



POLYTECH[®]
TOURS

Département Aménagement



CRÉATION DE TERRAINS FAMILIAUX POUR LES GENS DU VOYAGE

Du stationnement...



...à l'habitat

Communauté Urbaine de Strasbourg - Bas-Rhin – 67

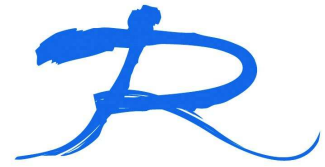
KLINGELSCHMIDT Florian
Stage de découverte
DA3 – 2012

Tuteur : THIBAUT Serge



POLYTECH[®]
TOURS

Département Aménagement



UNIVERSITÉ
FRANÇOIS - RABELAIS
— TOURS —

Création de terrains familiaux pour les gens du voyage

Du stationnement à l'habitat

Communauté Urbaine de Strasbourg - Bas-Rhin - 67

KLINGELSCHMIDT Florian
Stage de découverte
DA3 – 2012

Tuteur : THIBAULT Serge

Avertissement

- ✓ Le PIND est un premier test qui permet à l'élève ingénieur de s'évaluer (et d'être évalué par les enseignants), de prendre conscience des connaissances acquises mais également de la marge de progression et des éléments qui lui restent à acquérir.
- ✓ Le PIND est un espace de liberté (le seul dans la formation) qui mesure la motivation de l'élève ingénieur pour l'aménagement.
- ✓ Le PIND est un exercice qui doit permettre de problématiser un sujet en s'appuyant sur des recherches bibliographiques, d'élaborer un diagnostic orienté et d'émettre des propositions.

Remerciements

Je souhaite avant toute chose remercier l'ensemble des personnes qui ont mis leur temps, leur savoir et leurs outils à ma disposition au cours de cette première expérience d'aménagement :

- ✓ M. Serge THIBAUT, directeur et enseignant au Département Aménagement de Polytech'Tours, mon tuteur pour ce projet.
- ✓ L'ensemble du service Gens du voyage de la Communauté Urbaine de Strasbourg, qui m'a accueilli pendant un mois en son sein, et plus spécialement :
 - Mme Florence PELLEGRINI, chef de service, pour m'avoir offert la possibilité de ce stage et pour m'avoir orienté dans mon projet.
 - Mme Catherine DANIERE, adjointe au chef de service, pour m'avoir accueilli dans le service et expliqué son fonctionnement.
 - Mmes Catherine FRANK et Nadine BOUKOUYA, coordinatrices sociales, pour avoir répondu à mes nombreuses questions sur les gens du voyage de la CUS.
 - M. Jean-Claude MULLER, chargé de la logistique et de la comptabilité, pour m'avoir fait partager son expérience et m'avoir guidé sur des terrains familiaux privés.
 - Mme Micheline LANG, assistante au chef de service, pour m'avoir aidé à m'insérer dans le quotidien du service.
 - les gestionnaires et agents techniques, qui m'ont permis d'accéder aux aires d'accueil et d'observer leur travail sur le terrain.
 - les autres personnels de la CUS qui ont contribué au bon déroulement de mon stage.
- ✓ M. Dominique STEINBERGER, directeur de l'association ARPOMT, pour m'avoir accordé son temps et m'avoir offert un point de vue différent sur la situation actuelle des gens du voyage.
- ✓ Tous les gens du voyage rencontrés, qui m'ont cordialement accueilli chez eux et m'ont permis de comprendre leur mode de vie et leurs souhaits.
- ✓ Mes parents, qui m'ont hébergé et soutenu pendant toute la durée du stage et la rédaction de ce dossier.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	9
I) Contexte général	11
A) Qui sont les gens du voyage ?	11
B) Que dit la loi à leur sujet ?	12
C) Les gens du voyage en Alsace	13
D) La problématique de la sédentarisation	14
E) Des exemples de réponse : les terrains familiaux	15
II) Diagnostic	17
A) Le dispositif d'accueil actuel : une réponse incomplète.....	17
B) Choix d'un site.....	28
C) Différents statuts pour différents types de terrains familiaux.....	39
D) Diagnostic social.....	41
E) Résumé des enjeux.....	45
III) Propositions	46
A) Aménagement du terrain	46
B) Aspects réglementaires	54
C) Aspects économiques.....	55
D) Gestion.....	56
CONCLUSION	59
BIBLIOGRAPHIE	60
INDEX DES SIGLES.....	62
ANNEXES.....	63
TABLE DES MATIERES.....	81

INTRODUCTION

Toute opération d'aménagement suscite débats et critiques, mais c'est peut-être plus vrai encore lorsqu'elle s'adresse uniquement à un public spécifique. Une grande part de cette hostilité se résume alors à cette question : pourquoi pour « eux » et pas pour « nous » ?

Un projet en faveur des « gens du voyage » se retrouve forcément confronté d'une manière ou d'une autre à ce tabou. Derrière la neutralité de ce terme se cachent en effet plusieurs siècles de préjugés et d'incompréhension.

Pourtant, il n'existe pas de frontière immuable entre nomades et sédentaires. Toute l'humanité a un jour été nomade, puis, au cours des époques, les mêmes peuples ont connu des périodes successives d'ancrage et de migration. Les raisons de ces revirements sont essentiellement économiques et politiques : guerre, catastrophe, contexte plus propice au commerce ou à l'agriculture... Il y a moins de deux siècles, le mythe du colon partant à la découverte de nouvelles terres connaissait son heure de gloire. Aujourd'hui, le mode de vie sédentaire s'est imposé sur l'ensemble de la planète. La maison est devenue synonyme de confort, sécurité, hygiène, intimité et réussite. Inévitablement, la caravane en est arrivée à symboliser l'exact contraire. Il est donc nécessaire de rappeler que la résidence mobile est un habitat comme un autre, majoritairement choisi et non subi.

Nomade ou sédentaire, chacun a les mêmes droits, garantis par la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme :

Article 13 : « Toute personne a le droit de **circuler librement** et de choisir sa résidence à l'intérieur d'un Etat. »

Article 25 : « Toute personne a droit à un niveau de vie suffisant pour assurer sa santé, son bien-être et ceux de sa famille, notamment pour l'alimentation, l'habillement, le **logement**, les soins médicaux ainsi que pour les services sociaux nécessaires ; elle a droit à la sécurité en cas de chômage, de maladie, d'invalidité, de veuvage, de vieillesse ou dans les autres cas de perte de ses moyens de subsistance par suite de circonstances indépendantes de sa volonté. »

Une opération d'habitat adapté aux gens du voyage, comme n'importe quelle opération de logement social, manifeste la volonté de la puissance publique de rendre possible ce droit au logement pour tous. Elle intègre simplement à l'habitat une dimension supplémentaire, inhabituelle pour les sédentaires : la liberté de circulation.

Il ne s'agit donc pas d'obliger les voyageurs à se sédentariser, mais de reconnaître le terrain d'accueil comme le prolongement naturel de l'habitat caravane et non comme un simple parking.

I) Contexte général

A) Qui sont les gens du voyage ?

L'appellation « gens du voyage » recoupe un grand nombre de groupes différents, liés par une certaine culture du nomadisme. Il a été choisi par l'administration française pour éviter les catégorisations ethniques, en s'appuyant sur deux critères : les gens du voyage sont de **nationalité française** et leur habitat traditionnel est constitué de résidences mobiles. Le terme « habitat traditionnel » exclut les personnes voyageant temporairement par nécessité ou à titre de loisir. Bien que la loi française empêche le recensement de minorités, on estime entre 400 000 et 500 000 le nombre de gens du voyage, soit 0,6 à 0,8% de la population.

Parmi eux, il existe différents groupes tsiganes : les Manouches (ou Sinti), essentiellement implantés en Europe du Nord et de l'Ouest, les Rroms, en provenance des pays d'Europe de l'Est, et les Gitans (ou Kalés), ce terme désignant les tsiganes de culture hispanique. Toutes ces populations sont liées par leur origine et par une langue commune, le rromani, proche du sanskrit indien. Elles seraient en effet les descendantes d'un groupe ayant migré vers l'ouest depuis le nord de l'Inde vers l'an 1000. Toutefois, leurs trajectoires ont abouti à des dialectes et des cultures très différents et leur cohabitation est aujourd'hui souvent conflictuelle.

Enfin, certains groupes non tsiganes sont devenus nomades à un moment de leur histoire, notamment pour des raisons économiques. C'est le cas des Yéniches, population du bassin rhénan habitant dans des caravanes depuis plusieurs siècles, mais aussi de personnes récemment précarisées et n'ayant plus les moyens de louer un logement.

Précisions sur la terminologie utilisée : ces différentes appellations sont celles qui sont employées par les spécialistes de la culture tzigane, mais ne correspondent pas forcément aux noms par lesquels se désignent eux-mêmes les voyageurs. Ainsi, certains groupes étiquetés « Manouches » préfèrent se qualifier de Gitans et traitent les Rroms de « Hongrois », et vice-versa. De plus, les appellations en usage varient selon les pays. Ainsi, le terme générique « tzigane » utilisé en français se traduit plutôt par « gypsie » (gitan) en anglais et n'a pas d'équivalent allemand, car le terme « Zigeuner » a été abandonné après son utilisation par le régime nazi. Au niveau européen, c'est le mot « rom » qui a été retenu pour un usage générique. Son orthographe est elle-même sujette à controverse, car il existe deux 'r' différents en rromani et « rrom » serait donc une meilleure transcription¹.

Les autres termes tels que « bohémiens », « romanichels » ou « romanos » ont pris en français un sens péjoratif et sont donc à exclure.

¹Source : cafebabel [référence du 22 mai 2012], <http://www.cafebabel.fr/article/26242/rom-ou-rrom.html>

B) Que dit la loi à leur sujet ?

1) Les droits et les obligations des communes

Depuis les lois Besson de mai 1990 et juillet 2000, toutes les communes doivent accueillir les gens du voyage. Pour celles qui comptent plus de 5000 habitants, cela passe par l'aménagement et l'entretien d'aires d'accueil. Au niveau départemental, le Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage (SDAGV) évalue les besoins d'accueil et fixe en conséquence la localisation et le dimensionnement des aires, et donc les obligations des communes. Il est élaboré conjointement par la préfecture et le conseil général, en concertation avec tous les acteurs (collectivités, CAF, associations de voyageurs...) Le pouvoir de police du maire lui permet d'interdire le stationnement des gens du voyage et, le cas échéant, de procéder à des expulsions, **uniquement si la commune est en conformité avec l'obligation d'accueil.**

Le financement des aires d'accueil est assuré conjointement par l'État et les communes, avec éventuellement une participation du Département et de la Caisse d'Allocations Familiales. Elles doivent répondre à des normes techniques contraignantes (taille des emplacements, eau, électricité, sanitaires, gardiennage, ramassage des ordures...), et doivent être situées dans les zones constructibles des documents d'urbanisme. La gestion est assurée par la commune, par un Établissement Public de Coopération Intercommunal ou par un organisme privé sous contrat (souvent une association).

Il existe d'autres formes d'habitat adaptées aux gens du voyage souhaitant se sédentariser partiellement ou totalement. Celles-ci dépendent alors du droit commun de l'urbanisme, et sont généralement traitées comme des logements sociaux.

En 2011, 48% des places prévues au niveau national avaient été effectivement réalisées. Ce taux relativement faible s'explique par de nombreux blocages venant notamment des riverains et des élus. Toutefois, ceux-ci comprennent progressivement que la construction des aires d'accueil va dans l'intérêt des communes. On peut donc s'attendre à ce que les objectifs quantitatifs soient atteints d'ici quelques années.

2) Les droits et obligations des gens du voyage

Les gens du voyage doivent choisir une commune de rattachement et détenir un titre de circulation (il en existe différents types). Celui-ci doit être visé régulièrement par les forces de l'ordre. L'inscription sur les listes électorales est possible après trois années de rattachement à la même commune, contre six mois seulement pour les sédentaires.



Source : <http://www.fnasat.asso.fr>

Le carnet de circulation

Les enfants de 6 à 16 ans sont soumis à l'obligation de scolarisation. Dans les faits, celle-ci est souvent freinée par des réticences provenant à la fois des familles, des mairies et des écoles. Il en découle un fort taux d'illettrisme qui complique les relations avec les institutions. L'accès aux soins est également difficile, alors que les gens du voyage sont particulièrement vulnérables à certaines maladies du fait de leur environnement de vie. Il conviendrait donc d'éviter la localisation des aires d'accueil sur des terrains insalubres, notamment à proximité des stations d'épuration, déchetteries, zones industrielles...

La durée de stationnement autorisée sur un terrain public est toujours limitée. Sur les aires d'accueil, cette limite varie entre un et neuf mois selon la saison et les choix de la collectivité gérante. Les caravanes n'étant pas considérées par la loi comme des habitations, **elles ne sont pas concernées par la taxe d'habitation, mais ne bénéficient pas non plus des droits attachés au logement, et notamment des aides au logement.** Il existe depuis 2011 une taxe annuelle de 150 € sur les résidences mobiles, qui n'est pas encore appliquée.

C) Les gens du voyage en Alsace

En raison de sa position de « carrefour » et de ses différents statuts successifs au sein de la France et de l'Empire Germanique, l'Alsace a été depuis le Moyen-âge une terre de passage et d'accueil pour de nombreux voyageurs, dont certaines communautés nomades. Aujourd'hui, bien que le nomadisme à l'échelle nationale et internationale existe encore dans une moindre mesure, la majorité de ces populations se sont sédentarisées. Une partie d'entre elles possèdent un « point d'attache » en Alsace tout en continuant à vivre dans des résidences mobiles et à voyager plus ou moins régulièrement.

Les Manouches sont le groupe tsigane le plus anciennement implanté en Alsace, leur présence étant attestée depuis le XV^e siècle. La plupart des Manouches alsaciens voyagent peu et uniquement en été, mais la région accueille aussi régulièrement des groupes de passage venant du reste de la France ou d'Allemagne. Depuis le XIX^e siècle, des groupes rroms en provenance d'Europe de l'est se sont également installés. Ils sont en majorité français depuis des générations et continuent à habiter en caravane ; ils ne doivent donc pas être confondus avec les rroms récemment immigrés pour des raisons économiques, qui sont sédentaires mais utilisent parfois la caravane à défaut d'avoir un logement. La région reçoit occasionnellement la visite d'autres groupes tsiganes, notamment des Gitans du Sud de la France ou d'Espagne. Par ailleurs, il existe en Alsace une importante communauté yéniche, dont l'origine est mal connue et qui parle un dialecte proche de l'alsacien.

Aujourd'hui, si certaines communes de petite taille continuent d'accueillir régulièrement des groupes, les gens du voyage se sont majoritairement dirigés vers les grandes agglomérations. Ce constat se retrouve dans la réalisation des aires d'accueil : en 2011, 44 % des places disponibles dans le département du Bas-Rhin étaient situées dans la Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS).

D) La problématique de la sédentarisation

1) Le point de vue des pouvoirs publics

Au cours du siècle dernier, de nombreuses personnes ont abandonné le mode de vie nomade pour mieux s'intégrer dans une société où l'appartenance géographique et la propriété foncière sont des valeurs solidement ancrées. Les métiers traditionnellement exercés par les gens du voyage (commerce, artisanat, récupération...) ont été fortement touchés par l'évolution de l'économie et ne permettent souvent plus d'assurer des ressources suffisantes aux ménages. Ceux-ci sont donc nombreux à se retrouver précarisés et dépendants des minimas sociaux. Or voyager revient de plus en plus cher et avoir un domicile fixe est nécessaire à la plupart des activités (travail salarié, école) et formalités administratives (droits civiques, aides sociales, banque...) L'État doit donc d'une part créer des aires d'accueil pour réguler le stationnement sur le territoire des communes, et d'autre part accompagner la sédentarisation progressive d'une partie de ces populations.

2) Le point de vue de l'association ARPOMT

L'Association pour une Recherche Pédagogique Ouverte en Milieu Tsigane a été créée en 1988 par Dominique Steinberger, qui en est aujourd'hui le directeur. Son objectif premier était d'offrir un espace de parole aux gens du voyage de l'agglomération strasbourgeoise. L'association a également lancé un programme d'instruction des enfants sur les aires et proposé un service de domiciliation. Désormais reconnue par la CUS comme centre socio-culturel, elle mène de nombreuses actions, notamment d'accompagnement social, d'animation et de médiation.

Considérée par les pouvoirs publics comme le principal représentant des gens du voyage présents sur les aires d'accueil de la CUS, l'ARPOMT est à ce titre informée et consultée régulièrement, en particulier lors des fermetures, ouvertures et créations d'aires. Elle est néanmoins porteuse d'un discours qui peine à être entendu par les décideurs.

Si pour l'administration française, c'est la paupérisation des gens du voyage qui a entraîné leur sédentarisation progressive, en revanche pour l'ARPOMT c'est bien le contraire qui se produit. Depuis toujours, l'État français a cherché à décourager le mode de vie nomade. La création des aires d'accueil, généralement vue comme un progrès dans la prise en compte des gens du voyage, va en fait dans le mauvais sens pour les principaux intéressés. En effet, elle s'accompagne d'une interdiction de stationner en tout autre lieu et restreint donc fortement la liberté de circulation des voyageurs. Ce cantonnement, ainsi que la restriction de certaines activités économiques (accès difficile aux marchés, interdiction du colportage...), les encourage à tomber dans un système d'assistanat, nuisible à la collectivité comme aux voyageurs.

Dominique Steinberger sait qu'il est aujourd'hui impossible d'autoriser le stationnement sur l'ensemble du territoire, mais il plaide pour un dialogue plus ouvert avec les autorités et plus de souplesse dans la gestion des aires. Il souhaiterait également que les voyageurs aient la possibilité de s'installer sur des terrains privés ou négociés avec des propriétaires, au moins pendant l'été.

3) Une sédentarisation qui pose problème

Quelles qu'en soient les raisons, un grand nombre de gens du voyage, bien que continuant à habiter dans des caravanes, se sont fixés sur une commune et ne se déplacent quasiment plus. Certains ont acheté ou loué des terrains sur lesquels ils se sont installés. Par ignorance ou facilité, une grande partie de ces terrains sont situés en zone agricole ou naturelle, où le stationnement des caravanes est théoriquement interdit. D'autres occupent illégalement des espaces privés ou publics. Dans certains cas, des arrangements ont été trouvés avec les autorités et les riverains, mais ils ne peuvent être pérennes. Enfin, un certain nombre de voyageurs ont tendance à s'attarder de plus en plus longtemps sur les aires d'accueil, revenant d'année en année au même emplacement et circulant uniquement dans une zone réduite au département, voire à l'agglomération.

Il s'agit parfois d'une étape dans un processus de sédentarisation complète. Une partie de ces familles désire en effet accéder à un logement classique, la caravane servant alors uniquement pour les vacances ou étant même totalement abandonnée. A l'inverse, d'autres reprennent la route après avoir habité pendant un certain temps dans une maison en dur.

On ne peut donc pas dégager d'orientation globale dans un sens ou dans l'autre, mais il est certain que renoncer à la caravane et à la possibilité du déplacement est souvent inconcevable, y compris pour des familles qui sont stationnées au même endroit depuis des années.

E) Des exemples de réponse : les terrains familiaux

Pour ces familles semi-sédentaires, la meilleure solution serait de disposer d'un terrain à titre privé, en location ou en propriété. Elles seraient alors libres d'aller et venir en ayant à tout moment la certitude d'avoir un endroit où stationner confortablement. Par ailleurs, elles relèveraient alors du droit commun plutôt que d'une législation ciblant spécifiquement les gens du voyage.

Toutefois, cette logique se heurte à deux problèmes. Premièrement, une partie des familles concernées n'a pas les moyens d'acheter ou de louer un terrain sur le marché privé étant donné le coût élevé du foncier dans la plupart des agglomérations. Deuxièmement, les terrains effectivement achetés ou loués sont souvent non viabilisés ou situés dans des zones du PLU où le stationnement des caravanes est interdit.

Une première possibilité est l'examen au cas par cas des possibilités de régularisation des terrains existants. Il s'agit d'un processus long, pouvant nécessiter des travaux, une modification du PLU, une concertation avec les riverains... De plus, le fait de légaliser un usage du sol a priori interdit peut être vu comme une exception injustifiée aux règles de l'urbanisme, voire comme une incitation à l'installation en zone non constructible.

Certaines collectivités ont donc imaginé une autre solution : aménager elles-mêmes des terrains dont elles sont propriétaires ou gestionnaires. Les familles signent ensuite avec la collectivité un contrat de location ou, plus rarement, d'accession à la propriété. Ce type d'aménagement se situe alors à la frontière entre l'aire d'accueil et le logement social classique. Il ne s'agit plus d'un équipement public dans la mesure où il y a lotissement et mise à disposition d'une parcelle pour chaque famille.

