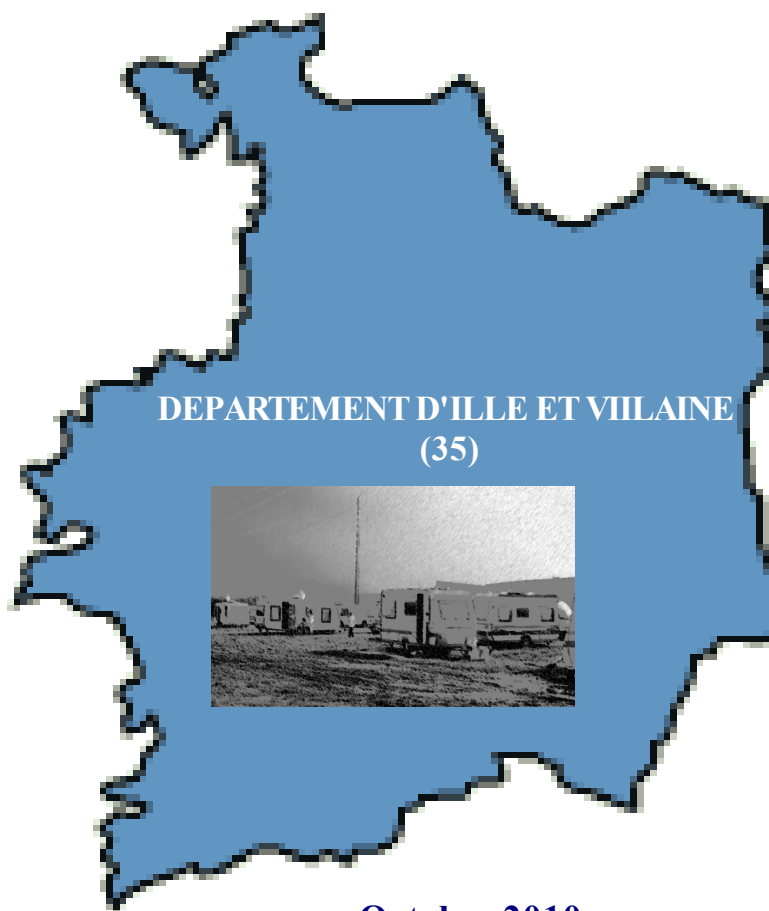


# Diagnostic du schéma départemental d'accueil des gens du voyage 2004-2010



Octobre 2010



**Première partie : LES STATIONNEMENTS**

**Chapitre I/ Les aires d'accueil.....18**

**Introduction.....18**

**I/ Le rappel des objectifs du schéma sur la période 2004-2010.....18**

**II/ État des lieux sur le département .....22**

**A/ Bilan de l'état d'avancement du schéma.....22**

    1/ La réalisation des objectifs de création des aires :  
        un bilan très positif.....22

    2/ Les aires à réaliser.....22

**B/ La vie sur les aires d'accueil.....23**

    1/ Le point de vue des gestionnaires sur les aires d'accueil .....23

        a/ La conception et le fonctionnement des aires.....23

        b/ La vie sur les aires.....24

    2/ Le point de vue des gens du voyage sur les aires d'accueil.....24

        a/ L'aménagement des aires .....25

        b/ Les blocs sanitaires.....25

**C/ Les dispositifs de gestion des aires :  
vers une harmonisation des pratiques.....25**

    1/ Les modalités d'accueil et de gestion .....25

    2/ Le métier de gestionnaire.....26

**D/ L'accueil sur les aires aménagées du département .....27**

    1/ En Ille-et-Vilaine.....27

        a/ Le bilan d'occupation des aires.....27

        b/ Les durée de séjour sur les aires d'accueil.....27

    2/ Taux d'occupation des aires et durées de séjour par territoire.....29

        a/ Arrondissement de Rennes.....29

        b/ Arrondissement de Fougères.....29

        c/ Arrondissement de Redon.....29

        d/ Arrondissement de Saint-Malo.....30

<b>III- Mise en perspective des besoins</b> .....	33
<b>A/ Les besoins généraux</b> .....	33
1/ Harmonisation des pratiques de gestion .....	33
2/ L'occupation des aires d'accueil.....	33
3/ Affiner les données statistiques.....	33
<b>B/ Les besoins des acteurs</b> .....	33
1/ Les élus communaux et intercommunaux.....	33
2/ Les gestionnaires.....	33
3/ Les besoins des chargés de mission communaux et intercommunaux.....	34
<b>FOCUS SUR LE BILAN DES PROJETS SOCIAUX</b> .....	35
<b>Chapitre II – Les grands passages et les stationnements familiaux</b> .....	41
<b>Introduction</b> .....	41
<b>I/ Rappel des objectifs du schéma 2004</b> .....	42
<b>II/ Point sur les objectifs 2004</b> .....	42
<b>A/ Les aires de grands passages</b> .....	42
<b>B/ Les outils</b> .....	44
<b>III/ Analyse des Grands Passages depuis 2004</b> .....	44
<b>A/ Les demandes</b> .....	44
<b>B/ Les passages</b> .....	45
<b>C/ La gestion</b> .....	48
1/ Le calendrier de l'organisation.....	48
2/ Les modalités d'accueil .....	49
3/ Détails des conditions et des modalités d'accueil.....	49
<b>D/ Enjeux et besoins</b> .....	51
1/ Peu de grands groupes.....	51
2/ La coordination de l'accueil.....	51
3/ Coût de l'accueil .....	51
4/ Désignation des terrains .....	51
<b>IV- Les passages familiaux depuis 2006</b> .....	52
<b>A/ Le dispositif</b> .....	52
1/ Les stationnements familiaux en hiver.....	52
2/ Les stationnements familiaux en période estivale .....	52

