

VOYAGEURS- SÉDENTAIRES

HABITANTS D'UN MÊME TERRITOIRE



Que faire pour se respecter, se comprendre et s'accepter
entre sédentaires et gens du voyage
sur le Pôle métropolitain Loire Angers ?

LE CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT LOIRE ANGERS



- ▶ **Espace de dialogue citoyen ouvert**, le Conseil de développement Loire Angers apporte une aide à la décision des élus, avec des idées et des propositions issues d'un débat permanent entre les acteurs du territoire. Le Conseil de développement contribue à l'animation du débat public et à la valorisation d'initiatives et de projets citoyens.
- ▶ **Instance de concertation commune** à la Communauté urbaine Angers Loire Métropole et aux Communautés de communes Anjou Loir et Sarthe et Loire Layon Aubance, réunies au sein du Pôle métropolitain Loire Angers. Le Conseil est constitué d'acteurs économiques, sociaux, associatifs, culturels et de l'enseignement, du territoire des 3 intercommunalités.



conseil-dev-loire.angers.fr

FAVORISER L'INTÉGRATION DES VOYAGEURS

1. INTRODUCTION P4-7

1.1 PRÉAMBULE

1.2 LA MÉTHODOLOGIE

2. L'ÉTAT DES LIEUX P8-20

2.1 LES CATÉGORIES DE VOYAGEURS

2.2 LES «A-PRIORI»

2.3 LA RÉGLEMENTATION

2.4 LES ACTEURS ET LES COMPÉTENCES

2.5 LES DISPOSITIFS

3. LES RÉPONSES ACTUELLES P21-30

3.1 LES DROITS FONDAMENTAUX DES VOYAGEURS

3.2 L'HABITAT ET LES VOYAGEURS

3.3 LE PROJET LOCAL SOCIAL

4. LES PROPOSITIONS ET RECOMMANDATIONS P31-33

CONCLUSION P34-35

Partie 1 INTRODUCTION

• • •

La commission a choisi d'utiliser le terme « voyageurs » plutôt que « gens du voyage », tout en conservant cette dénomination lorsque cela s'imposait (textes de lois, décrets, circulaires, appellation du schéma départemental d'accueil et d'habitat...).

Voyageurs et sédentaires, nous sommes tous habitants d'un même territoire.



→ Quel accompagnement socio-éducatif et passerelles vers la scolarisation, la santé, l'insertion sociale et professionnelle ? Le territoire d'ALS est-il suffisamment outillé et organisé pour faire face à ces nouvelles demandes, quels manques, quelles ressources ?

→ Quelles réponses formuler en matière d'habitat sur le territoire pour faire face aux besoins et évolutions vers la séentarisation des familles : évaluer et analyser les besoins d'habitat (terrains familiaux, aire d'accueil, terrains individuels privés) de cette communauté en tenant compte des spécificités culturelles...



→ Comment lutter contre les installations illégales par une organisation et un accompagnement de la séentarisation comprise par la population ?

→ Quelle intégration pour une séentarité réussie dans le tissu local ?

→ Quels modes de gestion des terrains familiaux et des aires d'accueil sur le territoire ? Les avantages et inconvénients ?



→ Comment lutter contre la fracture numérique ?

→ Quels modes de financement de l'accueil des voyageurs sur les territoires ? Quelles coopérations communes - intercommunalité - Etat ?

La commission s'est penchée sur ces questions et a été amenée à les hiérarchiser différemment tout en écartant les questions purement techniques (installations illégales, modes de gestion des terrains et des aires, financement).



1.2 MÉTHODOLOGIE DE LA COMMISSION

Le 27 novembre 2023 une rencontre a été organisée à Tiercé avec le Président d'ALS, Jean-Jacques GIRARD, pour faire le point sur le contenu de la réponse à la saisine.

La feuille de route s'est décomposée **en trois étapes** et sur deux mandats du Conseil de développement :



Une phase d'acculturation et de diagnostic (recherche documentaire, rencontres, interventions, recueil d'expressions...), une réflexion sur les enjeux et les pistes d'actions possibles avec un 1er rapport d'étape en avril 2024



Une phase de rencontres de terrain



Une phase de recherche de propositions/recommandations, d'actions à mettre en œuvre

LE DÉTAIL de ces phases

- ▶ Deux interventions importantes : Samuel DELÉPINE, maître de conférences en géographie sociale à l'Université d'Angers (de qui parle t'on : les différentes catégories de voyageurs, leur organisation) le 19 février 2024, et Sébastien TUSSEAU, Coordinateur du Schéma Départemental d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage (comment est organisé aujourd'hui l'accueil des voyageurs dans le département) le 12 mars 2024
- ▶ Un point d'étape avec Jean-Jacques GIRARD, Président d'ALS le 12 décembre 2024
- ▶ Des rencontres de terrain pour aller à la rencontre des acteurs : élus, services, associations, voyageurs...
 - Entretien téléphonique avec Philippe RENAZÉ, responsable du service d'accueil des Gens du Voyage pour Angers Loire Métropole (Augustin THIEFFRY et Thierry BOCLÉ)
 - Rencontre en octobre 2024 avec Benoît COCHET, Maire de Montreuil-Juigné (Chantal RENAUDINEAU)
 - Rencontre le 24 octobre 2024 avec Arnaud HIE, Maire de Briollay (Chantal RENAUDINEAU et Jérôme MATER)
 - Participation aux conférences de « Manouches et Gadjes » organisées par la Maison de Quartier des Hauts-de-Saint-Aubin du 12 au 25 octobre 2024
 - Rencontre le 18 novembre 2024 avec Mme JAFFRO de Voyageurs 49, Mme LECOMTE et M. FRETAULT de L'Abri de la Providence et Mme PELÉ des services départementaux (Louis-Marie RIVIÈRE et Alain RABEAU)
 - Rencontre le 26 novembre 2024 avec Elisa GUÉRIN, chargée de Projet Aménagement et Habitat Durable de la Communauté de communes Baugeois-Vallée (Pascale BERTIN-ROCHE, Martine SCOTTO DI VETTIMO, Augustin THIEFFRY)

Le relevé de ces rencontres figure en annexe.

La commission a décidé de traiter le sujet **à l'échelle du Pôle métropolitain Loire Angers** tout en gardant un focus et en apportant une réponse au questionnement **d'Anjou Loir et Sarthe** :

La commission a traité en premier lieu l'angle de l'**acceptabilité et du nécessaire accompagnement pour une meilleure intégration dans le tissu local, l'angle du social**. Pour ce qui est de **la sédentarisation ou plutôt de l'ancre**, dimension importante de la saisine, la commission n'a pas ressenti ce problème comme prioritaire lors des rencontres effectuées par ses membres.

Le territoire d'Anjou Loir et Sarthe est-il suffisamment outillé et organisé pour faire face à ces nouvelles demandes, quelles manques, quelles ressources, quelle coopération avec les acteurs ?

 Que faire pour se respecter, se comprendre et s'accepter entre sédentaires et gens du voyage ?



Partie 2

ÉTAT DES LIEUX



2.1 LES CATÉGORIES DE VOYAGEURS

De qui parle-t-on ?

Enrichis par les interventions des spécialistes (Samuel DELÉPINE et Sébastien TUSSEAU) qui sont intervenus devant la commission, par nos lectures, par nos rencontres, les membres de la commission ont constaté que la définition des « voyageurs » reste bien complexe.

Le terme juridique « Gens du Voyage » désigne en réalité **des groupes de personnes avec une histoire, une culture, une langue, différentes les uns des autres.**

Nous retiendrons que les voyageurs sont **français**, pour certains depuis le Moyen Âge, qu'ils aspirent à un nomadisme qu'ils associent à une certaine liberté, en tous les cas à un affranchissement de la sédentarité absolue qu'ils considèrent comme un carcan. Ils habitent dans des caravanes ou bien des petites maisons tout en conservant une caravane. Ils ont des codes qu'il n'est pas toujours aisés de saisir, mais qu'il est important de respecter si nous voulons établir la confiance.

Aujourd'hui, les **voyageurs** sont avant tout des **habitants du territoire**. Ils y sont très attachés. **Il y a 350 à 400 000 voyageurs en France et 4 000 environ en Maine-et-Loire. Il est vain d'essayer d'imaginer une certaine unicité de ces populations car au fil des siècles, leur diversité a résisté.**

LA QUESTION DES ROMS

Nous n'avons pas abordé ici la question des **roms d'Europe de l'Est** qui sont arrivés récemment (1990) et qui sont résolument sédentaires, ne sont pas français et ne bénéficient pas des mêmes droits. Ceux-ci sont près de 20 à 25 000 en France dont 3 000 à Nantes par exemple. Ils vivent en bidonvilles qui peuvent évoluer en logements. Ils sont souvent assimilés à tort par la population comme faisant partie de la communauté des voyageurs.

La confusion entre les voyageurs et les roms est extrêmement commune et bien souvent issue d'une méconnaissance de la situation. **La commission pense qu'une saisine du Conseil de développement sur le sujet spécifique des roms pourrait s'avérer utile pour compléter ce travail.**



UNE MULTITUDE de noms

TSIGANES

Nom générique et englobant du point de vue ethnique. Considéré comme préjératif et discriminatoire en Europe centrale et orientale



KALÉ

Nom donné, par eux-mêmes, aux gitans de la péninsule ibérique.



ROMS

Nom issu de la langue romani et qui désigne les Tsiganes de l'Est de l'Europe. A tendance à se substituer au nom «Tsiganes». En France, Romes et Roumains sont très souvent confondus.



