

1

L'accueil et l'accompagnement des gens du voyage : des progrès lents et inégaux, des objectifs à redéfinir

PRÉSENTATION

L'obligation d'accueil des gens du voyage¹⁶⁵ est inscrite dans la loi du 31 mai 1990 relative à la mise en œuvre du droit au logement. Son article 28 prévoit l'établissement dans chaque département d'un schéma d'accueil des gens du voyage, qui s'impose aux communes de plus de 5 000 habitants. La loi reconnaît ainsi explicitement le mode de vie itinérant et l'obligation d'offrir aux gens du voyage des conditions de stationnement dignes et adaptées.

La loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage (dite loi « Besson ») a tiré les enseignements du relatif échec de la loi de 1990 en termes de création d'aires d'accueil. Plus incitative que la précédente, elle a déterminé un équilibre des droits et des obligations, tant à l'égard des communes que des gens du voyage eux-mêmes. Elle a également renforcé les moyens destinés à lutter contre les stationnements illicites dans les communes qui ont réalisé les aires inscrites au schéma départemental.

En octobre 2012, la Cour a publié un rapport public thématique sur « l'accueil et l'accompagnement des gens du voyage »¹⁶⁶, qui dressait un

¹⁶⁵ L'expression « gens du voyage » est une catégorie juridique du droit français, introduite par la circulaire du 20 octobre 1972 d'application de la loi du 3 janvier 1969 « sur l'exercice des activités économiques ambulantes et le régime applicable aux personnes circulant en France sans domicile ni résidence fixe », qui distinguait parmi celles-ci celles qui logeaient de façon permanente dans un « véhicule, une remorque ou tout autre abri mobile ». Cette notion a été reprise dans la loi du 31 mai 1990, puis a été précisée par la loi du 5 juillet 2000 qui désigne « les personnes dites gens du voyage et dont l'habitat traditionnel est constitué de résidences mobiles », afin de caractériser une catégorie de la population de nationalité en très grande majorité française, et déterminée, non par son origine ethnique, mais par son mode de vie spécifique.

¹⁶⁶ Cour des comptes, *Rapport public thématique : l'accueil et l'accompagnement des gens du voyage*. La Documentation française, octobre 2012, 347 p., disponible sur www.ccomptes.fr

bilan en demi-teinte des résultats de cette politique publique et qui préconisait un ensemble de 33 recommandations.

Une enquête de suivi de ce rapport a été réalisée par la Cour : elle prend acte de la prise en compte totale ou partielle de 22 de ces recommandations. Toutefois, elle observe également que l'amélioration des conditions de vie des gens du voyage est lente et inégale (I).

Par ailleurs, la tendance à « l'ancrage territorial », déjà évoquée dans le rapport de la Cour de 2012, n'a fait que se renforcer ces dernières années. La loi relative à l'égalité et à la citoyenneté adoptée le 22 décembre 2016 a procédé à un premier changement significatif d'approche en prenant en compte cette évolution et en définissant de nouvelles obligations communales en matière de terrains familiaux locatifs. Désormais, c'est moins son mode de vie itinérant qui identifie cette population que son attachement à l'habitat en caravane. En outre, un nouvel équilibre doit être trouvé, dans l'action menée au bénéfice des gens du voyage, entre les procédures de droit commun et les dispositifs spécifiques (II).

I - Des progrès lents et inégaux

A - Des aires permanentes d'accueil plus nombreuses, mais en partie détournées de leur vocation

1 - Une augmentation du nombre de places créées, malgré la fin des subventions d'investissement de l'État

La loi « Besson » a institué un schéma d'accueil des gens du voyage, qui impose une obligation communale de création de places de stationnement réservées aux gens du voyage.

Depuis 2010, le nombre de places créées dans des aires d'accueil a continué à progresser : à la fin de 2015, 26 873 places étaient disponibles, soit 25 % de plus qu'en 2010. Dans la mesure où le nombre de places inscrites dans les schémas départementaux a été révisé à la baisse (- 7 % par rapport à fin 2010), le volume des places disponibles atteignait, à la fin de 2015, 69 % du total prescrit. Toutefois, par-delà ce constat global satisfaisant, des disparités importantes demeurent :

- le taux de réalisation est particulièrement faible en Île-de-France où il reste 3 104 places à créer sur les 5 471 envisagées, en Provence-Alpes-Côte d'Azur, où il manque 1 724 places sur 2 774, et en Nord – Pas-de-Calais, où 936 places sont manquantes sur 2 498 ;
- 17 départements seulement, tous situés en dehors de ces trois régions, ont totalement rempli leurs obligations ;
- enfin, au-delà de ce constat quantitatif, une analyse plus qualitative est nécessaire : de nombreuses aires sont en effet peu fréquentées, en raison d'une implantation géographique inadaptée.

Les principaux obstacles techniques qui freinent la réalisation des aires d'accueil sont la difficulté de mobiliser des réserves foncières dans les zones de logement tendues et, depuis fin 2008, la disparition du soutien financier de l'État, en application des dispositions de la loi du 5 juillet 2000¹⁶⁷. Mais la principale raison invoquée par les élus – au-delà du coût de l'investissement, estimé entre 15 000 € et 50 000 € par emplacement de caravane, à la charge des collectivités – demeure la difficulté, particulièrement dans des zones sous tension urbanistique, à faire accepter ce type d'équipement par la population.

La loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) a pris acte de cette situation. Elle applique le principe selon lequel ces situations peuvent mieux se gérer au niveau d'un territoire plus vaste que celui de la commune : à compter du 1^{er} janvier 2017, la compétence « aménagement, entretien et gestion des aires d'accueil » est devenue une compétence obligatoire des communautés d'agglomération et des communautés de communes¹⁶⁸.

2 - Une aide au fonctionnement liée, désormais, à l'occupation effective des aires d'accueil

L'aide au logement temporaire – dite ALT 2 –, apportée par l'État et la caisse nationale des allocations familiales (CNAF) au fonctionnement et à la gestion des aires d'accueil, a été l'objet de critiques en raison de son

¹⁶⁷ Selon la direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages (DHUP), « depuis cette date, le soutien financier de l'État a été maintenu à titre tout à fait exceptionnel pour l'aménagement d'aires d'accueil situées sur le territoire des communes ayant franchi le seuil des 5 000 habitants lors du dernier recensement de la population, à condition que leur établissement public de coopération intercommunale (EPCI) d'appartenance ait respecté toutes les obligations inscrites au schéma initial ».

¹⁶⁸ Même si l'obligation « juridique » demeure néanmoins communale.

caractère exclusivement forfaitaire. L'article 138 de la loi de finances initiale pour 2014 a posé les bases d'une modification de ce dispositif, visant à lui substituer une aide conditionnée par l'occupation effective des places.

