

LOIS BESSON : LE GRAND MALENTENDU

la loi Besson de 1990 : une nouvelle approche?

La multiplication des conflits entre groupes de «voyageurs» et communes dans les années 1980 ainsi que la dégradation des conditions de vie dans les campements poussèrent les pouvoirs publics à réenvisager l'approche légale du déplacement et de l'installation des «gens du voyage». La loi Besson, initialement proposée pour s'attaquer aux problèmes de logement des plus défavorisés, fut adoptée le 31 mai 1990. Sa disposition unique concernant les «gens du voyage» est contenue dans l'article 28. Celui-ci n'était pas prévu initialement et ne doit son existence qu'à une initiative parlementaire. Il est rédigé de la manière suivante :

Un schéma départemental prévoit les conditions d'accueil spécifique des gens du voyage, en ce qui concerne le passage et le séjour, en y incluant les conditions de scolarisation des enfants et celles d'activités économiques. Toute commune de plus de 5 000 habitants prévoit les conditions de passage et de séjour des gens du voyage sur son territoire, par la réservation de terrains aménagés à cet effet. Dès la réalisation de l'aire d'accueil définie à l'alinéa ci-dessus, le maire ou les maires des communes qui se sont groupées pour la réaliser pourront, par arrêté, interdire le stationnement des gens du voyage sur le reste du territoire communal. ¹

¹ – Article 28 de la loi n°90-449 du 31 mai 1990.



Entrée d'une aire d'accueil à Angoulême.

Cet article ne concerne que les populations itinérantes: il passe sous silence le cas des personnes ayant cessé, pour diverses raisons, de se déplacer, contraintes de se sédentariser dans des endroits souvent inadaptés. Il est cependant indéniable que la loi Besson de 1990 constitue une rupture avec les pratiques antérieures des pouvoirs publics. Le droit à l'itinérance est reconnu et les autorités locales doivent, par l'aménagement d'aires d'accueil, veiller à son bon déroulement. Jusque-là, seuls 5 000 emplacements, dont 3 200 aménagés entre 1981 et 1989, existaient pour un total de 25 000 caravanes, selon un rapport du préfet Arsène Delamon². Quel changement, au moins dans le verbe... Toutefois, plusieurs remarques amènent à réduire la portée réelle d'un tel texte:

- la nouvelle loi n'annulait pas l'obligation du titre de circulation ni celle de la commune de rattachement;
- elle n'était accompagnée d'aucune sanction pour les communes récalcitrantes ou pour les départements n'ayant pas mis sur pied le «schéma départemental d'accueil» prévu par la loi;
- le texte permettait aux maires ayant réalisé une aire d'accueil d'interdire de manière définitive le stationnement sur le reste du territoire communal. L'imprécision de cette dernière mesure, notamment sur les capacités d'accueil et sur la situation géographique de l'aire peut conduire à de graves abus. Par ce manque de précision, le législateur n'a-t-il pas donné aux maires la possibilité d'empêcher la venue de «gens du voyage» sur le territoire de sa commune?

2 – Rapport au Premier ministre, «La situation des gens du voyage et les mesures proposées pour l'améliorer», 13 juillet 1990.

- rien n'était prévu pour les grands rassemblements commerciaux, évangéliques ou autres;
- aucune mesure n'était prise en considération de la situation particulière des semi-sédentaires dont les haltes de longue durée relèvent d'un autre type d'itinérance;
- la loi ignorait également le cas des familles sédentarisées sur des terrains leur appartenant et désireuses, sans parfois avoir d'autres choix, de conserver leurs caravanes. Ces familles sont très souvent en infraction avec certaines règles d'urbanisme et notamment celles relatives aux terrains agricoles;
- la loi ne prend pas en compte la volonté de certaines familles de devenir propriétaires de terrains familiaux pouvant servir de bases à des déplacements plus ou moins fréquents;
- finalement le principal reproche que l'on peut faire à ce texte est de n'envisager les populations romanes qu'à travers une vision comptable, sans aucun souci des envies et des besoins propres à tout un chacun: l'envie légitime de s'installer à côté de personnes que l'on a choisies, le besoin d'organiser des réunions de famille, de célébrer des mariages, d'avoir un espace où travailler, ...