En ce qui concerne les travaux d'aménagement proprement dits, il existe un vaste éventail de possibilités allant de la simple viabilisation au pavillon individuel. Le choix dépend essentiellement de la place que l'on souhaite accorder à la caravane et du budget du projet. La plupart des projets réalisés ou en cours de réalisation ont retenu la création d'un bâtiment en dur sur chaque parcelle, abritant des sanitaires et éventuellement une cuisine, une buanderie, voire une pièce de vie. Le reste du terrain permet le stationnement des caravanes, qui constituent alors les chambres de l'habitation.



Source : Guide de l'habitat adapté pour les gens du voyage

Terrains familiaux du Nigloo - La Ravoire (73)

II) Diagnostic

A) Le dispositif d'accueil actuel : une réponse incomplète

1) Une réponse aux besoins des populations itinérantes : les aires d'accueil

a) Le Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage (SDAGV)

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

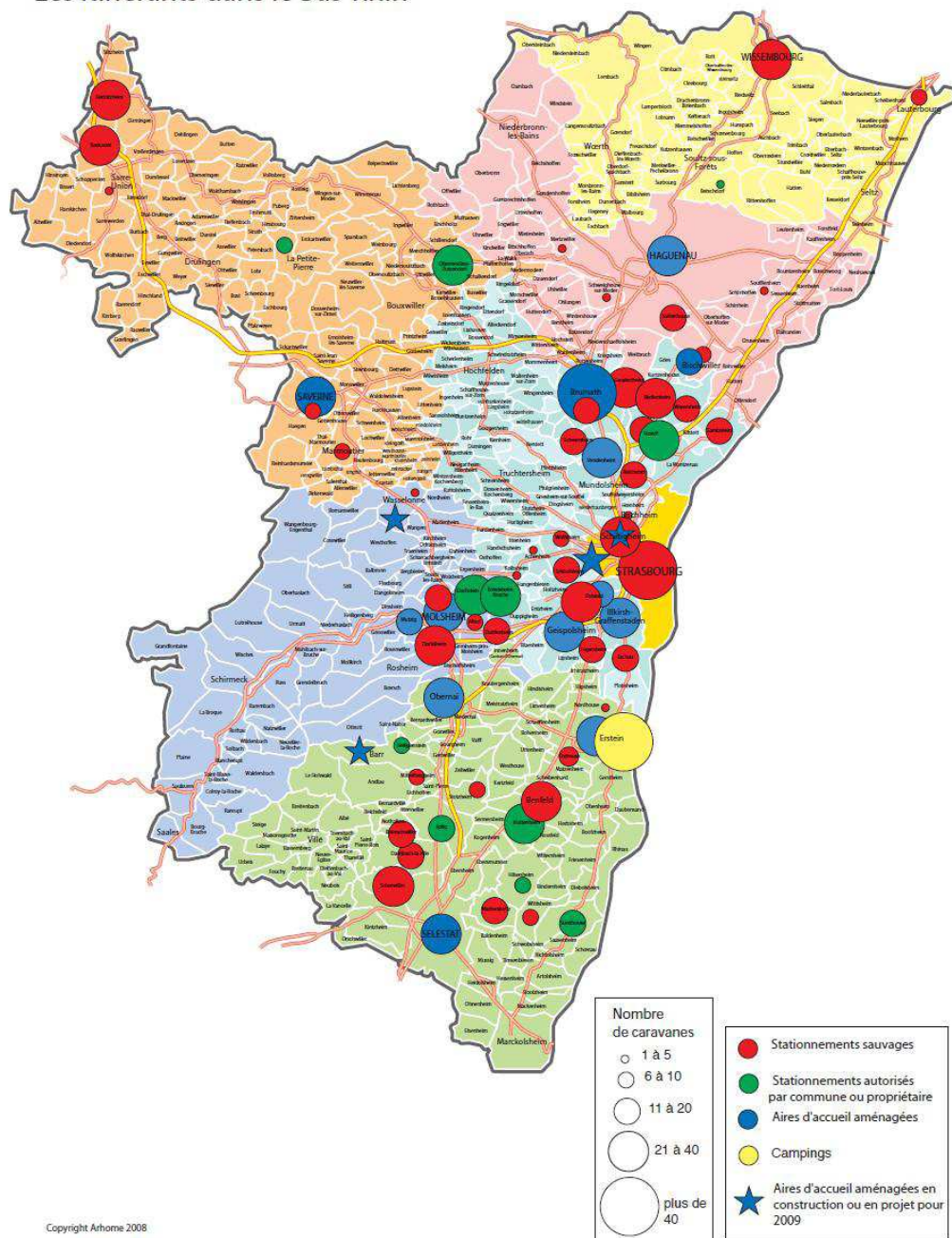
Loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000

Dans le Bas-Rhin, un premier schéma avait été élaboré pour la période 2002-2008 et a été prorogé jusqu'en 2011. Il prévoyait la création de 745 places de caravanes réparties sur 28 aires d'accueil. Fin 2011, 550 places étaient effectivement réalisées et 35 en cours de réalisation, ce qui correspond à 78% des objectifs de 2002. En revanche, le schéma prévoyait également la création de 8 à 9 aires de grands passages, destinées à l'accueil estival de groupes importants sur de courtes durées ; or une seule de ces aires a été réalisée à ce jour.

Le 30 décembre 2011, un nouveau schéma a été adopté pour la période 2011-2017. Il revoit légèrement à la baisse les objectifs de 2002 en prévoyant un total de 703 à 733 places sur 22 ou 24 aires d'accueil et trois ou quatre aires de grand passage. Par rapport à l'état actuel de réalisation, quatre à six nouvelles aires seraient créées et deux seraient réhabilitées. Deux à trois nouvelles aires de grand passage d'une capacité de 100 à 150 places sont également prévues.

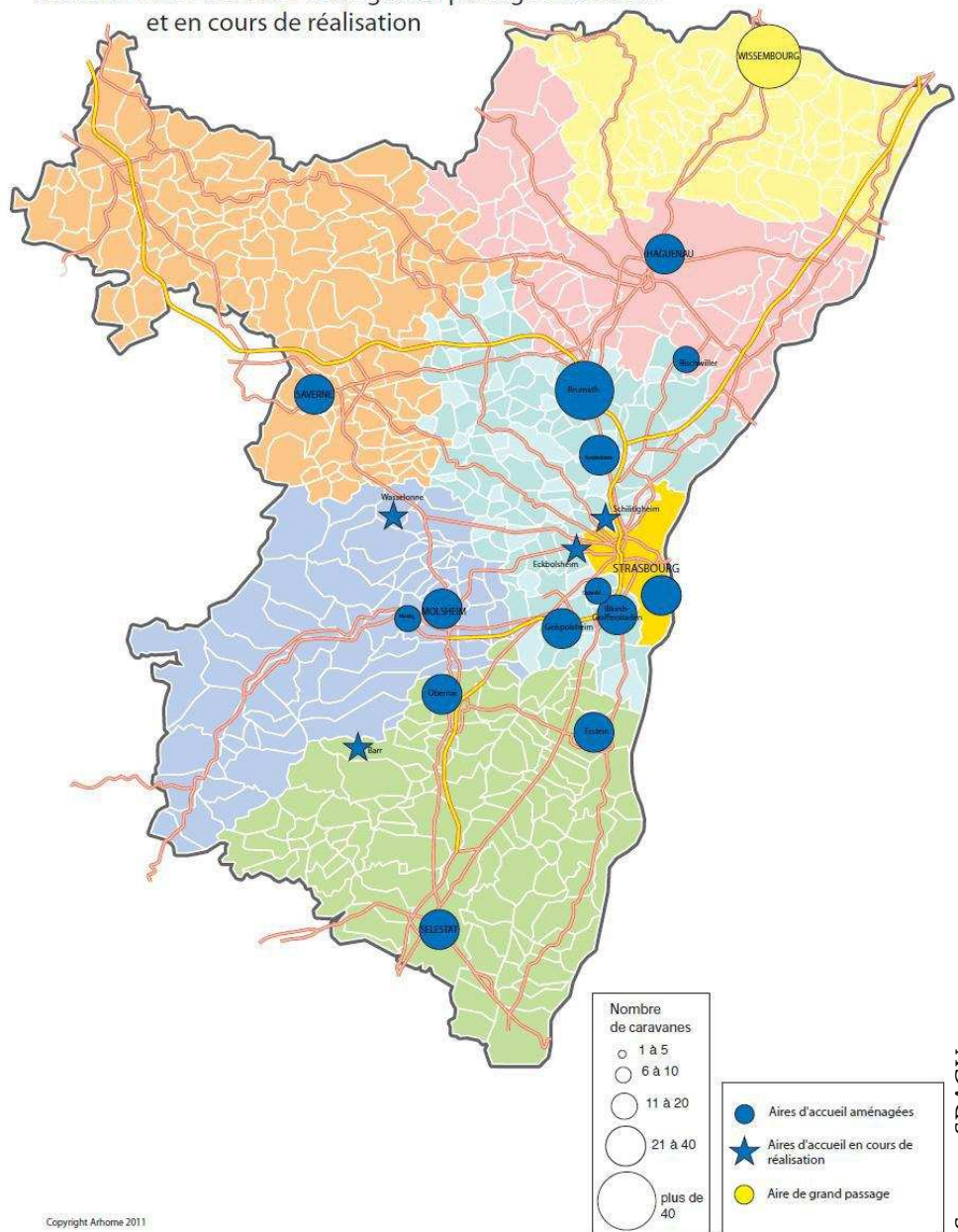
En-dehors de la réalisation des aires, le nouveau SDAGV prévoit également d'améliorer et d'harmoniser les modes de gestion, de créer un poste de chef de projet SDAGV ainsi qu'un observatoire des déplacements, et enfin d'encourager la réalisation d'un habitat adapté aux gens du voyage sédentarisés, notamment via des terrains familiaux.

Les itinérants dans le Bas-Rhin



Le stationnement des gens du voyage dans le Bas-Rhin : usages recensés en 2008

Bas-Rhin : aires d'accueil et de grands passages existantes
et en cours de réalisation



Source : SDAGV

Le dispositif des aires d'accueil dans le département en 2011

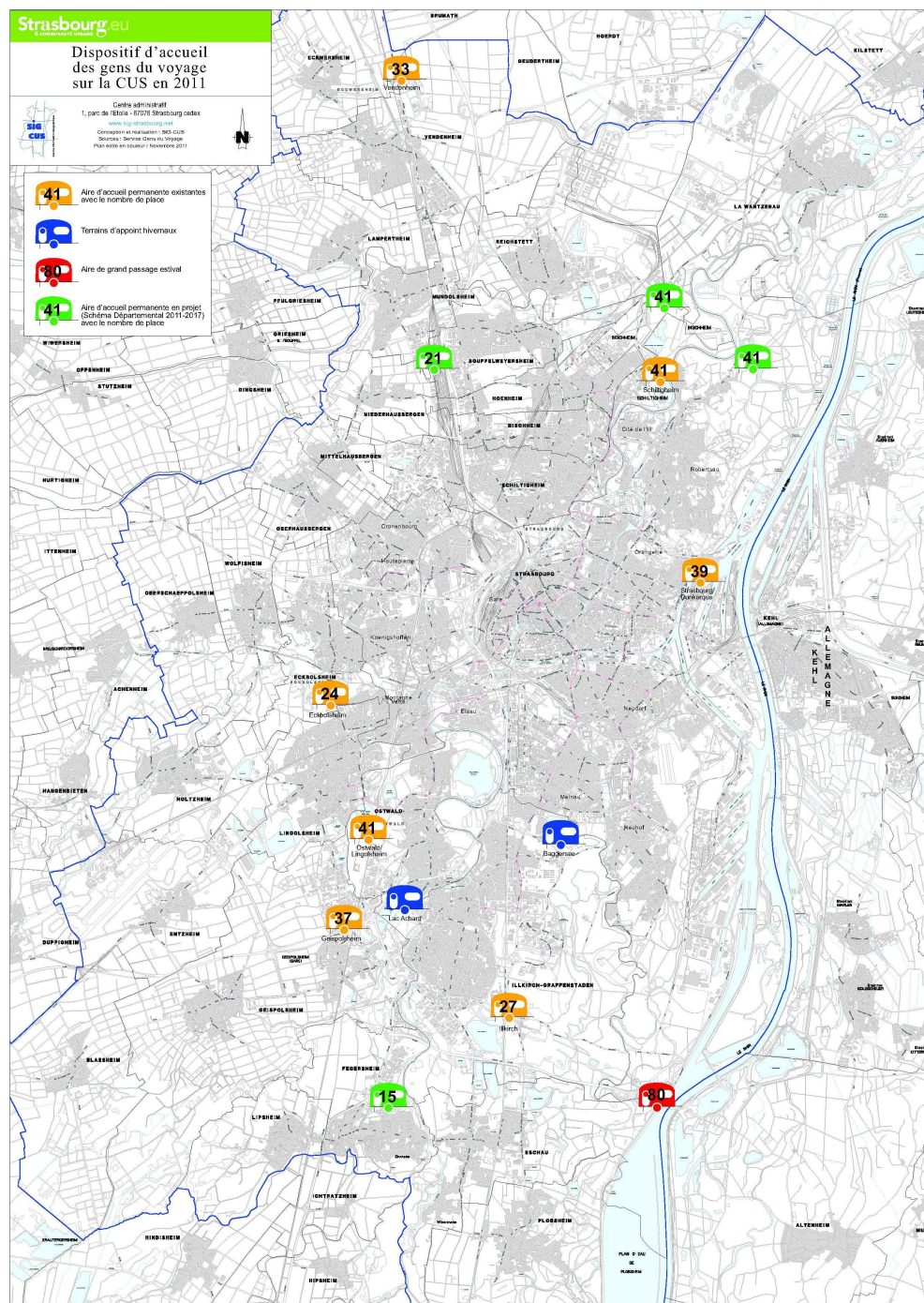
b) Le dispositif d'accueil de la Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS)

La ville de Strasbourg dispose d'un service Gens du voyage depuis 1975, ce qui démontre l'ancienneté de la présence de voyageurs sur son territoire. En 1994, une convention confie l'aménagement et la gestion des aires d'accueil à l'EPCI (Établissement Public de Coopération Intercommunale). Toutefois, la CUS n'assume pleinement l'accueil des gens du voyage (et notamment le choix des terrains) que depuis 2012, avec le transfert de la compétence « équilibre social de l'habitat sur le territoire communautaire ».

En 2002, il existait sur le territoire communautaire environ 200 places de caravanes réparties sur sept terrains plus ou moins aménagés ou négociés. Le SDAGV a alors fixé l'objectif global de 330 places, dont 115 à réhabiliter et 215 à créer. En effet, certains des terrains existants ne pouvaient être conservés en raison de leur localisation sur l'emplacement d'un nouvel aménagement routier ou en zone inondable. Deux aires de grand passage étaient également prévues. Dans le même temps, le nombre de places par terrain a été revu à la baisse, ce qui devait conduire à doubler le nombre de ces terrains.

Bien qu'ayant accumulé des retards, la CUS dispose actuellement de 240 places sur sept aires d'accueil, soit 72% des objectifs de 2002. En revanche, aucune aire de grand passage n'a encore été créée. Même si le nombre de terrain est identique à celui de 2002, il s'agit désormais de terrains pérennes dont l'existence n'est plus contestée. Par ailleurs, la qualité des installations s'est grandement améliorée, notamment par la mise en place de sanitaires individuels et de compteurs individualisés pour les fluides. Dans le même temps, le nombre de stationnements illégaux a nettement diminué et les conflits avec les riverains se sont donc en partie estompés.

Le nouveau SDAGV prévoit quatre aires supplémentaires pour 118 places, et une seule aire de grand passage. Le choix des sites est actuellement en cours d'approbation. Si le processus se poursuit sans nouvelle difficulté, trois nouvelles aires d'accueil et une aire de grand passage devraient être livrées d'ici juin 2013, portant la capacité d'accueil totale de la CUS à 343 places. On pourra alors considérer que le dispositif d'accueil répond entièrement aux besoins quantitatifs estimés, à condition que ceux-ci n'évoluent pas d'ici là.



Source : CUS – Service Gens du voyage

Le dispositif des aires d'accueil de la CUS

c) Le mode de gestion actuel

Les aires d'accueil de la CUS sont gérées en régie directe par le service Gens du voyage. L'équipe technique assure l'entretien, les entrées-sorties, le paiement des redevances et une permanence téléphonique en cas de problème. Le service compte également deux coordinatrices sociales qui passent régulièrement sur les aires pour délivrer des attestations, orienter les personnes dans les différentes formalités administratives, tenir le rôle d'écrivain public, favoriser la scolarisation des enfants et proposer des actions d'animation.

Les voyageurs payent un droit de place d'1€ / jour pour un emplacement de deux caravanes, auquel s'ajoute la consommation des fluides (2,50€ / m³ d'eau et 0.10€ / KWh d'électricité). Les sanitaires et compteurs individualisés ainsi qu'un système de caution permettent de responsabiliser les personnes et d'éviter les dégradations. Le règlement intérieur et toutes les informations concernant le fonctionnement de l'aire sont affichés à l'entrée, où se trouve un bureau d'accueil pour l'équipe technique.

Les aires fonctionnent selon un rythme saisonnier. Pendant la période estivale, la durée maximale de stationnement est d'un mois, renouvelable une fois. Pendant l'hiver, cette durée est portée à six mois. Dans certains cas, des exceptions sont accordées (scolarisation, hospitalisation, travail salarié...) Chaque aire ferme une à deux fois par an afin de procéder à des travaux d'entretien.

d) L'inadéquation des aires d'accueil face au problème de la sédentarisation

Depuis quelques années, le service Gens du voyage de la CUS constate une évolution des habitudes des voyageurs. En effet, les aires d'accueil ont été conçues pour un public « nomade », c'est-à-dire se déplaçant fréquemment sur un territoire étendu. Or les familles présentes sur les aires de la CUS ne répondent plus à ce critère. La plupart d'entre elles restent stationnées au même endroit pendant tout l'hiver et font de petits déplacements en été. On peut également observer un fort ancrage territorial : ce sont souvent les mêmes familles qui reviennent sur les mêmes aires. Certaines s'approprient leur emplacement et refusent de le quitter ou de le partager avec un autre groupe. Ce phénomène est parfois lié au vieillissement de la population ou à l'hospitalisation d'un membre de la famille.

Cette sédentarisation partielle sur les aires nuit à la souplesse du dispositif et à l'accueil des « vrais » voyageurs. De plus, elle entraîne des conflits entre la régie de la CUS et les familles, qui ne comprennent pas pourquoi on les chasse régulièrement de leur emplacement. Les aires d'accueil sont des équipements nécessaires et leur réalisation doit se poursuivre. Toutefois, elles ne constituent pas une réponse appropriée à la situation des personnes semi-sédentarisées.

2) Une réponse aux besoins des populations souhaitant une sédentarisation complète : le logement social adapté

a) Les préconisations du Plan Départemental d'Action pour le Logement des Personnes Défavorisées (PDALPD), du Plan Départemental de l'Habitat (PDH) et du Programme Local de l'Habitat (PLH) de la CUS

Le PDALP, créé par la loi Besson de 1990, doit permettre d'offrir un logement adapté à toutes les personnes ayant des difficultés à accéder au parc de logement classique. Dans le Bas-Rhin, le plan en cours couvre la période 2010-2014 et a été élaboré conjointement avec le PDH. Les deux plans comportent un volet dédié au logement des nomades sédentarisés, qui s'appuie essentiellement sur une étude menée par l'association AVA Habitat et Nomadisme en 2007. D'après elle, il y avait alors environ 70 sites de nomades sédentarisés dans le département, soit environ 2500 personnes. Sur le territoire de la CUS, cela représente 88 ménages répartis sur 26 sites. Parmi ces derniers, beaucoup présentent des problèmes d'insalubrité, de non-raccordement aux réseaux, d'occupation d'un terrain sans accord du propriétaire ou encore de non-conformité aux règles d'urbanisme. D'après les résultats des questionnaires, 41% des ménages désirent en priorité être relogés dans un logement ordinaire ou dans un habitat adapté et 35% préféreraient disposer d'un terrain avec autorisation d'y stationner et d'y construire.