Cette réforme mise en place à compter du 1^{er} janvier 2015 subordonne en effet l'octroi de cette aide à la signature d'une convention annuelle entre le préfet du département et le « gestionnaire opérationnel » de l'aire, qui est soit la collectivité en cas de régie, soit l'opérateur choisi en cas de gestion déléguée. L'aide est calculée sur la base d'une part fixe fondée sur le nombre de places de l'aire et d'une part variable calculée en fonction de son occupation réelle. Un mécanisme d'avance sur prévision d'occupation et de régularisation en fin d'année a été institué. Une plateforme dématérialisée a été mise en place par la direction générale de la cohésion sociale (DGCS) pour contrôler ce dispositif et permettre la tenue de statistiques nationales.

Les premiers effets de cette réforme se sont fait sentir dès 2015 : les montants versés au titre de l'ALT 2 ont baissé, en passant de 36,7 M€ en 2014 à 32 M€ en 2015, du fait d'un taux d'occupation moyen constaté d'environ 55 %. Ce financement est assuré à parité par la CNAF (branche famille) et l'État (programme 177 – *Prévention de l'exclusion et insertion des personnes vulnérables*), soit 16 M€ pour chacun.

3 - Une occupation permanente qui se développe sur des aires non prévues à cet usage

Par ailleurs, « l'ancrage territorial » des gens du voyage, qui était déjà perceptible¹⁶⁹, s'est renforcé au cours de la période récente. Les services départementaux font état d'une occupation quasi permanente de nombre d'aires d'accueil, voire d'aires de grand passage¹⁷⁰, certaines faisant même l'objet d'une appropriation totale par des groupes familiaux. Dans d'autres cas, seule l'application stricte d'un règlement intérieur obligeant à la mobilité empêche une installation pérenne.

D'une manière générale, les études menées localement montrent un rapport de plus en plus étroit entre les gens du voyage et leur territoire :

¹⁶⁹ Cf. circulaire n° 2001-49 du 5 juillet 2001.

¹⁷⁰ Les aires de grand passage sont destinées à répondre aux besoins de déplacement des gens du voyage en grands groupes à l'occasion des rassemblements traditionnels ou occasionnels.

ainsi, dans les Bouches-du-Rhône, les enfants du voyage sont nés dans le département dans une proportion double de celle de leurs parents¹⁷¹.

Les raisons avancées pour expliquer cette évolution vers une mobilité faible ou inexistante sont, outre le besoin de scolarisation des enfants, la précarité financière de nombre de gens du voyage, la fragilité juridique de leur installation et l'absence de garantie de retrouver une place sur leur terrain d'élection. *A contrario*, les gens du voyage non sédentarisés possèdent souvent un « terrain familial » de repli, même s'ils n'y résident que de manière épisodique.

La conséquence paradoxale de cette situation est que, si près de 70 % des places prévues pour les aires d'accueil sont désormais réalisées, seulement 55 à 60 % d'entre elles sont réellement occupées, alors même que des stationnements illicites demeurent par ailleurs.

L'augmentation du nombre de places situées dans les terrains d'accueil ou de passage n'est donc pas la seule solution à envisager, d'autant plus que ces terrains ne sont pas, malgré l'augmentation progressive de leur niveau d'équipement, adaptés à une occupation permanente.

B - Une scolarisation mieux encadrée, mais souffrant d'insuffisances persistantes

La scolarisation des enfants du voyage est particulièrement importante pour leur intégration sociale et professionnelle. La pyramide des âges des gens du voyage amplifie cet enjeu : « au sein des ménages implantés dans les aires d'accueil des Bouches-du-Rhône, les moins de 20 ans représentent 40 % de la population, contre 24 % pour la moyenne nationale »¹⁷⁵.

Le rapport de la Cour de 2012 constatait « une réponse insuffisante aux difficultés de scolarisation des enfants du voyage ». Avant même sa publication, deux circulaires datées du 2 octobre 2012 ont été diffusées par le ministère de l'éducation nationale.

Le premier texte (circulaire n° 2012-141) définit le rôle des « centres académiques pour la scolarisation des enfants allophones nouvellement arrivés et des enfants issus de familles itinérantes et de voyageurs » (CASNAV). Tout en prenant acte de la nécessité d'une forte

¹⁷¹ Conseil général, préfecture des Bouches du Rhône, Cadres en mission, Agence de Rouen-Saint-Etienne du Rouvray-76, Étude sur la sédentarisation des gens du voyage dans le département des Bouches-du-Rhône, avril 2015, 108 p.

déconcentration des actions à l'égard de ces publics, il organise, ce qui était un souhait de la Cour, un pilotage au niveau national, confié à la direction générale de l'enseignement scolaire (DGESCO). En revanche, c'est au niveau de l'académie qu'est désigné un « responsable du CASNAV, « conseiller technique du recteur, choisi parmi les personnels d'inspection (...) pour sa connaissance approfondie du système éducatif et ses aptitudes à piloter un dossier et diriger une équipe ».

Le second texte (circulaire n° 2012-142) définit au niveau national « les orientations et principes généraux de scolarisation des enfants itinérants (EFIV) ou sédentarisés depuis peu ayant besoin d'une attention particulière du fait d'un mode de relation discontinu à l'école ». La scolarisation des enfants du voyage est présentée comme relevant du droit commun, quelles que soient la durée et les modalités du stationnement et de l'habitat familial. Cependant, pour tenir compte de la « variété des situations territoriales et des types de mobilité des familles », des dispositifs particuliers peuvent être mis en œuvre à titre transitoire. L'enseignement à distance est ainsi décrit « comme pouvant être ponctuellement envisagé, partiellement ou totalement, pour permettre la scolarité de ceux dont la fréquentation scolaire assidue est rendue difficile par la très grande mobilité de leur famille. » La circulaire souligne que « cette solution ne saurait être le mode habituel de scolarité, mais peut être activée dans des cas avérés de déplacements fréquents ».

Le constat global qui peut être dressé aujourd'hui reste le même qu'en 2012. Si l'évolution de la scolarisation des enfants du voyage est favorable au niveau de l'école élémentaire, en particulier pour les familles accueillies sur les aires d'accueil en raison du travail d'accompagnement social qui y est réalisé, elle l'est en revanche beaucoup moins au niveau de l'école maternelle et de l'enseignement secondaire. Les familles préfèrent souvent garder les enfants avant six ans au sein du groupe. Par ailleurs, si l'importance de l'école élémentaire pour la maîtrise des savoirs de base (lire – écrire – compter) est bien perçue, le prolongement vers le secondaire ne l'est pas avec la même acuité.

En outre, l'absence d'encadrement social en dehors des aires d'accueil ne permet pas un réel suivi de l'assiduité scolaire, en dehors d'initiatives locales conduites par certaines académies (ex : enseignants itinérants dans l'Hérault).