Ces défaillances de la loi ne furent pas sans conséquence sur les rapports entre les populations romanes, les élus locaux et les administrés. L'absence de prise en compte des grands rassemblements s'est souvent traduite par de fortes tensions. En septembre 1997, un syndicat intercommunal regroupant plusieurs communes du département du Nord fit creuser un fossé autour de l'aérodrome de Bondues, régulièrement occupé par plusieurs centaines de familles en caravanes, pour en interdire l'accès. De nombreuses familles se virent

alors empêchées de stationner à un endroit indispensable à leurs activités professionnelles (Braderie de Lille, foires, textiles...) ou religieuses, et cela en l'absence de solution de remplacement. Ce n'est que devant la menace de blocage de certains carrefours lors de la Braderie que le préfet a ordonné la réquisition du terrain tout en y limitant le nombre de caravanes.

En 1997, le rapport Delevoye permit de dresser un premier bilan de l'application de ces mesures dans les communes et les départements : à la date du 16 octobre 1995, quinze départements, seulement, avaient adopté un schéma approuvé par le préfet et le président du conseil général. Pour expliquer ces retards dans l'application de la loi, il faut souligner qu'au désintérêt des pouvoirs publics s'ajoutent, parfois, les querelles politiques entre représentants de l'État et présidents des conseils généraux.

Dans le rapport Delevoye, ce ne fut pas tant la situation des populations nomades confrontées à l'insuffisance des aires d'accueil qui interpella les sénateurs mais plutôt le manque de crédits alloués par l'État aux communes et surtout « *l'insuffisance des moyens de coercition pour faire face aux problèmes posés par le stationnement illégal* ». La commission, à travers son rapporteur, se félicitait pourtant « *des moyens théoriquement étendus pour faire cesser le stationnement illégal* », notamment l'arrêt du Conseil d'État/ville de Lille du 2 décembre 1982 selon lequel « *l'autorité de police générale peut régler les conditions de circulation et de séjour des nomades pour éviter qu'elles ne créent un danger pour la salubrité, la sécurité ou la tranquillité publique* »³. Ce

3 – Commission des lois du sénat, *rapport n°283, op. cit.*

même arrêt et l'article R. 443-3 du code de l'urbanisme permettent aux maires des communes de moins de 5 000 habitants « *de limiter la durée de stationnement des caravanes des gens du voyage à une durée minimale de quarante-huit heures et maximale de quinze jours* »⁴. Dans la proposition de loi présentée par la commission, le rapporteur insistait sur la nécessité de renforcer les moyens « concrets » de répression du stationnement « sauvage » :

L'article unique de la proposition de loi aurait pour effet de permettre au maire d'interdire, par arrêté, le stationnement d'une durée excédant 24 heures (contre 48 heures jusque-là) sur le domaine communal en dehors des aires publiques d'accueil déterminées par le schéma départemental.

La commission de conclure :

Selon l'exposé des motifs, ce dispositif permettrait non seulement d'améliorer l'accueil des nomades mais aussi de mieux faire respecter l'autorité municipale, souvent affaiblie par les confrontations avec les gens du voyage.

Dans cette proposition de loi, adoptée en première lecture par le sénat le 6 novembre 1997, le souci sécuritaire transparaît nettement plus que le souci humanitaire. D'autant que la demande d'instaurer un schéma national dénote la volonté des municipalités de se débarrasser de la question de l'accueil des « gens du voyage ».