<b>B/ Les stationnements depuis 2006</b> .....	52
1/ Les stationnements hivernaux.....	52
2/ Les stationnements estivaux.....	53
<b>C/ Les stationnements spontanés en 2009</b> .....	58
1/ Les constats sur le département.....	58
2/ La gestion des stationnements spontanés.....	58
a/ Le point de vue des élus communaux.....	58
b/ Point de vue des élus intercommunaux.....	59
3/ Etat des lieux par arrondissements.....	59
a/ Arrondissement de Rennes .....	59
b/ Arrondissement de Saint-Malo.....	59
c/ Arrondissement de Fougères.....	59
d/ Arrondissement de Redon.....	59

## Deuxième partie : HABITAT

<b>Introduction</b> .....	66
<b>I- Les objectifs du schéma 2004-2010</b> .....	68
<b>A/ Le rappel des objectifs</b> .....	68
<b>B/ Point sur les objectifs du schéma : les moyens mis en œuvre</b> .....	68
1/ Identifier les situations d'occupation irrégulière.....	68
2/ Le dispositif opérationnel de proposition de logements au public prioritaire du PDALPD.....	69
3/ Les situations innovantes.....	69
a/ Le programme de logements adaptés à Gévezé.....	69
b/ L'exemple d'une MOUS.....	69
4/ Informer et sensibiliser le partenariat.....	70
5/ Les missions d'AGV35.....	70
<b>II- Analyse de la fixation des gens du voyage en Ille et-Vilaine</b> .....	71
<b>A/ Implantation des terrains privés</b> .....	71
1/ En Ille-et-Vilaine.....	71
2/ Implantation des terrains privés par territoire.....	71
3/ Évolution depuis 2005, du nombre de terrains privés implantés en Ille-et-Vilaine.....	74
<b>B/ L'estimation du besoin en habitat adapté : les indicateurs du besoin</b> .....	74
1/ Occupation des aires d'accueil et ancrage territorial.....	74
a/ Occupation des aires d'accueil en Ille et Vilaine.....	74
b/ Ancrage territorial des gens du voyage en Ille et Vilaine.....	75
2/ Les durées de séjours sur les aires d'accueil.....	75
3/ Les attentes et les besoins des gens du voyage en terme d'habitat privé.....	79

<b>C/ Etat du relogement des gens du voyage :</b> .....	79
1/ En Ille et Vilaine hors rennes métropole.....	79
2/ Sur Rennes Métropole.....	80
a/ Les relogements en logement adapté .....	80
b/ Le relogement social prioritaire dans le parc social.....	80
c/ Les évolutions depuis 2003.....	81
<b>III- Mise en perspective des enjeux et des besoins.....</b>	<b>81</b>
<b>A/ Implantation des terrains privés.....</b>	<b>81</b>
<b>B/ Les besoins en habitat adapté spécifique gens du voyage.....</b>	<b>81</b>
<b>C/ Répondre aux besoins de relogement sur l'ensemble du département .....</b>	<b>82</b>
<b>D/ Informer et sensibiliser le partenariat.....</b>	<b>82</b>

## Troisième partie : SCOLARITE

<b>I/ Les objectifs du schéma 2004/2010.....</b>	<b>86</b>
<b>A/ Renforcer la connaissance des situations et le suivi de la scolarisation.....</b>	<b>86</b>
<b>B/ Permettre à tous les enfants d'acquérir les connaissances fondamentales.....</b>	<b>86</b>
<b>C/ Permettre la prise en charge des adolescents dans le dispositif éducatif.....</b>	<b>87</b>
<b>II- État des lieux de la scolarisation.....</b>	<b>87</b>
<b>A/ Les moyens mis en œuvre.....</b>	<b>87</b>
1/ Les partenaires de la scolarité.....	87
a/ La Coordination-Migrants.....	87
b/ Les établissements scolaires du primaire.....	88
c/ Les établissements scolaires du secondaire.....	88
d/ Le Centre National d'Enseignement à Distance (CNED).....	89
e/ Les bénévoles.....	90
f/ Les partenaires ponctuels.....	90
2/ La mission scolarité d'AGV35.....	90
a/ L'accompagnement des familles.....	91
b/ La collaboration avec les partenaires.....	91
<b>B/ Bilan et constats.....</b>	<b>92</b>
1/ Bilan général de la scolarisation.....	92
a/ La scolarisation dans le 1er degré.....	92
b/ La scolarisation dans le 2nd degré.....	94

2/ Constats.....	95
a/ Le rapport à l'école.....	95
b/ La scolarisation des enfants du voyage au primaire.....	96
c/ La scolarisation des enfants du voyage au secondaire.....	99
d/ La scolarisation des enfants du voyage par le CNED.....	102

### **III/ Mise en perspective des besoins exprimés.....** 103

A/ Les besoins généraux de la scolarité.....	103
B/ Les besoins spécifiques du primaire.....	103
C/ Les besoins spécifiques du secondaire.....	103