GITANS

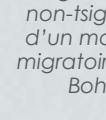
Désigne les Tsiganes de la péninsule ibérique et du sud de la France



Nom issu de la langue romani qui désigne un sous-groupe de tsigane de l'Europe occidentale très présent dans l'ouest de la France notamment

BOHÉMIENS

Nom donné en France aux Tsiganes par les non-tsiganes (issu d'un mouvement migratoire venu de Bohème)



SINTI

Nom issu de la langue romani qui désigne le plus grand groupe tsigane de l'Europe occidentale



EGYPTIENS

Nom donné avant le 20ème siècle aux Tsiganes et basé sur une erreur historique, les mots Gitans ou Gypsies en sont issus



ROMANICHELS

Nom donné en France aux Tsiganes par les non tsiganes (gadjés)



TRAVELLERS

Désigne les personnes itinérantes du Royaume-Uni

GYPSIES

Désigne les Tsiganes du Royaume-Uni

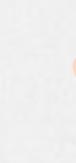


VOYAGEURS

Terme générique pour désigner les Gens du Voyage en France, souvent auto-attribué par les premiers concernés

GENS DU VOYAGE

Statut administratif français désignant les personnes françaises résidant en habitat mobile. Très clairement assimilé aux Tsiganes, Manouches, Gitans



On peut dire que les voyageurs sont tous concernés par l'antisémitisme (existence d'un plan de lutte national) qui entretient toutes les idées reçues. Ils ont servi de boucs émissaires, soi-disant responsables de bien des maux (exemple : camp d'internement de Montreuil-Bellay qui a débuté en 1938). Ils ont subi la déportation et on dénombre près d'un million de morts parmi eux autour de la seconde guerre mondiale. On peut comprendre un certain traumatisme toujours latent et engendrant une vraie méfiance.

Ils ont peur de nous (les sédentaires) et nous avons peur d'eux, ce qui ne facilite pas le rapprochement. Nous souhaiterions les voir se sédentariser tout en maintenant de nombreux obstacles à l'accès à la propriété, alors qu'ils souhaitent surtout avoir un terrain pour poser leur caravane.

Certaines familles voyagent dans un rayon assez restreint, d'autres communautés ne font que traverser le département.

Nous avons constaté une bonne connaissance par les collectivités et associations dédiées des familles et des personnes, ce qui facilite la communication et l'aide qui peut être apportée.

2.2 LES A PRIORI



Les sédentaires et les voyageurs sont deux populations qui vivent l'une à côté de l'autre. Chacune a sa vision de l'autre mais les occasions d'échanger sont rares et sont bien souvent réduites à des situations de conflit.

Les voyageurs se méfient des sédentaires et n'attendent rien d'eux. Ils se savent rejetés par la plupart et se sentent complètement incompris.

De l'autre côté les sédentaires, très majoritaires de la population, se considèrent comme les gens « normaux » et ne comprennent pas pourquoi les voyageurs ne font pas d'effort pour « s'intégrer dans la population », en clair pour abandonner leur mode de vie particulier et adopter celui de la majorité, le sédentarisme.

Si les voyageurs ont des a priori sur la population sédentaire, il faut bien reconnaître qu'étant une minorité ils ont plus de mal à faire valoir leur point de vue. Dans le même temps, les sédentaires ont développé un certain nombre d'idées fausses sur les voyageurs le tout aboutissant à une méconnaissance des uns et des autres doublée d'une méfiance réciproque, voire dans certains cas d'une certaine hostilité.

La cohabitation des deux populations, qui ne sont pourtant qu'une seule et même population, les angevins, avec deux modes de vie différents est donc parfois difficile. Il est absolument nécessaire de se rapprocher en luttant contre les a priori, les informations erronées qui circulent, les comportements injustifiés et injustifiables des uns envers les autres.



« Les manouches, les tsiganes, les romanichels, les roms, tous les mêmes » FAUX

PRÉJUGÉ 1

Comme cela a été expliqué en début de cette contribution, il faut absolument faire la différence entre les roms et les voyageurs. Les roms sont essentiellement des européens de l'est (roumains en majorité) qui viennent en Anjou pour y travailler notamment dans les exploitations agricoles. Leur souhait est d'avoir une habitation en dur, mais faute d'en trouver ils se regroupent dans des camps illicites qui rapidement se transforment en bidonvilles. Les aires d'accueil ne leur sont pas destinées. C'est une vraie problématique, mais elle n'a rien à voir avec celle des voyageurs.

Manouches, tsiganes, romanichels, yéniches, sont eux des voyageurs, c'est-à-dire des citoyens très majoritairement français, attachés à leur territoire, l'Anjou pour ce qui nous concerne. Ils ne voyagent que très peu et sur tous les terrains d'accueil les gestionnaires connaissent la plupart des familles qui reviennent très régulièrement aux mêmes endroits.

Lorsqu'ils voyagent, c'est soit pour participer à un pèlerinage religieux, soit pour être au plus près d'un des leurs hospitalisé, ou pour un décès. Dans ces deux derniers cas ils peuvent se regrouper. On dit qu'un « voyageur hospitalisé, c'est 25 caravanes qui arrivent » et un décès peut entraîner une concentration de 50 à 80 caravanes. Plusieurs raisons les amènent d'ailleurs à ne pas trop voyager : les enfants qui vont à l'école, le travail et des raisons économiques (travail saisonnier, coût de l'essence, manque de lieux de stationnement...).

« Les nomades ne font rien de leur journée » FAUX

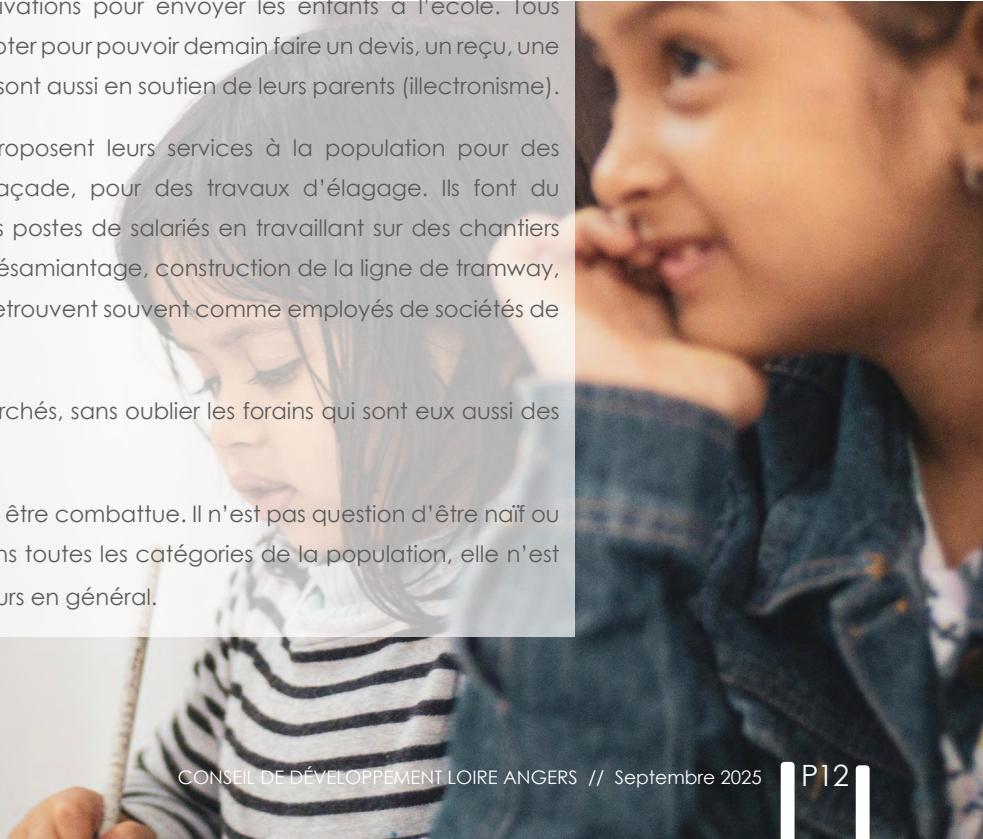
PRÉJUGÉ 2

Il faut clairement comprendre que les voyageurs veulent ramener de l'argent dans la caravane comme un sédentaire veut ramener de l'argent à la maison. C'est d'ailleurs une des motivations pour envoyer les enfants à l'école. Tous doivent savoir lire, écrire, compter pour pouvoir demain faire un devis, un reçu, une facture. Beaucoup d'enfants sont aussi en soutien de leurs parents (illettrisme).

Ils sont autoentrepreneurs, proposent leurs services à la population pour des nettoyages de toiture, de façade, pour des travaux d'élagage. Ils font du ferrailage, mais aussi ils prennent des postes de salariés en travaillant sur des chantiers pas toujours très faciles : travaux de désamiantage, construction de la ligne de tramway, bitumage de grandes surfaces. Ils se retrouvent souvent comme employés de sociétés de sous-traitance.

On les retrouve également sur les marchés, sans oublier les forains qui sont eux aussi des voyageurs.

L'idée qu'ils ne vivent que de vols doit être combattue. Il n'est pas question d'être naïf ou angélique, mais si les vols existent dans toutes les catégories de la population, elle n'est pas la source de revenus des voyageurs en général.



« Les terrains de nomades sont de vraies poubelles » FAUX

PRÉJUGÉ 3

Cette affirmation revient souvent et pourtant... Quand des voyageurs viennent sur une aire d'accueil, ils signent une convention d'occupation avec l'EPCI/gestionnaire qui met alors à leur disposition des bennes à ordures.

Les services municipaux consultés dans le cadre de cette contribution sont unanimes pour dire que dans l'ensemble les voyageurs se comportent correctement vis-à-vis de la gestion des déchets. Lorsque les voyageurs quittent l'aire de grand passage de la Baumette par exemple, celle-ci est rendue dans un état tout à fait convenable (importance de l'échange, de la gestion, du cadre, des états des lieux d'entrée et de sortie).

En revanche, on ne peut peut-être pas en dire autant des sédentaires. Il n'est pas rare de voir des voitures ou des camionnettes de personnes qui n'ont rien à voir au monde du voyage venir vider leurs ordures sur les aires d'accueil, surtout quand elles ne sont pas occupées (nous avons été témoin d'une telle attitude lors de notre visite du terrain d'accueil de Noyant : notre présence a obligé une camionnette à quitter précipitamment les lieux avant de commettre son incivilité).



« Les voyageurs ne payent rien, volent l'eau et l'électricité » VRAI & FAUX

PRÉJUGÉ 4

Le séjour dans une aire d'accueil donne lieu à la signature d'une convention d'occupation limitée dans le temps avec paiement d'une taxe d'occupation (de 50 à 70 € par semaine et par caravane) et à un accès payant à l'eau et à l'électricité (ainsi qu'une caution et un droit de place).

A titre d'exemple, la ville d'Angers facture 135 000 € par an de taxes d'occupation et il est à noter que le taux de recouvrement est bon et supérieur à ce qu'il est par exemple dans l'habitat social. Les gestionnaires des terrains d'accueil ont une attitude de bienveillance vis-à-vis des occupants qui fait que cela se passe bien.