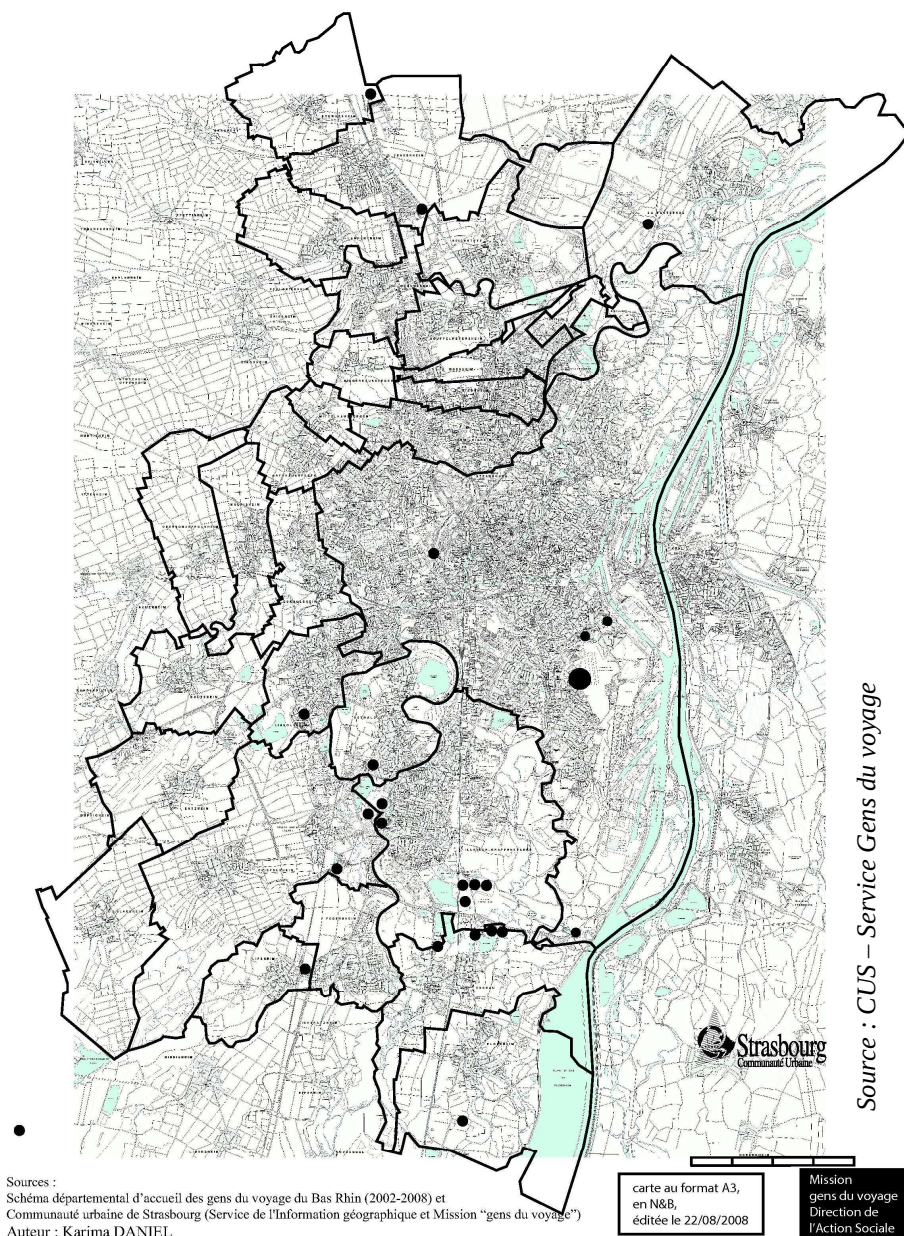
Source : AVA Habitat et Nomadisme

Chaque année, trois ou quatre sites font l'objet d'une intervention prioritaire dans le cadre de la MOUS (Maîtrise d'Œuvre Urbaine et Sociale) départementale. Par ailleurs, l'association AVA Habitat et Nomadisme mène également de nombreuses actions, notamment de réhabilitation, de raccordement aux réseaux et de mise à disposition de mobile-homes.

Le PLH de la CUS, signé en 2009, reprend l'essentiel des objectifs départementaux et retient quatre enjeux majeurs :

- mettre aux normes les sites de sédentarisation existants
- développer une offre de logements très sociaux (PLAI)
- encourager et encadrer l'auto-construction
- résoudre le problème de l'engorgement des aires d'accueil, notamment par la création de terrains familiaux

**Sites de nomades sédentarisés
dans la Communauté Urbaine de Strasbourg, août 2008**



**Les gens du voyage sédentarisés sur le territoire de la CUS
(hors aires d'accueil)**

b) Trois projets d'habitat adapté réalisés en Alsace

1. Le site du Rosenfeld à Kaltenhouse (67)

Sur ce site, un premier projet d'auto-construction avait été mené par la mairie dans les années 80. Le terrain a été réparti entre 30 familles qui sont chacune propriétaires de leur lot. Constatant le délabrement d'une maison, la mairie a proposé en 2005 un nouveau contrat d'auto-construction à une famille, en partenariat avec l'association AVA Habitat et Nomadisme. Celle-ci a apporté une aide technique et a recherché les financements possibles. Au final, un chalet de 100 m² a rapidement été livré avec une participation financière de la famille réduite à 19% du total. Cette approche permet d'améliorer grandement les conditions de vie et l'intégration sociale des habitants tout en minimisant les coûts. Elle nécessite cependant que la famille dispose déjà d'un terrain et s'implique fortement dans le projet.



Source : Guide de l'habitat adapté pour les gens du voyage

Maison reconstruite, 29 rue du Rosenfeld - Kaltenhouse (67)

2. « La Voie Médiane » à Kingersheim (68)

Il s'agit ici d'une opération d'envergure, puisque 37 maisons ont été construites sur un terrain occupé depuis les années 30 et devenu totalement insalubre. La particularité de ce projet est d'avoir choisi une démarche de Haute Qualité Environnementale (HQE) : ossature bois, utilisation de matériaux écologiques, réflexion sur l'orientation des maisons, pose de panneaux solaires et chauffage au bois. Le reste à charge pour les familles est de 15 à 100 € / mois après déduction de l'APL.

Cette opération a également réussi à faire cohabiter deux clans familiaux en séparant légèrement deux sites. Elle a été élaborée conjointement par la mairie, un bailleur privé (Domial) et l'association AVA Habitat et Nomadisme et a été financée en PLAI, avec une participation importante de l'État, des collectivités et du bailleur. Il s'agit donc d'un modèle de développement durable intégrant les dimensions économique, sociale et environnementale.



Source : Guide de l'habitat adapté pour les gens du voyage

Lotissement de la Voie Médiane - Kingersheim (68)

3. Le cas des terrains du Polygone à Strasbourg

Ce site occupe une place très importante pour la CUS en raison de sa taille et de son ancienneté. En effet, ce sont environ 150 ménages d'origines très diverses qui sont installés depuis les années 70 sur ce terrain situé au Neuhof, le quartier sud de Strasbourg, en bordure de l'aérodrome. Cet événement est d'ailleurs à l'origine de la création d'un service Gens du voyage à la mairie de Strasbourg.

Malgré les actions menées par ce service, le terrain a pris davantage au fur et à mesure des années l'apparence d'un bidonville que celle d'une aire d'accueil. A tel point qu'un arrêté d'insalubrité a été pris en 2000, obligeant les pouvoirs publics à réagir. Le site est aujourd'hui inscrit dans un périmètre de Résorption de l'Habitat Insalubre (RHI) et dans un Grand Projet de Ville (GPV) et bénéficie également d'une Maîtrise d'Œuvre Urbaine et Sociale (MOUS). Les moyens mis en œuvre ont conduit en 2007 au lancement d'une vaste opération de construction et de relogement, puisque chaque famille présente sur le site devrait se voir attribuer la location d'un pavillon. La première phase des travaux vient de se terminer et 50 familles devraient donc emménager dès le 15 juin 2012.

Domial   driwarchitectes  SRIG  HABITAT COOPÉRATIF 
conception - réalisation de 94 logements
pour les gens du voyage du polygone



Source : CUS – Service Gens du voyage

Terrains du Polygone : plan d'aménagement de la première tranche



Source : CUS – Service Gens du voyage

Le projet de renouvellement urbain des terrains du Polygone

3) Une absence de réponse aux besoins des personnes semi-sédentaires

Au travers de ces trois exemples, on constate donc que le département et les collectivités se sont fortement impliqués dans la réhabilitation des sites d'installation des gens du voyage. Toutefois, ces opérations sont destinées exclusivement à des personnes entièrement sédentaires, même si certaines possèdent encore des caravanes. A l'inverse, le dispositif des aires d'accueil, qui bénéficie lui aussi de moyens importants, cible exclusivement les groupes itinérants qui ne restent pas plus de quelques mois au même endroit. Entre les deux, rien n'a encore été prévu dans le département pour répondre aux besoins des personnes semi-sédentaires ancrées sur le territoire et voyageant occasionnellement, ni à ceux des sédentaires ne se déplaçant plus mais souhaitant continuer à habiter en caravane.

Le terrain familial semble être la solution idéale dans ces deux cas. Bien que son développement soit encouragé à la fois dans le SDAVG et dans le PDALPD, aucun projet n'a encore vu le jour, notamment en raison du manque de disponibilité du foncier. Pour la CUS, créer un projet « pilote » de terrains familiaux permettrait à la fois d'apporter une réponse au problème de sédentarisation sur les aires d'accueil et de fournir un exemple aux autres collectivités de la région.

B) Choix d'un site

Le site d'implantation idéal devrait se trouver en zone urbanisée, à proximité des quartiers d'habitation et des services, et n'être entouré d'aucune source de nuisance ou de danger. Toutefois, de tels sites sont rares, difficiles à acquérir, et tout projet y soulève presque inmanquablement une opposition des riverains. Il apparaît donc plus simple de transformer une aire d'accueil existante, d'autant que les terrains disponibles sont déjà sollicités pour l'implantation des nouvelles aires d'accueil. Comme cet aménagement est destiné en priorité à des personnes stationnant actuellement sur les aires, la perte de l'une d'elles ne devrait pas nuire aux capacités d'accueil de la CUS.

1) Hypothèse 1 : l'aire d'accueil de la rue de Dunkerque

a) Présentation de l'aire actuelle

L'aire d'accueil de la rue de Dunkerque a été ouverte le 19 décembre 2008, après la fermeture de l'aire de la rue du Rhin-Napoléon, condamnée par un nouvel aménagement routier. C'est actuellement la seule aire située à Strasbourg même, dans la zone industrielle du Port du Rhin. Le terrain est loué par la CUS au port autonome de Strasbourg, qui détient plus de 1000 ha à l'est de la ville, le long du Rhin, et concentre plus de 10 000 emplois.

L'aire elle-même est encerclée par des voies de chemins de fer en partie désaffectées, sur lesquelles stationnent des trains de marchandises. Elle se trouve sur une presqu'île délimitée par plusieurs bassins et accueillant essentiellement des entrepôts. Le site est donc totalement enclavé, mais paradoxalement, il se trouve à 200 m à peine à vol d'oiseau du quartier plutôt cosu du Conseil des Quinze, constitué essentiellement de vastes demeures entourées de verdure. Il est aussi relativement proche du centre-ville (environ 1/4 h en voiture jusqu'à la cathédrale, la place Broglie, la place de l'Étoile ou l'hôpital civil) et de la frontière allemande (à 10 min du centre de Kehl).

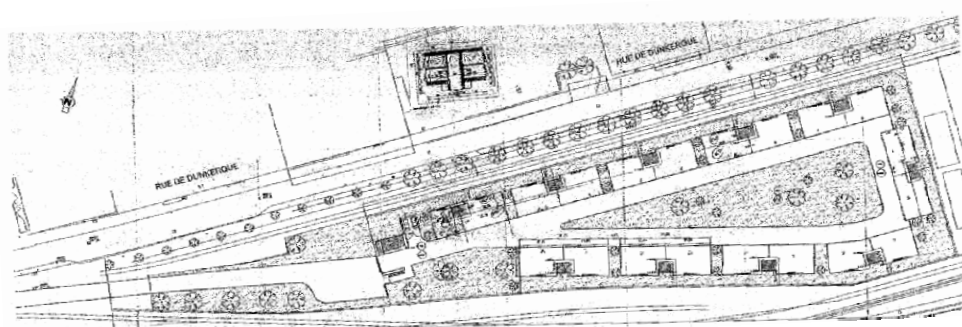
L'aire possède 10 blocs sanitaires pour 20 emplacements de 150 m² environ (dont un emplacement handicapé), soit 39 places de caravanes. L'assiette totale du terrain est de 11 503 m², dont 48 % d'espaces verts et 22 % de voirie. L'importance des espaces verts s'explique par la présence d'une vaste surface enherbée destinée à récupérer les eaux de pluie.

Les aménagements comprennent un bureau d'accueil, des blocs sanitaires individualisés, des voiries, un portique d'entrée, des ralentisseurs, un emplacement pour les bennes à ordures, un système d'éclairage, des plantations d'arbres, un sol stabilisé pour les emplacements de caravane, des étendoirs à linge et une clôture fermant le site.



Carte : Google Maps

Situation de l'aire dans l'agglomération



Source : CUS – Service GDV

Aire d'accueil de la rue de Dunkerque : plan de masse



Auteur : F. KLINGELSCHMIDT

Aire de la rue de Dunkerque : voiries et espace central



Auteur : F. KLINGELSCHMIDT

Aire de la rue de Dunkerque : un bloc sanitaire et deux emplacements

b) Sédentarisation en cours sur l'aire

Le service Gens du voyage affirme que l'aire de la rue de Dunkerque est celle où les « voyageurs » s'attardent le plus longtemps. Les familles qui y sont actuellement installées sont en effet vieillissantes et comprennent plusieurs malades. Certaines sont également dans une situation financière difficile. D'après les agents du service, beaucoup d'entre elles occupent le même emplacement depuis plusieurs années.

Pourtant, les statistiques fournies par ne confirment qu'en partie ce constat. On observe que l'aire de la rue de Dunkerque est la plus fréquentée, avec un taux d'occupation continu de 100% depuis septembre 2009. En revanche, un autre tableau indique qu'il n'y a jamais eu de séjour de plus de neuf mois sur l'aire. Cette contradiction avec les déclarations du personnel s'explique par le fait que les voyageurs sont obligés de quitter l'aire lors des fermetures, qui ont généralement lieu au printemps et à l'automne, entre les périodes estivale et hivernale. Le service Gens du voyage précise par exemple que 75% des familles sont restées sur toute la période allant de l'ouverture le 20 septembre 2009 à la fermeture le 10 mai 2010. Un séjour continu de plus de neuf mois est donc impossible, ce qui n'empêche pas une famille de revenir sur l'aire après la période de fermeture. Dans certains cas, le même groupe familial peut aussi établir un nouveau contrat sous un autre nom. On constate donc qu'en pratique, la durée de séjour effective d'une personne s'étale souvent sur plusieurs années.

c) Analyse AFOM (Atouts Faiblesses Opportunités Menaces)

Atouts : - personnes déjà sédentarisées sur l'aire - située à Strasbourg même	Faiblesses : - environnement peu agréable voire dangereux - site enclavé, éloigné des habitations et services
Opportunités : - amélioration d'une aire en mauvais état - aménagement possible à moindre coût	Menaces : - conflit avec les entreprises voisines - perte d'une aire d'accueil

Le principal avantage de ce site réside dans le fait que beaucoup de familles y sont déjà installées depuis plusieurs années sur l'aire et ne demandent pas mieux que de pouvoir y rester de manière permanente. Elles apprécient notamment la proximité avec l'hôpital civil où certains de leurs proches sont soignés et avec l'Allemagne où elles vont souvent faire leurs courses. Toutefois, une analyse des temps de déplacement montre que l'hôpital en question est plus facilement accessible depuis d'autres aires d'accueil grâce à l'autoroute ou au tramway. Il semble donc que la proximité ressentie est plus liée au fait de stationner à Strasbourg même qu'à la durée effective des trajets.

Le projet de terrain familial se heurte en revanche à un obstacle majeur : la localisation du site au milieu d'une zone industrielle est en désaccord total avec les préconisations de la circulaire du 17 décembre 2003, qui stipule que « la localisation du terrain familial au sein ou à proximité d'un quartier d'habitat est un objectif prioritaire dans la définition du projet. »

De plus, il y a déjà eu par le passé des conflits avec les entreprises riveraines liés à des stationnements illégaux à proximité de l'aire. On peut imaginer que ces stationnements pourraient reprendre si l'aire n'était plus ouverte aux groupes de passage ou si les familles installées sur le terrain souhaitaient recevoir la visite d'autres voyageurs. Les procédures d'expulsion sont alors coûteuses pour la collectivité, d'autant plus que la commune de Strasbourg ne respecte déjà pas son obligation d'accueil et ne peut donc pas utiliser son pouvoir de police comme elle le souhaite. Cette situation ne peut que s'aggraver avec la perte de la seule aire actuellement en fonction sur son territoire.

Les arguments en faveur de ce site sont donc plutôt d'ordre économique. En effet, c'est actuellement l'une des aires les moins bien équipées de la CUS et on peut donc imaginer qu'elle nécessitera prochainement des travaux de réhabilitation. Or, étant donné la disposition actuelle, un projet de terrain familial pourrait facilement réutiliser les voiries, réseaux, emplacements et sanitaires existants. Les coûts d'investissement seraient donc faibles et en partie compensés par l'économie des futurs travaux de toute façon nécessaires en cas de maintien de l'aire.

2) Hypothèse 2 : le terrain d'appoint hivernal du Baggersee

a) Présentation

Pour compenser le manque de places sur les aires d'accueil, la CUS recherche chaque hiver deux terrains supplémentaires. Le terrain du Baggersee est celui qui est utilisé le plus régulièrement, puisqu'il est occupé chaque hiver depuis 1995. Il est situé à la limite sud-ouest de Strasbourg, sur le ban communal d'Illkirch-Graffenstaden. Le Baggersee est un lac artificiel, issu d'une ancienne gravière aujourd'hui transformée en zone de loisir. Il est entouré par un grand centre commercial à l'ouest, un quartier d'habitation au nord, une forêt et des jardins familiaux à l'est. Au sud, une mince bande de terres agricoles le sépare du front d'urbanisation d'Illkirch. Le terrain ouvert aux gens du voyage se situe sur ce dernier côté, entre le lac et la RD468, isolé au milieu des arbres.