## **Quatrième partie : SANTE**

### **Introduction.....** 108

### **I/ Les objectifs du schéma 2004-2010.....** 109

#### **A/ Le rappel des objectifs et des moyens.....** 109

#### **B/ Point sur les objectifs du schéma : les moyens mis en œuvre.....** 109

1/ Les dispositifs publics susceptibles de contribuer à améliorer l'état de santé des gens du voyage.....	109
a/ Les PRAPS de 1 ère et 2 ème génération.....	109
b/ Le Schéma Régional d' Éducation Pour la Santé (SREPS) 2003-2007 en région Bretagne.....	110
c/ Le Plan Régional de Santé Publique (PRSP) et le plan régional de santé (PRS).....	110
d/ Les Contrats Urbains de Cohésion Sociale (CUCS) et les Ateliers Santé Ville (ASV).....	110
2/ Les actions mises en œuvre par AGV35 auprès des gens du voyage .....	111
a/ Les actions individuelles .....	111
b/ Les actions collectives .....	111
c/ Les actions de sensibilisation et d'information .....	111

### **II- Bilan et constats sur l'état de santé des gens du voyage.....** 112

#### **A/ Constats sur l'état de santé des gens du voyage .....** 112

1/ Les problématiques de santé .....	112
a/ Les pathologies constatées.....	112
b/ Chez les enfants et les adolescents.....	113
c/ Chez les femmes.....	113
2/ Les pathologies liées aux conditions de vie .....	114
a/ Les conditions de vie .....	114
b/ Les conditions de stationnements.....	114
c/ Impact sanitaire des activités professionnelles .....	114
3/ Le rapport à la santé des gens du voyage.....	115

<b>B/ Focus sur la prise en charge de la santé des gens du voyage en Ille et Vilaine.....</b>	116
1/ Les CDAS (Centre départementaux d'action sociale) .....	116
2/ La M.D.P.H. (Maison Départementale des Personnes Handicapées) .....	116
3/ Le SAFED (Service d'accueil des femmes enceintes en difficultés).....	116
4/ L' Équipe Mobile Psychiatrie précarité et l'Envol (Centre spécialisé de soins aux toxicomanes).....	116

### **III- Mise en perspective des besoins et des enjeux identifiés.....**

<b>A/ Agir sur les déterminants sociaux de la santé.....</b>	118
<b>B/ Sensibiliser et former les professionnels de santé.....</b>	118
<b>C/ Renforcer le suivi des soins et la prévention auprès des gens du voyage .....</b>	118
<b>D/ Développer la médiation santé sur chaque territoire et dans chaque institution pour favoriser l'accès au droit commun.....</b>	119
<b>E/Développer l'intervention du personnel soignant PMI sur les terrains du département .....</b>	119
<b>F/ Créer une aire d'accueil temporaire à proximité du CHU de Rennes.....</b>	119
<b>G/ Renforcer la connaissance sur l'état de santé des gens du voyage par territoire.....</b>	120
<b>H/ Intégrer les gens du voyage aux réseaux de santé existants.....</b>	120

## **Cinquième partie : INSERTION SOCIALE**

### **Introduction.....**

### **I- Les objectifs du schéma 2004/2010.....**

<b>A/ Les moyens mis en œuvre.....</b>	125
1/ Pour le développement des possibilités d'accès au droit commun.....	125
2/ La gestion des situations difficiles.....	127
3/ Prévention et gestion de la délinquance. ....	128



<b>B/ Les actions entreprises</b> .....	129
1/ Pour le développement des possibilités d'accès au droit commun.....	129
2/ La gestion des situations difficiles.....	130
3/ Prévention et gestion de la délinquance. ....	131
<b>II/ État des lieux</b> .....	132
<b>A/ Présentation de la population interrogée</b> .....	132
<b>B/ Présentation des résultats</b> .....	132
1/ Le développement des possibilités d'accès au droit commun.....	132
2/ L'accompagnement social.....	134
3/ La gestion des situations difficiles.....	135
4/ La prévention et la gestion de la délinquance. ....	136
<b>III- Mise en perspective des enjeux et des besoins</b> .....	136
<b>A/ Enjeux culturels et économiques</b> .....	136
<b>B/ Pour un accès au droit commun aménagé</b> .....	138
<b>C/ Vers une harmonisation de l'accès aux droits</b> .....	138
<b>D/ Faire face aux situations délicates</b> .....	138

## Sixième partie : INSERTION PROFESSIONNELLE

<b>Introduction</b> .....	142
<b>I- Les objectifs du schéma 2004-2010</b> .....	143
<b>A/ Les moyens mis en œuvre</b> .....	143
1/ Les Commissions Locales d'Insertion un moyen pour le développement d'une politique territoriale en faveur d'un projet d'insertion professionnelle pour les gens du voyage.....	143
2/ L'Adie comme levier pour l'insertion professionnelle des gens du voyage.....	144
3/ Le CLPS comme moyen de validation d'acquis, de formation et de remise à niveau pour les gens du voyage.....	144
4/ La mission d'insertion professionnelle d'Ulysse 35.....	144
5/ Un nouvel outil spécifique pour la gestion de l'accueil des gens du voyage en Ille-et-Vilaine : AGV 35.....	145