Une politique plus dure de coupure brutale sans négociation serait moins productive comme cela se voit sur des aires hors du Pôle métropolitain.

Bien entendu cela ne concerne que les terrains d'accueil. En cas de stationnement illicite, les branchements, illicites également, ne donnent pas lieu à paiement et coutent aux collectivités.

« Les nomades sont violents et se battent » FAUX

PRÉJUGÉ 5

Toutes les composantes de la population sont sujettes à des épisodes de violence ou de rixe, mais pas plus les voyageurs que les autres. Vivant « dehors », les bagarres éventuelles entre voyageurs peuvent être plus tapageuses que celles à l'intérieur des maisons, voire même dégénérer.

A noter également que les voyageurs préfèrent régler leurs différends entre eux.

« Les voyageurs ont le droit à tout »

FAUX

Nombreux sont ceux qui croient que les voyageurs ont tous les droits. Certes, comme tout habitant, car n'oublions jamais que les voyageurs sont des habitants à part entière du territoire, ils ont le droit après inscription aux aides sociales à l'exception notoire de l'APL.

On dit que l'aménagement et le fonctionnement des aires d'accueil sont coûteux et cela est vrai, mais aurait on l'idée de stopper l'habitat social parce qu'il coûte ?

Et luttons contre la fausse information qui sous-entend que les voyageurs auraient des aides pour acheter leurs caravanes. Tout au plus peuvent ils bénéficier d'un prêt auprès de la CAF. Et s'ils ont de belles caravanes ou de belles voitures, achetées souvent à crédit, n'oublions pas que ce sont « leurs maisons ».

« On ne peut pas discuter avec eux. Ils ne respectent personne »

FAUX

S'il est bien une caractéristique des voyageurs, c'est leur respect de l'autorité, du chef. Beaucoup plus que celui des institutions.

Il est important que les Maires, ou les adjoints délégués, les gestionnaires des aires établissent le contact avec les voyageurs, leurs patriarches, leurs pasteurs (se connaître, échanger, négocier, formaliser). Et plutôt que la manière forte, l'intervention des forces de police ou de gendarmerie, la négociation peut souvent aider à trouver un compromis. La discussion n'est pas forcément facile mais elle est possible surtout si elle est menée par le chef reconnu d'un côté comme de l'autre.

« Leurs aires sont des zones de non droit où la police n'ose pas mettre les pieds »

NI VRAI NI FAUX

Il faut distinguer deux cas de figure :

- S'il s'agit de déloger des voyageurs en stationnement illicite, les forces de police et de gendarmerie peuvent intervenir s'il existe des terrains d'accueil sur le territoire et inviter les voyageurs à s'y installer.
- En l'absence de terrains, il faut suivre la procédure judiciaire pour procéder à une expulsion selon la situation de la commune. Et bien souvent une négociation sera plus productive qu'une expulsion par la force. Il a été dit à la commission « qu'on n'avait jamais vu les autorités évacuer un terrain par la force ».

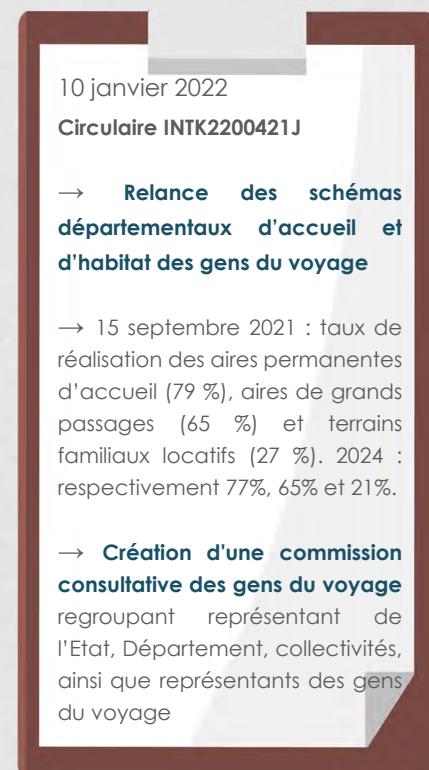
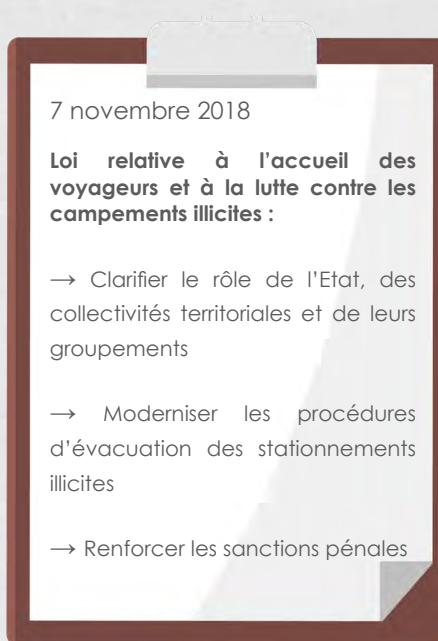
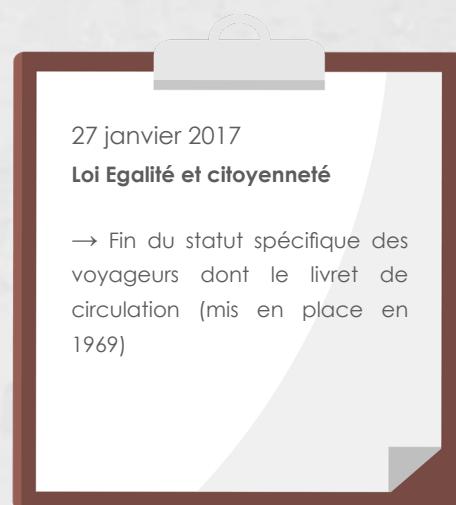
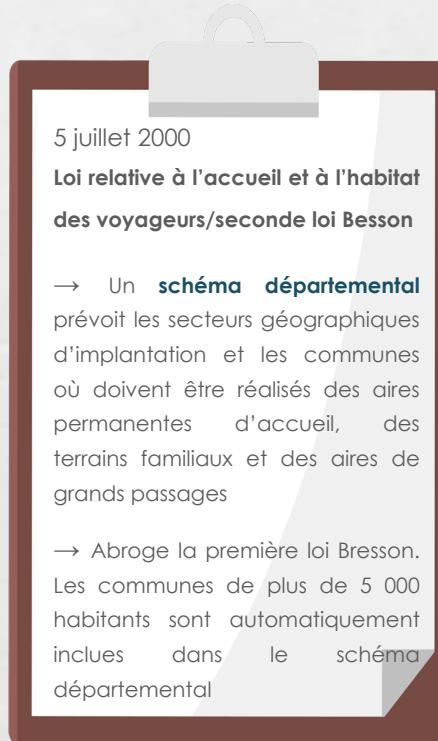
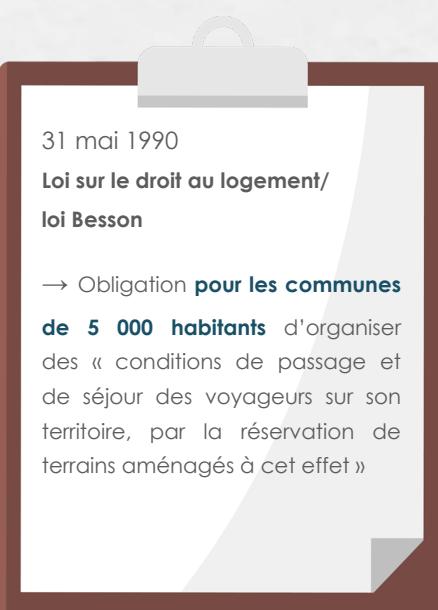
Paradoxalement, les voyageurs ne seraient pas opposés à voir des rondes de police dans leurs aires, surtout depuis que certaines personnes extérieures se mettraient à venir dans les terrains d'accueil notamment pour faciliter leurs activités illicites tel que le trafic de drogue.

FAISONS-LE SAVOIR !

Nous venons de passer en revue de façon non exhaustive huit « a priori » qui font que la population sédentaire n'a pas une vraie vision de la réalité du monde des voyageurs. Il y en a sûrement d'autres. **Ce qui est nécessaire c'est d'en parler, d'apaiser les débats et de convaincre les uns et les autres que nous sommes tous des habitants d'un même territoire avec nos différences, nos qualités et nos défauts.**

2.3 LA RÉGLEMENTATION

Les principales lois qui concernent les différentes compétences en matière d'accueil des voyageurs sont :



2.4 LES ACTEURS ET COMPÉTENCES

De cette réglementation, découlent les compétences suivantes :

Les Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) disposent de la compétence obligatoire « **aménagement, entretien et gestion des aires d'accueil et des terrains familiaux locatifs à compter du 1er janvier 2017** ». Les aires permanentes d'accueil, les terrains familiaux et les aires de grand passage sont concernés par cette compétence.

Les Départements élaborent des **schémas départementaux d'accueil et d'habitat des gens du voyage** (cf. la partie « Les dispositifs » pour plus de détails). Les EPCI se doivent alors de mettre en œuvre le schéma en question.

Quant aux **aires de petits passages**, elles sont la compétence des EPCI et/ou communes (EPCI privilégiées notamment pour leur gestion).

Plusieurs volets sont abordés :

01

L'ACCUEIL

Ce volet concerne notamment les aires permanentes d'accueil et les aires de grand passage

02

L'HABITAT

Ce volet aborde l'ancrage territorial de certaines familles à travers les terrains familiaux

03

L'ACCOMPAGNEMENT SOCIO-ÉDUCATIF

dans lequel sont inclus les sujets tels que la scolarisation, l'insertion professionnelle, l'accès aux droits ou encore la santé.

04

LA GOUVERNANCE ET LE SUIVI

du schéma doivent être aussi inclus dans ce dernier.