Certains départements ont développé une véritable expertise sur cette question, notamment le Val d'Oise où un réseau d'écoles et d'établissements travaille en coordination pour développer un suivi et un accompagnement pédagogique des enfants de familles itinérantes sur la totalité du parcours scolaire.

En revanche, une enquête nationale lancée par la DGESCO auprès des CASNAV indique que ses directives sont appliquées de façon hétérogène, comme le montrent deux indicateurs significatifs :

- 13 % seulement des académies confirment un déploiement total des médiateurs scolaires prévus pour la scolarisation des enfants du voyage, 53 % font état d'un déploiement partiel, et 33 % d'aucune mise en place ;
- 29 % des académies ont déployé totalement des outils de suivi de la scolarité, particulièrement nécessaires pour acquérir une approche complète de la scolarisation en itinérance, 46 % les utilisent partiellement, et 25 % ne les utilisent pas.

En outre, alors que l'éducation nationale considère que l'inscription au centre national d'enseignement à distance (CNED) ne devrait intervenir que dans les cas avérés de déplacements fréquents, elle demeure massivement utilisée pour l'enseignement secondaire (près de 9 élèves itinérants inscrits sur 10), sans qu'il soit possible d'en juger les résultats. La loi relative à l'égalité et à la citoyenneté reconnaît désormais la possibilité de double inscription au CNED et dans un établissement public ou privé d'enseignement.

En définitive, le constat s'impose que les conséquences de la sédentarisation progressive des gens du voyage sur la scolarisation dans l'enseignement secondaire n'ont pas encore été totalement tirées.

C - Une situation de précarité fréquente

À défaut d'analyse globale disponible, la réalité des situations de précarité au sein des populations de gens du voyage qui, ne se déplaçant plus que marginalement, sont qualifiées de « sédentaires », peut être mesurée à partir d'enquêtes locales. Convergentes dans leurs constats, elles établissent un lien étroit entre « l'ancrage territorial » et la précarité du logement.

Cet ancrage peut se manifester par la fixation sur des aires d'accueil ou par l'accès à des terrains privatifs non constructibles, dépourvus de tout assainissement, et où les alimentations en fluides (eau, électricité) sont difficiles ou inexistantes. Il existe une très forte perméabilité entre ces différents modes d'habitat : les propriétaires de terrains privatifs séjournent fréquemment sur les aires afin de bénéficier de l'accès aux fluides et de rencontrer les autres membres de leur famille ; les personnes résidant sur les aires d'accueil, à l'inverse, peuvent séjourner une partie de la journée ou sur des durées plus longues sur les terrains privatifs de leurs parents.

Ces situations peuvent se traduire par un isolement social des familles, lorsqu'elles ne sont pas insérées sur leur territoire de vie et ne peuvent notamment bénéficier des actions socio-éducatives mises en place sur les aires d'accueil.

Les enquêtes locales montrent en outre que les ressources de ces ménages reposent de façon majoritaire sur le revenu de solidarité active, ainsi que, pour 30 à 40 % d'entre eux, sur la prime d'activité. Les autres ressources sont constituées par le versement de très faibles pensions de retraite ou par des allocations pour adulte handicapé.

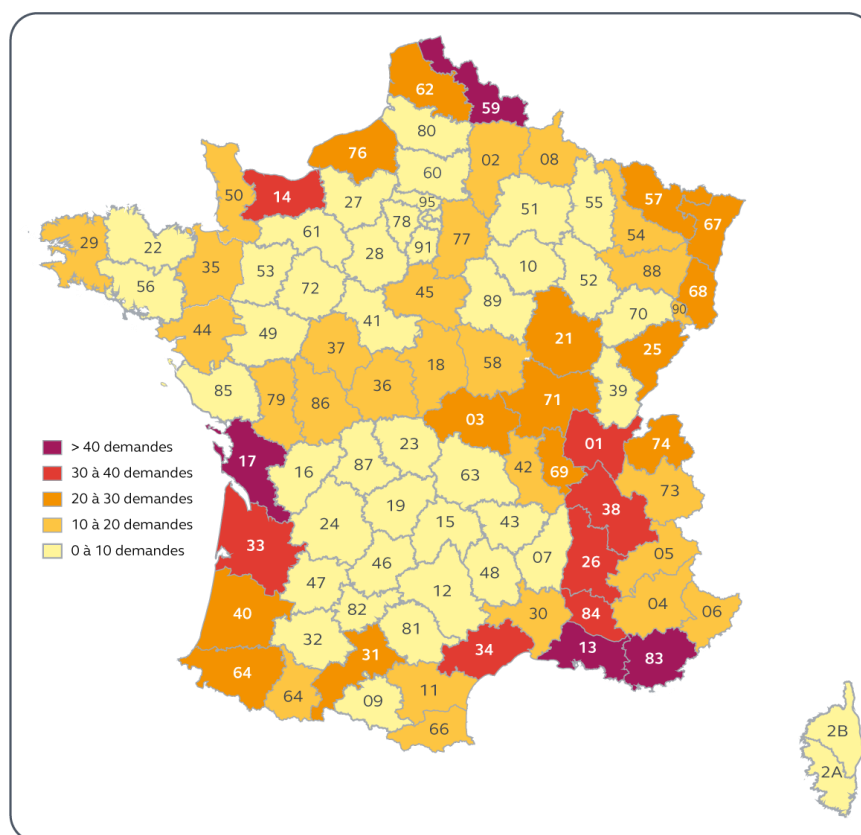
D - Une gestion des grands passages encore problématique

Les grands passages¹⁷², qui se déroulent principalement – mais non exclusivement – de fin avril à septembre, rassemblent des gens du voyage qui exercent par ailleurs leurs activités artisanales ou commerciales dans les zones touristiques et frontalières, pour des durées allant d'une semaine à trois semaines.

Malgré les progrès constatés, le nombre d'aires de grand passage est encore insuffisant : au 1^{er} janvier 2014, 170 aires avaient été réalisées sur les 348 prescrites dans les schémas départementaux, soit un taux de 49 %, en augmentation d'un tiers par rapport à 2012. Toutefois, de nombreuses aires ne remplissent pas les conditions de dimension attendues par les gens du voyage, c'est-à-dire au moins 200 places de caravanes : elles sont souvent limitées à 80 places et ne peuvent donc accueillir les grands groupes. En outre, leurs implantations sont parfois éloignées des agglomérations ou inappropriées, ce qui suscite un rejet parmi les gens du voyage.