Un bilan plus complet, réalisé en 1998 par Louis Besson, secrétaire d'État au logement, permit de prendre la mesure de la non-conformité, voire la situation d'illé-

4 – Daniel Merchat, *Accueil et stationnement des gens du voyage*, Le Moniteur, coll. « guides juridiques », 2000, p. 79.

galité de la majorité des communes et départements : seuls 47 départements avaient élaboré un schéma d'accueil et seulement 17 d'entre eux l'avaient adopté définitivement. Seules 358 communes de plus de 5 000 habitants, sur un total de 1 739, disposaient d'une aire d'accueil.⁵ Des associations, telles que le GISTI ou le MRAP, dénoncèrent l'inapplication de la loi dans la majorité des cas mais plus encore son détournement par les municipalités. En effet, nombre d'aires d'accueil présentent d'énormes insuffisances : soit leurs capacités d'accueil sont trop petites, soit elles sont installées en périphérie des villes, près des bretelles d'autoroutes, des grands axes de communication ou de zones industrielles parfois désaffectées. Rares sont les aménagements dignes de ce nom. Les installations sanitaires sont souvent insuffisantes et en inadéquation avec le nombre d'emplacements.

La manœuvre était habile. Beaucoup de communes ayant satisfait à l'obligation d'aménagement d'une aire le firent dans des endroits éloignés de la population et soumis à d'importantes nuisances. Ce faisant, cette obligation remplie, les municipalités peuvent se débarrasser de manière absolue et systématique des « gens du voyage » sur le reste de leurs territoires.

5 – Journal officiel de l'assemblée nationale, 28 avril 1998.

les aménagements de la loi du 5 juillet 2000⁶

Les ambiguïtés, les défaillances, l'inapplication ou la mauvaise application des dispositions de la loi Besson, mais aussi et surtout les protestations des élus locaux rendirent nécessaire l'adoption d'une nouvelle loi « relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage » en juillet 2000. Lors d'un colloque à Bourg-en-Bresse en 1999, Louis Besson déclarait :

L'objectif général du projet de loi présenté au conseil des ministres le 14 mai 1999, est de définir un équilibre satisfaisant entre, d'une part, la liberté constitutionnelle d'aller et de venir et l'aspiration des gens du voyage à pouvoir stationner dans des conditions décentes et, d'autre part, le souci également légitime des élus locaux d'éviter des installations illicites qui occasionnent des difficultés de coexistence avec leurs administrés.

Reprenant les dispositions de l'article 28 de la première loi Besson, quatre grands axes se dégagent :

- la signature d'un schéma d'accueil dans chaque département avant le 5 janvier 2002, prévoyant les aires de stationnement nécessaires et désignant les communes où elles devaient être aménagées. Passé ce délai, l'État « peut acquérir les terrains nécessaires, réaliser les travaux d'aménagement au nom et pour le compte de la commune défaillante » ;
- l'obligation, pour les communes de plus de 5 000 habitants, de construire des aires d'accueil dans un délai de deux ans après l'adoption du schéma départemental ;

6 – Voir *Études tsiganes*, vol. 15, 2001, op. cit.

- la prise en charge par l'État, afin d'inciter à ces aménagements, du financement des travaux à hauteur de 70 % ;
- la possibilité pour les communes ayant réalisé des aires d'accueil d'interdire, par arrêté, le stationnement en dehors des sites prévus. Les maires peuvent « *par voie d'assignation délivrée aux occupants et, le cas échéant, au propriétaire du terrain ou au titulaire d'un droit réel d'usage, saisir le tribunal de grande instance aux fins de faire ordonner l'évacuation forcée des résidences mobiles* ».

