

# **OAP THEMATIQUE – ACCUEIL ET HABITAT DES GENS DU VOYAGE**



## ■ CONTEXTE

### □ CADRE LEGAL

La loi BESSON du 5 juillet 2000 modifiée relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage dispose en son article 1<sup>er</sup> que toutes « les communes participent à l'accueil des personnes dites gens du voyage », seules « les communes de plus de 5000 habitants figurent obligatoirement au schéma départemental ».

Dans ce cadre, la loi prévoit la mise en place, dans chaque département, d'un schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage. A partir de l'analyse des besoins du territoire, ce schéma, précise les secteurs géographiques d'implantation des aires permanentes d'accueil des gens du voyage, des terrains familiaux locatifs et des terrains de grand passage de la loi Besson pour chaque EPCI en précisant la commune à laquelle s'applique la prescription par défaut. Opposables dans le principe, ces prescriptions sont pourvues d'une certaine souplesse, d'une adaptabilité qui est le corollaire d'un schéma évolutif. C'est pourquoi, les sites d'implantation des futurs équipements ainsi que leur nature sont laissés à l'appréciation de l'EPCI et soumis à avis de la commission consultative des gens du voyage. Ces choix se justifient par la pertinence des réponses à apporter aux besoins et doivent s'effectuer dans un même secteur géographique (article 1er de la loi n° 2018-957 du 7/11/2018).

Dans le Nord, le Schéma Départemental d'accueil et d'habitat de gens du voyage a été approuvé le 24 juillet 2012 par le préfet et le président du Conseil départemental pour une durée de 6 ans. Comme prévu par la loi, il a été mis en révision en décembre 2017.

Sous l'égide de l'Etat, la procédure de révision a été scindée en différentes phases :

- phase 1 : évaluation de l'offre existante et bilan qualitatif
- phase 2 : évaluation des besoins et définition d'un programme d'actions opérationnel
- phase 3 : rédaction du schéma
- phase 4 : concertation et finalisation

Un avis des assemblées délibérantes des communes et EPCI concernées sur ce document est sollicité. La MEL a émis un avis favorable sur le projet de Schéma Départemental 2019-2025 lors du Conseil métropolitain du 11 octobre 2019. L'ensemble des avis reçus sera examiné par la commission départementale consultative des gens du voyage, en vue d'une adoption définitive du schéma au dernier trimestre de l'année 2019.

Les différents documents de programmation et de planification (SCOT, PDH, PLH, PLU etc.) doivent prendre en compte les prescriptions du Schéma Départemental d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage.

Le PLU doit être compatible avec les dispositions incluses dans le PLH en matière d'accueil et d'habitat des gens du voyage. Il ne doit pas faire obstacle à la mise en œuvre du schéma départemental d'accueil des gens du voyage. A l'échelle du territoire métropolitain, le plan local d'urbanisme intercommunal reflète les engagements de la MEL à satisfaire aux besoins d'accueil et d'habitat des gens du voyage.

### □ ACCUEIL ET HABITAT DES GENS DU VOYAGE : DES BESOINS SPECIFIQUES

Les gens du voyage forment une communauté hétérogène qui a en commun d'être composée de citoyens français et se revendique d'une culture liée à l'itinérance. Leur nombre reste toujours approximatif : entre 250 000 et 400 000 individus en France. Dans la Métropole, on dénombre environ 300 familles résidentes permanentes des aires d'accueil et autant de familles qui correspondent à des groupes régionaux en itinérance.

Pour répondre aux besoins d'accueil et d'habitat des gens du voyage, il existe un panel varié de solutions possibles. Voici ci-après un récapitulatif de l'offre potentielle.