<b>B/ Les actions développées pour l'insertion professionnelle des gens du voyage.....</b>	145
1/ Actions « d'insertion professionnelle par l'activité économique ».....	145
2/ Actions d'accompagnement développées en collaboration avec l'Adie .....	146
3/ Actions d'insertion professionnelle par le biais de la formation... ..	146
4/ Actions d'Ulysse 35 favorisant l'insertion professionnelle.....	146
5/ Actions d'insertion professionnelle développées par AGV35.....	147
<b>II - Bilan et constats sur l'insertion professionnelle.....</b>	147
<b>A/ La situation socio-économique des gens du voyage.....</b>	148
1/ Analyse de la situation socio-économique globale des gens du voyage.....	148
2/ Analyse de l'attribution du RSA auprès de la population des gens du voyage.....	149
<b>B/ La légalisation des activités.....</b>	150
1/ Description de la population active.....	150
2/ Description des statuts encadrant les activités.....	150
3/ Les formations et validation d'acquis.....	152
<b>III – Les besoins.....</b>	153
<b>A/ Besoins relatifs à l'emploi.....</b>	153
<b>B/ Besoins d'accompagnement.....</b>	154
<b>C/ Besoins relatifs à la formation.....</b>	155

## Septième partie : OUTILS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION DU SCHÉMA

<b>I/ les objectifs du schéma 2003-2009.....</b>	158
<b>A/ Rappel des objectifs et des moyens.....</b>	158
1/ Structure de pilotage du schéma.....	158
2/ Le dispositif de coordination, d'observation et d'information.....	158
<b>B/ Point sur les objectifs du schéma : les moyens mis en œuvre.....</b>	160
1/ Structure de pilotage du schéma.....	160
2/ Le dispositif de coordination, d'observation et d'information.....	160

<b>II/ besoins et enjeux pour le schéma 2011/2017</b> .....	161
<b>A/ Pilotage du schéma</b> .....	161
<b>B/Coordination,information et observation</b> .....	161
<b>Glossaire</b> .....	162
<b>Bibliographie</b> .....	165
<b>Annexes</b> .....	167
<b>I/ Études Observatoire Départemental d'Ille et Vilaine</b> .....	169
« Qui sont les gens du voyage « quelles sont leurs attentes ».....	171
« Quelle implication pour les communes et les EPCI ».....	177
« Les terrains privés des voyageurs en 2008 ».....	181
« Bilan 2009 des aires aménagées ».....	185
« Le métier de gestionnaire d'aire d'accueil».....	189
<b>II/ Stationnements</b> .....	193
Le guide des grands passages 2010.....	195
<b>III/ Habitat</b> .....	211
Loi du 5 juillet 2000 actualisée au 1er janvier 2008.....	213
Fiche cadre législatif.....	219
Extrait du PLH de Rennes Métropole.....	221
Fiche action numéro 6 du PDLPD 35.....	223
<b>IV/ Scolarité</b> .....	225
Fiche cadre législatif.....	226
<b>V/ Insertion Sociale</b> .....	229
Fiche cadre législatif.....	231
Exemples de situations.....	241
<b>V/ Insertion Professionnelle</b> .....	245
Fiche cadre législatif.....	247



# Introduction générale

## I/ Les étapes du diagnostic

La Commission Consultative de janvier 2008, a confié au coordinateur départemental la tâche de réaliser la révision du schéma d'accueil des gens du voyage. Désormais aussi directeur d'AGV35, il pourra s'appuyer sur son équipe pour mener à bien cette mission.

La commission consultative s'est réunie le 14 janvier 2010 pour lancer la révision du schéma départemental d'accueil des gens du voyage.

Elle a validé la proposition de diagnostic construite par le GIP AGV35 et a décidé de la constitution d'un COPIL chargé de valider les propositions de diagnostic et de révision émises par AGV35.

Le COPIL s'est réuni deux fois le 19 mai et le 17 juin 2010, afin de valider l'état d'avancement du diagnostic.

## II/ La méthode utilisée

### A/ Les moyens mis en œuvre

L'ensemble des chargés de mission d'AGV35 contribuent à la révision du schéma, en participant notamment au travail de conduite d'entretiens auprès des partenaires.

L'audiar crée l'ensemble des grilles de saisie et réalise le traitement des données récoltées.

Les services du Conseil Général et de l'Etat apportent un appui technique et institutionnel (envoi de courrier, travail de cartographie, etc).

### B/ La conduite de questionnaires

#### 1/ Auprès des collectivités

Un questionnaire a été conduit auprès de l'ensemble des élus, des chargés de mission et gestionnaires des communes et des EPCI inscrits au schéma, afin de connaître leurs réalités et leurs besoins en terme d'accueil des gens du voyage.

#### 2/ Auprès des gens du voyage

Plus de 100 ménages appartenant à la communauté des gens du voyage ont été interrogés, afin de connaître leur réalité, mais aussi leurs attentes et leurs besoins, sur les aires d'accueil en Ille et Vilaine.

### C/ La conduite d'entretiens

Sur chaque thématique, plusieurs professionnels ont été interrogés avec l'appui de questionnaires. Ces derniers ont été l'occasion de faire un état des lieux des pratiques développées en ce qui concerne l'accueil et l'accompagnement des gens du voyage et de mettre en perspective les besoins.

#### 1/ Habitat privé

Les travailleurs sociaux (conseillères en économie sociale et familiale, assistantes sociales, etc.) des CDAS, CCAS ou des associations de Redon, Vitré, Fougères, Saint-Malo et Rennes, ont été interrogés sur la question du relogement des gens du voyage. De plus, les instances locales de l'habitat de Redon, Vitré, Saint-Malo, Fougères et Rennes ont aussi été questionnées sur le relogement en Ille et Vilaine.

#### 2/ Scolarisation

Les professeurs de la coordination migrants, les directeurs d'écoles et les principaux des collèges, la chargée de mission gens du voyage du CNED ainsi que les bénévoles à l'accompagnement scolaire ont été entretenus sur la scolarisation des enfants du voyage.

