49 087 Euros
- Autofinancement CAP : 142 211 Euros

#### ✓ *Gestion de l'aire de grand passage...*

La gestion de ces aires a voulu être prise en compte dans leurs aménagements.

L'absence d'éclairage public, d'accès à l'eau sans autorisation ainsi que le confinement sont autant d'éléments favorables à une gestion du site écartant les squatters... Ils participent à la mission de surveillance.

L'aménagement de terrains publics est également un point fort de la politique d'accueil menée sur l'agglomération, d'autant plus que l'utilisation des aires de grand passage s'effectuera dans le cadre d'un système tournant (en alternance avec Champcevinel). Il est en effet à préférer au système pratiqué dans certaines agglomérations dépourvues de terrains publics, qui répondent par le changement annuel de sites, au mécontentement des propriétaires privés dont les terrains sont utilisés pour ces grands rassemblements.

La gestion de l'aire de grand passage de Notre-Dame de Sanilhac doit être intégrée à un dispositif global de gestion des aires communautaires. Elle doit permettre la bonne utilisation des installations comme la sécurité des usagers et des riverains.

Le dispositif de gestion est actuellement inexistant : la gestion de l'aire de la Rampinsolle, unique aménagement pour l'accueil des gens du voyage existant sur l'agglomération, est jusqu'à présent confiée à une société de



gardiennage (dont ce n'est pas le métier) qui se révèle inefficace (appropriation de l'aire par certaines familles, dégradations, conflit, loyers impayés...).

Les 7 futures aires de l'agglomération justifieront par leur nombre une gestion assurée en régie par une équipe de 4 à 8 personnes qui devront assurer l'accueil des familles, le respect du règlement intérieur, le suivi quotidien des équipements et des travaux de maintenance, le suivi administratif, la perception des loyers, la mission d'information, participer à des groupes de travail...

L'accueil des gens du voyage s'impose aujourd'hui en problème conduisant les pouvoirs publics à l'adoption d'une nouvelle loi. Par les obligations prodiguées aux collectivités locales par la seconde loi Besson, les pouvoirs publics entendent s'opposer à la frilosité des élus à organiser l'accueil des populations nomades.

En effet, sur le terrain, ce n'est pas la localisation des équipements à prévoir, leur forme, leur gestion... qui posent le plus de problème, mais bien le manque d'initiative politique et les âpres levées de boucliers qui naissent des administrés. Tout concourt à un rejet de plus en plus réciproque qui se concrétise dans un rapport de force, opposant physiquement société nomade et société sédentaire...

La bonne application de la loi du 5 Juillet 2000 devrait permettre l'amélioration de l'accueil et de l'habitat des gens du voyage, dans des délais assez brefs. Cependant, les délais réglementaires ne sont pas respectés et la récente loi de sécurité intérieure contribue à exacerber le climat de tension sociale : elle semble catalyser le phénomène d'exclusion de même qu'elle semble favoriser la confrontation, en cette période de transition.

Pour autant, c'est la loi Besson qui place la question de l'accueil des familles de voyageurs au cœur des débats engagés par les aménageurs des collectivités. Les Schémas Départementaux ne répondront qu'à la « mise en conformité des communes avec les dispositions de la loi. Ils ne laissent pas entrevoir la pérennisation des politiques d'accueil menées, qui devront s'avoir s'adapter à tout changement de mouvance en opposant à l'exclusion, le droit d'habiter différemment...

## *Bibliographie...*

---

### *Liste sommaire des ouvrages consultés...*

- Jean-Baptiste HUMEAU, *Les Tsiganes : de l'assignation au droit d'habiter*, 1995.
- FERLAY / ESCOFFIER-MUGGLEBEE, *Les gens du voyage : rapport d'expert*, 1995.
- Max SORRE, *Rencontre de la sociologie et de la géographie*, 1957.
- Les Carnets de Vie et Lumière, 3ème trimestre 1975.
- Lucien CLERGUE, *Les gitans*, 1996.
- R. de MAINDREVILLE, *L'Eglise du monde gitan* (mémoire de maîtrise), 1981.
- Françoise COZANNET, *Mythes et coutumes religieuses des Tsiganes*, 1993.
- Henriette ASSEO, *Les Tsiganes, une destinée européenne*, 1996.
- François COUPRY, *Les Gitans*, 1999.