**Superficie**



Typologie d'habitat	Superficie	Nombre de ménages	Nombre de caravanes	Maîtrise d'ouvrage / Financements
Habitat dans le diffus	Variable selon l'existant : du T2 au T6, avec ou sans jardin	1 famille	De 0 à 2 (à ce jour 2 projets à l'étude avec 1 à 2 places pour la caravane)	Association OSLO / Financements ANAH
Habitat Adapté (logement+ caravane)	De 2500 m2 à 6000 m2	4 à 10 familles	4 à 10 caravanes associées à un logement adapté	Bailleurs sociaux / Financements PLAI
Terrain familial locatif	De 600 m2 à 1500 m2	4 à 10 familles	5 à 15 caravanes	MEL / Financements MEL + Etat
Aire d'accueil	De 6000 m2 à 1,2 ha	De 12 à 20 familles	25 à 40 caravanes	MEL
Aire de passage	De 1,2 ha à 1,5 ha	50 familles	50 à 100 caravanes	MEL
Aire de grands passages	3 à 4 ha	50 à 150 familles	100 à 300 caravanes	MEL
Terrain temporaire par défaut d'aires de grands passages	2 à 4 ha	50 à 150 familles	100 à 300 caravanes	MEL

La description de ces différentes typologies d'équipements figure ci-après :

**► Habitat dans le diffus**

Cette offre de logement s'adresse en particulier à des ménages qui désirent s'engager dans une démarche plus globale d'insertion. Ce sont en majorité des familles monoparentales qui bénéficient d'un relogement par le dispositif OSLO. Le logement sert alors de base à un projet de vie qui englobe la scolarisation des enfants, l'appropriation du logement, l'accompagnement dans la recherche d'emploi. Le PLH, adopté en décembre 2012, prévoit que toutes les communes de la Métropole, sans exception, participent au développement de l'offre d'habitat des gens du voyage. Les habitations sont fléchées par chaque commune dans le cadre de l'instruction des déclarations d'intention d'aliéner (DIA). En cas d'accord, la MEL procède à l'acquisition du bien par préemption au titre du logement social. La gestion est assurée par le bailleur.

**► Habitat adapté (éligible au quota de logements sociaux)**

Cette offre s'adresse notamment à des familles résidant depuis des années sinon depuis l'ouverture, dans une des aires d'accueil de la métropole, et qui souhaite habiter dans un « logement » (plus confortable et économe en énergie) tout en gardant tout ou partie de leur mode de vie : toute proximité de la caravane ainsi que capacité à accueillir la famille de passage.

Une opération de logements adaptés peut comprendre un ensemble de maisonnettes individuelles (entre 5 et 10) de plain-pied ou compléter une opération plus globale de logements sociaux. Le logement, d'en moyenne 50 m<sup>2</sup>, comprend une grande pièce à vivre, avec éventuellement une chambre. Les prestations sont simples. Les espaces de vie à l'extérieur (auvents, terrasse) et les accès directs vers l'extérieur sont à privilégier. La caravane, qui souvent servira de chambre, trouvera sa place sur la parcelle avec les véhicules de la famille. La taille moyenne d'une parcelle (logement et espaces extérieurs) est de 250 à 300m<sup>2</sup>. La gestion est assurée par le bailleur.

**► Terrain familial locatif (éligible au quota de logements sociaux)**

Plébiscitée par un grand nombre de familles, cette offre répond aux besoins d'un groupe familial de gens du voyage qui souhaitent, pour leur famille uniquement, louer un terrain et ainsi disposer d'un point d'ancrage stable, sans pour autant renoncer au voyage. Le terrain familial, propriété de la MEL, est constitué d'un bâtiment central autour duquel s'organisent l'ensemble des caravanes, qui demeurent l'habitat principal et permanent des ménages. L'Etat continue de financer ce type de projet à hauteur de 70 % de la dépense totale H.T et dans la limite de 15 245 € de subvention par place. En fonction des caractéristiques du groupe familial, il est possible d'envisager un montage sous forme de location-accession à la propriété. Ce terrain est géré par la MEL.