#### 3/ Insertion sociale

Le CLPS, les assistantes sociales des CCAS et des CDAS ont été rencontrés.

#### 4/ Insertion professionnelle

Les ALI des CDAS et des CCAS, l'ADIE, l'AFPA, la chambre des métiers et du commerce ont été interrogés.

## **5/ La santé**

le personnel soignant PMI et les infirmières des CDAS, les infirmières de l'Education Nationale, le Président de la MDPH et la SAFED ont été questionnés.

## **D/ Les études réalisées**

Une étude sur l'implantation des terrains privés en Ille et Vilaine durant l'année 2008.

Une étude sur les stationnements spontanés en Ille et Vilaine durant l'année 2009.

Une étude bilan sur l'état d'occupation des aires en 2009.

Différentes cartes recensant les stationnements spontanés, les terrains privés et faisant état de l'occupation des aires, ont été réalisées par l'AUDIAR et par les services de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer.

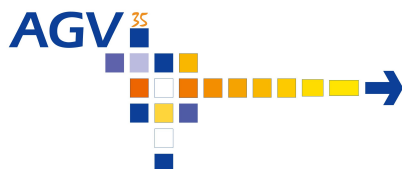






**Première partie :**

# **LES STATIONNEMENTS**



# Chapitre I/ Les aires d'accueil

## Introduction

**Les aires d'accueil permanentes** sont destinées aux gens du voyage itinérants dont les durées de séjour dans un même lieu sont variables.

Ces aires sont des lieux de séjour. Leur aménagement et leur gestion doivent donc assurer des conditions de vie décentes aussi bien en terme de localisation, d'aménagement que d'entretien.

### **Les obligations légales :**

Les communes figurant au schéma, sont déterminées au vu d'une étude préalable des besoins et de l'offre existante. Les communes de plus de 5000 habitants y figurent obligatoirement.

Les autres communes ont une obligation d'accueil jurisprudentielle permettant la halte de passage de 48 heures à 15 jours<sup>1</sup>. La capacité des aires s'entend en nombre de places et d'emplacements. Une place doit permettre d'assurer le stationnement d'une caravane, de son véhicule tracteur et le cas échéant de sa remorque.

La circulaire du 5 juillet 2001, relative à l'application de la loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage préconise une taille minimum de 75m<sup>2</sup> pour chaque place de caravane. Un emplacement est au moins égal à 2 places de caravanes. Il est l'espace nécessaire au stationnement d'une famille. « Les communes figurant au schéma départemental (...) sont tenues dans un délai de deux ans suivant la publication de ce schéma, de participer à sa mise en œuvre. Elles le font en mettant à la disposition des gens du voyage une ou plusieurs aires d'accueil, aménagées et entretenues. Elles peuvent également transférer cette compétence à un établissement public de coopération intercommunal chargé de mettre en œuvre les dispositions du schéma départemental ou contribuer financièrement à l'aménagement et à l'entretien de ces aires d'accueil dans le cadre de conventions intercommunales. » (loi du 5 juillet 2000)

## I/ Le rappel des objectifs du schéma sur la période 2004-2010

Le schéma départemental de 2003 visait à proposer un certain nombre d'orientations fortes pour créer les conditions d'une gestion efficace et harmonisée à l'échelle du département. Il ne s'agissait en aucun cas de dogmes à appliquer de manière unilatérale et uniforme.

Au contraire, ces orientations devaient être saisies au sein des instances existantes ou à créer, afin que s'élabore et se fortifie un point de vue partagé sur la question, et les principes d'action d'une politique départementale.