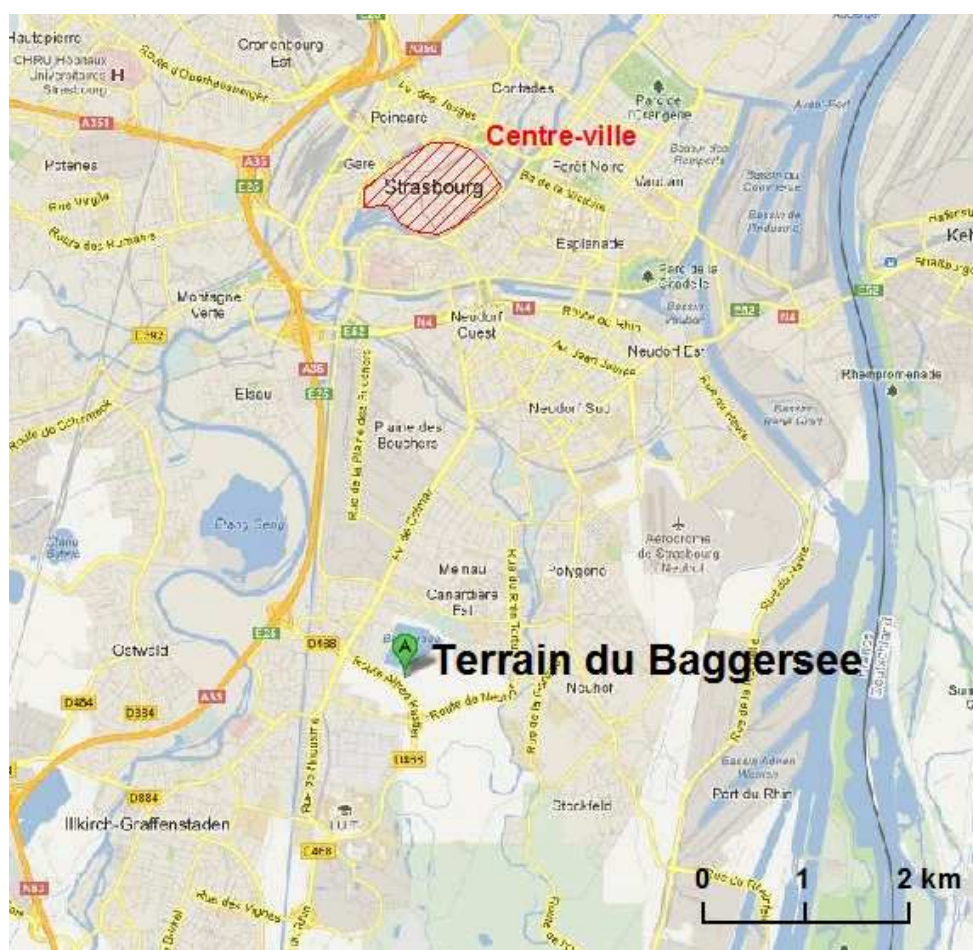
L'accès en voiture se fait par une route débouchant à proximité du parking du centre commercial. De là, l'avenue de Strasbourg et l'autoroute A35 permettent de rejoindre facilement toutes les destinations. L'arrêt de tram situé devant le centre commercial permet de rejoindre le centre-ville en un quart d'heure, avec un haut niveau de desserte (un tram toutes les cinq minutes environ.)

b) Gestion actuelle

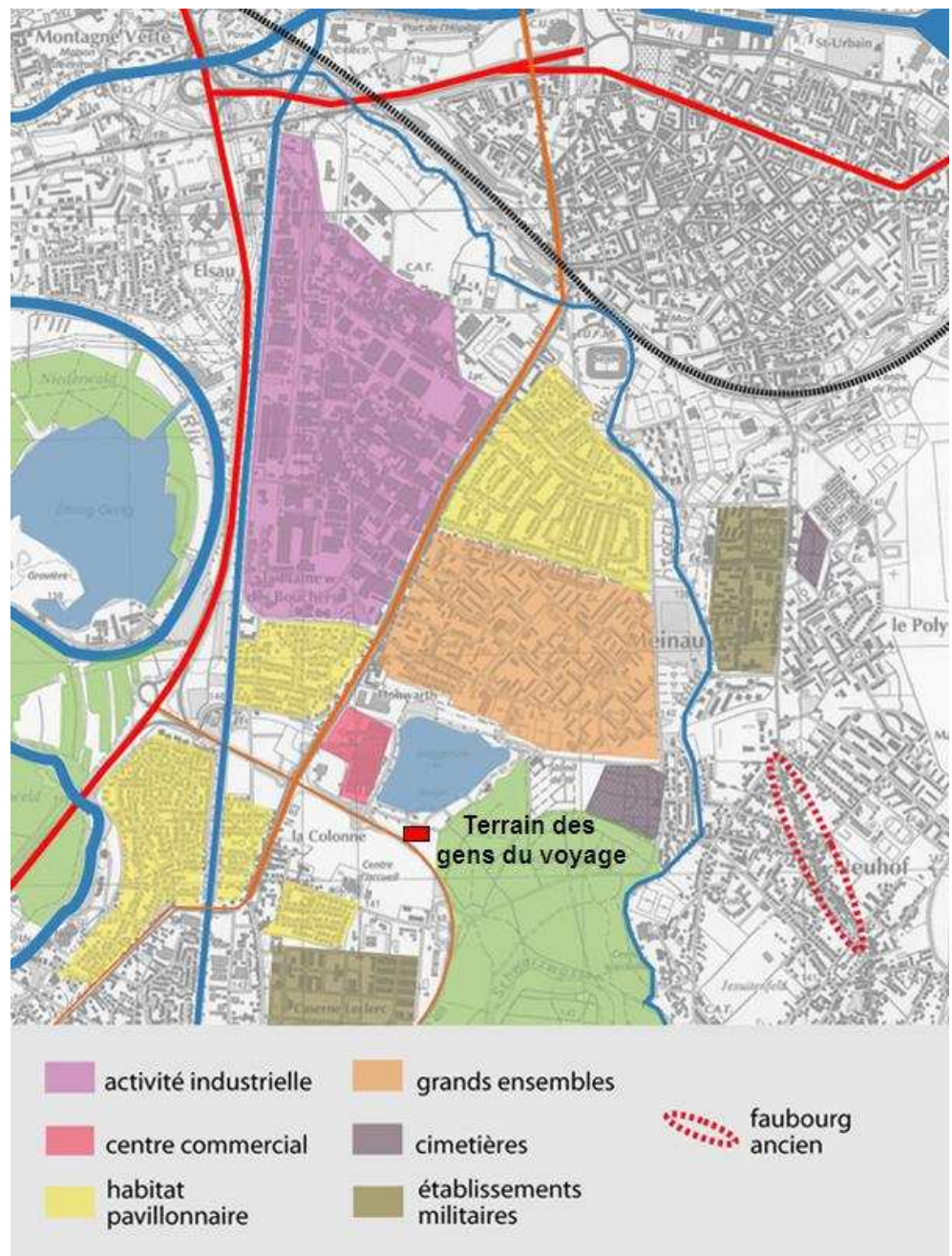
Toute la zone du Baggersee appartient à la CUS ou à la ville de Strasbourg, qui en ont confié la gestion à la Direction des sports. Le service Gens du voyage a donc négocié le terrain avec celle-ci, qui n'en a pas l'usage. Il a ensuite mis en place un aménagement sommaire, qui comprend deux points d'eau, quatre prises électriques et deux projecteurs. Les emplacements, nettement plus petits que ceux des aires d'accueil, sont matérialisés par des troncs d'arbres posés sur le sol en gravier. Les voyageurs peuvent accéder aux sanitaires du terrain de sport situé à proximité. L'entretien est assuré par le service Gens du voyage durant toute la période hivernale.

Le site, qui peut accueillir au maximum 40 caravanes, est généralement occupé en continu pendant toute la période d'ouverture. Les familles sont habituées à ce terrain, dont l'utilisation est antérieure à la création des aires d'accueil. Certaines stationnent là chaque hiver depuis une vingtaine d'années, et acceptent de plus en plus difficilement de partir au printemps.

La commune d'Illkirch-Graffenstaden possédant déjà une aire conforme à la loi, la transformation du terrain du Baggersee en aire d'accueil permanente a été abandonnée. Il est donc condamné à disparaître dès que toutes les aires prévues au schéma départemental auront été réalisées. Les familles n'auront alors pas d'autre choix que de stationner sur l'une de ces aires, ce que la plupart refusent pour l'instant.



Situation du terrain dans l'agglomération



Zonage du quartier du Baggersee



Source : CUS – Service aménagement espace public

- Points d'eau
- Poteaux électriques avec prise
- Poteaux électriques avec prise et projecteur
- Câbles électriques
- ↔ Passages
- ↔ Accès véhicules

Orthophotoplan avec réseaux et parcellaire (Échelle : 1/1000)



Source : CUS – Service Gens du voyage

Le terrain du Baggersee : vue d'ensemble



Source : CUS – Service Gens du voyage

Le terrain du Baggersee : un emplacement

c) Analyse AFOM

Atouts : - environnement agréable - proximité des services et transports	Faiblesses : - terrain de petite taille - situé sur le territoire d'Illkirch
Opportunités : - terrain relié aux réseaux mais quasiment pas aménagé, extension possible - pérennisation d'un terrain provisoire - future ZAC à proximité	Menaces : - risque de concurrence entre les groupes de voyageurs - opposition possible des autres usagers de la zone du Baggersee

La localisation de ce terrain est plutôt idéale, puisqu'il bénéficie d'un cadre agréable entre le lac et la forêt. L'accessibilité aux commerces et aux transports est excellente, et l'école Jean Fischart, où sont actuellement scolarisés les enfants des voyageurs, est située à 1 km environ. La surface actuellement utilisée est relativement petite (environ 3800 m²), mais il existe une possibilité d'extension. En ce qui concerne l'aménagement du terrain, les possibilités sont très ouvertes puisqu'il n'y a actuellement ni bâti ni revêtement particulier.

L'utilisation hivernale actuelle n'est pas contestée, mais la création de terrains familiaux permanents pourrait susciter des réticences de la part des usagers de la zone de loisir. La transformation devrait également être approuvée par la mairie d'Illkirch-Graffenstaden, qui n'a aucune obligation d'accepter un nouveau dispositif destiné aux gens du voyage puisqu'elle est déjà en conformité avec l'obligation d'accueil. Par ailleurs, le conseil municipal vient d'approuver le lancement d'une étude pour la création d'une ZAC (Zone d'Aménagement Concerté) sur l'espace peu valorisé entre Illkirch et Strasbourg. Le terrain des gens du voyage se situera vraisemblablement dans le périmètre de cette ZAC ou sur sa bordure. Cela pourrait donc être une occasion d'insérer des terrains familiaux dans un véritable quartier.

Actuellement, l'endroit est inutilisé la moitié de l'année puisque la Direction des Sports ne lui a pas trouvé de fonction estivale. Dès que les objectifs du SDAGV seront atteints, les voyageurs seront obligés de le quitter alors qu'aucun nouvel usage n'est prévu. Il serait donc dommage de perdre un site bénéficiant à la fois d'un environnement idéal et d'une acceptation de la part des gens du voyage comme des riverains. La transformation en terrain familial serait donc une solution profitable à la collectivité comme aux familles.

En revanche, une difficulté risque d'émerger lors du processus d'attribution des terrains : le site est traditionnellement occupé par un groupe manouche, tandis que de nombreuses familles sédentarisées sur les autres aires de la CUS sont roms. Toutefois, la collectivité ne peut pas faire de différence ethnique dans le choix d'un locataire. Ce problème ne peut donc être résolu que par les familles elles-mêmes, soit par l'acceptation de la cohabitation, soit par l'abandon du site par une partie d'entre elles.

3) Comparatif et choix

Critère	Rue de Dunkerque	Baggersee
Taille du terrain	11 503 m ²	≈ 3 800 m ² + extension possible
Environnement	- -	+ +
Accès aux services	- -	+ +
Etat actuel	sanitaires en dur / découpage entre emplacements, voirie et espaces verts	relié aux réseaux / sol en gravier / aucun bâti, aucun découpage de la surface
Coût de l'aménagement	réduit en cas de conservation des éléments existants, augmenté en cas de démolition	pas de contrainte particulière
Opportunité de transformation	amélioration d'un équipement dégradé mais perte d'une aire	Pérennisation d'un terrain voué à l'abandon à moyen terme ZAC en projet
Appropriation par les familles	+ + +	+ +
Relation avec les riverains	-	+ +

Bilan : Le terrain du Baggersee apparaît nettement plus approprié à la création de terrains familiaux que l'aire de la rue de Dunkerque, en particulier en termes d'environnement et d'accessibilité. C'est donc ce site qui est retenu pour la suite du projet, avec pour principal contrainte la nécessité d'obtenir l'approbation de la mairie d'Illkirch-Graffenstaden.

C) Différents statuts pour différents types de terrains familiaux

1) Quelle place pour la caravane : de l'aire d'accueil au lotissement

La conception des premières aires d'accueil partait du principe qu'un aménagement très sommaire devait suffire à répondre aux besoins de voyageurs présents uniquement pour une courte durée. Cela revient à oublier que dans ce cas, la caravane représente un habitat permanent et non une solution de rechange ou une activité de loisir. Les personnes ne quittent pas l'aire d'accueil pour retrouver le confort d'un domicile, c'est bien l'aire qui constitue leur domicile et qui doit donc leur apporter le confort nécessaire.

Progressivement, la qualité des équipements s'est améliorée et les sanitaires collectifs laissent maintenant la place à des sanitaires individuels, ce qui contribue également à un meilleur respect des équipements. Mais dans le cas d'un terrain familial pouvant être occupé de manière continue tout au long de l'année, il paraît logique d'imaginer que les parties fixes de l'habitat prennent davantage de fonctions au détriment de la caravane. On observe donc un large éventail de réalisations, comprenant selon les cas une cuisine, une buanderie, une pièce à vivre, un espace dédié à une activité professionnelle, voire un pavillon complet pour des personnes souhaitant se sédentariser.

Le guide de l'habitat adapté pour les gens du voyage du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer distingue quatre types d'habitat selon la place relative accordée à la caravane et au bâti :

1. L'aménagement est semblable à celui d'une aire d'accueil, seuls les sanitaires sont en dur. La différence réside uniquement dans le statut d'occupation.
2. Le terrain comprend une ou deux pièces en dur, servant de cuisine et de lieu de vie. Les caravanes représentent alors les chambres de l'habitation.
3. Le pavillon inclut des chambres et constitue le principal lieu d'habitat. Toutefois, un espace de vie et un emplacement de stationnement sont conservés à l'extérieur, permettant ainsi aux deux modes de vie de coexister.
4. L'opération est identique à un lotissement classique, à ceci près qu'elle bénéficie d'une gestion spécifique destinée spécialement aux gens du voyage. La caravane n'y a pas sa place, sauf de manière exceptionnelle sur l'espace public.

2) Deux principaux modes de financement : terrain familial locatif ou PLAI

Les circulaires du 21 mars et du 17 décembre 2003 prévoient le financement par l'État de l'aménagement des terrains familiaux, en distinguant deux cas. S'il s'agit d'une opération d'aménagement de terrains familiaux locatifs menée par une collectivité et ne comprenant pas d'habitat en dur, elle peut bénéficier du même financement que les aires d'accueil. Ce financement s'élève à 70% d'un plafond hors-taxe de 15 245€ par place. Le conseil général peut éventuellement compléter cette aide en apportant jusqu'à 30% du même plafond.

En revanche, les opérations menées par des collectivités, des bailleurs sociaux ou des associations agréées et comprenant une part d'habitat en dur peuvent être financées en PLAI (Prêt Locatif Aidé d'Intégration). Cet outil permet de cumuler une subvention d'État (20 à 25% du total), un prêt de la CDC (Caisse des Dépôts et Consignations), des exonérations fiscales et éventuellement d'autres subventions provenant des différents échelons de collectivité territoriale.

Dans les faits, il s'avère que les types 1 et 2 mentionnés ci-dessus peuvent bénéficier du financement dédié aux terrains familiaux locatifs tandis que les types 2, 3 et 4 sont conformes aux conditions du PLAI. Dans le cas du type 2, le choix se pose donc aux collectivités, sachant que le cumul des deux aides pour le même aménagement est impossible.

3) Avantages/inconvénients

Les subventions et les taux accordés varient selon le lieu et le type d'aménagement et le calcul du montant total d'aide possible ne peut donc se faire qu'au cas par cas. Le PLAI permet généralement aux collectivités d'équilibrer plus facilement l'opération, puisqu'il ouvre droit à un prêt de la CDC, mais permet aussi aux familles d'être automatiquement éligibles à l'APL (Aide Personnalisée au Logement), ce qui n'est pas le cas si l'habitat est constitué uniquement de résidences mobiles. De plus, ce cadre permet de confier la maîtrise d'œuvre à un bailleur social ou à une association spécialisée, a priori plus compétents qu'une commune ou un ECPI pour produire des logements adaptés.

Le statut de terrain familial locatif est plutôt privilégié pour des aménagements moins coûteux. Dans certains cas, la subvention peut être supérieure à celle obtenue en PLAI. De plus, les normes de construction sont moins contraignantes puisque la partie en dur n'est pas considérée comme un espace habitable.

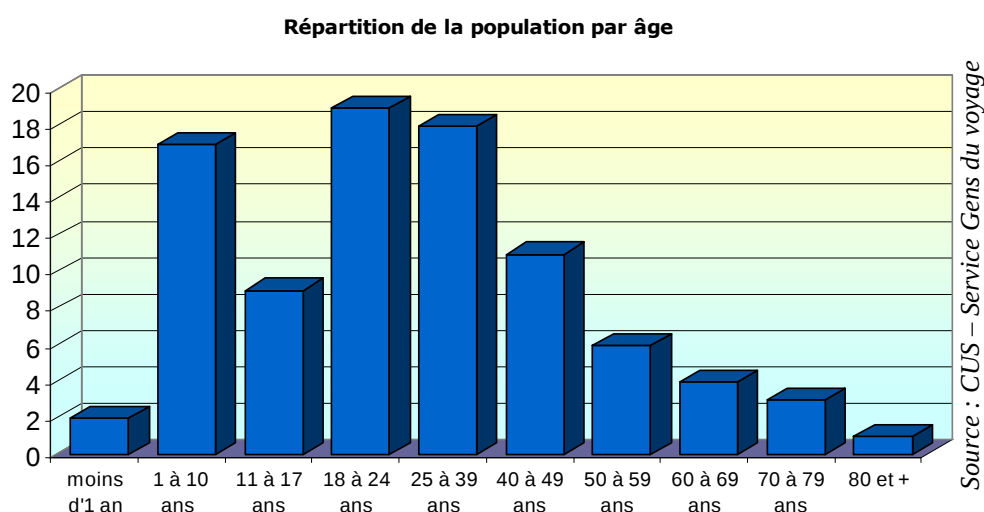
Il faut enfin rappeler que pour assurer la réussite du projet, le choix du type d'habitat doit dépendre avant tout des besoins constatés auprès des familles et non du cadre réglementaire.

D) Diagnostic social

L'analyse des critères suivants est conseillée par le Guide de l'habitat adapté pour les gens du voyage dans le but d'adapter au mieux l'opération aux familles auxquelles elle est destinée. Étant donné le caractère théorique du projet, il n'est pas question ici de définir quelles sont les familles susceptibles d'occuper les terrains. L'étude suivante se base toutefois sur des exemples réels pour dégager les besoins prévisibles et leurs conséquences en termes d'aménagement.

1) Composition des groupes familiaux

Selon les représentations traditionnelles, la famille tzigane serait très étendue, avec un grand nombre d'enfants et un fonctionnement patriarcal. Les gens du voyage suivant l'évolution générale de la société, ce cliché tend aujourd'hui à disparaître. Néanmoins, il est vrai que le réseau familial occupe souvent une place prépondérante dans les liens sociaux. La population est vieillissante, mais reste largement plus jeune que la moyenne nationale. En décembre 2010, 52% des personnes présentes sur l'aire de la rue de Dunkerque avaient moins de 25 ans.



Répartition par classe d'âge des 90 personnes présentes sur l'aire de la rue de Dunkerque en décembre 2010

Parmi les familles les plus anciennement installées sur cette aire, on trouve souvent trois voire quatre générations différentes : par exemple, un couple marié avec un parent âgé et plusieurs enfants majeurs, ayant éventuellement eux-mêmes des enfants en bas âge. Ces compositions particulières sont à prendre en compte dans la disposition des parcelles, car elles influent sur le nombre de caravanes/chambres à prévoir. En effet, un couple, un enfant majeur célibataire ou une personne âgée ne vont pas cohabiter dans la même caravane. Il faut donc bien raisonner en nombre de caravanes plutôt qu'en nombre de personnes pour le dimensionnement et l'attribution des terrains.

Par ailleurs, il faut rappeler que la cohabitation entre clans familiaux, notamment d'origines différentes (par exemple rrom et manouche), est de préférence à éviter et ne doit en tout cas se faire qu'avec l'accord des intéressés. De manière générale, il est plus sûr de répartir l'offre de terrains familiaux entre plusieurs opérations de petite taille que de la concentrer sur un unique site, qui risquerait de devenir le « ghetto » des gens du voyage.

2) Ancrage/déplacements

Les familles concernées par le projet, c'est-à-dire celles qui sont en voie de sédentarisation sur les aires d'accueil, sont dans l'ensemble fortement ancrées en Alsace et dans l'agglomération strasbourgeoise, parfois depuis plusieurs siècles. Elles sont généralement attachées à un terrain, sur lequel elles stationnent en continu tous les hivers. C'est le cas en particulier sur l'aire de la rue de Dunkerque et sur le terrain d'appoint du Baggersee. En effet, la plupart des gens du voyage n'aiment pas passer après un autre groupe ; le premier groupe installé à l'ouverture d'une aire y demeure donc par la suite. En revanche, certaines communautés refusent de revenir sur un terrain où est décédé l'un de leurs proches.

Lors des fermetures temporaires des aires pour entretien, beaucoup de familles ne savent pas où aller et ont peur de ne plus retrouver leur emplacement. Certaines accusent les agents de la CUS de les mettre « sur la route », ce qui peut paraître paradoxal pour une population supposée nomade.

En été, la demande de places en aire d'accueil diminue car certaines familles préfèrent stationner sur une surface enherbée, dans un cadre plus agréable, même si elles doivent pour cela se placer dans l'illégalité. C'est aussi la période où ces semi-sédentaires voyagent encore à l'échelle régionale et nationale, en particulier pour se rendre à des rassemblements familiaux ou religieux.

3) Mode d'habiter

Il est difficile de connaître exactement les souhaits des personnes en termes d'habitat, car les demandes sont contradictoires et varient éventuellement au fil des saisons. De plus, il est interdit de construire sur les aires d'accueil ou d'ajouter des éléments tels que les tentes, cabanons, auvents... On ne dispose donc d'aucun indice sur le type d'habitat privilégié par les familles. En revanche, quelques familles qui stationnaient autrefois sur les aires d'accueil ont aujourd'hui acheté leur propre terrain, souvent après d'âpres négociations avec la mairie. La plupart de ces terrains privés étant situés en zone non constructible, les possibilités d'aménagement sont limitées. Toutefois, il est intéressant d'observer les solutions choisies par ces familles.