### ► Terrain familial privé

Même objectif, même configuration que ci-dessus, mais dans ce cas, le terrain est propriété des voyageurs eux-mêmes, qui en assument tous les coûts d'établissement et d'exploitation.

C'est une formule très demandée par les voyageurs qui en ont les moyens financiers.

### ► Aire d'accueil

L'aire d'accueil doit permettre le stationnement pendant une période de 3 à 9 mois, d'une famille ou d'un groupe familial itinérant.

La capacité est de 10 à 20 emplacements, à raison de 2 caravanes par emplacement ainsi qu'un emplacement de stationnement pour le véhicule tracteur. L'aire intercommunale peut être une solution. Le terrain doit disposer d'un raccordement aux réseaux d'assainissement, d'eau et d'électricité. Chaque emplacement, de 150 m<sup>2</sup> minimum, est équipé individuellement de sanitaires et d'un branchement aux fluides. La MEL via un opérateur assure la gestion locative. Un règlement intérieur précise les obligations et les charges de chaque résident.

### ► Aire de passage

Les aires de petit et moyen passage sont destinées à compléter l'accueil obligatoire dans le cadre des aires d'accueil. Elles ne sont pas obligatoires mais sont fortement recommandées dans la mesure où les localisations proposées l'ont été en raison de la constatation d'un passage ponctuel ou régulier sur les territoires des communes concernées.

Une grande partie des stationnements spontanés identifiés est le fait de groupes régionaux en errance sur des périmètres restreints. Les terrains de passage sont donc généralement utilisés comme terrain de délestage pour des groupes en stationnement illicite ne pouvant entrer sur une aire d'accueil ou par des petits groupes familiaux plus ou moins importants, itinérants ou non.

D'une capacité d'accueil limitée (moins de 50 caravanes), ils sont destinés à des haltes de court séjour (3 semaines à 1 mois environ). Les aménagements y sont sommaires et identiques aux équipements prescrits pour les terrains de grand passage.

### ► Aire de grand passage

L'aire de grand passage est destinée à « répondre aux besoins de déplacements des gens du voyage en grands groupes à l'occasion des rassemblements traditionnels ou occasionnels ».

Elles sont réservées aux rassemblements de 50 à 300 caravanes, sur une période de 1 à 3 semaines. D'une surface enherbée minimale de 4 hectares, les aménagements y sont plus sommaires. L'équipement doit comporter une alimentation permanente en eau, en électricité (240 kva minimum) et un assainissement. Le ramassage des ordures ménagères est organisé lors de la présence des groupes.

### ► Terrain provisoire

Dans l'attente de la réalisation des prescriptions du schéma, il est possible de recourir à des terrains provisoires agréés par le Préfet pour une durée d'agrément ne pouvant excéder six mois.

Pour être agréé, l'emplacement provisoire choisi doit présenter les caractéristiques prévues par la loi : accessibilité au terrain, accès aux services de proximité, desservi par un service régulier de ramassage des ordures ménagères, une alimentation en eau et en électricité. La capacité d'accueil varie en fonction de la surface disponible et s'apparente aux terrains de petits et moyens passages.

## ■ L'OFFRE EXISTANTE ET LES PROJETS EN COURS : UN NIVEAU D'EQUIPEMENT ENCORE FAIBLE

### BILAN DE LA MISE EN ŒUVRE DU SCHEMA 2012-2018

Sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille, les prescriptions du schéma 2012-2018 se scindent en deux objectifs à l'horizon 2018 : 644 places à réaliser en aires d'accueil et 560 places en terrains de passage et grand passage.

Fin 2019, la MEL peut se prévaloir d'un taux de réalisation de 74 % pour les aires d'accueil et d'un taux de 73 % pour les terrains de passage et grand passage.

20 communes du territoire participent à l'offre d'accueil. 14 aires d'accueil et 3 terrains de passage sont en service. Ces équipements ont été réalisés dans la perspective d'offrir une situation régulière de stationnement aux groupes ancrés dans certaines communes. 90 % des personnes qui occupent ces terrains sont des résidents permanents dits "sédentarisés".