### **La mise en place d'un dispositif de gestion devait viser trois objectifs forts :**

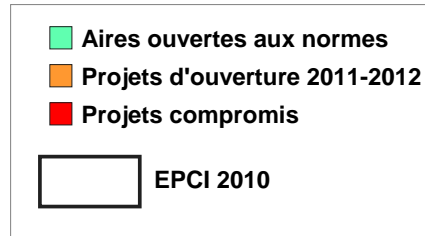
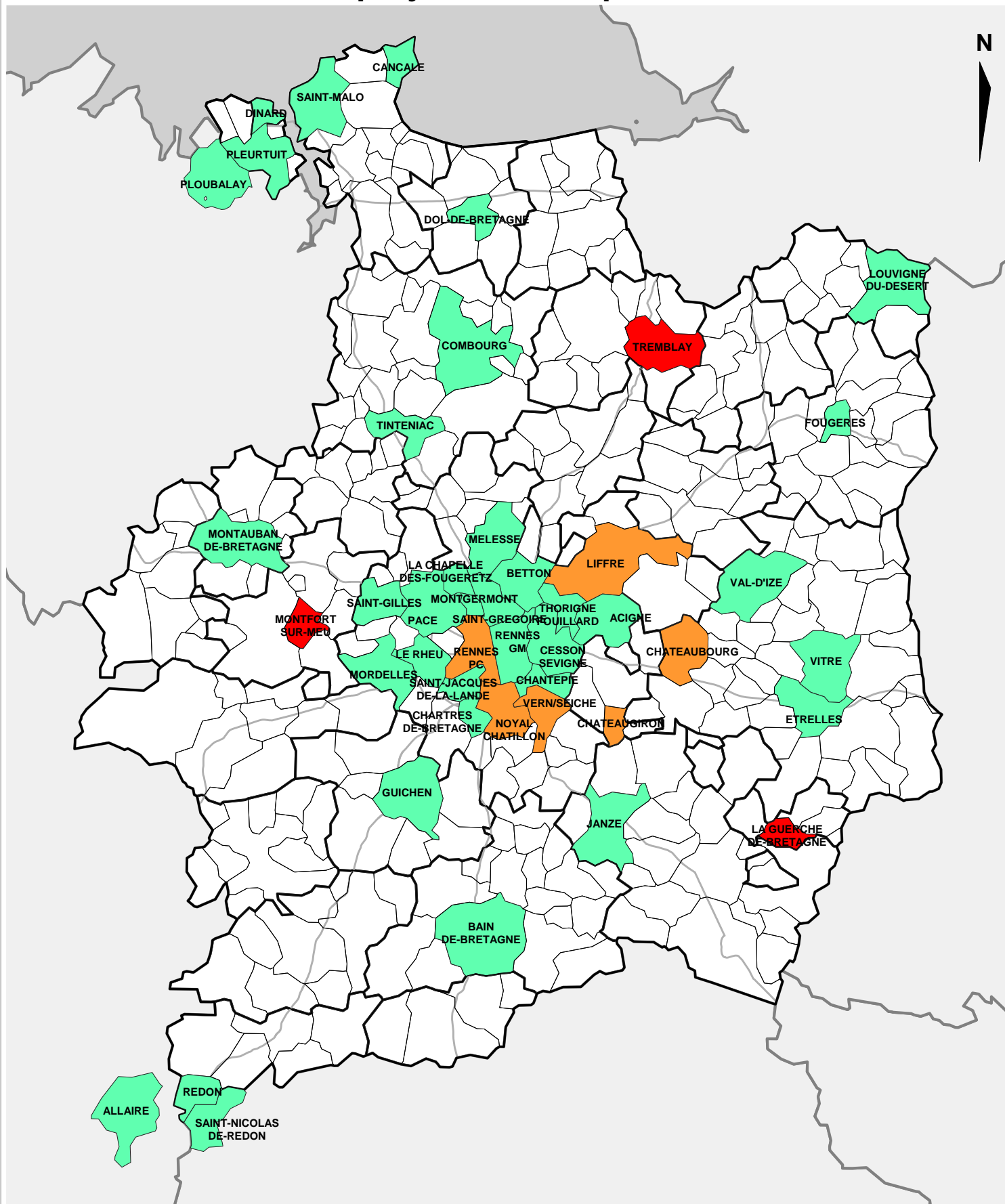
l'harmonisation des pratiques et des modalités de gestion des aires,

le soutien des collectivités locales, confrontées aux difficultés d'une gestion quotidienne,

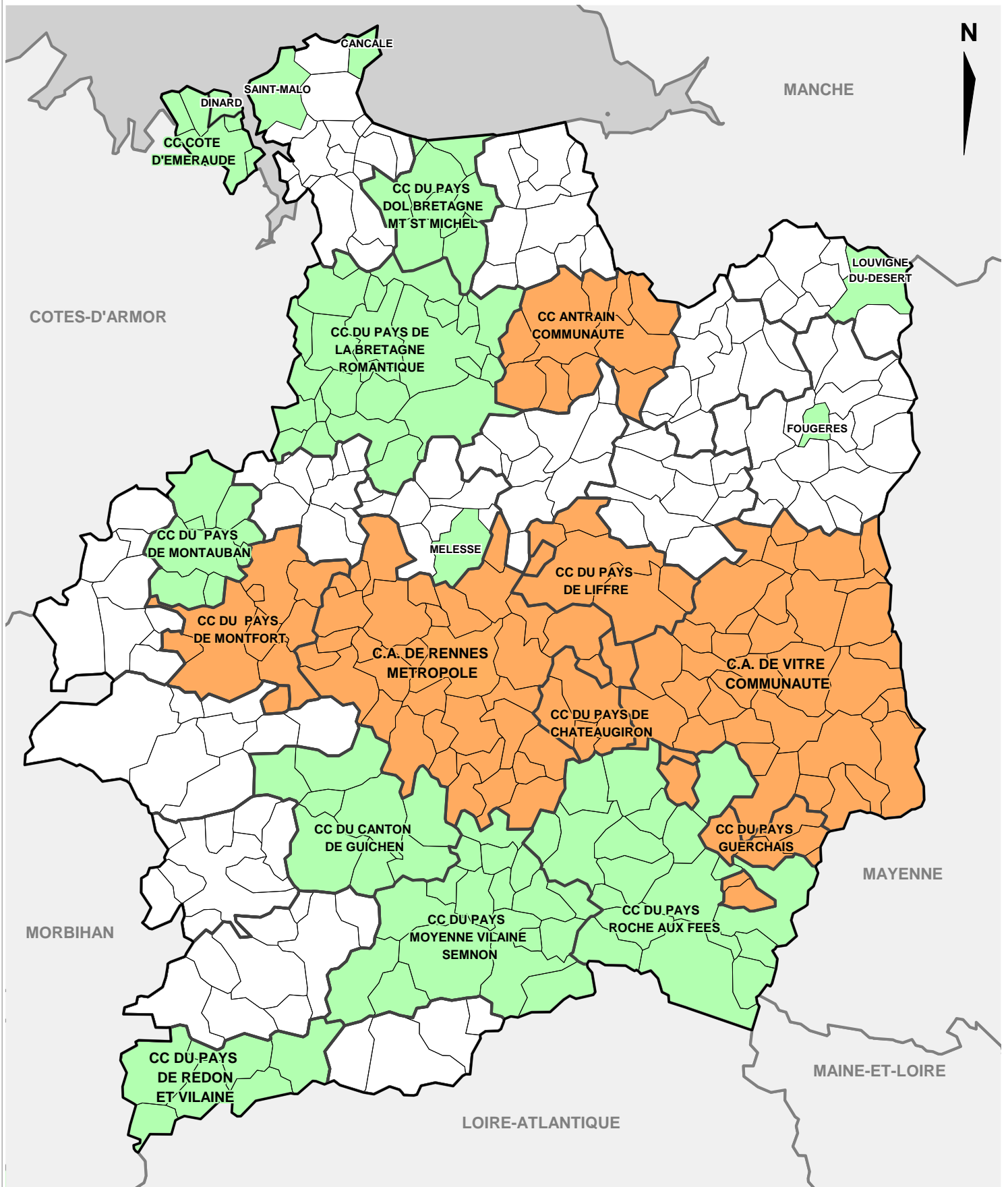
et l'intégration de la gestion dans les politiques locales d'accueil des gens du voyage.