Le [nouveau schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage du Maine-et-Loire 2025-2031 a été publié en octobre 2025.](#)



2.5 LES DISPOSITIFS

LE SCHÉMA DÉPARTEMENTAL D'ACCUEIL ET D'HABITAT DES GENS DU VOYAGE (SDAHGV)

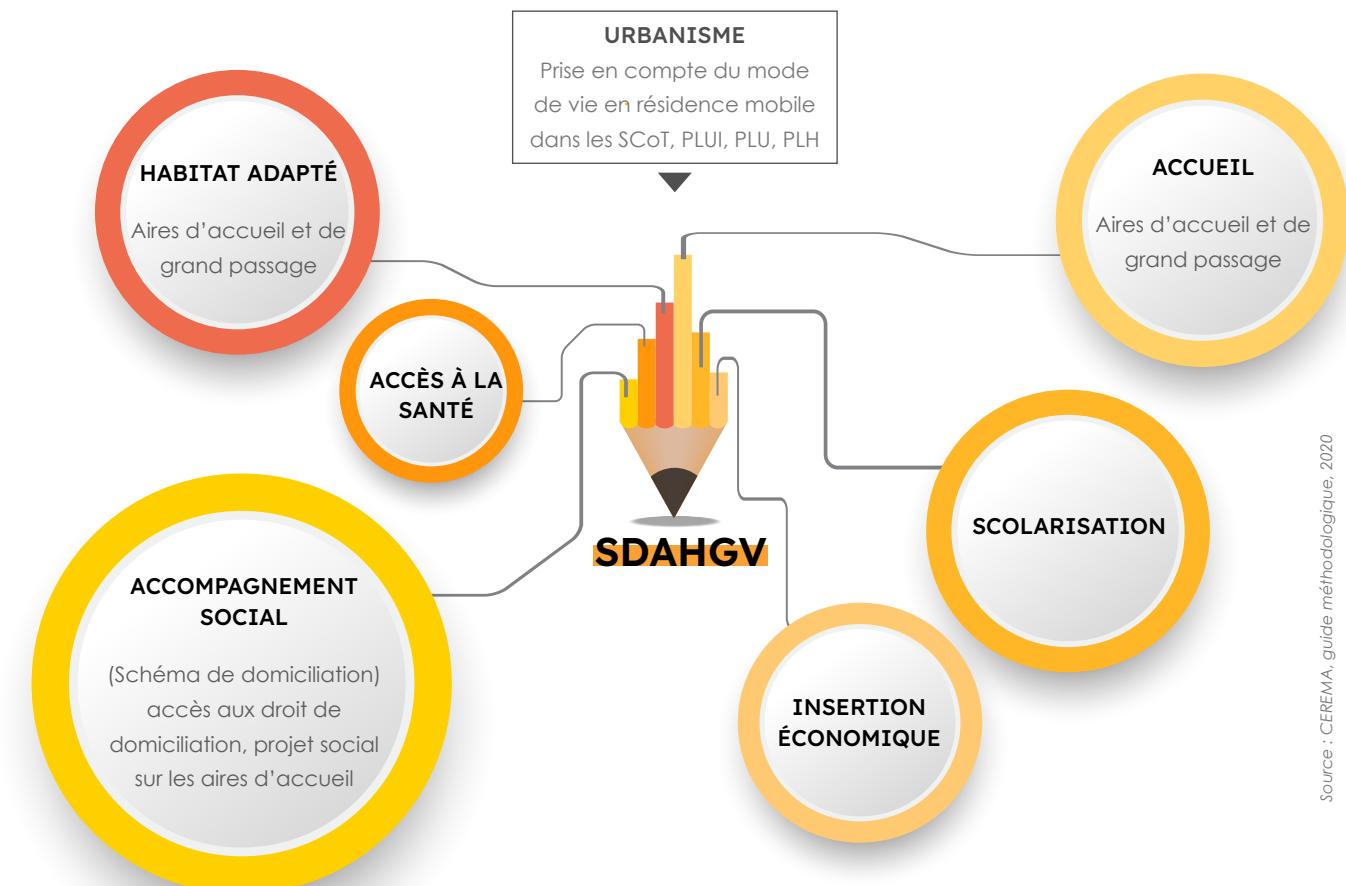
Il s'agit d'un **outil d'aménagement du territoire** élaboré à l'échelle du département et révisé a minima **tous les 6 ans**. Il est institué avec la loi du 5 juillet 2000. Toutes prescriptions développées dans ce schéma sont considérées comme obligatoires. Ces dispositions à valeur prescriptive concernent la création et la gestion des aires (permanentes ou de grand passage), des terrains familiaux ainsi que l'accompagnement socio-éducatif. Il peut y avoir des dispositions à valeur non prescriptive (aires de petit passage, aires supplémentaires proposées par des employeurs ou terrains privés...).

Bien que le schéma soit piloté par le Département, il intègre dans son élaboration d'autres acteurs tels que :

- ▶ La **commission consultative départementale des gens du voyage**, instance obligatoire étroitement associée aux étapes de la construction d'un schéma
- ▶ Les **EPCI et communes**, chargés ultérieurement de la mise en œuvre
- ▶ Les **services de l'Etat** (en charge de la scolarisation, de la santé, de l'emploi, etc...)
- ▶ Les **structures qui assurent un accompagnement** auprès des gens du voyage (CCAS, associations, etc...)
- ▶ Et les **représentants des voyageurs** qui, en tant qu'usagers et citoyens font part de leurs attentes et de leurs propositions. »

TRADUCTION DU SCHÉMA DANS LES PLANS D'AMÉNAGEMENT :

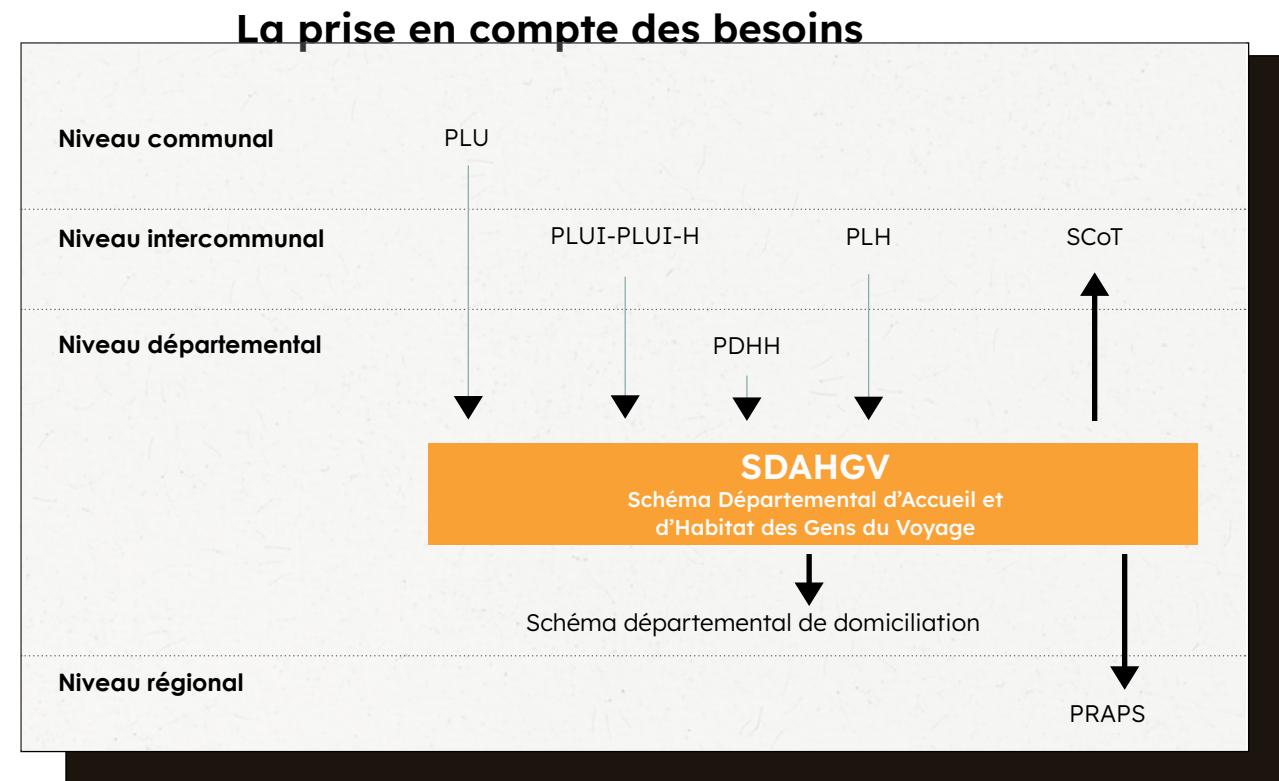
Les dispositions du SDAHGV sont prises en compte dans le cadre d'autres plans d'aménagement tels que le PLU, PLU(i)...



Source : CEREMA, guide méthodologique, 2020

LE PLAN DÉPARTEMENTAL D'ACTION POUR LE LOGEMENT ET L'HÉBERGEMENT DES PERSONNES DÉFAVORISÉES (PDALHPD):

Dans le cas du Maine-et-Loire, le PDALHPD est dénommé « **Plan Départemental de l'Habitat et de l'Hébergement** » (PDHH). Le PDHH 2020-2025 est un document unique qui regroupe les dispositions départementales de l'habitat et le SDAHGV.



Le PDHH, en tant qu'outil du droit au logement des personnes défavorisées, décline des actions qui visent à accompagner, maintenir dans le logement des ménages fragiles. Les Voyageurs constituent un des publics du PDHH. Il prend en compte les actions inscrites dans le SDAHGV, notamment en termes d'habitat adapté, via des terrains locatifs familiaux ou le logement adapté.

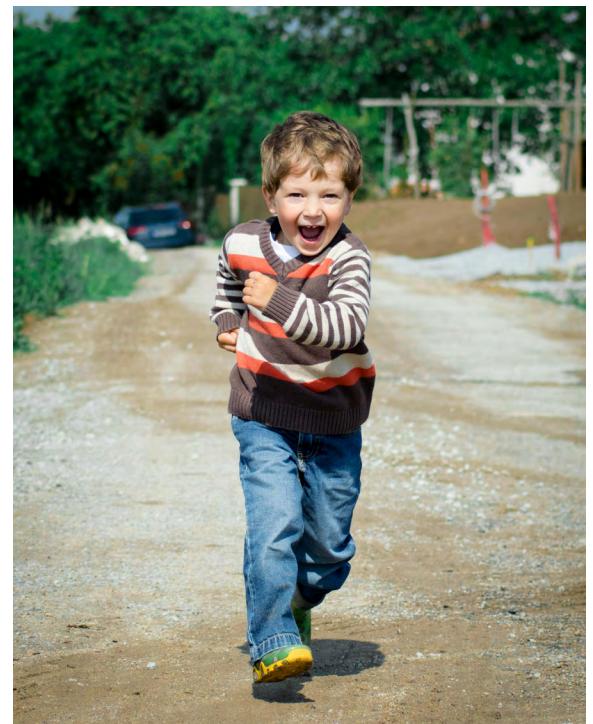
Dans celui du 49 qui arrive à son terme, le public voyageur était considéré dans les orientations 3 et 4 :

- **Oriental 3** - Diversifier la production de logement et d'hébergement pour l'adapter aux besoins. Action n°3 - Conforter le rôle du parc social dans l'accueil des ménages les plus en difficulté.
- **Oriental 4** - Faciliter l'accès au logement des ménages les plus modestes et les plus en exclusion.