¹⁷² La notion de « grand passage » doit être distinguée de celle de « grand rassemblement », même si des liens existent entre elles. Les grands passages sont des déplacements collectifs de gens du voyage de 30 à 200 caravanes, essentiellement pendant la période estivale. Les grands rassemblements, principalement à vocation culturelle, notamment ceux organisés par l'association Mission évangélique tzigane – Vie et Lumière – sur son terrain à Nevoy dans le Loiret, peuvent réunir plusieurs milliers de caravanes et une population pouvant aller jusqu'à 30 000 ou 40 000 personnes. Les grands passages sont en grande partie liés aux grands rassemblements, les gens du voyage se regroupant pour se rendre vers ceux-ci. Mais ils peuvent avoir en outre une vocation économique.

Carte n° 1 : demandes de « grands passages » émises par Action Grand Passage¹⁷³



Source : Cour des comptes

¹⁷³ « Action Grand Passage » (AGP) : association intervenant auprès des maires des communes dans lesquelles sont envisagés des déplacements de grands groupes de caravanes de gens du voyage.

Une circulaire annuelle du ministère de l'intérieur, publiée début avril, détermine les modalités de l'organisation des grands passages. Elle vise à promouvoir une discipline collective entre voyageurs et municipalités, pour tous les déplacements de groupes pouvant associer jusqu'à deux cents caravanes. Cette organisation repose sur des demandes d'accueil – émanant d'associations, comme Action Grand Passage, et de leurs référents départementaux –, adressées aux maires et aux présidents de communautés de communes ou d'agglomération, à charge pour eux de trouver les terrains nécessaires, à défaut de disposer d'aires homologuées. La programmation des occupations successives des terrains vise à éviter des demandes d'occupation simultanées et à prévenir des occupations illicites. Le recours à une médiation extérieure peut faciliter tout à la fois le choix des terrains adaptés, la signature des conventions d'occupation, le bon déroulement du séjour et les relations avec le voisinage : cette possibilité, recommandée par la circulaire annuelle du ministère de l'intérieur, n'est toutefois pas encore généralisée.

Dans les faits, il est fréquent que des terrains permanents ne soient pas créés, par crainte d'encourager la demande : les arrivées sont alors gérées au fur et à mesure de leur succession, ce qui peut entraîner des situations de conflit. Au besoin, dans les zones les plus difficiles ou dans des situations de blocage, les préfets peuvent être amenés à réquisitionner des terrains (Alpes-Maritimes, Savoie notamment).

Dans sa circulaire du 1^{er} avril 2016, le ministère de l'intérieur cite l'exemple de l'Ille-et-Vilaine, où ces déplacements sont coordonnés avec succès. Cette réussite résulte de l'intervention d'un groupement d'intérêt public (AGV 35¹⁷⁴) qui dispose, grâce à son expérience, de la confiance des gens du voyage et de celle des élus. Sa médiation, engagée dès le début de l'année, se poursuit par une présence directe au contact des responsables des groupes : elle permet de satisfaire l'essentiel des demandes par un accompagnement rapproché au moment du choix des terrains et d'éviter des arrivées inopinées de groupes non prévus.

Cet exemple est cependant peu fréquent. De façon générale, les déplacements estivaux se réalisent souvent de façon erratique : les préfets constatent fréquemment que, dans la pratique, les passages ne se produisent ni aux dates annoncées, ni dans le format prévu. Les associations soulignent que l'absence de terrains du fait du refus des maires à honorer leur demande voire, le cas échéant, les procédures d'expulsion qui ont été mises en œuvre, décalent l'ensemble de la programmation et obligent les groupes à des implantations improvisées, génératrices de réactions

¹⁷⁴ « Accueil des gens du voyage en Ille-et-Vilaine ».

négatives. Dans ce contexte, les occupations illicites de terrains communaux ou privés sont fréquentes : toutes ne débouchent pas sur une procédure judiciaire ou administrative, le règlement amiable étant le plus souvent recherché.

Cette situation amène à observer que, si le département est le bon niveau de mise en œuvre opérationnelle de l'organisation des grands passages, l'adéquation entre l'offre et la demande suppose également une gestion menée au niveau national. Un équilibre doit ainsi être recherché, grâce à l'action de la commission nationale consultative des gens du voyage (CNCGDV), entre, d'une part, une optimisation de la carte des terrains souhaitables, y compris sur des propriétés d'État ou par voie de réquisition, et, d'autre part, une discipline des gens du voyage acceptée et contrôlée par leurs représentants. À cet égard, il convient de relever que les procédures de mise en demeure et d'évacuation forcée prévues par les lois de 2000 (Besson) et 2007 (prévention de la délinquance) ont été renforcées par la loi relative à l'égalité et à la citoyenneté, afin d'être d'application plus efficace¹⁷⁵.

II - Des objectifs à redéfinir

A - Développer l'habitat adapté, en complément de la politique d'accompagnement de la mobilité

La notion d'« habitat adapté » traduit le souhait croissant, parmi les gens du voyage, de se fixer sur un territoire sans pour autant altérer leur identité, ce qui suppose le maintien d'un certain potentiel de mobilité. Cette

¹⁷⁵ La loi relative à l'égalité et à la citoyenneté contient une disposition qui permet de traiter les situations de réitération d'installation illicite d'un groupe de gens du voyage sur le territoire couvert par un même arrêté d'interdiction de stationnement des caravanes (commune ou EPCI). Ainsi une mise en demeure constatant une infraction reste valide pendant désormais sept jours, prévenant tout déplacement d'un groupe sur un autre terrain de ce territoire dans les mêmes conditions de trouble à l'ordre public. Par ailleurs, le délai accordé au tribunal administratif pour statuer est réduit de 72 heures à 48 heures.

évolution des besoins, constatée sur longue période¹⁷⁶, oblige à repréciser les objectifs de la politique d'accueil des gens du voyage, dont l'enjeu n'est plus seulement d'accompagner leurs déplacements : la prise en compte d'un « ancrage territorial » préservant une dimension de mobilité est appelée à devenir, à parité, l'autre objectif de cette politique d'accompagnement. Cette approche doit également permettre de redonner aux aires d'accueil leur vocation première d'accueil des itinérants, tout en supprimant progressivement les situations d'habitat indigne.

Selon l'ensemble des acteurs concernés, la réponse à cette attente doit reposer sur une palette de solutions ayant pour caractéristique commune de conserver « la caravane comme mode d'habiter », car elle « constitue la caractéristique centrale des gens du voyage » (FNASAT¹⁷⁷). Ces solutions, adaptées à chaque situation familiale, vont de l'implantation de la caravane sur un terrain familial locatif¹⁷⁸, associé ou non à une construction à usage d'habitation, jusqu'à l'intégration de la caravane dans un logement de type social : dans ce dernier cas, l'habitation est dépourvue des habituelles chambres à coucher, qui sont situées dans la caravane attenante.