<sup>1</sup> Arrêt Ackermann/ Ville de Lille-1983

# Les aires d'accueil ouvertes aux normes et les projets au 15 septembre 2010



# Les territoires de stationnements réglementés au 15 septembre 2010



- Communes ou EPCI n'ayant pas rempli leurs obligations
- Communes ou EPCI ayant rempli leurs obligations
- Communes non inscrites au schéma où le stationnement est possible entre 48h & 15j

- EPCI 2010
- Communes

**LE DISPOSITIF DES AIRES D'ACCUEIL SUR LE DEPARTEMENT AU 15 SEPTEMBRE 2010**

	Commune de - de 5000 hab	Commune de + de 5000 hab	AA	Aires existantes	Aire aux normes	Aire hors normes	Aires à créer	Places	RM	Places aux normes	Places hors normes	Places à créer	Places à terme	Cplence intercom	type de gestion	Date ouverture
ACIGNE		1	1	1	1	0	0	16	1	16	0	0	16	1	directe	31 déc. 08
ALLAIRE			1	1	1	0	0	18	0	18	0	0	18	1	déléguée	31 mars 09
BAIN de BTGNE		1	1	1	1	0	0	24	0	24	0	0	24	1	directe	Déc 2006
BETTON		1	1	1	1	0	0	16	1	16	0	0	16	1	directe	20 juin 05
CANCALE		1	1	1	1	0	0	16	0	16	0	0	16	0	déléguée	25 janv. 10
CESSON		1	1	1	1	0	0	20	1	20	0	0	20	1	directe	22 juin 05
CHANTEPIE		1	1	1	1	0	0	6	1	6	0	0	6	1	directe	17 juin 05
CHARTRES		1	1	1	1	0	0	16	1	16	0	0	16	1	directe	27 juin 05
CHATEAUBOURG		1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	10	10	1		31 mars 10
CHATEAUGIRON		1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	16	16	1		30 juin 10
COMBOURG		1	1	1	1	0	0	8	0	8	0	0	8	1	déléguée	30 juin 09
DINARD		1	1	1	1	0	0	24	0	24	0	0	24	0	déléguée	2 janv. 10
DOL	1		1	1	1	0	0	16	0	16	0	0	16	1	déléguée	30 avr. 09
ETRELLES	1		1	1	1	0	0	6	0	6	0	0	6	1	directe	1 sept. 08
FOUGERES		1	1	1	1	0	0	32	0	32	0	0	32	0	directe	25 juin 05
GUICHEN		1	1	1	1	0	0	16	0	16	0	0	16	1	directe/déléguée	Sept 2005
JANZE		1	1	1	1	0	0	16	0	16	0	0	16	1	directe	1 juin 08
LA CHAPELLE	1		1	1	1	0	0	5	1	5	0	0	5	1	directe	14 juin 05
LA GUERCHE	1		1	0	0	0	1	0	0	0	0	12	12	1		
LE RHEU		1	1	1	1	0	0	16	1	16	0	0	16	1	directe	
LIFFRE		1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	16	16	1		30 juin 10
LOUVIGNE	1		1	1	1	0	0	12	0	12	0	0	12	0	directe	30 avr. 08
MELESSE		1	1	1	1	0	0	10	0	10	0	0	10	0	déléguée	30 sept. 09
MONTAUBAN	1		1	1	1	0	0	16	0	16	0	0	16	1	directe	1 sept. 10
MONTFORT		1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	16	16	1		
MONTGERMONT	1		1	1	1	0	0	12	1	12	0	0	12	1	directe	26 juin 05
MORDELLES		1	1	1	1	0	0	6	1	6	0	0	6	1	directe	17 juin 05
NOYAL CHAT		1	1	0	0	0	1	0	1	0	0	16	16	1		30 nov. 10
PACE		1	1	1	1	0	0	7	1	7	0	0	7	1	directe	11 juin 05
PLEURUIT		1	1	1	1	0	0	20	0	20	0	0	20	1	déléguée	15 mai 10
PLOUBALAY			1	1	1	0	0	12	0	12	0	0	12	1	déléguée	15 mai 10
REDON		1	1	1	1	0	0	18	0	18	0	0	18	1	déléguée	31 oct. 09
RENNES GM		1	1	1	1	0	0	88	1	88	0	0	88	1	déléguée	
RENNES PC			1	1	0	1	1	30	1	0	30	40	40	1	déléguée	30 juin 10
SAINT-MALO		1	1	1	1	0	0	32	0	32	0	0	32	0	déléguée	
ST GILLES	1		1	1	1	0	0	12	1	12	0	0	12	1	directe	23 juin 05
ST GREGOIRE		1	1	1	1	0	0	16	1	16	0	0	16	1	directe	1 juil. 08
ST JACQUES		1	1	1	1	0	0	16	1	16	0	0	16	1	directe	1 janv. 08
ST NICOLAS			1	1	1	0	0	8	0	8	0	0	8	1	déléguée	31 mars 09
THORIGNE		1	1	1	1	0	0	16	1	16	0	0	16	1	directe	1 janv. 02
TINTENIAC	1		1	1	1	0	0	8	0	8	0	0	8	1	déléguée	30 juin 09
TREMBLAY	1		1	0	0	0	1	0	0	0	0	16	16	1		
VAL D'IZE	1		1	1	1	0	0	6	0	6	0	0	6	1	directe	1 mai 08
VERN		1	1	1	0	1	1	6	1	0	6	16	16	1	directe	Janv 2011
VITRE		1	1	1	1	0	0	16	0	16	0	0	16	1	directe	30 sept. 09
<b>TOTAUX GEN</b>	<b>11</b>	<b>30</b>	<b>45</b>	<b>38</b>	<b>36</b>	<b>2</b>	<b>9</b>	<b>638</b>	<b>18</b>	<b>602</b>	<b>36</b>	<b>158</b>	<b>760</b>	<b>39</b>		
			Légende :	inscrit au schéma	aucune aire d'accueil	aire provisoire (eau, électricité, poubelles)										
				Aires ouvertes aux normes												
				Aires en cours de création	Soit 0 .pas d'aire	Soit 1: (hors norme) une aire provisoire										
				projets bloqués	Soit 0 .pas d'aire	Soit 1:(hors norme) une aire provisoire										