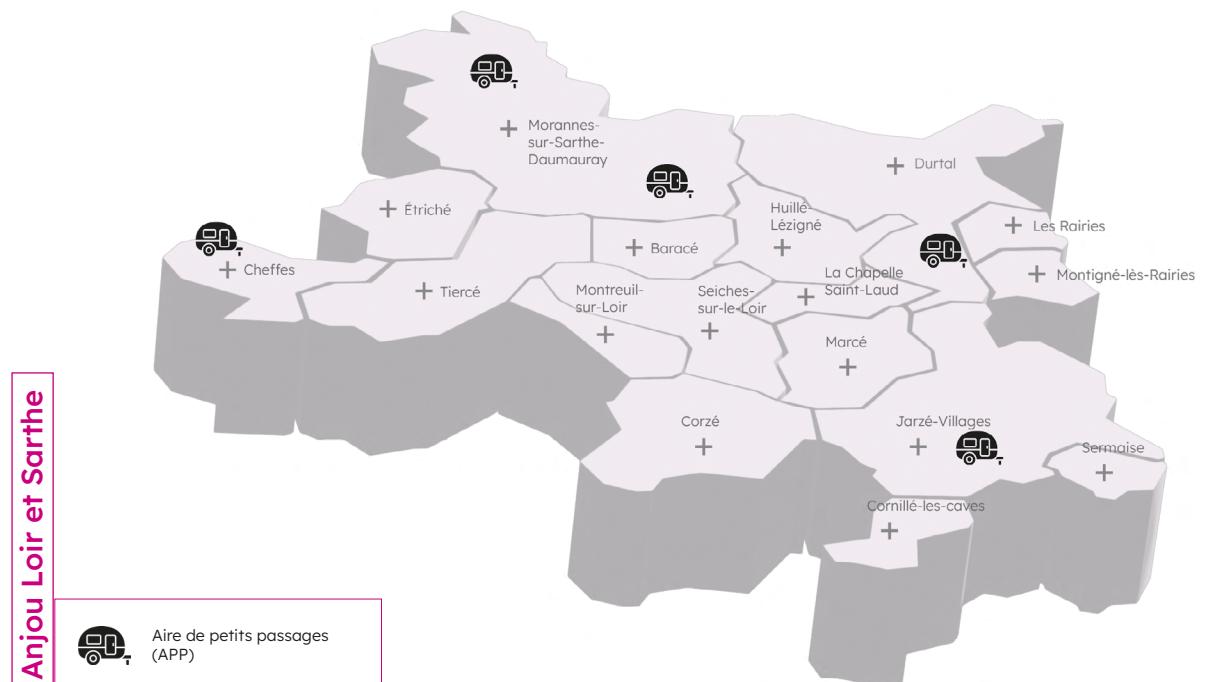
ACCOMPAGNEMENT SOCIAL DES GENS DU VOYAGE

Les personnes domiciliées auprès de Centres Communaux ou Intercommunaux d'Action Sociale du Maine-et-Loire bénéficient d'un accompagnement avec le service **Voyageurs 49** (service de l'association Abri de la Providence) :

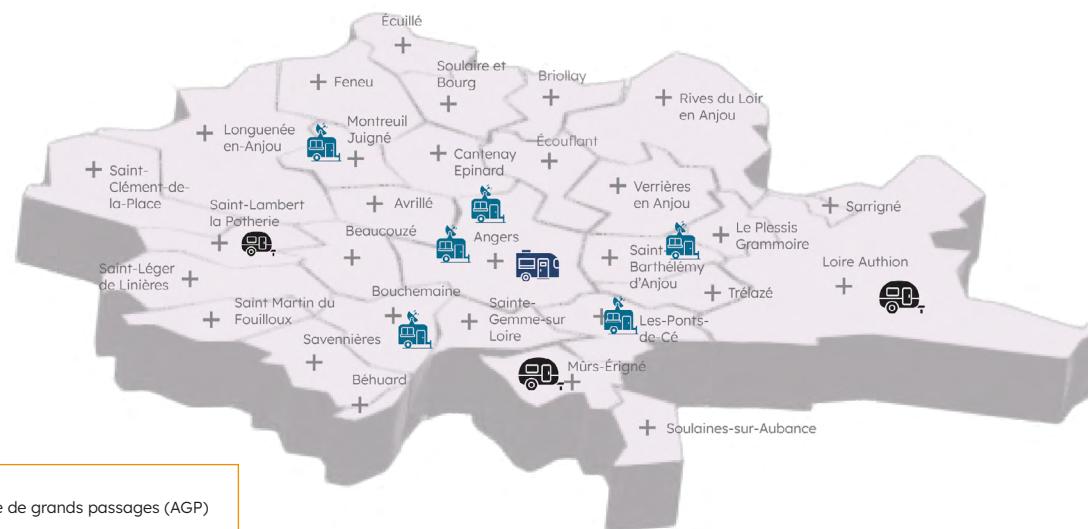
- « Soutien des allocataires du Revenu de Solidarité Active (RSA) pour les accompagner vers l'emploi (image de soi, rédaction des CV)
- Conseils en matière de gestion budgétaire et gestion du logement
- Scolarisation des enfants et soutien à la parentalité
- Actions d'alphabétisation
- Santé : prévention et éducation (complémentaire santé solidaire, vaccination, ...) »



LOCALISATION DES TERRAINS D'ACCUEIL SUR LES 3 EPCI

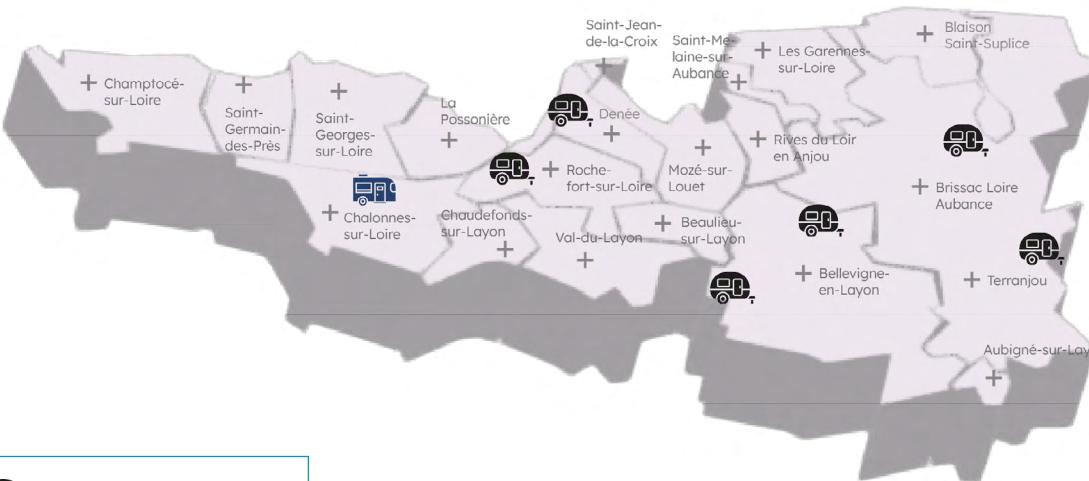


Angers Loire Métropole



- Aire de grands passages (AGP)
- Aire de petits passages (APP)
- Aire permanente d'accueil (APA)

Loire Layon Aubance



- Aire de petits passages (APP)
- Aire permanente d'accueil (APA)

Source : Département de Maine-et-Loire - Février 2025

Partie 3

LES RÉPONSES ACTUELLES

...

3.1 LES DROITS FONDAMENTAUX DES VOYAGEURS

En tant que citoyennes et citoyens français, les voyageurs ont accès aux droits fondamentaux tels que l'éducation, la santé, le logement, l'emploi et la sécurité sociale. Il est essentiel que ces droits leur soient accessibles sans obstacles ni discriminations.

Dans la même logique d'appartenance citoyenne, les voyageurs forment des communautés qui enrichissent notre territoire par leur histoire, leur culture et leurs traditions, expriment des besoins et des attentes à prendre en considération et à respecter pour avancer ensemble vers une société plus juste et solidaire. **Leur diversité de parcours et de modes de vie rappelle combien il est essentiel de construire un avenir inclusif pour toutes et tous.**

Ces aspirations, bien que générales, témoignent d'un désir de reconnaissance, d'appartenance et d'égalité ; quand bien même elles ne représentent pas forcément l'ensemble des communautés de voyageurs car elles-mêmes évoluent. **Ces aspirations inspirent des lignes claires pour améliorer les politiques d'accueil sur le territoire.**

Sur le plan national, d'après la Fédération nationale des associations solidaires d'action avec les Tsiganes et les

voyageurs (FNASAT-voyageurs), les voyageurs réclament majoritairement :

- ▶ **La reconnaissance et le respect de leur identité**
- ▶ **L'accès effectif aux droits fondamentaux**

Comme pour chaque citoyen, une éducation de qualité, des soins de santé accessibles, un logement décent, un emploi valorisant et la protection sociale sont des droits fondamentaux. Garantir ces droits, c'est affirmer notre engagement en faveur de la justice sociale :

- ▶ **Liberté de choisir le mode de vie** (sédentaire et/ou nomade)
- ▶ **L'intégration sans assimilation** (garder son identité)
- ▶ **Le dialogue et la concertation**



Il faut rappeler que dans tous les champs de l'action publique, les situations vécues par les voyageurs sont sous-documented, empêchant ainsi une programmation à la hauteur des enjeux. (William Acker : « Où sont les gens du voyage ? Inventaire critique des aires d'accueil », 2021).

En ce qui concerne le droit à la santé, le Bulletin Épidémiologique Hebdomadaire (BEH) a rendu publics les principaux résultats de la première étude scientifique relative à la santé et au recours aux soins des voyageurs en France. L'étude en date du 20 février 2024 a été réalisée en Nouvelle-Aquitaine entre novembre 2019 et mars 2022 auprès de 1 030 adultes et 337 enfants.