Le passage de l'aire d'accueil (équipement public) à l'habitat adapté (habitat privé soit locatif soit en pleine propriété) marque une vraie rupture. Le développement de cette forme d'habitat à caractère locatif permet, grâce à des montages financiers utilisant également des procédures de droit commun, de solvabiliser la demande des gens du voyage, autorisant dans certains cas l'attribution de l'aide personnalisée au logement.

¹⁷⁶ Cette problématique apparaissait déjà dans les débats sur le projet de loi « Besson » et dans la circulaire de la DHUP du 5 juillet 2001, qui indiquait que : « Les modes de vie des populations dites « gens du voyage » sont variés. Certaines familles sont itinérantes tout au long de l'année, d'autres ne pratiquent le voyage que quelques mois par an, d'autres, encore, sont sédentaires ou quasiment sédentaires mais ne souhaitent pas, pour autant, accéder à un logement « ordinaire ». Les modes de vie sédentaires ou semi-sédentaires nécessitent des modes d'habitat que l'on qualifie généralement « d'habitat adapté ». Ils recouvrent aussi bien l'habitat permettant de conserver la caravane en complément du logement que le terrain familial aménagé sans construction d'habitation. Ces modes d'habitat ont des fondements culturels, professionnels, familiaux ».

¹⁷⁷ Fédération nationale des associations solidaires d'action avec les tsiganes et les gens du voyage.

¹⁷⁸ Il s'agit de terrains familiaux en location pour lesquels seule une collectivité peut être maître d'ouvrage.

La production d'une offre d'habitat adapté fait partie des objectifs du budget opérationnel de programme (BOP) 135 *Urbanisme, territoires et amélioration de l'habitat*. Sont visés, d'une part, les logements sociaux (sans distinction entre logement social ordinaire et logement social adapté à l'habitat permanent en caravane) et, d'autre part, les terrains familiaux locatifs réalisés par des collectivités.

En 2015, le BOP 135 regroupe l'ensemble des aides à l'investissement bénéficiant directement ou indirectement aux gens du voyage, qu'il s'agisse :

- de la réalisation d'un habitat adapté de type « logement social » intégrant la résidence mobile, qui relève de l'action : « développement et amélioration du parc locatif social – PLAI »¹⁷⁹ ;
- des actions d'accompagnement et d'ingénierie sociale dans le cadre de MOUS (maîtrises d'œuvre urbaines et sociales) inscrites dans le plan départemental d'action pour le logement des personnes défavorisées (PDALPD) ;
- de l'« accueil des gens du voyage » ; des crédits ont été inscrits en 2015 à hauteur de 5 M€ pour la construction d'aires d'accueil et de terrains familiaux locatifs, dont seulement 1,4 M€ ont été utilisés.

Les données recueillies par le délégué interministériel à l'hébergement et à l'accès au logement (DIHAL) permettent de préciser l'effort de développement récent de l'offre locative d'habitat adapté : « Sur la période 2004-2014, le nombre de terrains familiaux locatifs financés atteint 865 places, réparties sur un peu plus de 30 départements. Entre 2005 et 2014 (hors année 2012, non renseignée), 514 logements adaptés au mode d'habitat des gens du voyage ont été financés en prêt locatif aidé d'intégration (PLAI). » Ces réalisations apparaissent donc encore relativement limitées.

La loi relative à l'égalité et à la citoyenneté précise sur ce point que les schémas départementaux doivent prévoir, après une évaluation préalable des besoins et de l'offre existants, les secteurs géographiques d'implantation et les communes où doivent être réalisés « des terrains familiaux locatifs aménagés (...) destinés à l'installation prolongée de résidences mobiles, le cas échéant dans le cadre des mesures définies par le plan départemental d'action pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées

¹⁷⁹ 87 logements en 2014, 181 en 2015. Le prêt locatif aidé d'intégration (PLAI) a pour objet de financer les organismes HLM (habitation à loyer modéré) pour fournir un logement à des personnes en difficulté financière et sociale avec un accompagnement social destiné à favoriser leur intégration.

(PDALHPD), ainsi que le nombre et la capacité des terrains ». Toutefois, cette loi n'intègre pas explicitement la possibilité d'élaborer dans ces mêmes schémas des montages reposant sur des prêts locatifs aidés d'intégration (PLAI).

B - Reformuler l'équilibre entre droits et obligations

Compte tenu des évolutions récentes observées, l'équilibre voulu par la loi « Besson » entre les droits et devoirs des gens du voyage d'une part, des collectivités d'autre part, doit être reformulé sur plusieurs points qui comprennent notamment la question des stationnements illicites, celle des documents de planification et celle du pouvoir de substitution préfectoral dans le domaine de la construction d'aires d'accueil.

a) La question des stationnements illicites

La résorption des implantations parfois anciennes de caravanes sur des terrains non conformes doit être poursuivie. S'il n'est pas envisageable de procéder à des régularisations systématiques qui constitueraient un encouragement à l'illégalité, certaines situations peuvent être réglées au cas par cas, grâce notamment à certains outils juridiques spécifiquement prévus par la loi du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR)¹⁸⁰, mais qui dépendent directement de la volonté municipale. D'ores et déjà, la direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages (DHUP) indique relayer « les pratiques de certaines communes et établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) qui procèdent parfois à des échanges de terrains ou cherchent des solutions de classement dans le plan local d'urbanisme (PLU) ».

¹⁸⁰ L'article L. 444-1 du code de l'urbanisme vise « l'aménagement de terrains bâtis ou non bâtis pour permettre l'installation (...) de résidences mobile au sens de l'article 1^{er} de la loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage (...) dans des secteurs constructibles [ainsi que] dans des secteurs de taille et de capacité limitées (STECAL), dans les conditions prévues au 6° du II de l'article L. 123-1-5 ». L'article L. 123-1-5 prévoit que dans les STECAL, le règlement du plan local d'urbanisme peut autoriser les aires d'accueil des gens du voyage, mais aussi des terrains familiaux locatifs.

*b) Prendre en compte l'habitat adapté
dans les documents de planification*

La loi relative à l'égalité et à la citoyenneté prévoit par ailleurs, comme le recommandait la Cour, de mieux traduire les besoins en habitat adapté des gens du voyage dans les documents de planification. En matière d'urbanisme, ni le schéma départemental d'accueil des gens du voyage, ni le PDALHPD n'étaient considérés jusqu'ici comme des documents devant être pris en compte par le plan local d'urbanisme (PLU). La loi prévoit désormais « d'inscrire les besoins d'accueil et d'habitat des gens du voyage vivant en résidence mobile, en fonction des besoins territorialement identifiés », au sein du programme local de l'habitat (PLH), qui définit les investissements et les actions en matière de logement. Ainsi, l'État pourra veiller à ce que les schémas départementaux y soient bien pris en compte et qu'ils s'imposent ensuite aux PLU (article L. 131-4 du code de l'urbanisme).

c) La procédure de substitution préfectorale

La loi « Besson » avait prévu en son article 3, en cas de nécessité, une possibilité de mise en œuvre forcée de la création d'aires d'accueil par substitution du préfet. Le ministère de l'intérieur a reconnu qu'en réalité ce pouvoir de substitution n'avait jamais été mis en œuvre. Il a souligné notamment que « dans sa rédaction actuelle, [il] ne peut pas l'être sur le plan pratique sans soulever de nombreuses difficultés juridiques d'application. Les modalités pratiques n'ayant pas été définies par la loi du 5 juillet 2000, s'agissant d'un domaine qui est régi par la loi (obligations des collectivités territoriales), une substitution à une collectivité défaillante se révélerait délicate sur le plan opérationnel ».