Cet équilibre évoqué par Louis Besson prenait en réalité la forme d'un marchandage réalisé avec les édiles locaux, notamment la puissante Association des maires de France, et du sénat. Précisons également que le rapporteur de la commission sénatoriale, Jean-Paul Delevoye, n'était autre que le président de cette association. Ainsi, l'obligation d'aménager une aire dans les communes de plus 5 000 habitants est maintenue et renforcée par l'exigence d'établir des schémas départementaux dans les dix-huit mois à partir de l'entrée en vigueur de la loi. La carotte et le bâton, tels sont les moyens mis en œuvre par l'État pour pousser les communes à respecter cette obligation. La carotte par le financement des frais d'aménagement et de gestion des aires à hauteur de 70 % par l'État (contre 35 % auparavant). L'État satisfaisait ainsi l'une des principales revendications des élus locaux formulée dans la proposition de loi remise par le rapport Delevoye. Citée dans la revue *Diagonal*, Christiane Chanliau, chargée d'études à la Direction générale de l'urbanisme, constatait que le prix du terrain représente 25 % des coûts totaux de la construction d'une aire d'accueil et qu'une commune

qui consentirait à mettre un de ses terrains à disposition à cet effet, verrait son investissement réduit à 5 %⁷. L'article 3, objet d'une passe d'armes houleuse entre sénateurs et députés, fit figure de « bâton », en donnant le droit aux préfets, si les délais prévus par les schémas départementaux n'étaient pas respectés, d'imposer la réalisation des travaux d'aménagement après acquisition des terrains nécessaires.

En contrepartie à ces exigences, et c'était là le deuxième souhait de la commission Delevoye, le pouvoir des maires en matière d'interdiction du stationnement illicite et d'expulsion s'est trouvé nettement renforcé. Le nouveau dispositif permet aux municipalités d'accélérer les procédures d'expulsion lors d'un stationnement « sauvage » sur un terrain communal mais également sur un terrain privé. Le maire peut dès lors entamer une procédure à la place de l'un de ses administrés qui n'en n'éprouverait pas l'envie. Si les élus locaux n'ont pas obtenu, et il s'en est fallu de peu, le pouvoir de décider eux-mêmes de l'expulsion des contrevenants, ils pourront en tout cas saisir un juge afin d'obtenir une décision rapide. Dans une publication destinée aux collectivités locales, le commissaire Daniel Merchat note que « *le juge dispose d'un pouvoir d'injonction, assorti d'astreinte, qui devrait éviter aux maires de multiplier les procédures. Enfin, la procédure de référé d'heure à heure exécutoire sur minute, c'est-à-dire sans signification, est applicable aux stationnements illicites des gens du voyage.* »⁸ La possibilité d'interdire le territoire

7 – Marc Lemonier, « L'esprit de la nouvelle loi », *Diagonal*, n° 138, juillet-août 1999, dossier « Nomade ou sédentaire, le droit à l'habitat ».

8 – Daniel Merchat, *op. cit.*, p. 50.

communal aux «gens du voyage» est élargie, par de nouvelles dispositions, aux communes qui participent à travers l'intercommunalité à la mise en œuvre du schéma départemental ou à celles qui contribuent au financement d'une aire aménagée. De «l'esprit de la loi» à son interprétation le fossé se creusait. L'exemple de la commune de Villers-les-Nancy en Meurthe-et-Moselle est, en cela, significatif. Le 28 août 2002, le premier magistrat de cette commune, Pascal Jacquemin, écrivait dans une lettre ouverte à ses administrés :

Depuis la mi-juin, il ne s'est pas passé un seul jour sans que je sois le destinataire d'un courrier d'un riverain ou d'une entreprise, se plaignant des nuisances occasionnées par les gens du voyage, aux habitations, aux locaux professionnels et à l'environnement, lorsqu'il ne s'agit pas de petits larcins ou même de comportements, heureusement isolés, portant atteinte aux bonnes mœurs. [...]

J'ai également mobilisé en permanence la Police municipale sur le terrain afin de limiter, autant que possible, les effets néfastes de ce stationnement. [...]

Aujourd'hui, je suis en mesure de vous annoncer que ces efforts [les démarches auprès des autorités compétentes] ont porté leurs fruits. [...]

Ce type de stationnement ne sera plus toléré sur le plateau de Bradois. La communauté urbaine du Grand Nancy demandera à la SOLOREM de renforcer la fermeture des accès au plateau.