Ce sondage de grande ampleur a été conduit par Santé Publique France, en partenariat avec la FNASAT-voyageurs, des associations de son réseau et les personnes concernées. Il apporte de solides données épidémiologiques qui démontrent une altération grave, massive de la santé des voyageurs, y compris des enfants, liée à leurs conditions de vie (saturnisme...).

« Les résultats décrivent des prévalences de pathologies chroniques nettement plus élevées qu'en population générale, un renoncement aux soins deux fois supérieur, une couverture vaccinale rougeole-oreillons-rubéole à 24 mois insuffisante, très largement déterminées par des conditions de vie et des expositions environnementales défavorables qui leur sont trop souvent imposées par les politiques publiques d'accueil et d'habitat ».

Ces résultats mettent également en évidence « **un gradient d'exclusion sociale liant précarité de l'habitat et mauvais état de santé** ». La leçon à en tirer est claire : « Plus les conditions de vie sont difficiles – accès à l'eau courante, à l'électricité, à un équipement sanitaire, proximité avec des axes routiers, des sites industriels, éloignement des services publics de droit commun – plus le risque de déclarer une maladie chronique est élevé ».

Sur notre territoire métropolitain, les constats ne sont pas une fatalité et doivent faire écho et appeler à l'action.



Plusieurs pistes d'action existent. Elles appellent à une mobilisation significative dans tous les pans de l'action publique (santé, habitat, environnement, urbanisme, scolarisation...) :

- ▶ **Promouvoir l'existant** en valorisant les points forts des aires actuelles et tendre vers une harmonisation en termes d'accueil (confort, sécurité...), se mettre en conformité avec la réglementation
- ▶ **Engager une démarche de coopération** avec les voyageurs, les acteurs de terrain et au besoin la recherche des stratégies de promotion de la santé des voyageurs
- ▶ **Mettre autour de la table** dans le cadre des Projets sociaux locaux (cf. partie 3.3) toutes les parties

prenantes des services publics afférents (santé, habitat, environnement, urbanisme, scolarisation, la culture...) pour réfléchir à des plans d'actions au-delà des diagnostics partagés

- ▶ **Se permettre / Favoriser des expérimentations type :** visite apprenante d'autres sites d'accueil en dehors du territoire + groupes de travail avec un ou plusieurs collectifs de voyageurs sans pour autant engager des promesses d'aménagements particulièrement aux groupes de voyageurs participant. Ne pas oublier que les voyageurs ne représentent qu'eux-mêmes ou leur famille. Une telle démarche peut aboutir à une appropriation du terrain par ceux qui ont été consultés au détriment des autres.

Les aires permanentes d'accueil correspondent davantage aux besoins des familles en termes de scolarisation des enfants et d'activités professionnelles des adultes. A ce titre, **elles méritent de faire l'objet d'un soin particulier des collectivités** quant à leur insertion dans le milieu urbain et à leur localisation près des services et des équipements.

La réglementation est stricte. Pas de terrain à proximité des déchetteries, cimetières, autoroutes, etc., mais plutôt à proximité des bourgs pour permettre la scolarisation des enfants.

Aujourd'hui le nombre de terrains d'accueil est inférieur à ce qui est prévu par la réglementation et on estime à 160/180 les caravanes en stationnement illicite sur Angers, alors que les voyageurs sont des habitants nés, travaillant et allant à l'école sur Angers.

Un terrain un peu éloigné des riverains rendra les problèmes de nuisance sonore plus réduits sachant que les voyageurs aiment vivre dehors (chants, musique, repas).

Un terrain protégé par une haie arborée sera plus agréable à vivre pour les voyageurs, se fondera plus facilement dans le paysage, favorisera les relations de voisinage. Rien de pire que la dalle de bitume avec bloc sanitaire et grille métallique en bordure.

Lorsqu'une aire est aménagée, les problèmes sont assez peu fréquents. Cela nécessite quand même une bonne gestion pour éviter des débordements (ferraillage, bouteilles de gaz, stationnement supérieur à la durée fixée, chiens, etc.). Tout problème doit être réglé par la négociation aussi vite que possible car la procédure policière et judiciaire a peu de chances d'être exécutée.

3.2 L'HABITAT ET LES VOYAGEURS

Les voyageurs sont attachés au territoire et aspirent à avoir un terrain adapté et équipé (terrain familial locatif ou logement social adapté), sécurisé et sécurisant.

Selon leur âge, leur activité ou leur mode de vie, les besoins d'ancre des voyageurs sont très variés et ne signifient pas et en aucun cas un arrêt du voyage.

Les caractéristiques du territoire qui les accueille sont aussi des critères essentiels dans le choix de stationnement des différentes communautés.

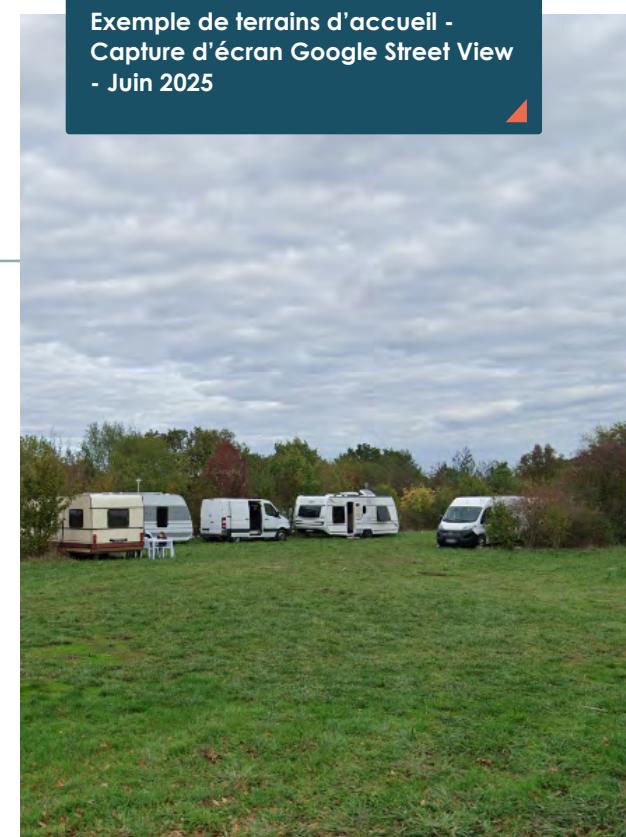
Afin de réussir un projet adapté à la demande, les collectivités doivent donc être attentives aux besoins et proposer une offre appropriée parmi les différents modes d'habitat et de stationnement qu'elles seront en mesure de réaliser.

Les **aires de petits passages et terrains désignés halte de courte durée** sont assez peu fréquentés aujourd'hui. Ils ont cependant l'intérêt de répondre à la liberté

constitutionnelle d'« aller et venir » et permettent un stationnement court (jusqu'à 15 jours). Ils sont aussi assez peu coûteux à aménager puisque seuls un point d'eau et un enlèvement des ordures sont nécessaires. **Il semblerait judicieux d'y ajouter un branchement électrique et des toilettes sèches**, seuls moyens de lutter contre les branchements sauvages et les désagréments pour les riverains qui surviennent quand ces aménagements n'existent pas.



Exemple de terrains d'accueil -
Capture d'écran Google Street View
- Juin 2025



La scolarisation des enfants se passe généralement bien quand les équipes enseignantes sont formées. Elle a également un effet non négligeable sur la sédentarisation partielle des familles, de même que l'insertion professionnelle.

Le même effet de sédentarisation se retrouve avec le mouvement qui semble se dessiner avec le travail salarié des jeunes qui tend à se développer, alors que traditionnellement les voyageurs sont plus des travailleurs indépendants ou saisonniers.

On note que la demande des voyageurs est croissante sur le besoin de sécuriser un lieu de vie agréable pour y résider une partie de l'année...Un « chez soi » en somme qui trouve sa réponse avec **les terrains familiaux**.

Ils sont souvent la propriété des voyageurs. Fréquemment localisés en zone agricole ou naturelle, ils sont aménagés par les voyageurs sans déclaration préalable ou permis d'aménager, ce qui oblige alors le maire à dresser un procès-verbal et à demander à la préfecture l'évacuation du site, procédure qui reste toujours compliquée.

Le constat aujourd'hui est que les installations « sauvages » de ce type sont nombreuses, qu'elles génèrent des querelles de voisinage et ne sont pas sans poser des problèmes de sécurité lorsqu'elles sont installées en zone inondable.

Le terrain familial locatif conforme à la réglementation, qu'il soit bâti ou non et propriété du bailleur ou de la commune, reste donc la solution la plus adaptée.



La commission propose que les documents de planification en cours (PLU et PLUi) prennent en compte des **STECAL** (Secteurs de Taille Et de Capacité d'Accueil Limités) qui peuvent à titre exceptionnel être installés dans des zones agricoles et naturelles. De même, et sous certaines conditions, la régularisation, permise depuis peu par la loi et après mise en conformité, d'anciens terrains familiaux privés pourrait apporter de la stabilité aux familles concernées, de la cohérence au territoire et apaiser les relations de voisinage.

Par ailleurs, dans un plus grand désir de sédentarisation et pour plus de confort, on observe qu'une catégorie de voyageurs, surtout les plus jeunes, fait la demande de **logements sociaux** avec stationnement de 2 ou 3 caravanes. Des projets innovants et qui restent à encourager, ont d'ores et déjà été réalisés autour d'Angers, à Beaucouzé ou à Avrillé par exemple.



Côté aires de grand passage, la situation angevine est plutôt correcte avec l'aire de la Baumette qui doit être réhabilitée (2025-2026).

3.3 LE PROJET SOCIAL LOCAL

3.3.1 RAPPEL DES ORIENTATIONS DU SCHÉMA DÉPARTEMENTAL D'ACCUEIL ET D'HABITAT DES GENS DU VOYAGE

En application de l'article 6 de la loi du 5 juillet 2020 relative à l'accueil et à l'habitat des voyageurs, les modalités de mise en œuvre des actions de caractère social sont fixées par des conventions passées entre les personnes morales concernées et les gestionnaires des aires d'accueil prévues par le schéma départemental.