La loi relative à l'égalité et à la citoyenneté a défini sur ce point de nouvelles modalités qui reposent sur la possibilité d'une consignation des montants financiers nécessaires à la réalisation d'un projet d'aire d'accueil. Elle prévoit aussi la possibilité pour le préfet, dans des conditions strictes, de procéder, sur les fonds ainsi consignés, à la mise en œuvre du projet à la place de la collectivité responsable.

La Cour avait clairement indiqué en 2012 les limites du pouvoir de substitution préfectoral en soulignant l'urgence d'un choix permettant, soit de le modifier pour le rendre opératoire, soit de le supprimer. Cette nouvelle modalité apparaît juridiquement mieux fondée, mais demeure une

arme délicate à mettre en œuvre. Elle présuppose une situation de blocage très sérieuse et une volonté affirmée d'y mettre fin.

C - L'affirmation du droit commun ne doit pas exclure des mesures d'accompagnement spécifiques

L'évolution récente de la politique d'accompagnement des gens du voyage vise désormais à leur appliquer des dispositifs de droit commun, et non plus des dispositifs spécifiques.

a) Les conséquences de l'abrogation du statut administratif de 1969

La loi relative à l'égalité et à la citoyenneté a abrogé la loi du 3 janvier 1969 relative au régime applicable aux personnes circulant en France sans domicile ni résidence fixe. Cette loi fixait pour les gens du voyage un régime particulier de titres de circulation – sous la forme de livrets et de carnets de circulation¹⁸¹ –, ainsi que les conditions de leur rattachement à une commune pour l'exercice de leurs droits civils¹⁸².

La suppression du statut spécifique des gens du voyage marque l'aboutissement d'un long processus qui s'est accéléré dans les années 2000 sous l'influence des directives européennes visant à renforcer le principe de non-discrimination. Ainsi en 2007, la Haute autorité de lutte contre les discriminations et pour l'égalité (HALDE) a considéré que le dispositif des carnets de circulation instaurait une différence de traitement injustifiée au regard de la situation des autres citoyens français. En 2012, le Conseil constitutionnel¹⁸³, saisi d'une question prioritaire de

¹⁸¹ Le « livret de circulation » était délivré aux personnes de plus de 16 ans logeant « de façon permanente dans un véhicule, une remorque ou tout autre abri mobile » qui « justifient de ressources régulières leur assurant des conditions normales d'existence notamment par l'exercice d'une activité salariée ». Le « carnet de circulation » était délivré aux personnes qui étaient dans le même cas que celles ayant un livret de circulation, mais qui ne pouvaient justifier de ressources régulières. À la fin de l'année 2012, le nombre de titres de circulation était d'environ 317 000, dont 149 000 carnets de circulation. Au 1^{er} juin 2016, le nombre de livrets de circulation était d'environ 188 000 (source : ministère de l'intérieur).

¹⁸² La loi supprime aussi la complexité particulière introduite, pour les gens du voyage, par la loi du 5 mars 2007 instituant le droit au logement (DALO), qui aboutissait à la coexistence de deux procédures, l'une de domiciliation aux fins d'obtention des prestations sociales et l'autre de rattachement communal pour l'exercice des droits civils.

¹⁸³ CC, décision n° 2012-279 QPC du 5 octobre 2012, M. Jean-Claude P.

constitutionnalité, a fait disparaître de la législation toute référence au carnet de circulation, tout en laissant subsister le livret. Désormais, l'ensemble du statut administratif des gens du voyage a été abrogé par la loi relative à l'égalité et à la citoyenneté.

Il reste que le maintien simultané des dispositions de l'article 1^{er} de la loi du 5 juillet 2000, aux termes duquel « les communes participent à l'accueil des personnes dites gens du voyage et dont l'habitat traditionnel est constitué de résidences mobiles », n'est pas sans susciter des interrogations sur la gestion de l'accès aux aires d'accueil. Dans la mesure où certains gestionnaires d'aires d'accueil ne demandaient déjà plus le livret de circulation pour justifier le droit d'accès aux aires, sa suppression par la loi relative à l'égalité et à la citoyenneté pourrait ne rien changer en pratique. Mais la situation juridique actuelle est devenue confuse, puisque les aires sont désormais réservées à une population que l'on ne définit plus. Certes, il semble peu probable que des personnes autres que des gens du voyage viennent volontairement s'installer sur les terrains qui sont destinés à ceux-ci. Mais, dans ce cas, hypothétique pour l'instant, les gestionnaires seraient juridiquement mal armés pour leur refuser une installation.

b) L'affirmation du droit commun en matière d'accès aux droits

Un des objectifs du plan pluriannuel de lutte contre la pauvreté et pour l'inclusion sociale de 2013 était de permettre aux personnes sans domicile stable de disposer d'une adresse pour recevoir du courrier et pour accéder à leurs droits et prestations. Cette orientation a été confortée par la loi ALUR qui a simplifié et unifié le régime de domiciliation.

Désormais, celle-ci est uniquement liée au constat du séjour dans la commune, sans qu'aucune condition d'installation ne soit exigée. La simple présence sur le territoire communal au moment de la demande, ou, à défaut, l'exercice d'une activité professionnelle, le fait d'y bénéficier d'un suivi social, ou d'y avoir des liens familiaux ou un enfant scolarisé, suffisent à établir la recevabilité de la demande. Les refus éventuels doivent être motivés, ce qui rend possible un recours administratif. Par ailleurs, les obligations de présence sont assouplies : un simple appel téléphonique suffit pour éviter toute radiation au bout de trois mois d'absence de contact.

Le schéma de domiciliation, dont l'élaboration échoit aux préfets, constitue désormais une annexe du plan départemental d'action pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées. Il vise prioritairement l'adéquation entre l'offre et le besoin de services de domiciliation et sa répartition territoriale. Il doit également contribuer à

améliorer les pratiques des différents acteurs. Il fait l'objet d'une animation et d'un suivi sur le plan départemental¹⁸⁴.