Il n'y aura ni d'implantation d'une aire de grand passage ni d'aire aménagée permanente sur le territoire de la commune. C'est ce dernier point qui me semble très important car, en principe, il devrait mettre un terme définitif à ce problème.

S'insurgeant contre les tentatives de récupération de l'extrême droite, le maire s'empresse de rajouter :

Encore une fois les pires extrémistes cherchent à terroriser et à manipuler la population pour gouverner par la peur. Pourtant personne n'oublie que les nazis ont exterminé plus de 500 000 Roms pendant la guerre avec, en France, l'aide du gouvernement de Vichy. L'extrême droite n'a pas de leçon à donner à qui que ce soit.

Sachez que votre équipe municipale est quotidiennement sur le terrain pour trouver une solution humaine, concrète et démocratique à la situation difficile à laquelle nous avons tous été confrontés.

Malgré les propos de Louis Besson, l'équilibre entre la volonté des itinérants de circuler et le désir des maires de la réglementer est loin d'être atteint. L'exemple évoqué ci-dessus est en ce sens éloquent. La commune de Villers-les-Nancy semble être un endroit régulièrement fréquenté par les «gens du voyage». Pourtant, comme s'en félicite le maire, l'accès de la commune leur est à présent interdit sans que celle-ci n'ait à mettre à leur disposition un endroit de substitution. À force d'aménagements et de dérogations liés à l'intercommunalité ou à la possibilité de substitution financière à l'aménagement d'une aire d'accueil, la loi Besson reste lettre morte. Pire, elle confine maintenant les déplacements et le séjour des «gens du voyage» à un réseau d'aires d'accueil dont l'implantation répond aux désirs des pouvoirs publics et non aux besoins économiques, professionnels, religieux ou familiaux des populations itinérantes.

Celles-ci ne s'y sont d'ailleurs pas trompé, comme le montre cet extrait de l'interview accordée par Domi-

nique Boiteau, délégué départemental de l'ASNIT⁹ au quotidien *Libération*¹⁰ lors de la discussion du projet de loi :

Libération : Cette obligation de faire des aires vous satisfait-elle ?

Dominique Boiteau : Avant, les gens s'arrêtaient où ils voulaient. Pendant longtemps, le stationnement était le fait d'arrangements avec des agriculteurs ou le garde-champêtre. L'aire d'accueil nous la subissons puisque dès lors qu'une commune aménagera un terrain, nous n'aurons plus le droit de stationner ailleurs sur son territoire.

L : Émettez-vous aussi des réserves sur le seuil de 5 000 habitants ?

D. B. : Actuellement je stationne dans un village alsacien d'un millier d'habitants. Le jour où toutes les villes de plus de 5 000 habitants seront dotées d'aires d'accueil, est-ce que j'aurai encore le droit de stationner dans un village ? La question doit être clarifiée pendant le débat. Parce que si la réponse est négative, cela voudra dire que toute une partie du territoire nous est interdite.

L : Le texte qu'examine l'Assemblée ne porte que sur l'accueil et le stationnement. Quels sont les autres problèmes auxquels sont confrontés les gens du voyage ?

D. B. : Nous sommes très demandeurs d'une politique de l'enseignement adaptée à notre mode de vie. Nos enfants doivent pouvoir être scolarisés sans nous forcer à nous sédentariser. Nous souhaitons un développement des écoles-bus, de classes montées

9 – Association sociale nationale internationale tsigane.

10 – « Nous n'aurons plus le droit de stationner ailleurs », *Libération*, 2 juin 1999.

sur les terrains de passage ou encore d'un enseignement par correspondance efficace. Et l'accès à la santé reste pour nous une demande très importante.