On remarque que toutes ont opté pour le même schéma : une parcelle nettement close (souvent par une barrière végétale), sur laquelle sont installés une ou deux maisonnettes, chalets ou mobil-homes ainsi que des sanitaires. Le sol comprend une partie enherbée et une partie recouverte de gravier ou éventuellement d'un autre revêtement. Selon la taille de la famille, le terrain peut recevoir entre deux et six caravanes. Certains ont opté pour une parcelle très étendue afin de pouvoir accueillir de grands rassemblements familiaux, mais la plupart n'hébergent que leur famille proche et demandent aux autres visiteurs éventuels de stationner sur une aire d'accueil.

Le choix des chalets ou mobil-homes, souvent financés en partie par une association, s'explique par le refus de toute construction permanente de la part des mairies. Toutefois, cet arrangement semble convenir aux familles, qui apprécient de pouvoir concilier le confort d'un logement et la vie à l'extérieur. Le bâtiment abrite souvent une pièce unique, qui sert de cuisine, de rangement, de salle à manger/séjour par mauvais temps, et éventuellement de chambre pour les plus âgés. Les autres membres de la famille dorment chacun dans leur caravane. Ces terrains étant souvent situés à l'écart des autres habitations, ils sont reliés au réseau électrique mais ont généralement leur propre système d'adduction d'eau et d'assainissement. L'eau pompée ou puisée, non potable, n'est pas utilisée pour la consommation.

Il existe également quelques familles qui ont opté pour des logements sociaux classiques. Il est alors difficile d'avoir un retour de leur part, puisqu'elles ne sont dès lors plus considérées comme « gens du voyage », mais d'après les coordinatrices sociales de la CUS certaines ont du mal à s'adapter. En effet, ce choix est essentiellement dicté par le confort d'hiver et l'été devient une période difficile une fois la caravane abandonnée. Il faut ajouter que les voyageurs supportent particulièrement mal d'habiter un appartement en hauteur, au-dessus d'autres personnes.

Il est donc important, au moins dans un premier temps, de permettre aux familles de conserver leur caravane sur leur terrain. Par la suite, l'idéal est de toujours garder une possibilité d'évolution, par exemple pour remplacer une caravane par un mobil-home, rajouter un appentis ou une pièce au bâtiment, voire envisager la construction d'un véritable pavillon.

4) Activités économiques

Les métiers exercés par les gens du voyage sont très variés et dépendent beaucoup des habitudes culturelles de chaque communauté. Bien entendu, on peut trouver des tziganes dans toutes les professions, mais certaines sont plus traditionnelles. L'un des principaux secteurs d'activité, lié au mode de vie nomade, est le commerce. Si le porte-à-porte semble en voie de disparition, beaucoup de voyageurs prennent toujours part aux marchés et brocantes.

Les activités de récupération comme le ferrailage, courantes dans certaines communautés, sont peu exercées sur la CUS. En revanche, certains se sont orientés vers des travaux d'entretien, comme l'égavage. Enfin, même si cela peut sembler étrange pour une population habitant en caravane, d'autres personnes ont plutôt privilégié les métiers du bâtiment (peinture par exemple).

En ce qui concerne le statut professionnel, la part des salariés est quasiment nulle. La plupart des voyageurs préfèrent créer leur propre entreprise, ou effectuent de petits travaux non déclarés. Dans tous les cas, l'économie ne doit pas générer de contraintes contraires au mode de vie itinérant. Généralement, les activités choisies sont plutôt en plein air, et permettent de toucher directement les revenus du travail.

Enfin, certains groupes, notamment ceux qui comptent beaucoup de malades et de personnes âgées, n'ont plus du tout la culture du travail et n'exercent aucune activité professionnelle.

A priori, les personnes susceptibles d'intégrer un projet de terrain familial sur la CUS n'ont pas d'activité nécessitant un espace particulier. La seule contrainte pour l'aménagement des terrains est de laisser suffisamment d'espace libre pour que les familles puissent créer un lieu de rangement couvert (appentis, structure bâchée...) si elles le souhaitent.

5) Revenus

Les sources de revenu des gens du voyage sont souvent l'objet de suspicions de la part des sédentaires. En fait, ces revenus varient beaucoup d'une famille à l'autre. Dans l'ensemble, plus une famille est aisée, plus elle aura la possibilité de voyager. Inversement, les personnes en voie de sédentarisation sont plutôt celles qui ont les revenus les plus faibles.

Pour ces dernières, les aides sociales (RSA, Allocations familiales, Allocation aux adultes handicapés...) constituent généralement la seule source de revenu régulière. A cette base viennent s'ajouter des apports intermittents selon les opportunités de travail. Pour les ménages les plus en difficulté, les aides sociales sont les seules recettes. Cette réalité est bien entendu à prendre en compte dans le choix du loyer, car celui-ci doit correspondre aux possibilités des locataires.

6) Scolarisation

Tous les enfants âgés de six à seize ans sont soumis à l'obligation d'instruction. Inversement, un maire ou un directeur d'école ne peut refuser l'inscription d'un enfant résidant dans la commune, quelle que soit la situation de sa famille et la durée de séjour. Dans les faits, il existe souvent une méfiance réciproque entre les familles et le corps enseignant, sans doute parce que l'école traditionnelle s'insère difficilement dans la culture nomade. Le taux de scolarisation est donc très variable selon les communes et les communautés.

De plus, la notion d'enfance ne recouvre pas le même temps que pour les sédentaires. Jusqu'à six ans, les enfants sont généralement surprotégés et n'ont aucune autonomie. La scolarisation en maternelle est donc très rare. La plupart des enfants fréquentent ensuite l'école primaire, mais partent donc avec un certain retard par rapport au système scolaire français. Vers douze ans, ils commencent à être considérés comme adultes et participent aux activités de leurs parents. Certains continuent leurs études par le CNED (Centre National d'Enseignement à Distance), mais très peu vont au collège.

Par ailleurs, les parents ont souvent peur de laisser leur enfant seul en-dehors de la communauté, ce qui explique les périodes fréquentes d'absentéisme. Ils craignent notamment les maladies et agressions possibles. Les durées de scolarisation augmentent néanmoins durant la période hivernale, lorsque les familles sont installées pour plusieurs mois sur la même aire.

La scolarisation des enfants du voyage reste un enjeu majeur d'intégration sociale. En effet, l'illettrisme qui découle souvent de cette fréquentation épisodique est un handicap, notamment pour les relations avec l'administration et la recherche d'emploi. Il existe certes des formes d'école adaptée, notamment par des interventions directement sur les aires d'accueil, mais dans le cas des familles sédentarisées, l'école est le meilleur moyen de créer des liens avec les autres habitants de la commune.

7) Insertion sociale

En ce qui concerne les relations avec les sédentaires, elles sont le plus souvent inexistantes. On observe toutefois que les personnes installées sur leur propre terrain développent une certaine relation de courtoisie avec leurs voisins, et cherchent en tout cas à éviter au maximum tout conflit. Les plaintes à l'encontre des gens du voyage sont d'ailleurs relativement rares dans la région et concernent essentiellement des stationnements illégaux. Même si toute nouvelle implantation est traitée avec méfiance, les aires d'accueil et les terrains privés existants ne soulèvent plus d'objection.

De manière générale, les familles les plus précarisées sont souvent isolées sur le plan relationnel. L'idéal pour relancer une intégration à la fois social et économique serait de leur permettre d'accéder à l'emploi. Dans ce but, il est intéressant d'envisager la participation de ces personnes à la construction de leur propre logement via un contrat d'insertion. La CUS a habituellement recours à cet outil sur tous ses chantiers de construction.

E) Résumé des enjeux

✓ Quel public ?

L'aménagement est destiné à des gens du voyage semi-sédentarisés, fortement ancrés dans l'agglomération, aux revenus faibles et comportant des groupes familiaux de taille variée.

✓ Contraintes émergeant du diagnostic :

- opération de taille modeste
- offre variée répondant à la diversité des groupes familiaux
- conservation de l'habitat caravane
- volonté d'un confort d'hiver
- évolutivité de l'habitat
- respect de l'intimité de chaque famille
- loyer adapté aux ressources des ménages

III) Propositions

A) Aménagement du terrain

1) Découpage de l'espace

L'innovation majeure du terrain familial par rapport à l'aire d'accueil est de permettre à chaque famille d'avoir sa propre parcelle. Le découpage du terrain est donc un élément essentiel du projet d'aménagement. Afin de répondre à des besoins variés, il est préférable de différencier la taille des parcelles et de pouvoir ainsi proposer plusieurs formats de terrain, de la même manière qu'il existe des T2, T3, T4... dans le logement social classique.

a) Premier projet

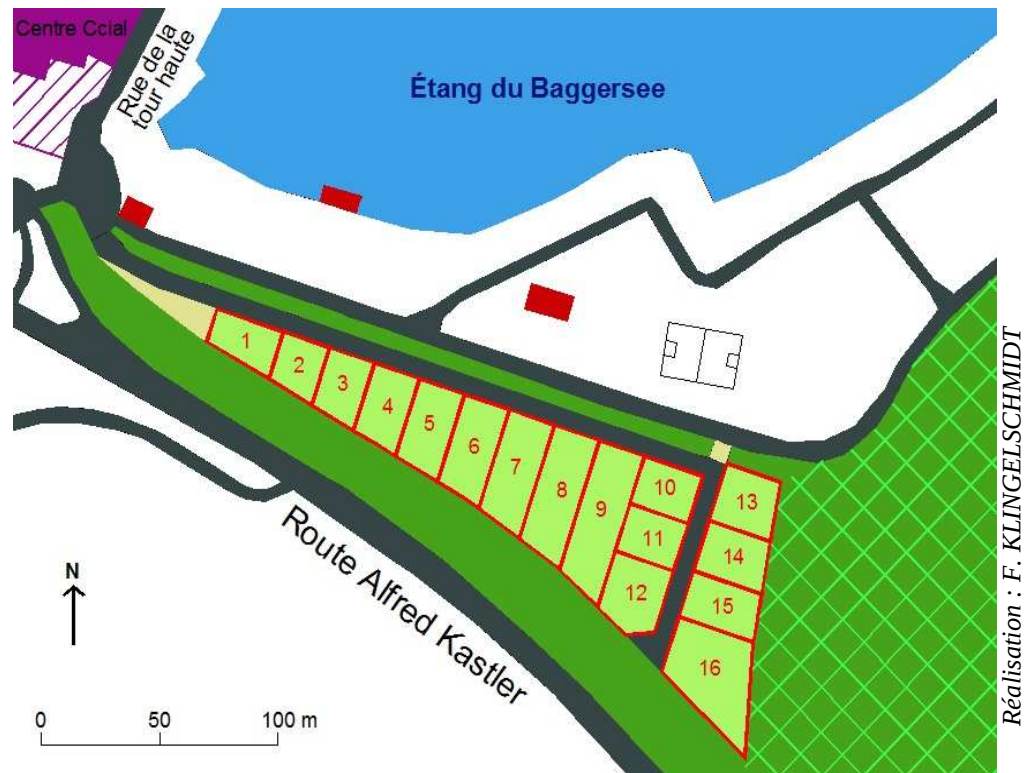
La première approche adoptée avait pour objectif d'utiliser de manière optimale l'ensemble de l'espace disponible. Cet espace forme un triangle, délimité par la zone de loisir au nord, la marge de recul de la forêt classée à l'est et la butte servant de coupure avec la route au sud-ouest.



Source : Google Maps

Vue aérienne du terrain actuel

Le découpage parcellaire de la totalité de la surface considérée conduit à la création de 16 parcelles irrégulières, dont la superficie varie de 4 à 12 ares. L'accès actuel est conservé, mais la voirie est modifiée de manière à laisser le plus de place possible aux parcelles. Les deux buttes boisées entourant le terrain au nord et au sud sont également conservées, afin d'éviter les nuisances qu'apporterait un vis-à-vis avec la route Alfred Kastler ou avec les terrains de sport.



Premier projet de voiries et de découpage parcellaire

Toutefois, ce projet comporte deux inconvénients majeurs :

- le nombre de parcelles créées est important, ce qui contredit la conclusion selon laquelle les opérations de petites tailles sont à privilégier
- l'irrégularité des parcelles rend le calcul des loyers problématique. Que le montant soit forfaitaire ou proportionnel à la surface, des concurrences ou des jalousies entre les familles risquent d'émerger lors de l'attribution des terrains.

Au vu de ces obstacles, le principe de l'utilisation de la totalité de la surface est donc abandonné.

b) Nouveau découpage adopté

Afin de faciliter la gestion du site, ce second projet développe une offre simplifiée. Les parcelles sont rectangulaires, leur nombre est réduit à 10 et leurs dimensions sont standardisées. Ce choix permet de proposer clairement aux familles trois modèles de terrain, de 400, 600 ou 1200 m², qui pourront donc correspondre à trois échelons de loyer.

PLAN D'AMENAGEMENT DEFINITIF :

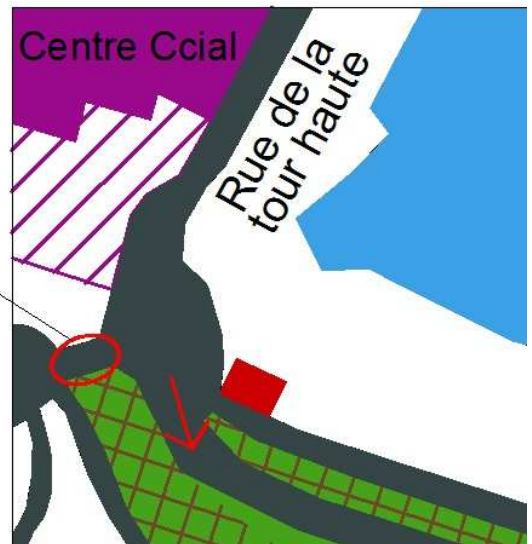


	Zone boisée		Parcelle créée
	Forêt classée		Voirie
	Buttes conservées		Accès au site

✓ Accès :

Pour accéder en voiture au terrain depuis l'autoroute, il faut actuellement soit faire un long détour par la rue de la tour haute, soit traverser le parking du centre commercial. Cette situation pose évidemment problème, surtout dans le cas de caravanes. Une liaison directe sera donc créée entre la rue de la tour haute et le rond-point situé à l'entrée du parking. Cet aménagement ne représente que quelques mètres de voirie.

Nouvel accès créé



Source : Google Maps

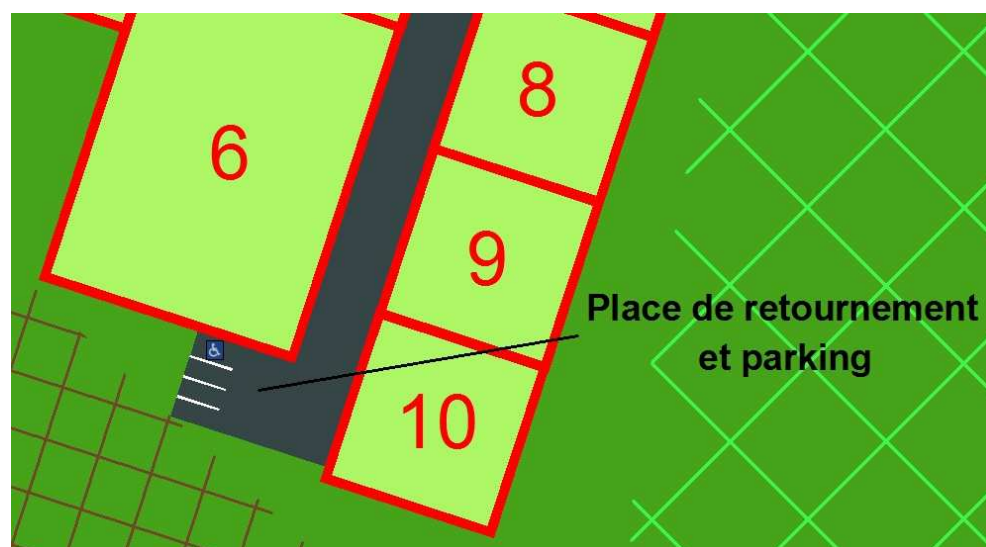
L'extrémité de la rue de la tour haute vue depuis le rond-point

✓ Parking visiteurs :

Le stationnement des véhicules se fera normalement sur les parcelles. Cependant, un parking destiné aux visiteurs sera créé à l'entrée du site. Il sera équipé d'un portique bloquant l'accès aux caravanes. La clé de ce portique pourra être confiée au gestionnaire ou à une personne représentant les habitants afin de permettre le stationnement de caravanes pour une courte durée. Cet aménagement est destiné à éviter le stationnement illégal sur l'espace public qui a pu être observé à proximité de certaines aires d'accueil.



Par ailleurs, l'extrémité de la rue sera aménagée de manière à permettre aux véhicules de faire demi-tour. Elle comportera également quatre places de stationnement, dont une place destinée aux personnes handicapées.



✓ Accès piéton au lac :

Afin d'empêcher tout stationnement sur la zone de loisir bordant le lac, il n'y aura aucune liaison entre la rue nouvellement créée et la voie parallèle existante. Les deux voiries seront séparées par une butte boisée, comme c'est le cas actuellement. Néanmoins, il ne s'agit pas d'isoler totalement les terrains familiaux du lac. Un cheminement piétonnier sera donc préservé, de manière à permettre l'accès des habitants à la zone de loisir. Ce passage serait également le plus court chemin vers l'école Jean Fischart située au nord-est, bien que les gens du voyage préfèrent généralement accompagner leurs enfants en voiture.



2) Disposition d'une parcelle

L'aménagement des terrains devra être pensé en concertation avec les familles. Néanmoins, il est déjà possible de formuler des propositions, notamment au vu des travaux réalisés sur des terrains privés.

Ainsi, chaque parcelle comportera deux espaces principaux : une surface minérale, constituée par exemple de gravier roulé et permettant la circulation et le stationnement des caravanes, et une surface végétale à usage d'agrément. Cette dernière répond au désir des familles de vivre au grand air en profitant de la végétation, notamment durant la période estivale.

a) Bâti

La partie permanente de l'habitation devra accueillir une pièce de vie, une pièce technique (cuisine, cellier, buanderie...) et des sanitaires. L'ameublement sera laissé à la charge des familles. Parmi les différentes options possibles (pavillon en dur, mobil-home...), on retiendra celle des chalets en bois. Ce type d'habitat présente en effet de nombreux avantages :

- modulable et repositionnable selon l'évolution des groupes familiaux
- construction rapide et relativement économique
- isolation thermique correcte
- meilleure insertion dans le paysage forestier que les mobil-homes

De même que pour la taille des parcelles, différents modèles de chalet seront proposés. On peut par exemple envisager un chalet de 40 m² sur les parcelles de 4 ares, un chalet de 60 m² sur les parcelles de 6 ares, et un chalet de chacune des deux dimensions sur les parcelles de 12 ares.



Source : Uravif, MOUS Cannes-Ecluse, 2009

Exemple de chalet sur un terrain familial à Meaux (77)

b) Aménagement paysager

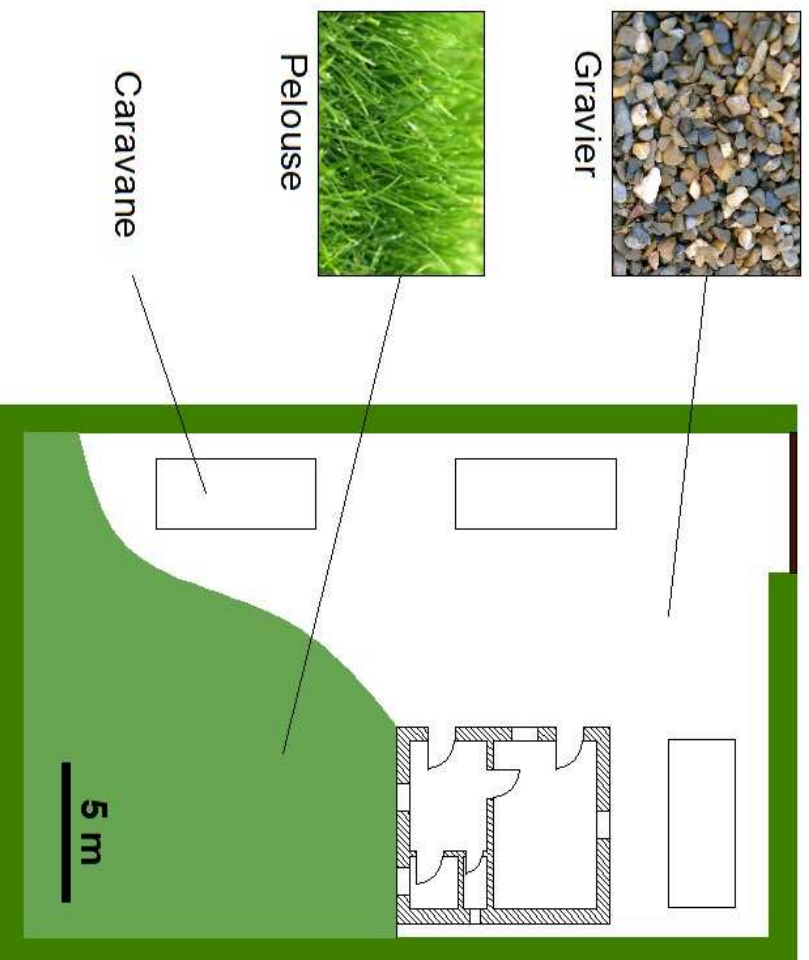
L'un des reproches faits aux aires d'accueil est le manque d'intimité. En effet, la plupart d'entre elles sont conçues comme des parkings, avec une simple ligne de peinture séparant les emplacements. On observe d'ailleurs que les terrains familiaux privés des gens du voyage sont tous isolés par une barrière végétale. Les différentes parcelles seront donc entourées d'une clôture doublée d'une haie. Le charme est une essence locale qui convient parfaitement à cet usage. On peut lui adjoindre d'autres espèces comme le noisetier, l'aubépine, le troène...