Dans la mesure où leur domiciliation sera ainsi facilitée, les gens du voyage seront renvoyés comme tous les autres administrés aux guichets des services publics dans les conditions de droit commun. Or les enquêtes montrent une vulnérabilité particulière de ces populations, dont le lieu d'habitat est ordinairement éloigné des centres-villes et qui sont souvent caractérisées par leur réticence à entrer en contact avec les institutions administratives, de même que par un illettrisme fréquent. Il paraît dès lors nécessaire, au moins à titre transitoire, de maintenir certains dispositifs spécifiques.

Pour cette raison, la CNAF estime que, « si ce public ne présente pas de problématiques spécifiques, celles-ci sont en fait de plus grande ampleur par rapport à d'autres populations, ce qui peut justifier la pertinence de structures dédiées, au moins de type temporaire ». En conséquence, de nombreuses caisses d'allocations familiales (CAF) continuent à mener des actions particulières au seul bénéfice des gens du voyage. De même, en matière de scolarisation, si l'objectif à long terme reste l'application du droit commun, de nombreux dispositifs spécifiques, à l'appui et à côté de la scolarisation en classe ordinaire, sont expérimentés sur la base d'initiatives locales (unités pédagogiques spécialisées, camions école, etc.).

Le conseil national des politiques de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale préconise enfin lui-même « le développement des démarches « d'aller vers », en direction des personnes les plus fragiles, les moins visibles, et qui ne vont pas d'elles-mêmes vers les structures de droit commun, notamment les gens du voyage. Ces démarches constituent un levier de lutte contre les inégalités sociales et territoriales d'accès aux droits, en matière de santé, d'emploi, de logement, etc. »¹⁸⁵. Dans ce cadre, le travail des associations, soit membres des réseaux nationaux partiellement financés par l'État (FNASAT, ASNIT, FASET, ANGDCV)¹⁸⁶, soit créées à partir d'initiatives locales, apparaît fondamental pour assurer cette intermédiation. Le soutien aux associations

¹⁸⁴ Au 15 avril 2016, 24 schémas départementaux ont été achevés et 14 transmis à la direction générale de la cohésion sociale (DGCS).

¹⁸⁵ Contribution au suivi du plan pluriannuel de lutte contre la pauvreté et pour l'inclusion sociale, février 2016.

¹⁸⁶ FNASAT : fédération nationale des associations solidaires d'action avec les tsiganes et les gens du voyage – ASNIT : association sociale nationale internationale tsigane – FASET : fédération d'aide à la scolarisation des enfants tsiganes et de jeunes en difficulté – ANGDCV : association nationale des gens du voyage catholique.

est inscrit au BOP 177 « actions de prévention et d'accès aux droits ». Il est doté depuis plusieurs années d'un montant stabilisé de 2,7 M€ inscrit en projet de loi de finances, qui n'est jamais totalement consommé (2,47 M€ en 2015).

D - Renforcer l'animation et la conduite de cette politique

Le constat, par le rapport d'octobre 2012, d'une insuffisante coordination au niveau national de la politique d'accueil et d'accompagnement des gens du voyage a été confirmé quatre ans après par la dernière enquête de la Cour, qui a pu relever l'éclatement du pilotage de cette politique entre les différentes administrations concernées.

Certes, les difficultés de fonctionnement de la commission nationale consultative des gens du voyage (CNCGDV) se sont atténuées. Cette commission a été reconstituée par un décret du 20 mai 2015, afin de permettre des débats entre les acteurs de cette politique et l'expression de propositions adressées au gouvernement.

De même, le délégué interministériel à l'hébergement et à l'accès au logement (DIHAL) s'est vu confier par le Premier ministre, par lettre du 26 novembre 2013, une mission spécifique d'animation de la commission nationale consultative des gens du voyage (CNCGDV), afin que soit renforcé son rôle d'instance de concertation, de proposition et d'approche transversale pour toutes les questions relatives à la politique publique en faveur des gens du voyage. Pour autant, le DIHAL, qui assure le secrétariat de la commission, n'a pas été formellement désigné comme le responsable interministériel de cette politique, ni le coordonnateur des ministères qui y contribuent.

Cette politique publique est par nature interministérielle. Elle suppose la définition d'objectifs clairs prenant en compte l'ensemble des évolutions récentes et se référant à une vision stratégique, qui permette à chaque ministère de mener une action efficace dans son domaine de compétence, et d'en mesurer les résultats grâce à des indicateurs quantitatifs et qualitatifs.

Le DIHAL devrait se voir confier ce rôle d'orientation et de coordination, vis-à-vis des ministères concernés et des préfets de région. Il devrait également être chargé de la mission d'organiser une meilleure

documentation statistique à l'appui de cette politique¹⁸⁷ et d'animer le dialogue avec la CNCGDV et les autres partenaires.

Sur le plan local, le préfet de département est le maître d'œuvre opérationnel du schéma départemental. Toutefois, peu d'orientations lui sont transmises par les administrations centrales, à l'exception de la circulaire annuelle du ministère de l'intérieur sur les grands passages. En outre, la coordination régionale sur les travaux d'élaboration des schémas départementaux, prévue par la loi du 5 juillet 2000, est faible, voire inexistante : il serait donc utile d'investir le préfet de région d'une mission de coordination plus active.

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Depuis la diffusion du rapport public thématique de la Cour d'octobre 2012, des progrès réels sont intervenus, mais ils ont été lents et sont de portée inégale.

Ainsi, le potentiel d'accueil des aires spécifiquement destinées aux gens du voyage a sensiblement augmenté, mais certaines d'entre elles accueillent des quasi-sédentaires, contrairement à leur vocation qui est d'accompagner la mobilité. Le ministère de l'éducation nationale a publié des textes pour mieux encadrer la scolarisation des enfants du voyage : pourtant la permanence d'un recours massif au centre national d'enseignement à distance au niveau secondaire montre que les insuffisances qui avaient été caractérisées dans le rapport de la Cour de 2012 n'ont pas disparu. De la même façon, les situations de précarité demeurent fréquentes. Enfin la gestion des grands passages reste problématique, malgré l'augmentation, encore trop faible, du nombre des aires qui leur sont dévolues.

Il convient donc de poursuivre les efforts constatés en améliorant la connaissance de cette population et de ses problématiques spécifiques. Il faut aussi mettre à jour les objectifs mêmes de la politique d'accueil et d'accompagnement des gens du voyage et renforcer le pilotage de cette politique par les administrations centrales de l'État. En effet, l'amplification du phénomène de « l'ancrage territorial » impose de

¹⁸⁷ La méconnaissance des effectifs des gens du voyage a déjà été soulignée par la Cour en 2012. Le recensement de cette population fait en effet l'objet d'une forte approximation, avec un chiffre de 350 000 personnes généralement retenu dans les travaux parlementaires et administratifs (certaines associations de gens du voyage avancent un chiffre plus proche de 500 000 personnes). Ce chiffre intègre entre 60 et 70 000 voyageurs permanents.

considérer le développement de l'offre d'habitat adapté comme un but de même importance que l'accompagnement de la mobilité. De même, la suppression du livret et du carnet de circulation, qui accentue l'évolution vers un recours aux procédures de droit commun dans l'accompagnement social des gens du voyage, oblige à redéfinir les dispositifs spécifiques dont ils continuent à avoir besoin.