La loi Besson risque d'entraîner la multiplication des expulsions, les municipalités s'y préparent. Dans son ouvrage, Daniel Merchat indique la marche à suivre pour faciliter les expulsions. Ses conseils sont regroupés dans un vade-mecum intitulé : « Des gens du voyage viennent d'arriver ». Il écrit :

Une intrusion de gens du voyage est une partie d'échecs dans laquelle les gens du voyage ont joué le premier coup avec les blancs. Toute la stratégie consiste à transformer la situation initiale défensive, où les riverains subissent les événements, en situation offensive.

Il décrit ce qu'il croit être la position des « gens du voyage » : « ils savent qu'ils ont pris l'initiative, [...] ils ont l'habitude des affrontements, ils sont entraînés aux conflits, [...] ils savent comment les riverains vont réagir, ils savent qu'ils devront partir. » Il préconise la mobilisation tout azimut « des riverains, adjoints et conseillers, police municipale, gendarmerie nationale, sous-préfet, préfet, procureur, président du TGI... tous les jours ». Il déconseille, entre autres : les négociations violentes, les concessions inutiles, le ramassage de leurs ordures, les autorisations diverses, les variations du discours, les améliorations de leurs conditions de vie.

Pour la « négociation » il conseille « après avoir repris l'initiative : le constat d'huissier, la procédure de référé. Après avoir pesé sur les gens du voyage : contrôles de police, procédures (vols d'électricité ou/et d'eau). Pas de délai supplémentaire pour décès dans la famille, voiture en panne, travail à finir, marché à faire. »

S'il est peut-être possible aux «gens du voyage» de réparer rapidement une voiture en panne, il leur sera nettement plus difficile par contre de ne pas mourir quelque part. Outre l'utilisation d'un langage guerrier («stratégie», «défensive», «offensive», «affrontements», «conflits») de la part d'un agent de l'État dans une publication destinée aux collectivités locales, les incitations à ne pas améliorer les conditions de vie de familles déjà souvent en situation précaire laissent perplexes, comme les conseils visant à gêner le système économique itinérant (celui-ci étant sans doute perçu comme un prétexte). Cela d'autant plus que dans un rapport remis en décembre 2002 à Christian Estrosi, rapporteur du projet de loi sur la sécurité intérieure, le président de la Commission nationale consultative des gens du voyage (CNCGDV) estimait que seules 116 aires d'accueil permanentes existaient sur les 1482 prévues et que sur 246 aires de grand passage estimées nécessaires, 17 seulement avaient vu le jour. En tout et pour tout, 29 schémas départementaux avaient été signés. Le président de la CNCGDV rappelait que «les schémas auraient dû être conclus avant le 6 janvier 2002 et que, passé ce délai, l'article 1^{er} de la loi du 5 juillet 2000 prévoit expressément qu'ils sont approuvés par le représentant de l'État dans le département.»

Les problèmes rencontrés sont récurrents : la moitié seulement des aires répondent aux normes d'hygiène et de salubrité. Selon un rapport (début 2002) de Jean-Louis Cottigny à Marie-Noëlle Lienman, alors secrétaire d'État au logement, les autres «sont situées dans un contexte de nuisance et de risque : voie à grande circulation, voie SNCF, décharge, station d'épuration, zone inondable».

Quels autres choix, dans ces conditions, que le stationnement «sauvage»? Quelles autres alternatives aux tensions entre autorités locales et populations itinérantes? Parmi tant d'autres, l'expulsion, le 27 février 2002, d'un campement installé dans une zone industrielle d'Argenteuil, est à ce titre significatif. Les militants associatifs et les syndicalistes présents sur place pour témoigner leur solidarité à cette communauté dénoncèrent les conditions dans lesquelles cette expulsion fut ordonnée. Expulsion réalisée, selon eux, en dehors de toute légalité puisque aucun référé n'avait été signifié. Malik Salemkour, de la CNCGDV, n'hésitait pas à évoquer, quelques mois auparavant, dans *Le Monde*, «un vrai risque d'explosion sociale».

*Loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil
et à l'habitat des gens du voyage [extraits]*

Article 1

I. – Les communes participent à l'accueil des personnes dites gens du voyage et dont l'habitat traditionnel est constitué de résidences mobiles.