A l'intérieur de la parcelle, la surface végétale sera simplement enherbée, l'entretien et l'ajout éventuel de nouvelles plantations étant laissés au soin de chaque famille.



Exemple de charnille

Source : <http://www.jardin-sain.com/index.php/archives/12>



Plan de masse d'une parcelle type
(ici sur un terrain de 6 ares)

Réalisation ; F. KLINGELSCHMIDT

Photos : <http://www.localand-40.fr> et <http://www.bloc.com>

B) Aspects réglementaires

1) Maîtrise d'ouvrage

Dans le cadre d'un financement en PLAI, le maître d'ouvrage peut être une collectivité, un bailleur social ou une association agréée. C'est un avantage par rapport au terrain familial locatif qui doit obligatoirement être réalisé par une collectivité, car cela permet de confier l'opération à une structure plus spécialisée. Néanmoins, dans notre cas, le service Gens du voyage de la CUS bénéficie d'une longue expérience sur les souhaits et besoins des intéressés. Il paraît donc préférable que la CUS assure elle-même la maîtrise d'ouvrage.

2) Modification du POS

Le site est situé en zone UE, théoriquement dédiée aux équipements. Le POS de la ville d'Illkirch-Graffenstaden y autorise les « opérations d'aménagement et de construction » liées aux équipements et les « terrains de caravanage », mais pas les constructions à usage d'habitat. Cependant, celles-ci ne font pas non plus l'objet d'une interdiction particulière. Étant donné le caractère amovible des bâtiments préconisés, le projet pourrait sans doute se faire sans modification du POS.

Toutefois, il serait préférable de créer un secteur spécifique dans lequel seraient autorisées uniquement les opérations d'habitat adapté. Cela permettrait de garantir la légitimité de l'opération face à d'éventuels recours et d'éviter tout détournement futur de l'usage du site.

3) Permis d'aménager

La création de terrains familiaux locatifs accueillant plus de six caravanes nécessite obligatoirement une autorisation d'aménager. Si le terrain accueille moins de six caravanes, il est possible de demander uniquement une autorisation de stationner, mais celle-ci doit être renouvelée tous les trois ans (circulaire 2003). Dans le cas d'une opération s'apparentant à un lotissement avec plusieurs lots à construire et des voies ou espaces communs, le permis d'aménager est également obligatoire. (Article *R421-19 du Code de l'urbanisme)

Dans notre cas, la collectivité devra donc de toute façon obtenir un permis d'aménager. Le dossier de demande est semblable à celui d'un permis de construire, mais prend en compte le caractère global de l'opération. Cette procédure permet de réunir toutes les autorisations nécessaires à l'aménagement du terrain, à la construction et au stationnement des caravanes.

C) Aspects économiques

1) Évaluation des coûts

Cette estimation se base uniquement sur les budgets des opérations déjà réalisées dans d'autres régions. Le coût dépend bien entendu de la surface des parcelles, de la facilité d'acquisition du foncier, de l'état initial du site et du type d'aménagement retenu. En étudiant quatre opérations proches de ce projet dans leurs dimensions et leur conception, on observe un coût allant de 40 000 à 63 000 € par terrain¹. En prenant une fourchette haute, on retiendra donc un montant approximatif de 60 000 € par terrain.

A titre de comparaison, le coût moyen de réalisation des aires d'accueil de la CUS est de 32 000 € par place. Or un terrain familial représente l'équivalent de deux à trois places de caravane selon ses dimensions. Le coût d'investissement par famille est donc égal, voire inférieur à celui d'une aire d'accueil. Le montant des subventions allouées étant au minimum le même que pour une aire, on peut en conclure que, pour le même nombre de familles hébergées, l'aménagement d'un terrain familial reviendrait plutôt moins cher à la CUS que celui d'une aire d'accueil.

En revanche, le terrain familial ne bénéficie d'aucune subvention en ce qui concerne la gestion. En effet, comme dans tout contrat de location, l'entretien des lieux est à la charge du locataire et non du bailleur. Cependant, le suivi des terrains génère inévitablement des frais, sans compter d'éventuels travaux de rénovation. En se basant sur le coût de fonctionnement des aires d'accueil de la CUS, qui est d'environ 5 000 € / place / an, et sur celui d'un terrain familial existant (terrain de Saint-Saturnin à Chambéry²), on peut donner un ordre de grandeur très approximatif de 5 000 € / terrain de frais de gestion. Toutefois, ce montant dépendra fortement de l'implication des familles dans la prise en charge de leur terrain.

2) Financement

Étant donné le choix d'aménagement retenu, le projet peut obtenir une subvention de l'état en tant que terrains familiaux locatifs ou bénéficier d'un PLAI, ces deux modes de financement n'étant pas cumulables. La comparaison des montants de ces aides se révèle compliquée, car le calcul de la contribution de l'état liée au PLAI est très complexe et peut difficilement se faire sans dépôt d'une demande de subvention. De plus, la circulaire qui prévoit le financement des terrains familiaux locatifs s'appuie uniquement sur le nombre de places de caravanes. Or, il n'est pas précisé si ce nombre est calculé selon la taille de la parcelle ou selon l'usage qu'en fait la famille.

Si l'on se réfère aux opérations réalisées, l'ordre de grandeur des sommes allouées semble sensiblement le même pour les deux types d'aides. Dans le cas de terrains comprenant un habitat permanent, le PLAI paraît généralement plus intéressant.

Toutefois, au-delà du montant exact versé, le PLAI est à privilégier car il permet automatiquement aux familles de bénéficier de l'APL, ce qui permet d'assurer beaucoup plus facilement l'équilibre de l'opération.

¹ Source : Guide de l'habitat adapté pour les gens du voyage

² Source : Ville de Chambéry, Conseil Municipal du 6 juin 2005, <http://www.chambery.fr/uploads/Oxyad/18455.PDF>

3) Statut d'occupation

Dans le cadre d'un PLAI, l'accession à la propriété est une solution envisageable au même titre que la location. Une fois les familles pleinement propriétaires de leur terrain, cela permettrait de décharger totalement la collectivité de la gestion de l'espace privé. Cette option peut également satisfaire le souhait de certaines familles d'avoir un patrimoine à transmettre à leurs enfants.

Toutefois, la plupart des ménages n'ont pas des revenus suffisamment réguliers pour s'engager dans cette démarche. De plus, beaucoup ont du mal à envisager de se fixer définitivement. La location, qui présente plus de souplesse, paraît donc préférable dans un premier temps, d'autant que le transfert de la gestion de la collectivité aux familles ne se fera de toute façon pas du jour au lendemain.

Il est néanmoins possible de garder par la suite la possibilité de l'accession à la propriété pour les familles qui en feraient la demande.

4) Loyer

Afin d'équilibrer l'opération, le montant des loyers devra couvrir les intérêts du prêt engagé (prêt de la CDC dans le cas d'un PLAI.) L'idéal serait que l'APL couvre l'intégralité du loyer et des charges pour les familles n'ayant aucun revenu. En se fondant sur les loyers pratiqués sur d'autres terrains familiaux, on peut donner les ordres de grandeur suivant :

- pour les terrains de 4 ares : 150 - 200 € mensuels
- pour les terrains de 6 ares : 300 €
- pour les terrains de 12 ares : 500 €

La facturation des charges pourra être indexée sur les tarifs pratiqués sur les aires d'accueil, soit 2,50€ / m³ d'eau et 0.10€ / KWh d'électricité actuellement.

D) Gestion

1) Organisme gestionnaire

Le service Gens du voyage de la CUS a pour mission essentielle d'assurer le fonctionnement des aires d'accueil et n'a pas vocation à devenir bailleur d'une opération d'habitat. Une fois les travaux d'aménagement terminés, la gestion pourrait donc être confiée à l'un des bailleurs sociaux présents sur la CUS, comme Domial (ESH¹) qui s'occupe déjà des terrains du Polygone ou CUS Habitat (OPH²) qui gère la Cité des aviateurs (opération plus ancienne sur le site du Polygone, déjà destinée principalement aux gens du voyage sédentarisés).

¹ESH : Entreprise Sociale pour l'Habitat

²OPH : Office Public de l'Habitat

2) Intégration des familles au projet

a) Attribution des terrains

Cette dimension est bien entendu essentielle à la réussite de l'opération. Dès la réalisation du projet acquise, les critères d'attribution des terrains doivent être clairement définis et affichés. Ils devront prendre en compte les revenus de la famille, son degré de sédentarisation, son ancrage dans l'agglomération et sa volonté de s'impliquer dans un projet. Les ménages installés depuis longtemps dans la CUS, ayant de faibles revenus et aucune possibilité d'acquérir par elles-mêmes un terrain constructible doivent être privilégiés. Toutefois, il convient également de s'assurer que chaque terrain trouve preneur, ce qui implique de prendre en compte la composition familiale et le niveau de loyer acceptable.

Toutes les candidatures devront recevoir une réponse expliquant les raisons de l'attribution ou du refus. Les familles retenues s'engageront par écrit à louer un terrain dès la fin des travaux d'aménagement. Elles devront être régulièrement informées et leurs souhaits pourront être pris en compte dans le projet définitif.

b) Insertion

La CUS tente sur chacun de ses chantiers de mettre en place des contrats d'insertion professionnelle entre les entreprises exécutantes et des personnes en difficulté. Ce projet pourrait donc être une occasion d'offrir une opportunité d'emploi, même temporaire, à certains voyageurs compétents dans le domaine des espaces verts ou du bâtiment.

Par ailleurs, il serait aussi intéressant pour la CUS d'employer un habitant des terrains pour veiller à l'entretien et à la gestion des lieux. Une telle personne pourrait servir de médiateur entre les locataires, la collectivité et les riverains du site.

3) Convention de location et règlement du site

Chaque famille devra signer un bail avec la collectivité. Celui-ci fixe le montant du loyer, son évolution possible et les engagements respectifs du locataire et du bailleur. Comme pour un logement classique, il appartient au locataire d'entretenir le terrain et de le garder en bon état, tandis que les travaux lourds restent à la charge de la collectivité.

En plus de ce bail, on peut aussi envisager l'établissement d'un règlement du site, semblable à un règlement de lotissement. Celui-ci rappellerait notamment les règles de bon voisinage à respecter et fixerait également les possibilités de construction future, en conformité avec le POS. A priori, celles-ci doivent se limiter à des aménagements temporaires tant que les familles restent locataires (exemple : ajout d'un mobil-home). En revanche, on peut envisager plus de souplesse dans le cas d'un contrat d'accession à la propriété. Le site doit toutefois rester destiné en priorité à un public semi-sédentaire. Les personnes souhaitant un logement classique devront plutôt s'orienter vers une demande de logement social et laisser leur terrain à des familles continuant à habiter en caravane.

CONCLUSION

Selon le point de vue adopté, le concept du terrain familial défendu dans ce projet suscite des réactions très diverses :

Pour les collectivités, c'est une solution qui permet essentiellement de répondre au problème des stationnements illégaux et à l'engorgement des aires d'accueil. Pour une partie des gens du voyage, c'est l'espoir de meilleures conditions de vie et de moins de conflits avec l'administration. Enfin, pour certains sédentaires, c'est l'argent de leurs impôts qui est utilisé pour un aménagement dont ils ne profiteront pas.

A ces derniers, l'association ARPOMT apporte une réponse simple : les gens du voyage n'ont jamais demandé ni aires d'accueil, ni terrains familiaux. Ces équipements ne sont devenus nécessaires que parce que les pouvoirs publics ont aboli leur liberté de circuler et de stationner où ils le souhaitent. Pour les défenseurs de la culture nomade, le terrain familial n'est donc qu'une nouvelle déclinaison de la politique de sédentarisation menée par l'État.

Toutefois, le nomadisme semble aujourd'hui bel et bien démodé, y compris chez les Roms eux-mêmes. D'après l'Encyclopædia Universalis, plus de 95 % d'entre eux seraient désormais sédentaires. Faut-il pour autant en conclure que le mode de vie nomade appartient au passé ? Non, car paradoxalement l'homme n'a jamais été aussi mobile qu'aujourd'hui. Pour l'instant, cette tendance touche essentiellement les classes supérieures des pays développés et se traduit par une multiplication des lieux de vie et des modes de transports. Mais dans quelques décennies, les contraintes économiques et climatiques pourraient mettre des millions de personnes sur les routes. Peut-être sera-t-il alors nécessaire de réinventer une nouvelle manière d'habiter le mouvement.

BIBLIOGRAPHIE

✓ Ouvrages

AUBIN, Emmanuel.- *La commune et les gens du voyage*.- Paris : Berger-Levrault, 2008.- 328 p.

ROBERT, Christophe.- *Éternels étrangers de l'intérieur*.- Ed. Desclée de Brouwer, 2007.- 452 p.

✓ Fascicules

Association Tissé Métisse.- *Gens du voyage : s'informer pour mieux comprendre*.- 2011.

Association Vent d'Ici et d'Ailleurs.- *Qui sont les gens du voyage ?* - 2010.

✓ Documents

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer.
Guide de l'habitat adapté pour les gens du voyage, 2009,

http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Guide_gens_du_voyage.pdf

Département du Bas-Rhin. *Schéma départemental d'accueil des gens du voyage*, 2011.

Département du Bas-Rhin. *Plan Départemental de l'Habitat*, 2008,

http://www.bas-rhin.pref.gouv.fr/medias/fichiers/Plan_departemental_de_lhabitat_Diagnostic.pdf

Département du Bas-Rhin. *Plan départemental d'action pour le logement des personnes défavorisées*, 2010, <http://www.bas-rhin.pref.gouv.fr/site/Plan-departemental-daction-pour-le-logement-599.html>

Chambre Régionale des Comptes d'Alsace. *Communauté Urbaine de Strasbourg : Enquête Accueil gens du voyage*, 2012,

http://www.ccomptes.fr/fr/CRC01/documents/ROD/JF00122265_JF_INTERNET1.pdf

Communauté Urbaine de Strasbourg. *Programme Local de l'Habitat*, 2009, <http://www.strasbourg.eu/urbanisme/plh/accueil?ItemID=1327559440>

Ville de Strasbourg. *Plan d'Occupation des Sols*, version du 15 décembre 2011, <http://www.pos.strasbourg.eu/>

Ville d'Illkirch-Graffenstaden, *Plan d'Occupation des Sols*, version du 28 janvier 2011, <http://www.strasbourg.eu/urbanisme/pos-plu-et-psmv-les-documents-opposables-en-ligne/accueil?ItemID=2860035762>

HERISSON Pierre, Sénateur Président de la Commission Nationale Consultative des Gens du Voyage.- *Gens du voyage* : pour un statut proche du droit commun,
<http://www.lagazettedescommunes.com/telechargements/Rapport-GDV-juillet-2011.pdf>

Ministère de la Ville et du Logement. *Évaluation du dispositif d'accueil des gens du voyage*, 2008, http://www.dguhc-logement.fr/infolog/droit_logt/gdv_synthese_et_preconisations_2008.pdf
+ *Monographies départementales*,
http://www.sieanat.fr/IMG/pdf/Evaluation_Accueil_GDV_Approches_departementales.pdf

✓ Sites internet [référence du 23 mai 2012]

Ville et Communauté Urbaine de Strasbourg, <http://www.strasbourg.eu>

IDEAL connaissances, Réseau Gens du Voyage, <http://www.reseau-gdv.net>
(Accès protégé)

Certu : Les Outils de l'Aménagement, <http://www.outils2amenagement.certu.fr>

ORIV Alsace (Observatoire Régional de l'Intégration et de la Ville),
<http://etrangersimmigres.oriv-alsace.org/spip.php?page=voletC>

FNASAT (Fédération Nationale des Associations Solidaires d'Action avec les Tsiganes et les gens du voyage), <http://www.fnasat.asso.fr>

SIENAT (Syndicat Mixte pour l'Accueil des Gens du Voyage dans le département de la Haute-Garonne), <http://www.sieanat.fr>

Groupe Reflex, <http://www.groupereflex.org>

La Gazette des communes,
<http://www.lagazettedescommunes.com/dossiers/abecedaire-pour-tout-savoir-sur-les-gens-du-voyage-et-les-collectivites/>

Accueil des gens du voyage en Ile-et-Vilaine, <http://www.agv35.fr>

INDEX DES SIGLES

AAH : Allocation aux Adultes Handicapés
APL : Aide Personnalisée au Logement
ARPOMT : Association pour une Recherche Pédagogique Ouverte en Milieu Tsigane
CAF : Caisse d'Allocations Familiales
CDC : Caisse des Dépôts et Consignations
CNED : Centre National d'Enseignement à Distance
CUS : Communauté Urbaine de Strasbourg
EPCI : Établissement Public de Coopération Intercommunale
ESH : Entreprise Sociale pour l'Habitat
GPV : Grand Projet de Ville
HQE : Haute Qualité Environnementale
MOUS : Maîtrise d'Œuvre Urbaine et Sociale
OPH : Office Public de l'Habitat
ORIV : Observatoire Régional de l'Intégration et de la Ville
PDALPD : Plan Départemental d'Action pour le Logement des Personnes Défavorisées
PDH : Plan Départemental de l'Habitat
PLH : Programme Local de l'Habitat
PLU : Plan Local d'Urbanisme
POS : Plan d'Occupation des Sols
PLAI : Prêt Locatif Aidé d'Intégration
RHI : Résorption de l'Habitat Insalubre
RSA : Revenu de Solidarité Active
SDAGV : Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage
ZAC : Zone d'Aménagement Concerté

ANNEXES

1. Extrait du POS de la commune d'Illkirch-Graffenstaden



CHAPITRE V - REGLEMENT APPLICABLE A LA ZONE UE

SECTION I - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

Article 1 UE - Occupations et utilisations du sol admises

1. Sont admises dans l'ensemble de la zone UE :

- Les opérations d'aménagement et de construction

Les constructions et installations à usage :

- d'équipements sportifs, de loisirs, culturels, d'enseignement, administratifs, sociaux et de santé ainsi que les activités et installations qui y sont liées (telles que buvette, restaurant, club-house, billetteries, ...) y compris les aires de stationnements ;
- de bureaux liés à un équipement ;
- de services liés à un équipement ;
- de logements de fonction ou de service ;
- Les constructions, installations et équipements liés au tramway.
- les constructions et installations inscrites en emplacement réservé y compris les voies nouvelles.
- de stationnement.
- Les réseaux et canalisations ainsi que les constructions qui y sont liés
- Les ouvrages techniques
- La création d'ouvrages routiers ainsi l'aménagement et l'adaptation de ceux existants.
- Les terrains de camping et de caravanage, ainsi que les parcs résidentiels de loisirs.
- Les constructions, travaux et installations nécessaires à la restauration ou à l'entretien du canal du Rhône au Rhin.

1.1. Sont en outre autorisées dans le secteur UEb les constructions et installations à usage d'habitat, de services et de commerces. Ces derniers ne sont admis qu'à condition de se situer en pied d'immeubles réservés à l'habitation.

2. La reconstruction à l'identique et pour la même destination de tout bâtiment sinistré, sous réserve qu'il ne soit pas touché par un emplacement réservé, ni par un alignement, ni par une marge minimale de recul des constructions indiqués aux documents graphiques.