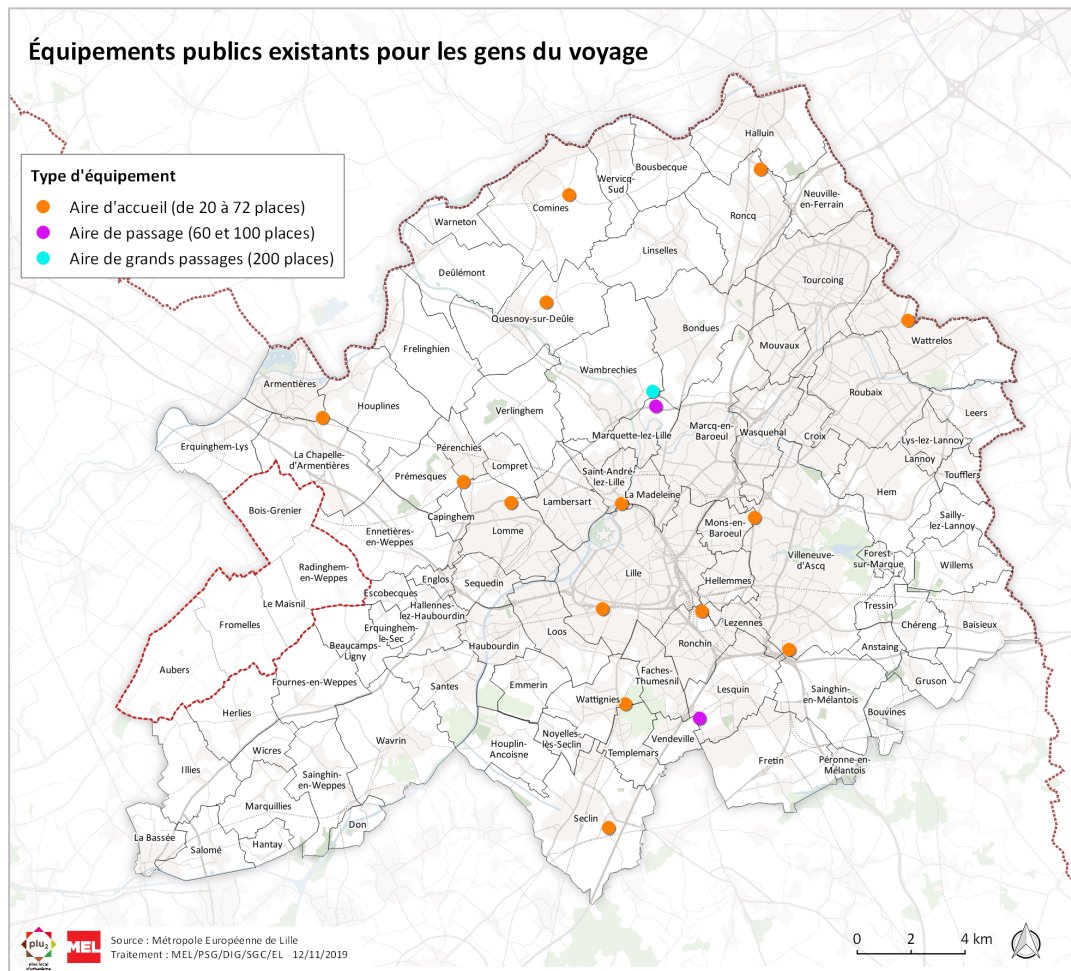
Du point de vue comptable, l'offre disponible sur la MEL est conséquente avec :

- 483 places agréées AGAA (518 places réelles existantes) en aires permanentes d'accueil, inter-communales pour certaines d'entre elles ;
- 200 places en aire de grand passage et 100 places en aire de petit passage ;
- 1 terrain provisoire d'environ 2 500 m<sup>2</sup> (situé à Croix).