Le dernier Schéma Départemental d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage 2018-2023 comprenait 4 axes dont l'**AXE 3 : Favoriser l'insertion des voyageurs dans la société par un accompagnement adapté** et l'**AXE 4 Faire vivre le schéma** qui propose à l'échelle intercommunale de réactiver les projets sociaux locaux (PSL) sur l'ensemble des EPCI à partir du cadre fixé par la charte sociale départementale visant à proposer une intervention cohérente des acteurs en fonction des besoins spécifiques de chaque territoire

Ces éléments sont à retrouver dans la fiche action n°13 en annexe.

3.3.2 LES OBJECTIFS

Dans le Maine-et-Loire, depuis la mise en œuvre du 1er Schéma Départemental d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage (2011-2016), cela prend la forme d'un **Projet Social Local** piloté par l'EPCI responsable de la création et de la gestion de l'aire permanente d'accueil. A noter que cela se passe très souvent concrètement à l'échelle de la commune où est implantée l'aire d'accueil.

À partir d'un diagnostic local partagé par l'ensemble des acteurs locaux en lien avec les voyageurs (mairie, CCAS, établissements scolaires, DSDEN 49, CAF, acteurs liés à

la santé, mission locale, acteurs de l'insertion sociale, associations locales ou de quartier, gendarmerie ou police, etc.), le PSL doit répondre aux objectifs suivants :

- ▶ **Organiser et faire vivre un partenariat entre les acteurs** en lien avec l'aire d'accueil et ses occupants (gestionnaire de l'aire d'accueil, intervenants sociaux, écoles, associations, service de gendarmerie, etc.)
- ▶ **Identifier les actions existantes ou à mettre en œuvre pour améliorer l'intégration de l'aire** et de ses occupants dans la vie de la commune (scolarisation, emploi, accès aux soins, etc.), afin de contribuer à créer les conditions d'un accueil de qualité
- ▶ **Rendre lisibles les priorités arrêtées sur le territoire** et les actions qui en découlent au travers du PSL

La présence de l'association Voyageurs 49 qui est l'opérateur social départemental en la matière financé par le Conseil départemental est plus que recommandée. De même pour le Conseil départemental avec la participation du coordonnateur du Schéma Départemental d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage.



3.3.3 LE CONSTAT



En 2024, la mise en place par chaque EPCI est la suivante au niveau du Pôle métropolitain :

- ▶ **Angers Loire Métropole** : le PSL est décliné localement dans chaque commune qui possède une aire permanente d'accueil
- ▶ **Anjou Loir et Sarthe** : des réflexions sont avancées pour créer une aire permanente d'accueil à Tiercé. Les responsables sont conscients de l'importance du volet social et un lancement de groupes de travail avec l'appui de Voyageurs 49 a pu être effectué
- ▶ **Loire Layon Aubance** : le PSL reste à formaliser. Toutefois, plusieurs actions d'ordre social sont engagées et certains groupes de travail fonctionnent dans les communes concernées

Ce bilan mitigé est lié à différents facteurs :

- ▶ **Réunir l'ensemble des acteurs n'est pas aisé et est très chronophage.** Il nécessite également la présence d'un animateur local reconnu, en particulier par les voyageurs, ce qui n'est pas toujours le cas. Par ailleurs, il est souvent difficile de mobiliser des acteurs locaux au-delà des organismes institutionnels

► La participation de représentants des voyageurs reste difficile :

- Les voyageurs sont habitués à se débrouiller par eux-mêmes et très réticents à faire confiance à des personnes dont ils ont le sentiment qu'elles les repoussent plus qu'elles ne les accueillent. Le dialogue est possible mais il demande du temps pour qu'il puisse s'établir.
- Il n'est pas dans les habitudes des voyageurs de désigner des représentants pour parler en leur nom. Ce qui explique leur réticence à participer à des groupes de travail
- Les voyageurs ont le respect de la hiérarchie et souhaitent s'adresser au « chef ». C'est très souvent le maire, le gestionnaire de l'aire d'accueil, l'élu référent s'il est bien identifié ou le garde-champêtre. Cette reconnaissance permet de rappeler facilement certaines règles du vivre ensemble et permet d'instaurer un dialogue

- La confiance établie, les voyageurs sont plus enclins à donner leur avis personnel sur un problème particulier qui, dans un 1er temps, est généralement « Où je mets ma caravane ? »

- Les voyageurs ont une bonne connaissance de leurs droits sociaux. Nombre d'entre eux se domicilent dans les CCAS et savent utiliser les Maisons de France Services pour remplir leurs dossiers, avoir accès au numérique

- Par ailleurs, Voyageurs 49 les aide par l'intermédiaire de ses 8 travailleurs sociaux en matière sociale, d'accès aux droits, de scolarisation et de santé en première écoute et les guide vers le service adapté. Il est très souvent le référent RSA. A noter qu'un des travailleurs sociaux est affecté à ALS, même en l'absence d'aire permanente actuellement.

- Enfin, les voyageurs ont peu tendance à s'intégrer dans la vie locale : peu d'adhésions (parfois à cause de refus) dans les associations locales qu'elles soient culturelles, sportives ou autres ; très faible taux d'inscription sur les listes électorales

► Sur le plan scolaire :

- Une scolarisation effective en classe maternelle ou élémentaire, mais non systématique au collège
- Un problème d'assiduité
- Peu ou pas d'accompagnement scolaire sur les aires d'accueil

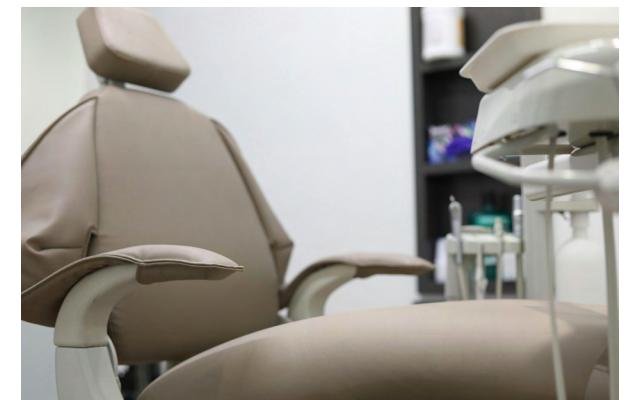
► Sur le plan de la santé :

- Une méconnaissance du dispositif de santé ou une sur-utilisation des services en urgence
- Un manque d'autonomie (illettrisme, illectronisme...), renforcée par la précarité (environnement de vie, conditions socio-économiques et activités

professionnelles), et une méconnaissance des dispositifs existants

- Un déficit d'accès aux services de santé (notamment aux droits liés à la complémentaire santé solidaire), aux soins et à prévention (notamment aux programmes de dépistage et de prévention du cancer)

- Un déficit d'intercompréhension avec les professionnels de santé du réseau local et de connaissance réciproque



► Sur le plan de l'insertion :

Les politiques d'insertion (le RSA en particulier) sont complexes à comprendre, notamment pour les familles mobiles et peu habituées à l'écrit.

- Des obstacles environnementaux (ferraillage...)
- Des complications administratives (dématérialisation...)
- Des aspects de discrimination (mobilité, accès aux assurances, discriminations à l'emploi...)

3.3.4 ÉLABORER UN PROJET SOCIAL LOCAL

Le PSL représente un outil d'organisation essentiel au bon fonctionnement du centre social local. Il permet d'établir au mieux les axes d'actions pour améliorer la vie quotidienne des habitants sur le territoire. Il est un réel outil de proximité et de travail commun engageant la participation des professionnels, des bénévoles, des habitants, en les rendant acteurs de la vie sociale de leur ville, et des différents partenaires.

Le projet social est un **réel socle** pour mener à bien les politiques familiales et sociales (soutien à la parentalité, insertion sociale, accès à la culture, loisirs, éducation, insertion du handicap, voyageurs, favoriser la citoyenneté, impulser des élans de solidarité et développer l'animation collective et globale...), le tout dans une démarche de proximité.

C'est en ce sens que **l'enjeu du projet social** s'articule, autour de la mise en œuvre de ces politiques par une approche humaine et sociale afin d'être pour la commune un réel lieu de rencontre, de mixité et de soutien.

La construction de ce projet social, tant au niveau de la scolarisation, de l'accès aux soins ou de l'insertion professionnelle, est l'occasion de consacrer une réflexion partagée concernant les valeurs et principes :

- ▶ Accueil universel
- ▶ Solidarité
- ▶ Respect
- ▶ Sens de l'écoute et de la discréetion professionnelle



Partie 4

LES PROPOSITIONS ET RECOMMANDATIONS

...

1

PROMOUVOIR L'EXISTANT en valorisant les points forts des aires d'accueil actuelles et tendre vers une harmonisation en termes d'accueil (amélioration, confort, sécurité...), et se mettre en conformité avec la réglementation.

NOS 8 RECOMMANDATIONS

Forte de ces analyses, la commission propose les actions suivantes

3

RÉGULARISER POUR STABILISER

La régularisation après mise en conformité d'anciens terrains familiaux privés, peut apporter de la stabilité aux familles concernées, de la cohérence au territoire et apaiser les relations de voisinage. Il ne faudrait cependant pas que cette possibilité de régularisation devienne un droit, ainsi qu'une incitation à créer de nouveaux terrains en dehors de toute légalité.



2

INTÉGRER LES STECAL DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME

Les documents de planification en cours (PLU et PLUi) devraient prendre en compte des Secteurs de Taille et de Capacité d'Accueil Limités (STECAL) qui peuvent à titre exceptionnel être installés dans des zones agricoles et naturelles.

4

OUVRIR ET AMÉNAGER DES TERRAINS

conformément à la réglementation ; plutôt plusieurs terrains qu'une grande aire d'accueil qui peut générer des conflits entre familles.

5

FAIRE « DU BEAU » ET DU PRATIQUE pour les voyageurs en minimisant les nuisances sonores et visuelles pour les riverains ; plantation de haies arborées, éloignement raisonnable des riverains, mais proximité des bourgs et écoles ; aller dans certains cas au-delà des exigences réglementaires en assurant des branchements électriques et l'installation de toilettes sur les terrains de petit passage.

6

METTRE EN ŒUVRE UN PROJET SOCIAL LOCAL

aller au-devant des voyageurs en direct.