II. – Dans chaque département, au vu d'une évaluation préalable des besoins et de l'offre existante, notamment de la fréquence et de la durée des séjours des gens du voyage, des possibilités de scolarisation des enfants, d'accès aux soins et d'exercice des activités économiques, un schéma départemental prévoit les secteurs géographiques d'implantation des aires permanentes d'accueil et les communes où celles-ci doivent être réalisées. Les communes de plus de 5000 habitants figurent obligatoirement au schéma départemental. Il précise la destination des aires permanentes d'accueil et leur capacité. Il définit la nature des actions à caractère social destinées aux gens du voyage qui les fréquentent. Le schéma départemental détermine les emplacements susceptibles d'être occupés temporairement à l'occasion de rassemblements traditionnels ou occasionnels et définit les conditions dans lesquelles l'État intervient pour assurer le bon déroulement de ces rassemblements. Une annexe au schéma départemental recense les autorisations délivrées sur le fondement de l'article L. 443-3 du code de l'urbanisme. Elle recense également les terrains devant être mis à la disposition des gens du voyage par leurs employeurs, notamment dans le cadre d'emplois saisonniers.

III. – Le schéma départemental est élaboré par le représentant de l'État dans le département et le président du conseil général. Après avis du conseil municipal des communes concernées et de la commission consultative prévue au IV, il est approuvé conjointement par le représentant de l'État dans le département et le président du conseil général dans un délai de dix-huit mois à compter de la publication de la présente loi. Passé ce délai, il est approuvé par le représentant de l'État dans le département. Il fait l'objet d'une publication. Le schéma départemental est révisé selon la même procédure au moins tous les six ans à compter de sa publication.

IV. – Dans chaque département, une commission consultative, comprenant notamment des représentants des communes concer-

nées, des représentants des gens du voyage et des associations intervenant auprès des gens du voyage, est associée à l'élaboration et à la mise en œuvre du schéma. Elle est présidée conjointement par le représentant de l'État dans le département et par le président du conseil général ou par leurs représentants. La commission consultative établit chaque année un bilan d'application du schéma. Elle peut désigner un médiateur chargé d'examiner les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre de ce schéma et de formuler des propositions de règlement de ces difficultés. Le médiateur rend compte à la commission de ses activités.

V. – Le représentant de l'État dans la région coordonne les travaux d'élaboration des schémas départementaux. Il s'assure de la cohérence de leur contenu et de leurs dates de publication. Il réunit à cet effet une commission constituée des représentants de l'État dans les départements, du président du conseil régional et des présidents des conseils généraux, ou de leurs représentants.

Article 3

I. – Si, à l'expiration d'un délai de deux ans suivant la publication du schéma départemental et après mise en demeure par le préfet restée sans effet dans les trois mois suivants, une commune ou un établissement public de coopération intercommunale n'a pas rempli les obligations mises à sa charge par le schéma départemental, l'État peut acquérir les terrains nécessaires, réaliser les travaux d'aménagement et gérer les aires d'accueil au nom et pour le compte de la commune ou de l'établissement public défaillant. Les dépenses d'acquisition, d'aménagement et de fonctionnement de ces aires constituent des dépenses obligatoires pour les communes ou les établissements publics qui, selon le schéma départemental, doivent en assumer les charges. Les communes ou les établissements publics deviennent de plein droit propriétaires des aires ainsi aménagées, à dater de l'achèvement de ces aménagements.

Article 4

L'État prend en charge les investissements nécessaires à l'aménagement et à la réhabilitation des aires prévues au premier alinéa du II de l'article 1, dans la proportion de 70 % des dépenses engagées dans le délai fixé à l'article 2, dans la limite d'un plafond fixé par décret. La région, le département et les caisses d'allocations familiales peuvent accorder des subventions complémentaires pour la réalisation de ces aires d'accueil.