L'ouverture prochaine d'un nouvel équipement viendra consolider cette offre avec, d'ici juin 2020, l'aire de passage de Lesquin d'une capacité foncière de 1,26 hectare pour 60 caravanes maximum. Il convient toutefois de rappeler que ces équipements ne répondent que partiellement aux besoins identifiés sur le territoire.

#### **EQUIPEMENTS PUBLICS EXISTANTS**

<b>Communes</b>	<b>Typologie d'équipement</b>	<b>Nombre de places</b>	<b>Adresse</b>
Armentières	Aire d'accueil	72	Rue du bas chemin
Bondues / Marcq-en-Baroeul / Marquette-lez-Lille / Wambrechies	Aire de passage et aire de grand passage	100+200	Chemin de rondes
Comines	Aire d'accueil	24	Rue Yves Smets
Lesquin	Aire de passage	60	Route de l'aéroport
Lille	Aire d'accueil	32 (25 places validées AGAA)	Chemin de bargues
Lomme	Aire d'accueil	28	Rue du Chemin Noir
Mons-en-Barœul	Aire d'accueil	20	Rue du moulin Delmar
Pérenchies	Aire d'accueil	24	Allée des Aulnes
Quesnoy	Aire d'accueil	24	Chemin du bas chemin
Ronchin / Hellemmes	Aire d'accueil	50	Rue Danton prolongée)
Roncq / Halluin / Tourcoing / Neuville-en-Ferrain	Aire d'accueil	44	Boulevard de l'Eurométropole
Saint-André	Aire d'accueil	28 (0 places validées AGAA)	Rue Jean Monnet
Seclin	Aire d'accueil	52	Rue Django Reinhardt
Villeneuve d'Ascq	Aire d'accueil	48	Rue de l'Epine
Wattignies	Aire d'accueil	48	Allé des Périseaux
Wattrelos	Aire d'accueil	24	Rue Pierre Mauroy



□ UNE OFFRE INSUFFISANTE

En dépit des prescriptions émises par les différents schémas départementaux, force est de constater que l'offre en matière d'accueil et d'habitat est encore très insuffisante. La moitié seulement des places en aires d'accueil a été réalisée dans toute la France et le bilan est plus médiocre encore concernant les aires de passage et de grand passage.

Dans la Métropole, on dénombre environ 300 familles résidentes permanentes des aires d'accueil et autant de familles qui correspondent à des groupes régionaux en itinérance. Il manque 376 places pour atteindre l'objectif de 1215 places prescrites par le schéma départemental 2012-2018.

Ainsi, à la date d'approbation du PLU intercommunal, 18 communes sont à équiper pour répondre aux prescriptions du schéma départemental et contribuer ainsi aux besoins des familles des gens du voyage.

Les conséquences de ce déficit sont visibles avec pas moins de 300 caravanes de voyageurs qui, faute de place, stationnent de façon illicite là où elles en ont la possibilité. De ces situations naissent des tensions et des dégradations à la charge de la collectivité toute entière. A de nombreux endroits de la Métropole, les stationnements illicites perdurent. La pénurie de places d'accueil des gens du voyage est aujourd'hui criante créant des stationnements sauvages, lourds de préjudices.

## ■ UN DEPLOIEMENT DE L'OFFRE A RENFORCER

### □ LES PROJETS A METTRE EN ŒUVRE

Au regard des besoins exposés, il est proposé de répondre aux besoins d'habitat et d'accueil des gens du voyage en poursuivant 4 objectifs principaux :

- Développer la réponse à la réalité des besoins de sédentarisation, à travers une offre en terrains familiaux et en habitat adapté ;
- Pourvoir le territoire métropolitain d'une offre complémentaire en matière de grand passage ;
- Développer une offre spécifique en matière de stationnement lié à l'hospitalisation ;
- Dans l'attente de la réalisation des équipements, recourir à une offre provisoire agréée par le Préfet de Département.