7

DÉSIGNER UN ÉLU POUR ÊTRE L'INTERLOCUTEUR, élu qui se devra d'être disponible, à l'écoute, et qui pourra donner des réponses. A noter que cette demande vient aussi des employés municipaux ou délégués qui sont en contact avec les voyageurs. Ils ont besoin d'être soutenus.

8

CHANGER LE REGARD SUR LES VOYAGEURS

Il faut permettre à la population de comprendre en quoi les voyageurs sont nos égaux tout en ayant un mode de vie différent. Ils préfèrent une maison sur roues qu'une maison en dur.

Pour y arriver, on peut encourager des festivals comme « Manouches et Gadges ». On doit les convier à participer aux activités sociales et sportives communales.

On peut aussi organiser des conférences-débats non sur la localisation du terrain, mais sur la réalité des voyageurs avec diffusion d'un film, ou d'une pièce de théâtre ou autre.



EN GUISE DE CONCLUSION

Cette contribution est le fruit d'un travail de 18 mois de la commission du Conseil de développement Loire Angers.

Aux débuts de nos réflexions, nous avons senti le besoin de faire un travail d'acculturation : qui sont les voyageurs ? Que leur reproche-t-on ? Que craignons-nous ? Et de leur côté, quels sont leurs griefs et craintes à l'égard des sédentaires ?

Nous pensons pouvoir affirmer que les rencontres, présentations et visites que nous avons effectuées pour avancer dans notre étude nous ont changés, ou plus exactement ont changé notre regard et notre compréhension de cette question. Les a priori développés dans ce rapport étaient nos a priori et nous avons découvert que la réalité était autre, plus complexe que ce que nous pouvions imaginer.

Si nous devions ne faire qu'une seule recommandation à l'issue de cet exercice, c'est que si nous pouvions amener l'ensemble de la population de notre territoire à faire le même effort d'analyse, la problématique de l'acceptabilité de la cohabitation entre voyageurs et sédentaires en serait probablement grandement résolue.

Puisse cette contribution aider à réduire le fossé qui sépare encore les membres d'une seule et même population qui se partage un même territoire.



Postface

Cette contribution a été présentée aux Présidents des trois EPCI ou à leurs représentants lors d'une rencontre le vendredi 28 mars 2025, puis en Assemblée générale du Conseil de développement le jeudi 24 avril. Elle a alors été adoptée après un débat parfois vif, mais riche et constructif.

Les propositions de la commission n'ont la prétention ni d'être la « vérité », ni d'être exhaustives. Les rédacteurs de la contribution ont avant tout cherché à apporter un œil extérieur et un avis objectif qu'ils se sont forgés au cours de leurs rencontres et de leurs travaux.

Le fait d'avoir travaillé sur cette problématique a permis aux membres de la commission sinon de changer, du moins de nuancer leur approche qui était bien souvent le fruit de nombreux a priori.

L'objectif de notre travail était de voir comment faciliter le vivre ensemble entre voyageurs et sédentaires. Nous avons travaillé sans angélisme et sommes bien conscients que la réalité peut être complexe. Le foncier n'est pas toujours disponible, les différences culturelles entre les deux populations seront toujours source d'incompréhensions, voire de conflits. Il n'en demeure pas moins que ce ne peut être qu'en acceptant de tout considérer sans tabou que nous pouvons espérer améliorer l'acceptabilité des uns par les autres.

A la suite des discussions lors de l'Assemblée Générale du 24 avril et en aparté avec certains des acteurs impliqués auprès des voyageurs, il nous est apparu qu'un aspect des choses n'avait pas été suffisamment travaillé et qu'il mériterait d'être exploré : à savoir l'impact économique des voyageurs dans la vie locale. Nous avons bien noté que les voyageurs veulent avant tout « ramener de l'argent dans la caravane » et il serait souhaitable d'évaluer leur contribution à l'économie de notre territoire.

Dans le même ordre d'idée, nous pourrions étudier l'impact économique des roms qui, bien que non voyageurs, sont des acteurs non négligeables dans certains secteurs notamment dans le secteur agricole. Ils sont souvent assimilés aux voyageurs et une meilleure connaissance de leur rôle d'acteur économique ne pourrait qu'aider la population sédentaire à mieux accepter leur présence.

Les élus souhaitent-ils que le Conseil de développement poursuive son travail en creusant cet aspect des choses ?

Composition de la commission

► Animateurs

Jean-Claude CHUPIN, Solipass ; Augustin THIEFFRY, Equipe TRE 49.

► Composition :

Mandat 21-24

Mahoutondji Olympe AGBANGLO, Membre citoyen ; Pascale BERTIN-ROCHE, ELLA Energies renouvelables et citoyennes Loire Layon Aubance ; François BLONDEAU, Espace Air Passion ; Patrick BRAISSAUD, CLCV Angers ; Jean-François CAILLAT, Membre de droit ; Alain GASTINEAU, Profession Sport et Loisirs Maine et Loire ; Thierry LESAIN, Vyv3 Pays de la Loire ; Huguette MACÉ, Centre social AICLA ; Jérôme MATER, CMF-Anjou ; Jean-Louis OUARY, Membre citoyen ; Christian PIHET, Gérontopôle Pays de la Loire ; Alain RABEAU, Membre citoyen ; Chantal RENAUDINEAU, Membre citoyen ; Louis-Marie RIVIERE, Membre de droit ; Martine SCOTTO DI VETTIMO, Profession Sport et Loisirs Maine et Loire ; Bastien TRANCHAND, Fédération Étudiante des Associations de l'Anjou ; Corinne THULEAU, Les Boutons de Saule ;

► Citoyens associés

Annette BRUYERE ; Annie CHEVALLIER ; Catherine MARIE ; Michel PINEAU ; Jacques PLANTÉ.

► Appui technique

Thierry BOCLÉ (Coordinateur du Conseil de développement Loire Angers) ; Fiona PERNET (Référence territoriale Anjou Loir et Sarthe) ; Lucie CORLAY (Chargée de communication) ; Roxane NOYER (Assistante) et Morgane CHASSIER (alternante).

Rencontres, témoignages et visites

► Réunions de commission

Mandat 21-24

27 novembre 2023 ; 11 janvier 2024 ; 19 février 2024 ; 12 mars 2024

Mandat 24-27

23 septembre 2024 ; 21 novembre 2024 ; 16 janvier 2025 ; 20 février 2025 ; 16 juin 2025

► Rencontres

9 septembre 2024 : Entretien Téléphonique avec Philippe RENAZE, Responsable du service d'accueil des Gens du Voyage, Angers Loire Métropole

23 septembre 2024 : rencontre avec Michel Robichon – Aumonier

24 octobre 24 : Rencontres avec Arnaud HIE, maire de Briollay et Benoît COCHET, maire de Montreuil-Juigné

4 novembre 2024 : Rencontre avec Thérèse KLIN, Voyageuse

18 novembre 2024 : Rencontre avec Voyageurs 49 à Saint Barthélémy-d'Anjou

26 novembre 2024 : Rencontre avec Elisa GUERIN, Chargée de Projet en charge de l'Aménagement et de l'Habitat durable de la Communauté de communes Baugeois Vallée

19 décembre 2024 : rencontre avec les responsables du terrain de la Grande Flècherie à Angers

ANNEXE 1 : Compte-rendus des rencontres de terrain

ANNEXE 2 : fiche action n°13 du Schéma Départemental d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage



BASE DOCUMENTAIRE :

Acker, W. (2021). Où sont les «gens du voyage» ? : inventaire critique des aires d'accueil (p. 26). Éditions du commun.

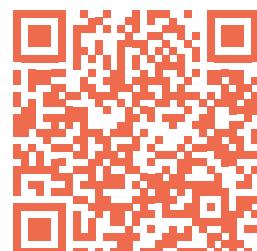
<https://www.fnasat.asso.fr/la-sante-des-gens-du-voyage-premiere-etude-epidemiologique-en-france-aupres-des-gens-du-voyage/>

<https://www.fnasat.asso.fr/wp-content/uploads/2024/05/Fnasat-Note-dinterpellation-15-05-2023.pdf>
<https://www.santepubliquefrance.fr/docs/bulletin-epidemiologique-hebdomadaire-20-fevrier-2024-n-4>

<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/37889591/>

Retrouvez la contribution
et les annexes en ligne :

[conseil-dev-loire.angers.fr/
publications](http://conseil-dev-loire.angers.fr/publications)



NOTES

PLU Plan Local d'Urbanisme Le Plan Local d'Urbanisme est un document d'urbanisme qui définit les règles d'utilisation des sols et les grands choix d'aménagement pour une commune, en matière d'habitat, de protection et d'urbanisation.	PLUI Plan Local d'Urbanisme Intercommunal Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal est un document d'urbanisme qui couvre plusieurs communes, coordonnant leur développement en intégrant des enjeux comme la mobilité, l'habitat, et l'environnement à une échelle intercommunale.	PLM Plan Local de Mobilité Le Plan Local de Mobilité est un document stratégique qui organise et planifie les mobilités à l'échelle locale, en cohérence avec les politiques d'urbanisme, de climat et d'environnement.	
PDH Plan Départemental de l'Habitat Le PDH est un document de planification qui assure la cohérence des politiques locales de l'habitat à l'échelle départementale, en articulant les PLH et les autres politiques du territoire.	SCoT Schéma de Cohérence Territoriale Le Schéma de Cohérence Territoriale est un document d'urbanisme qui définit les orientations stratégiques pour l'aménagement d'un territoire, en assurant la cohérence entre urbanisation, mobilité, logement et développement économique, tout en préservant les espaces naturels.	PRAPS Programme régional d'accès à la prévention et aux soins Ce programme vise à améliorer l'accès aux soins et à la prévention pour les publics fragiles, en s'appuyant sur une stratégie partagée et une approche globale de la santé. Bien que centré sur la santé, il peut interagir avec l'urbanisme via le développement d'une offre médico-sociale au plus près des lieux de vie.	



CONSEIL DE
DÉVELOPPEMENT
loire angers

83, rue du Mail - BP 80011 - 49020 ANGERS Cedex 02

02 41 05 51 81

conseil-developpement@angersloiremetropole.fr

Retrouvez toutes nos publications sur

conseil-dev-loire.angers.fr



Crédits photos et images (excepté mention sur la photo) : Noun Project, Pexels & Unsplash
Mise en page : Lucie Corlay - Conseil de développement Loire Angers -
Impression : Ville d'Angers/Angers Loire Métropole - 83 bd de la Résistance et la Déportation, Angers.