Compte tenu des constats qu'elle a dressés, la Cour est amenée à émettre les recommandations suivantes :

- 1. redéfinir les objectifs de la politique d'accueil et d'accompagnement des gens du voyage, en prenant notamment en compte le besoin d'un habitat adapté ;*
 - 2. renforcer le pilotage de la politique d'accompagnement des gens du voyage par la désignation du délégué interministériel pour l'hébergement et à l'accès au logement en tant que responsable interministériel, et, sur le plan local, par l'accroissement du rôle de coordination des préfets de région ;*
 - 3. assurer au niveau national avec les associations représentatives une coordination de l'organisation des grands passages.*
-

Réponses

Réponse du Premier ministre	232
Réponse du président de la Commission nationale consultative des gens du voyage.....	234

Destinataire n'ayant pas répondu

Directeur de la Caisse nationale des allocations familiales	
---	--

RÉPONSE DU PREMIER MINISTRE

La politique à l'égard des gens du voyage constitue une priorité du Gouvernement pour laquelle des avancées importantes ont été engagées depuis 2012. Plus globalement, elle s'inscrit dans la volonté de mettre fin au régime quasi discriminatoire qu'emporte la loi n°69-3 du 3 janvier 1969 relative à l'exercice des activités ambulantes et au régime applicable aux personnes circulant en France sans domicile ni résidence fixe dont l'abrogation est prévue par le projet de loi « Égalité et Citoyenneté » qui devrait être adoptée avant la fin de l'année 2016.

Le rapport de la Cour souligne les progrès faits en matière de domiciliation, d'urbanisme, de scolarisation et de création et de gestion des aires d'accueil.

Il met également en relief certaines insuffisances notamment en ce qui concerne la reconnaissance de la diversité d'habitat des gens du voyage. Le projet de loi « Égalité et Citoyenneté » précité devrait y contribuer par une réelle prise en compte des besoins en terrains familiaux locatifs et de créations d'aires d'accueil et d'aires de grands passages.

Les enjeux de scolarisation, d'accès aux droits et de précarité, ils constituent effectivement un chantier prioritaire pour la Commission nationale consultative des gens du voyage (CNCGV) qui se saisira, avec l'appui des services de l'Etat, des éléments identifiés par le rapport de la Cour. Il faut souligner, concernant cette commission, que l'appréciation de la Cour, quant à la nécessité de mieux documenter ces questions et d'affermir son pilotage, est partagée, comme l'illustrent de premières avancées enregistrées dans le cadre de la nouvelle CNCGV qui devront être renforcées à partir d'un travail interministériel.

Concernant plus précisément vos recommandations, je vous prie de bien vouloir trouver ci-après mes observations.

La Cour recommande de redéfinir les objectifs de la politique d'accueil et d'accompagnement des gens du voyage, en prenant notamment en compte le besoin d'un habitat adapté (recommandation n° 1).

Cet objectif est partagé. Il s'agit en effet de permettre une prise en compte plus large des besoins en mobilité et en habitat des gens du voyage et en particulier pour l'habitat adapté (entendu comme terrains familiaux locatifs et logements pour gens du voyage financés en prêt locatif aidé d'intégration). Le projet de loi « Égalité et Citoyenneté » comporte des dispositions en ce sens avec notamment une meilleure prise en compte des besoins des gens du voyage dans les plans locaux de l'habitat (PLH), les

plans départementaux d'actions pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées (PDALHPD) et les schémas départementaux d'accueil et d'habitat des gens du voyage.

La Cour recommande de renforcer le pilotage de la politique d'accompagnement des gens du voyage par la désignation du délégué interministériel pour l'hébergement et l'accès au logement en tant que responsable interministériel et, sur le plan local, par l'accroissement du rôle de coordination des préfets de région (recommandation n° 2).

En premier lieu, il est précisé que les pouvoirs du préfet de région vont être renforcés, puisque le projet de loi « Égalité et Citoyenneté » prévoit désormais que celui-ci « coordonne l'action de l'État sur les grands passages ». Il convient de rappeler à ce titre que le préfet de région dispose déjà d'un outil de pilotage, le schéma régional de l'habitat et de l'hébergement qui intègre un volet "gens du voyage" et sur lequel il peut s'appuyer pour assurer une coordination régionale des schémas départementaux d'accueil des gens du voyage. En outre, il importe de laisser toutes les marges de manœuvre au niveau local au préfet de département qui est le véritable acteur opérationnel de ce schéma départemental, ce d'autant que le projet de loi « Égalité citoyenneté » renforce les compétences du préfet de département en la matière.

Comme cela a déjà été précisé, il est effectivement nécessaire de poursuivre la clarification du pilotage de cette politique interministérielle portée par différents ministères et administrations. Ce rôle de pilotage pourrait effectivement être confié à la Délégation interministérielle à l'hébergement et à l'accès au logement (DIHAL) au-delà de la documentation de cette politique et du dialogue actuel au sein de la CNCGV qui doit être élargi à la conception des mesures et instructions permettant de donner de la lisibilité à cette politique tant au plan national que local.

La Cour recommande d'assurer au niveau national avec les associations représentatives une coordination de l'organisation des grands passages (recommandation n° 3).

Cette recommandation est partagée et constitue un axe de travail de la CNCGV.

La DIHAL serait la plus à même de réaliser cette mission de coordination entre les associations représentatives, le ministère de l'Intérieur et les Préfectures.

**RÉPONSE DU PRÉSIDENT DE LA COMMISSION NATIONALE
CONSULTATIVE DES GENS DU VOYAGE**

J'ai lu avec intérêt votre rapport et je partage les constats et les trois projets de recommandation qui y sont formulés.

Toutefois, je me permets d'attirer votre attention sur plusieurs points.

- 1. Au II-D : sur les activités de la Commission nationale consultative des gens du voyage (CNCGDV), il serait pertinent de rappeler que la CNCGDV a participé à l'élaboration des dispositions de la loi « Égalité et Citoyenneté ». Elle a également organisé l'hommage national aux nomades internés entre 1940 et 1946 à Montreuil-Bellay le 29 octobre 2016.*
 - 2. Au II-D : concernant les pouvoirs du préfet, il me semble utile de rappeler que la loi PLEC, par amendement, confère également au Préfet de région, avec le préfet du département, la possibilité de consigner les sommes dans le budget municipal.*
-