Ainsi, il est aujourd'hui envisagé de ne plus réaliser d'aires d'accueil sur le territoire à l'exception de l'aire de séjours hospitaliers de Loos intégralement dédiée au stationnement de groupes familiaux en lien avec des parcours de santé au CHRU et les requalifications des aires labellisées loi Besson 1. Est retenue une offre cible de **550 places** pour ce type d'équipement qui, à mesure que les projets d'habitat adapté et aires de petit passage vont s'opérer, permettra à la grande majorité des familles de voyageurs ayant un ancrage local de stationner.

Il est nécessaire d'adapter le réseau d'équipements à la réalité des besoins. Certains besoins ne sont actuellement pas couverts par une offre. Dans l'ordre des priorités, la réalité de l'itinérance locale doit être traitée pour rompre avec la fatalité des stationnements illicites. La MEL s'engage à concentrer ses efforts pour mailler une offre de terrains de petit passage sur l'ensemble de son territoire, avec un objectif de **300 places**.

Dans l'attente de la réalisation de ces terrains, il sera indispensable de multiplier le nombre de terrains provisoires.

Est par ailleurs nécessaire la réalisation d'une **dizaine d'opérations d'habitat adapté pour le relogement de 150 à 160 familles**. L'installation de caravanes en tant que résidence mobile et composante de l'habitat adossée à ces projets est reconnue par le règlement dans les zones constructibles compatibles avec cet usage.

La MEL ambitionne à l'horizon de 15-20 ans de constituer une offre d'habitat social dédiée aux gens du voyage à hauteur du nombre de familles résidentes des aires d'accueil. L'objectif de 300 logements est une valeur de référence pour l'ensemble des dispositifs de droit commun qui y contribueront. Le partenariat avec l'association OSLO a été renouvelé pour soutenir le recyclage d'habitat ancien au profit des familles qui souhaitent se sédentariser, provisoirement ou définitivement. Depuis 2000, 25 logements répartis dans 11 communes ont ainsi été réhabilités par l'association.



Ces objectifs précités se déclinent notamment à travers la programmation suivante :

**EQUIPEMENTS PUBLICS A PROGRAMMER**

Commune	Type d'équipement	Nombre de places estimé	Commentaires
Baisieux	Aire de de grand passage	150	
Croix / Wasquehal	Habitat adapté	22	-
Croix	Habitat adapté	11	
Faches-Thumesnil	Terrain familial locatif	11	
Hem	Habitat adapté	11	
Hellemmes / Ronchin	Habitat adapté	11	Relocalisation / réhabilitation
La Bassée	Aire de grand passage	150	
Lammersart	Habitat adapté	11	
Leers / Lys-lez-Lannoy / Roubaix	Habitat adapté	22	
Lesquin	Aire de passage	60	En cours de réalisation
Lille	Habitat adapté	14	
Linselles	Terrain familial locatif	11	
Loos	Aire de séjour Hôpital	25	
Bondues / Marcq-en-Baroeul / Marquette-lez-Lille / Wambrechies	Aire de grand passage	200	
Mouvaux	Terrain familial locatif / habitat adapté	6+5	
Santes / Haubourdin	Aire de passage	75	
Wavrin / Sainghin-en-Weppes	Aire de passage	75	
La Madeleine	Terrain familial locatif ou habitat adapté	11	
Wasquehal	Habitat adapté	11	
Wervicq	Terrain familial locatif ou habitat adapté	11	

Cette programmation à vocation à être complétée et adaptée dans le temps, étant rappelée que toutes les communes ont la possibilité de contribuer au développement de l'offre. L'idée étant d'ob-

tenir une collaboration équilibrée entre les différentes communes composant le territoire métropolitain. Les communes dites carencées en vertu de l'article 55 de la loi SRU y verront un moyen de souscrire utilement au comblement de l'offre en logement social.