Article 2 UE - Occupations et utilisations du sol interdites

1. De façon générale, toutes les destinations non spécifiquement admises à l'article 1 UE sont interdites.
2. Sont en particulier interdits :
 - Les constructions et installations susceptibles de provoquer des nuisances ou de susciter des risques incompatibles avec la vocation d'un quartier d'équipement.
 - Les dépôts à ciel ouvert de ferrailles, de matériaux et de déchets à l'exclusion de ceux nécessaires à une activité autorisée dans la zone et des points de collecte publique de déchets (déchetteries).
 - Les dépôts de véhicules hors d'usage, à l'exception des dépôts de véhicules anciens destinés à la vente ou à la réparation lorsqu'ils sont liés à un garage existant ou autorisé par le présent règlement.
 - Les carrières et les étangs.
 - La réalisation de locaux habitables en dessous du niveau moyen de la voie de desserte au droit de l'unité foncière considérée.
 - Dans l'ensemble des zones bleues repérées au Plan de Prévention des Risques Naturels¹ d'inondation annexé au présent document, la réalisation de locaux habitables ou aménageables est interdite sous la cote de référence figurant au plan.
 - Dans les zones bleues de submersion définies au PPRNI, sont notamment également interdits sous la cote de référence les remblais (à l'exception de ceux nécessaires aux occupations et utilisations du sol autorisées au titre du présent règlement de zone), les constructions faisant obstacle à l'écoulement des eaux dont la longueur transversale au flux d'écoulement principal est supérieure à 25 m ainsi que les terrains de camping et de caravanage.

SECTION II - CONDITIONS D'OCCUPATION DU SOL

Article 3 UE - Accès et voirie

1. Accès
 - 1.1. Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisin.
 - 1.2. Le permis de construire peut être subordonné à la réalisation d'aménagements particuliers concernant les accès et tenant compte de l'intensité de la circulation.
 - 1.3. Les caractéristiques des accès doivent permettre de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la protection civile, de la lutte contre l'incendie et du service d'enlèvement des ordures ménagères et répondre à l'importance et à la destination des constructions.

1. P.P.R.N.I. : nouvelle dénomination du Plan d'Exposition aux Risques d'Inondation

- 1.4. La disposition des accès doit assurer la sécurité des usagers et leurs abords doivent être dégagés de façon à assurer la visibilité. Les accès doivent être situés en des points les plus éloignés possible des endroits où la visibilité est mauvaise.
- 1.5. Un accès desservant une aire de stationnement ou des constructions de second rang ou plus doit avoir une largeur minimale de 3 mètres.
- 1.6. Les aires de stationnement doivent être desservies au maximum par deux accès, sauf si leur importance ou la configuration du terrain justifie des entrées ou des sorties supplémentaires.
 - 1.6.1. Une aire de stationnement de plus de 6 places doit être desservie par au moins deux largeurs d'accès (deux fois trois mètres), accolées ou non. Toutefois, pour les accès de moins de 15 mètres de long, et lorsque le retournement sur le terrain est possible, une seule largeur d'accès est autorisée.
- 1.7. Les rampes d'accès éventuelles aux aires de stationnement collectif comportant plus de 6 emplacements doivent comprendre une plate-forme de 5 mètres de longueur minimum mesurés à compter de l'alignement existant, à modifier ou à créer. Cette plate-forme ne peut avoir une pente supérieure à 5%.
Dans le cas d'un accès débouchant sur une voie privée, la limite effective de la voie est considérée comme alignement pour la mesure de la plate-forme.
2. Les dispositions du paragraphe 1, du présent article ne sont pas applicables dans le cas de reconstruction, à l'identique et pour la même destination, d'un bâtiment sinistré, sauf lorsque l'accès ne répond manifestement pas aux conditions de sécurité.
3. **Voirie**
 - 3.1. La voirie publique ou privée doit être adaptée aux normes "handicapés".
 - 3.2. La création de voies privées ouvertes à la circulation automobile est soumise aux conditions suivantes :
 - Largeur minimale d'emprise : 8 mètres ;
 - Largeur minimale de la chaussée : 5,5 mètres ; au passage des ouvrages d'art, cette largeur doit être au moins de 6 mètres ;
 - Largeur minimale des trottoirs éventuels : 1,25 mètre. En cas d'absence de trottoirs, la voie fera l'objet d'un traitement particulier assurant la sécurité et l'agrément des piétons ;
 - 3.2.1. Les ouvrages d'art franchissant une voie carrossable doivent réserver un tirant d'air d'au moins 4,30 mètres sur toute la largeur de la chaussée, sauf dans le cas d'aménagement d'ouvrages à gabarit réduit du type mini-souterrain ;
 - 3.2.2. Les voies nouvelles en impasse ont une longueur qui ne peut excéder 100 mètres, y compris la place de retournement.

- 3.2.3. Les voies en impasse doivent être aménagées dans leur partie terminale afin de permettre aux véhicules privés et à ceux des services publics (lutte contre l'incendie et enlèvement des ordures ménagères) de faire aisément demi-tour. Un cercle d'au moins 20 mètres de diamètre devra s'inscrire entre limites circulables extérieures dans toute place de retournement.
- 3.3. Les voies urbaines nouvelles ou les rénovations complètes de voies urbaines existantes doivent comporter des dispositifs permettant une circulation sécurisée des vélos.
- 3.4. **Armoires techniques nécessaires aux réseaux** (électricité, postes, télécommunications, câblage, gaz...) :
- Leur implantation sur trottoir doit respecter les normes permettant le déplacement en fauteuil roulant des personnes handicapées.

Article 4 UE - Desserte par les réseaux

1. Réseau de distribution d'eau :

Toute construction, tout établissement ou installation nouvelle, qui nécessite une alimentation en eau doit être raccordé au réseau collectif d'eau potable.

2. Réseaux d'assainissement :

Toute construction, tout établissement ou installation nouvelle qui le requiert doit évacuer ses eaux usées par branchement au réseau collectif d'assainissement.

Les eaux pluviales devront en outre obligatoirement être stockées dans une citerne individuelle comprenant un dispositif de régulation du débit raccordé au réseau d'assainissement. Le débit raccordable est fixé comme suit :

Pour les unités foncières de moins de 30 ares, aucun débit n'est fixé. Pour les unités foncières comprises entre 30 ares et 1ha, le débit raccordable maximum est fixé à 50 litres par seconde et par hectare, et au-dessus d'un hectare, le débit maximum raccordable correspond à celui que générerait l'imperméabilisation de 30% du terrain considéré.

3. Autres réseaux :

Les raccordements aux réseaux électriques, de télécommunication et de télédistribution doivent être réalisés par des câbles souterrains ou du moins non visibles à l'extérieur des édifices, ceci dans la mesure où le réseau primaire souterrain existe.

4. La conception et l'implantation des réseaux **sous les voies nouvelles** doivent permettre la réalisation de plantations d'alignement comportant des arbres de haute tige.

Article 5 UE - Caractéristiques des terrains

Non réglementé.

Article 6 UE - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

1. Les constructions ou installations sont édifiées à l'alignement des voies ou emprises publiques existantes, à modifier ou à créer.
Lorsque les constructions ou installations ne sont pas implantées à l'alignement, leur recul ne pourra être inférieur à 5 mètres.

2. Lorsque la construction ou l'installation est édifiée en bordure d'une voie ouverte à la circulation automobile existante, à modifier ou à créer, la distance comptée horizontalement de tout point de l'immeuble au point le plus proche de l'alignement opposé doit être au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points. Si les deux alignements ne sont pas parallèles, c'est la distance moyenne qui est prise en compte pour la détermination de la hauteur maximale.
Lorsqu'il existe une obligation de construire en retrait de l'alignement opposé, la limite de ce retrait se substitue à l'alignement.
En bordure des voies privées, la limite effective de l'emprise de la voie est assimilée à l'alignement pour le calcul de l'implantation.
 - 2.1. Si la construction est édifiée à l'angle de deux voies ouvertes à la circulation automobile existantes, à modifier ou à créer d'inégale largeur, la partie du bâtiment bordant la voie la plus étroite peut avoir la même hauteur que celle longeant la voie la plus large sur une longueur n'excédant pas 15 mètres comptés à partir du point d'intersection des alignements ou, le cas échéant, des lignes qui en tiennent lieu (limite de retrait obligatoire, limite de voie privée).

 - 2.1.1. Toute construction ou installation peut être implantée sans recul par rapport aux voies réservées aux piétons et aux cyclistes. Toutefois, lorsqu'une construction est implantée sur l'alignement d'un chemin piéton ou cycliste, sa hauteur totale sur limite ne peut excéder le double de la largeur d'emprise du chemin.

3. Les marges de recul minimal obligatoire des constructions et installations indiquées aux documents graphiques le long de certaines voies, emprises publiques, cours d'eau ou plans d'eau doivent être respectées.
Toutefois, les constructions et installations nécessaires à la restauration ou à l'entretien du canal du Rhône au Rhin sont autorisées à l'intérieur des marges de recul figurant sur les documents graphiques.

Article 7 UE - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

1. La distance comptée horizontalement de tout point de la construction ou de l'installation au point le plus bas de la limite séparative qui en est le plus rapproché doit être au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points sans pouvoir être inférieure à 5 mètres¹.
- 1.1. Le long des limites séparatives jouxtant les zones UB et UC, la distance comptée horizontalement de tout point de la construction ou de l'installation au point le plus bas de la limite séparative qui en est le plus rapproché doit être au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points sans pouvoir être inférieure à 10 mètres¹. Toutefois, les constructions et installations (à l'exception des piscines découvertes) sont autorisées en limite séparative, sous réserve de répondre à l'ensemble des conditions suivantes :
 - leur hauteur ne doit pas excéder 2,60 m en limite séparative,
 - Aucune partie de la construction ou de l'installation ne doit être visible au-dessus d'un angle à 45° (mesuré à compter d'un plan horizontal passant par cette hauteur de 2,60 m)
 - Aucune partie de la construction ou de l'installation ne doit excéder une hauteur hors tout de 3,50 m à l'intérieur de la marge d'isolement définie ci-dessus.
2. Les marges de recul minimal obligatoire des constructions et installations indiquées aux documents graphiques doivent être respectées.
3. Les constructions et installations existantes qui ne respecteraient pas les dispositions du présent article pourront faire l'objet de travaux de transformation ou d'aménagements lorsque ceux-ci sont sans effet sur l'implantation existante.
De même l'isolation en façade des constructions existantes pourra être réalisée à l'intérieur des marges d'isolement définies ci-dessous.

Article 8 UE - Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

1. Les constructions ou installations situées sur un terrain appartenant au même propriétaire ou sur deux terrains liés par un acte authentique doivent être implantées de telle manière que les baies éclairant les pièces d'habitation ne soient masquées par aucune partie de construction ou d'installation qui, à l'appui de ces baies serait vue sous un angle de plus de 45° au-dessus du plan horizontal.
2. Une distance minimale de 5 mètres est obligatoire entre deux constructions ou installations non contiguës (ne sont pas considérées comme contiguës deux constructions ou installations reliées par un élément architectural de détail : porche, pergola, gouttière,...).
3. Les dispositions du présent article ne sont pas applicables dans le cas de reconstruction à l'identique et pour la même destination d'un bâtiment sinistré.

¹ . Cette largeur minimale est aussi appelée "marge d'isolement"

Article 9 UE - Emprise au sol

L'emprise au sol d'une construction ou d'une installation est définie par la projection verticale du volume hors oeuvre y compris les saillies et éléments de décor architectural. Seules les parties au-dessus du niveau du sol sont prises en compte.

L'emprise au sol maximale est fixée à 60% de la superficie totale de l'unité foncière.

Article 10 UE - Hauteur maximum des constructions

1. Dans l'ensemble de la zone UE :

2. Les dispositions de l'article 10 UE ne sont pas applicables dans le cas de reconstruction à l'identique et pour la même destination d'un bâtiment sinistré.

3. La hauteur d'une construction ou installation est mesurée par rapport au niveau moyen de la cote de référence du PPRNI¹ au droit du terrain d'assiette de la construction ou installation à réaliser.

En l'absence de cote de référence (zone blanche), la hauteur d'une construction ou installation est mesurée par rapport au niveau moyen du terrain d'assiette de cette construction ou de cette installation avant travaux d'affouillement ou d'exhaussement du sol éventuels.

4. Lorsque la voie est en pente, la façade sur rue de la construction ou de l'installation est alors divisée en plusieurs sections égales dont la largeur ne peut excéder 10 mètres pour mesurer la hauteur au milieu de chacune d'elles.

5. Dans l'ensemble de la zone UE à l'exception des secteurs particuliers UEa et UEb :

La hauteur maximale des constructions ou installations est fixée à 15 mètres à l'égout du toit.

La hauteur des installations techniques liées et nécessaires aux constructions et installations autorisées au titre du présent règlement de zone n'est pas réglementée.

Le nombre de niveaux habitables ou aménageables est limité à 5, y compris les combles ou attiques mais non comptés les sous-sols.

6. Dans les secteurs UEa et UEb :

La hauteur maximale des constructions ou installations est fixée à 20 mètres à l'égout du toit.

La hauteur des installations techniques liées et nécessaires aux constructions et installations autorisées au titre du présent règlement de zone n'est pas réglementée.

Le nombre de niveaux habitables ou aménageables est limité à 7, y compris les combles ou attiques mais non comptés les sous-sols.

¹ Plan de Prévention des Risques Naturels d'Inondation, annexé au présent POS

Article 11 UE - Aspect extérieur

1. Le permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains, ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.
2. **Clôtures sur rue et emprises publiques**
 - 2.1. La hauteur d'une clôture est mesurée par rapport au niveau moyen du trottoir ou de l'emprise publique limitrophe.
 - 2.2. Les clôtures sont facultatives, mais la limite entre le domaine public et le domaine privé doit être matérialisée au moins par un décrochement dans le nu du sol, des dalles de bordure ou des revêtements de sol différenciés.
 - 2.3. Les clôtures éventuelles **pourront** comporter un mur bahut **enduit**, d'une hauteur comprise entre 0,60m et 1,20m. La hauteur totale d'une clôture comportant une partie à claire-voie ne pourra excéder 1,50m.
3. **Les clôtures sur limites séparatives** sont limitées à 2 mètres de haut.

Article 12 UE - Stationnement

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies publiques sur des emplacements aménagés. La superficie à prendre en compte pour le stationnement d'un véhicule est de 20 mètres carrés, y compris les accès, la largeur ne pouvant être inférieure à 2,40 m.

Le nombre de places est arrondi à l'unité inférieure si la décimale n'excède pas 0,5 et à l'unité supérieure dans le cas contraire.

Les normes ci-après peuvent être réduites si les places de stationnement automobile correspondent à des occupations alternatives (bureaux d'entreprises, salles de réunion, ... à l'exception des logements).

Le nombre de places à réaliser doit néanmoins être au moins égal à celui correspondant à la catégorie de locaux générant le plus de places de stationnement.

Les changements de destination de locaux existants à usage autre qu'habitation en vue de réaménager sans création de surface supplémentaire des locaux à usage autre qu'habitation ne nécessitent pas la création de places de stationnement automobile ou deux-roues. Les autres changements de destination de locaux existants ou la création de surface hors œuvre qui entraîneraient des besoins supplémentaires en stationnement imposent la réalisation d'un nombre minimum de places de parking selon les normes suivantes :

1. Stationnement automobile :

Type d'occupation du sol	Nombre de places
LOGEMENTS (résidents et visiteurs)	
- Collectif (par logement)	
par tranche de 45 m ² de SHON entamée	1
logements locatifs financés par un prêt aidé de l'Etat	1
studio et logement étudiant	0,5
- maison individuelle	2
BUREAUX (employés et visiteurs)	
- places pour 100 m ² de S.H.O.N. ^a	3
COMMERCES (ventes + réserves)	
par tranche de 150 m ² de SHON entamée :	3
EQUIPEMENTS D'ENSEIGNEMENT	
- Maternelle et primaire : places par classe	1
- secondaire : par classe	2
AUTRES EQUIPEMENTS	
- Centre culturel, salle de réunion : pour 5 places	3
- Hôtels et logements-foyer, résidence universitaire et tout établissement assurant un hébergement : pour 10 chambres	7
- Restaurants : pour 10 m ² de surface de restauration y compris les terrasses éventuelles	3
Etablissements hospitaliers : pour 1 lit :	2
- Salles de spectacle : pour 2 sièges	1

a. S.H.O.N. : Surface Hors Oeuvre Nette au sens du Code de l'Urbanisme

2. Equipements exceptionnels :

Les équipements exceptionnels qui ne sont pas explicitement précisés dans la liste devront pouvoir disposer d'un nombre de places leur permettant d'assurer leurs besoins propres.

3. Stationnement des deux-roues :

- 3.1. A l'exception des logements individuels, les constructions **nouvelles** devront comporter un local fermé ou au minimum couvert pour le stationnement des deux-roues. Dans le cas où il s'agit d'un local simplement couvert, des dispositifs permettant le stationnement sécurisé des deux-roues (arceaux ou autres) sont alors obligatoires. Ce local doit être aisément accessible, afin de lui permettre de répondre à sa vocation.

2. Circulaire du 17 décembre 2003

CIRCULAIRE N°2003-76/UHC/IUHI/26 DU 17 DECEMBRE 2003 RELATIVE AUX TERRAINS FAMILIAUX PERMETTANT L'INSTALLATION DES CARAVANES CONSTITUANT L'HABITAT PERMANENT DE LEURS UTILISATEURS.

SOMMAIRE

1. Les autorisations d'aménager des terrains familiaux :

- 1.1-Terrains familiaux accueillant plus de six caravanes.
- 1.2-Terrains familiaux accueillant moins de six caravanes.
- 1.3-Les modalités et conditions de délivrance des autorisations d'aménager et des autorisations de stationnement des caravanes.

2. Prise en compte de l'habitat des gens du voyage dans les règlements d'urbanisme :

- 2.1-Dans les communes disposant d'un plan local d'urbanisme.
- 2.2-Dans les communes disposant d'une carte communale.
- 2.3-Dans les communes ne disposant ni d'un plan local d'urbanisme, ni d'une carte communale.

3. Les moyens d'action foncière

4. Financement et préconisations d'aménagement des terrains familiaux locatifs réalisés par une collectivité locale :

- 4.1-Le projet social et familial préalable à la réalisation de l'opération.
- 4.2-Environnement et localisation.
- 4.3-Capacité et aménagement des terrains familiaux locatifs.
- 4.4-Equipement des terrains familiaux.
- 4.5-Statut d'occupation.
- 4.6-Gestion du terrain familial.

La loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage a introduit, par son article 8, un article L. 443-3 dans le code de l'urbanisme. Cet article qui s'est appliqué immédiatement, prévoit que dans les zones constructibles, des terrains bâtis ou non bâtis peuvent être aménagés afin de permettre l'installation de caravanes constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs. L'autorisation d'aménagement est délivrée dans les formes, conditions et délais définis par l'article R. 443-7-1 du code de l'urbanisme. Ces terrains dits familiaux se distinguent des aires d'accueil collectives aménagées définies à l'article 2 de la loi du 5 juillet précitée, lesquelles sont réalisées par ou pour le compte d'une collectivité publique pour l'accueil des gens du voyage itinérants. Les terrains familiaux, contrairement aux aires d'accueil, ne sont pas assimilables à des équipements publics. Ils correspondent à un habitat privé qui peut être locatif ou en pleine propriété. Réalisés à l'initiative de personnes physiques ou de personnes morales publiques ou privées, ces terrains familiaux constituent des opérations d'aménagement à caractère privé.

1 - Les autorisations d'aménager des terrains familiaux :

Les autorisations d'aménager un terrain familial, quel que soit son statut et tel que défini ci-dessus, sont délivrées dans les mêmes conditions que les autres autorisations d'urbanisme, c'est à dire dans le respect des règles d'urbanisme et servitudes d'utilité publique applicables au terrain objet de la demande.

1.1. Terrains familiaux accueillant plus de six caravanes :

Une autorisation d'aménager est obligatoire pour les terrains accueillant plus de six caravanes.

1.2. Terrains familiaux accueillant moins de six caravanes :

Pour les terrains accueillant moins de six caravanes, il peut être demandé :

- soit une autorisation de stationner,
- soit une autorisation d'aménager.

L'autorisation d'aménager présente l'avantage d'être définitive. En effet, contrairement à l'autorisation de stationner, elle n'est pas à renouveler tous les trois ans. Le demandeur qui souhaite s'installer ou louer un terrain familial bénéficie ainsi d'un statut stable et peut donc envisager une installation pérenne.

Les caravanes installées sur un terrain ayant fait l'objet d'une autorisation d'aménager ne sont pas soumises à l'obligation d'obtenir une autorisation de stationnement.