## □ LES MODALITES DE MISE EN OEUVRE

La Métropole définit de nouvelles orientations pour les 10 à 15 prochaines années. C'est donc un moment décisif du point de vue politique, stratégique et programmatique. Les sites d'implantation des futurs équipements sont laissés à l'appréciation de la MEL en concertation avec les communes et il importe de tenir compte de l'expérience en la matière.

En effet, dans le passé, les sites identifiés pour répondre aux besoins des gens du voyage ont, dans bien des cas, cumulé d'importantes contraintes au point parfois de se révéler non opérationnels à l'issue d'études longues et souvent sans issue. A cela s'est souvent ajoutée l'absence de maîtrise foncière qui a conduit la MEL dans des procédures d'acquisition bien trop longues. Ces délais longs de réalisation sont aujourd'hui incompatibles avec l'urgence des situations à traiter.

Pour identifier les sites à même d'accueillir la programmation d'une offre efficiente en matière d'accueil et d'habitat des gens du voyage, sont retenus les principes et modalités suivants :

### ► Intégrer les équipements dans les meilleures conditions d'insertion

La recherche des sites d'implantation préférentielle doit être guidée par l'objectif de faire cohabiter au sein des politiques urbaines et dans l'affectation des espaces, les lieux propices à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage.

Ils doivent autant que faire se peut répondre à des conditions acceptables de desserte et d'accessibilité, d'accès aux équipements publics et doivent être compatibles avec les orientations générales du PADD.

Par ailleurs, pour répondre au mieux aux besoins de sédentarisation des familles, tous les projets urbains à l'étude, qu'ils soient en renouvellement urbain ou en extension, devront faire l'objet d'une analyse d'opportunité sur l'intégration d'une offre d'habitat adapté dans leur programmation.

Enfin, afin de réunir les meilleures conditions d'intégration, les tènements de petites tailles sont privilégiés, l'accueil pouvant ainsi être facilité.

### ► Privilégier la recherche de foncier public

La complétude des besoins permettant un accueil des gens du voyage nécessite la mobilisation de 15 à 20 hectares environ pour la MEL.

Pour garantir les engagements de réalisation, la maîtrise foncière des sites d'implantation est un enjeu primordial qui doit être abordé sous un angle résolument pragmatique, opérationnel et incitatif du point de vue des moyens alloués à la mise en œuvre de cette politique.

Pour satisfaire à ces objectifs, la recherche de fonciers publics ou facilement maîtrisables sera privilégiée, sous réserve que les sites répondent aux conditions d'implantation privilégiée décrites ci-dessus.

A défaut, tous les moyens de négociation et réglementaires pourront être mobilisés pour assurer la maîtrise du foncier.

### ► S'inscrire dans une démarche collaborative et concertée

La réussite de la réponse aux besoins en matière d'accueil et d'habitat des gens du voyage réside dans une compréhension partagée des enjeux, fondée sur des valeurs de respect, d'écoute, d'ouverture et de rigueur.

Le schéma départemental est une incitation à créer des espaces de dialogue pour faire se rencontrer les volontés. Il garantit cette compréhension mutuelle en mobilisant des lieux et les moyens propices à la concertation avec la pluralité des individus qui se revendiquent du voyage, et qui puisent leur raison d'être dans les liens forts d'appartenance familiale et territoriale. Etre itinérant est compatible avec le fait d'être un habitant à part entière. Le schéma départemental reconnaît la qualité d'habitants aux gens du voyage.

A l'instar des principes ayant guidé la révision du Schéma départemental, la mise en œuvre de l'offre en matière d'habitat et d'accueil doit s'inscrire dans une large démarche de concertation engageant

les communes et les partenaires mais impliquant aussi des représentants des usagers futurs et plus globalement tous les citoyens métropolitains.

Il s'agira de préserver l'unité, dans le respect des différences et de la diversité (acceptation réciproque) mais aussi dans le respect du droit. Tous les acteurs associés et investis de cette démarche commune s'engagent à faire preuve de raison et de compréhension.