1.3. Les modalités et conditions de délivrance des autorisations d'aménager et des autorisations de stationnement des caravanes :

Les autorisations d'aménager ainsi que les autorisations de stationnement de caravanes sont délivrées dans les conditions de droit commun :

La demande doit être déposée en mairie par le propriétaire du terrain, ou avec l'autorisation de ce dernier. Elle est présentée dans les formes prévues pour les autorisations d'aménager un terrain de camping (ou un parc résidentiel de loisirs). Elle précise l'identité du demandeur, l'identité et la qualité de l'auteur du projet, la situation et la superficie du terrain, l'identité du propriétaire si celui-ci n'est pas l'auteur de la demande, la nature des travaux et la destination des constructions.

1.3.1 - Les demandes d'autorisation d'aménager, sont instruites dans les conditions prévues par les articles R. 443-7-1 et suivants du code de l'urbanisme. Toutefois, l'obligation de classement ne s'applique pas. De même, l'obligation de consulter la commission départementale d'action touristique est sans objet.

Dans les communes où un plan local d'urbanisme a été approuvé, l'autorisation d'aménager est délivrée par le maire au nom de la commune ou par le président de l'établissement public de coopération intercommunale au nom de cet établissement, lorsque la compétence en matière d'urbanisme lui a été déléguée. Elles sont délivrées par le maire dans les communes disposant d'une carte communale, lorsque la commune a fait le choix de prendre les compétences en matière d'autorisations d'utiliser le sol.

Si des normes minimum d'équipement de superstructure ne sont pas imposées, les aménagements doivent néanmoins assurer la desserte du terrain par les équipements publics (eau, électricité, assainissement), dans les conditions du droit en vigueur dans la zone concernée. Ils peuvent comporter des constructions et installations annexes aux caravanes, selon le projet établi par le demandeur.

Les autorisations d'aménager portent sur l'ensemble des travaux d'aménagement et équipements prévus sur le terrain (voiries, plantations, locaux communs, clôtures, etc...). Comme le prévoit l'article L. 443-1, elles tiennent lieu de permis de construire pour les constructions en dur entrant dans le champ d'application du permis de construire.

1.3.2 - Pour les demandes d'autorisation de stationner, le propriétaire du terrain doit faire une déclaration en mairie, conformément aux dispositions de l'article R. 443-6-4 du code de l'urbanisme. Il doit par ailleurs obtenir une autorisation de stationnement des caravanes séjournant sur son terrain dès lors que le stationnement est d'une durée annuelle supérieure à trois mois, dans les conditions prévues par l'article R. 443-4 du code de l'urbanisme. L'autorisation de stationner est valable trois ans. Elle est renouvelable.

2- Prise en compte de l'habitat des gens du voyage dans les règlements d'urbanisme.

2.1. Dans les communes disposant d'un plan d'occupation des sols (POS) ou d'un plan local d'urbanisme (PLU) :

Conformément à l'article L. 121-1 du code de l'urbanisme, les POS et les PLU doivent notamment permettre la diversité urbaine et la mixité sociale dans l'habitat.

Le projet de création d'un terrain familial, quelque soit son statut, doit se conformer au règlement du POS ou du PLU. Ainsi, la zone dans laquelle le projet est envisagé doit disposer d'une constructibilité suffisante pour autoriser les constructions « en dur » du projet ou de ses éventuelles évolutions futures. Les terrains familiaux seront localisés de préférence en périphérie d'agglomération, en zone U ou en zone AU, ou encore dans les secteurs constructibles des zones N des PLU délimités en application de l'article R. 123-8 du code de l'urbanisme. Dans le POS, les terrains familiaux peuvent être implantés en zone U, NA ou dans les zones NB lorsqu'il en existe, ou encore dans les zones N disposant d'une constructibilité suffisante.

2.2. dans les communes disposant d'une carte communale :

La loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains a donné à la carte communale le statut de document d'urbanisme, approuvé conjointement par le conseil municipal et le préfet après enquête publique. Les cartes communales devront désormais comporter un rapport de présentation et un document graphique faisant apparaître les zones dans lesquelles les constructions sont admises et les zones où elles sont interdites, (sauf exceptions mentionnées par l'article L. 124-1 du code de l'urbanisme). A l'intérieur de ces zones, les dispositions du règlement national d'urbanisme sont applicables (articles R. 111-1 à R. 111-27). Les terrains familiaux seront localisés dans les parties constructibles de la carte communale. Enfin, il importe de rappeler que les dispositions de l'article L. 121-1 précité sont applicables aux cartes communales, comme aux autres documents d'urbanisme.

2.3. Dans les communes ne disposant ni d'un POS ou d'un PLU, ni d'une carte communale :

Dans les communes non dotées d'un POS ou d'un PLU ni d'une carte communale, ce qui est fréquent en milieu rural, les autorisations d'utiliser le sol sont délivrées sur le fondement des articles R. 111-1 à R. 111-27 du code de l'urbanisme. S'applique également l'article L. 111-1-2, qui pose le principe de constructibilité limitée sur certaines parties du territoire communal. Il est entendu que le projet devra par ailleurs respecter les règles générales d'urbanisme et le cas échéant, les servitudes d'urbanisme applicables au terrain.

3 - Les moyens d'action foncière :

S'agissant de l'acquisition de terrains pour un usage privé, l'acquisition par voie amiable est la règle générale. Toutefois, l'utilisation de prérogatives de puissance publique peut être envisagée si l'aménagement de terrains familiaux s'inscrit dans le cadre de la réalisation d'un intérêt public. Dans cette seule perspective :

- 1- L'exercice des droits de préemption est possible pour la réalisation, dans l'intérêt général, des objectifs définis à l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme.

Dans cette hypothèse, la décision de préempter doit être suffisamment motivée et ne pas simplement se référer, par exemple, à une politique locale de l'habitat. Le contrôle du juge porte à la fois sur les motifs de la préemption et sur la motivation (conditions cumulatives). En effet, un projet d'aménagement doit avoir un minimum de consistance et une incidence sur l'organisation d'un espace urbain. Il ne suffit pas que la réalisation d'un terrain familial réponde à l'un des buts énumérés à l'article L.300-1, il faut encore qu'il s'insère dans un effort d'organisation et d'agencement concernant une portion significative d'un territoire communal ou, quelle que soit la dimension du périmètre, que l'opération vise à assurer la combinaison d'affectations diverses (activités, habitat, commerces,...). Ainsi, d'une part, un projet d'aménagement ne peut pas reposer uniquement sur la réalisation d'un terrain familial. D'autre part, la motivation constitue une formalité substantielle et ne doit pas être vague.

- 2- Des terrains qui ont été expropriés ou préemptés en vue de la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble peuvent, pour une partie d'entre eux, dans le cadre de cette opération, être affectés à des terrains familiaux et aliénés à cette fin. Le contrôle de l'utilité publique est effectué très concrètement. Il consiste à vérifier la proportionnalité entre les inconvénients représentés par l'atteinte portée à la propriété privée et les dépenses devant être engagées, d'une part, et l'intérêt

attendu de la réalisation du projet, d'autre part. C'est ainsi qu'un véritable "bilan coût-avantages" est opéré par le juge administratif (cf. arrêt du *Conseil d'Etat* du 28 mai 1971, *Ville-Nouvelle-Est*).

Par ailleurs, avant d'envisager des acquisitions, les collectivités peuvent utiliser des terrains déjà en leur possession ou provoquer une réflexion à l'échelle communale ou intercommunale afin de mobiliser, le cas échéant, le patrimoine non utilisé des personnes publiques (Etat, collectivités locales, établissements publics) tels que les délaissés d'opérations relatives à la réalisation d'infrastructures. Il convient bien entendu de vérifier que les caractéristiques de ces terrains, en termes de site, de pollution, de risque, ...sont compatibles avec la destination envisagée.

4 - Financement et préconisations d'aménagement des terrains familiaux locatifs réalisés par une collectivité locale :

La circulaire du 21 mars 2003, relative à la mise en œuvre de la politique du logement et à la programmation des financements aidés par l'Etat, permet de financer à partir de 2003 la réalisation de terrains familiaux locatifs par les collectivités locales. Dans les mêmes conditions financières que les aires d'accueil prévues par le schéma départemental en application de la loi du 5 juillet 2000, les terrains familiaux locatifs doivent être réalisés par les collectivités locales, seules bénéficiaires de la subvention de l'Etat (chapitre 65-48/60). Celle-ci s'élève à hauteur de 70% de la dépense totale hors taxe, dans la limite d'un plafond de dépense subventionnable fixé par le décret n°2001-541 du 25 juin 2001, soit 15 245 € par place de caravane.

Ceci étant, les terrains familiaux locatifs éligibles à ces financements présentent des spécificités par rapport aux aires d'accueil. En effet, le terrain familial locatif permet de répondre à une demande des gens du voyage qui souhaitent disposer d'un « ancrage territorial » à travers la jouissance d'un lieu stable et privatif sans pour autant renoncer au voyage une partie de l'année.

Pour bénéficier des subventions de l'Etat, ces terrains familiaux doivent répondre à un certain nombre de critères, en termes de caractéristiques sociales, d'environnement et de localisation, de capacité et d'aménagement, d'équipement et de gestion.

4.1 - Projet social et familial préalable à la réalisation de l'opération :

Il ressort d'un certain nombre d'expérimentations que la réussite des projets repose sur l'implication des familles dans la définition du projet habitat : le terrain familial doit être un mode d'habitat choisi.

Un diagnostic social de la famille portant sur les éléments suivants est nécessaire :

- ses ressources et capacités contributives,
- ses motivations dans le processus d'accession à un habitat durable (scolarisation, activité économique, rapprochement avec la famille...),
- ses besoins éventuels en matière d'insertion sociale et professionnelle, de formation, d'accès au dispositif de santé,
- sa composition et son évolution à 5 ou 6 ans,
- ses souhaits en termes d'habitat.

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

En effet, les réponses sont différentes en fonction de la famille, de sa composition, de son activité et de son évolution. Une famille exerçant une activité de récupération n'aura pas les mêmes besoins qu'un commerçant forain. La surface nécessaire ne sera pas la même pour une famille nombreuse et suivant l'âge des enfants...

Compte tenu de l'ingénierie autant sociale que technique du projet, un financement au titre des missions de maîtrise d'œuvre urbaine et sociale (MOUS) apparaît adapté. Néanmoins, si la définition du projet est plus sur le champ technique de l'habitat, le chapitre 65-48/60 peut être mobilisé pour financer des études de faisabilité.

4.2- Environnement et localisation :

Les prescriptions en termes de localisation pour les aires d'accueil prévues par la circulaire du 5 juillet 2001 relative à l'application de la loi du 5 juillet 2000 valent aussi pour les terrains familiaux.

En raison de l'installation durable des familles, souvent liée à un souci de scolarisation des enfants, la localisation du terrain familial au sein ou à proximité d'un quartier d'habitat est un objectif prioritaire dans la définition du projet. Il faut donc insister, de manière plus importante que pour les aires d'accueil, sur la proximité des écoles, des services et des commerces.

4.3- Capacité et aménagement des terrains familiaux locatifs :

La taille du terrain est variable selon l'importance du groupe familial. Il est cependant préférable d'éviter de prévoir des terrains de grande capacité qui risqueraient de poser des problèmes de gestion. Les expériences réalisées montrent que la taille idéale se situe autour de six caravanes. Quant à la place de caravane, sa taille sera fonction des attentes et des besoins des familles ainsi que des contraintes de disponibilité foncière. Elle ne sera pas cependant inférieure à 75 m².

Par contre, il est possible de prévoir des opérations regroupant plusieurs terrains familiaux. Il est recommandé de limiter chaque opération à quatre ou cinq terrains afin d'éviter les trop fortes concentrations et d'en faciliter la gestion. Il convient d'envisager cette possibilité avec prudence car les familles peuvent ne pas souhaiter cohabiter avec d'autres familles ou membres de leur famille. En tout état de cause, dans ce cas, l'aménagement des limites de chaque terrain, par exemple de type paysager, est conçu pour permettre d'assurer l'intimité de la vie de chaque famille.

A la différence des aires d'accueil où sont matérialisés place de caravane et emplacement, l'organisation de l'espace d'un terrain familial doit être conçue de manière plus globale et plus souple. Il revient à la famille de s'approprier cet espace. En fonction de la taille du groupe familial, des espaces individualisés peuvent aussi être envisagés.

Il n'est ni souhaitable ni nécessaire de prévoir un « terrain visiteur » car l'accueil des visiteurs sur le terrain doit être l'affaire de la famille titulaire du droit d'occupation.

Des espaces collectifs de type récréatif (aire de jeux ou autres) peuvent être prévus ou définis dans le projet social en fonction des besoins exprimés par les familles.

4.4- Equipement des terrains familiaux :

Chaque terrain est équipé au minimum d'un bloc sanitaire intégrant au moins une douche, deux WC et un bac à laver. Ceci étant, il convient de rechercher un niveau d'équipement qui correspond aux besoins de la famille définis dans le projet social et contribue à son bien être.

Chaque terrain est équipé de compteurs individuels pour l'eau et l'électricité.

Les blocs sanitaires peuvent être prolongés par un local en dur n'ayant pas vocation d'habitat mais pouvant présenter une utilité technique (buanderie, cellier, espace de stockage de bois...) et servir de lieu de convivialité.

Avec des financements sur le chapitre 65-48/60, il n'est pas possible d'envisager des constructions de type évolutif permettant un habitat mixte (caravane et habitat en dur). En cas d'évolution du projet de la famille dans le temps, il conviendra alors de rechercher une autre solution d'habitat adapté. Cette contrainte est mentionnée dans la convention d'occupation. Par ailleurs, compte tenu du statut locatif du terrain, l'auto-construction doit être proscrite.

4.5- Statut d'occupation :

L'occupation des terrains sera de type locatif s'appuyant sur une convention écrite signée par l'occupant du terrain, la collectivité locale responsable et le cas échéant le gestionnaire du terrain. Le locataire du terrain sera ainsi titulaire du droit d'occupation dans les conditions prévues par la convention. Le contenu de cette convention est précisé en annexe.

4.6- Gestion du terrain familial :

Les terrains familiaux sont des équipements privés qui ne nécessitent pas un mode de gestion du type de celui des aires d'accueil qui sont des équipements publics. Ils ne peuvent bénéficier de l'aide à la gestion prévue par la loi du 5 juillet 2000.

Il s'agit en effet d'une gestion de type locatif sur la base des engagements résultant de la convention d'occupation signée entre le gestionnaire et la famille occupante.

Néanmoins, le suivi en gestion des terrains familiaux doit rester régulier afin de maintenir un lien avec la famille et réagir à temps face aux difficultés qui pourraient surgir avec éventuellement la mise en place d'une modalité de médiation.

Pour le Ministre et par délégation,
Le Directeur Général de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la
Construction

François DELARUE

ANNEXE

CONTENU DE LA CONVENTION

La convention tient compte du projet social défini avec la famille en amont de la réalisation du projet. Elle prévoit au minimum les éléments suivants :

- le descriptif du terrain et ses aménagements

- les conditions d'occupation du terrain :

La convention devra préciser le nombre maximal de caravanes et l'interdiction faite au locataire d'effectuer des interventions de son chef sur le bâti. En effet, deux risques doivent être écartés : d'une part la sur-occupation, susceptible de rompre les équilibres de gestion et génératrice de conflits, et d'autre part l'auto-construction, susceptible d'enfreindre les règles de l'urbanisme et relevant d'autres cadres d'occupation, en particulier celui de l'accession à la propriété.

- la durée de la convention et les modalités de congé :

Elle devra être au minimum d'un an renouvelable par tacite reconduction pour être en cohérence avec un véritable statut locatif et avec le projet d'insertion de la famille lié à un habitat durable.

- les modalités de résiliation de la convention :

Elles sont précisées notamment en cas de non respect de la convention.

- Le montant du loyer et des charges:

Le loyer et les charges sont fixés de manière réaliste au regard des capacités contributives des familles, ces dernières étant évaluées dans le cadre du projet social. La convention prévoit aussi les modalités de révision et de paiement du loyer.

- Les obligations du locataire :

Comme pour un locataire de droit commun, elles concernent le paiement du loyer et des charges, le petit entretien des lieux et des équipements existants, ainsi que son usage paisible.

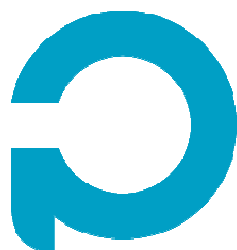
- Les obligations du propriétaire et du gestionnaire :

Elles concernent les travaux de grosse réparation et d'entretien.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION.....	9
I) Contexte général	11
A) Qui sont les gens du voyage ?	11
B) Que dit la loi à leur sujet ?	12
1) Les droits et les obligations des communes.....	12
2) Les droits et obligations des gens du voyage.....	12
C) Les gens du voyage en Alsace	13
D) La problématique de la sédentarisation	14
1) Le point de vue des pouvoirs publics	14
2) Le point de vue de l'association ARPOMT.....	14
3) Une sédentarisation qui pose problème	15
E) Des exemples de réponse : les terrains familiaux	15
II) Diagnostic	17
A) Le dispositif d'accueil actuel : une réponse incomplète.....	17
1) Une réponse aux besoins des populations itinérantes : les aires d'accueil.....	17
2) Une réponse aux besoins des populations souhaitant une sédentarisation complète : le logement social adapté	23
3) Une absence de réponse aux besoins des personnes semi-sédentaires	28
B) Choix d'un site.....	28
1) Hypothèse 1 : l'aire d'accueil de la rue de Dunkerque.....	28
2) Hypothèse 2 : le terrain d'appoint hivernal du Baggersee.....	32
3) Comparatif et choix	38
C) Différents statuts pour différents types de terrains familiaux.....	39
1) Quelle place pour la caravane : de l'aire d'accueil au lotissement.....	39
2) Deux principaux modes de financement : terrain familial locatif ou PLAI	40
3) Avantages/inconvénients	40
D) Diagnostic social.....	41
1) Composition des groupes familiaux	41
2) Ancrage/déplacements	42
3) Mode d'habiter	42
4) Activités économiques.....	43
5) Revenus	44
6) Scolarisation	44
7) Insertion sociale	45
E) Résumé des enjeux.....	45

III) Propositions	46
A) Aménagement du terrain	46
1) Découpage de l'espace	46
2) Disposition d'une parcelle	51
B) Aspects réglementaires	54
1) Maîtrise d'ouvrage.....	54
2) Modification du POS	54
3) Permis d'aménager	54
C) Aspects économiques.....	55
1) Évaluation des coûts	55
2) Financement.....	55
3) Statut d'occupation	56
4) Loyer.....	56
D) Gestion.....	56
1) Organisme gestionnaire	56
2) Intégration des familles au projet	57
3) Convention de location et règlement du site	57
CONCLUSION	59
BIBLIOGRAPHIE	60
INDEX DES SIGLES.....	62
ANNEXES.....	63
1. Extrait du POS de la commune d'Illkirch-Graffenstaden.....	63
2. Circulaire du 17 décembre 2003	73
TABLE DES MATIERES.....	81



POLYTECH[®]
TOURS

Département Aménagement

35 allée Ferdinand de Lesseps
37200 TOURS

KLINGELSCHMIDT Florian
Stage de découverte
DA3 -2102

Création de terrains familiaux pour les gens du voyage

Du stationnement à l'habitat

Depuis les lois Besson de 1990 et 2000, toutes les communes ont l'obligation de participer à l'accueil des gens du voyage. Au cours des dernières années, la Communauté Urbaine de Strasbourg a donc créé plusieurs aires d'accueil et se rapproche aujourd'hui de ses objectifs en termes de nombre de places de caravane.

Cependant, ces aires sont actuellement occupées majoritairement par des familles qui, pour diverses raisons, ne voyagent quasiment plus mais s'y installent de manière prolongée. Le dispositif d'accueil n'est donc plus vraiment adapté à la situation des « voyageurs » de l'agglomération strasbourgeoise, et cette situation est à la source de nombreux conflits.

S'inspirant d'opérations réalisées dans d'autres régions, ce projet propose une alternative aux aires d'accueil : les terrains familiaux. Il s'agit de parcelles faisant chacune l'objet d'un contrat de location permanent entre la collectivité et une famille. Celle-ci est dès lors libre de stationner ou de partir à tout moment.

En s'appuyant sur une analyse des besoins relevés auprès des gens du voyage de l'agglomération et sur des expériences déjà menées par d'autres communes, ce travail vise donc à montrer comment le concept de terrain familial pourrait être appliqué dans une opération concrète sur le territoire de la CUS.

Gens du voyage – Terrain familial – Habitat adapté
Communauté Urbaine de Strasbourg – Bas-Rhin (67) - Alsace

Photos de la couverture :

A droite, l'aire d'accueil de Schiltigheim (67) / Auteur : J.M. GULDNER

A gauche, projet de terrains familiaux à Pignat (34) / Source : SIVOM Entre Vène et Mosson