## II/ État des lieux sur le département

### A/ Bilan de l'état d'avancement du schéma

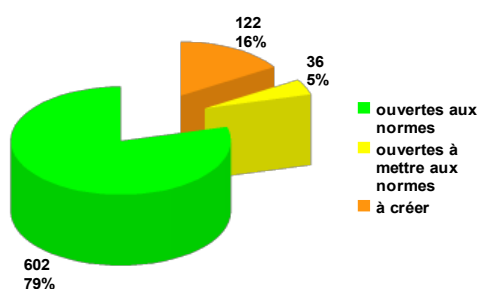
#### 1/ La réalisation des objectifs de création des aires : un bilan très positif

Les communes inscrites au schéma sont au nombre de 41 et ont projeté de créer 45 aires d'accueil sur le territoire départemental au plus tard le 15 janvier 2008.<sup>2</sup>

**30 communes de plus de 5000 habitants sont inscrites au schéma dont 25 le sont dans le cadre d'une compétence intercommunale.** Sur les cinq communes, qui assument seules l'accueil des gens du voyage, deux réfléchissent aux moyens de transférer la compétence au niveau intercommunal.

**Sur les 11 communes de moins de 5000 habitants inscrites au schéma, 10 le sont dans le cadre d'une compétence intercommunale.** Cela leur permet d'assurer un accueil sur un secteur géographique plus important et de mieux répartir le coût de l'équipement.

figure 1 : places inscrites au schéma



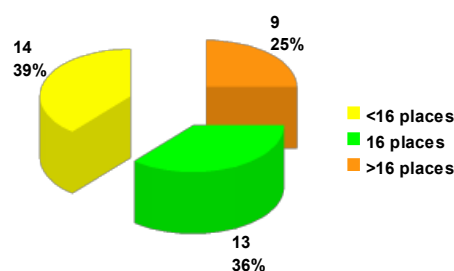
**On compte actuellement 38 aires en fonctionnement (dont 2 qui doivent être mises aux normes et recréées au plus tard en 2012) sur le département d'Ille et Vilaine, soit 84,4 % des aires figurant au schéma. Ces 38 aires représentent 638 places disponibles (soit 319 emplacements famille) .**

<sup>2</sup> Date, pour le département d'Ille et Vilaine, tenant compte de la prorogation du délai de deux ans décidée par la loi d'août 2004.

**Le nombre de places ouvertes aux normes est passé de 342 en janvier 2008 à 602 au 15 septembre 2010 soit une augmentation de 86,5%.**

**A ce jour, 79,2 % des places inscrites au schéma aux normes ont été réalisées.**

figure 2 : taille des aires d'accueil ouvertes aux normes



61 % des aires ouvertes aux normes, ont une capacité d'accueil de 16 places minimum.

A terme, 64% des aires auront une capacité d'accueil égale ou supérieure à 16 places.

#### 2/ Les aires à réaliser

Aujourd'hui, sur le département d'Ille et Vilaine, **9 projets d'aires d'accueil restent à réaliser.** Ce qui, à terme, représentera **158 places supplémentaires** dans le dispositif d'accueil. La plupart seront des créations et d'autres remplaceront des équipements devenus obsolètes.

Parmi les 9 communes évoquées, **2 possèdent une solution provisoire d'accueil des gens du voyage** et 2 appartiennent à une commune de moins de 5000 habitants.

En conclusion, si pour la grande majorité des communes les projets avancent de façon très positive, **4 projets (60 places)** sont repoussés ou **compromis** et ne bénéficieront pas des aides de l'Etat.

Plusieurs facteurs peuvent être avancés pour expliquer le retard de certaines

collectivités dans la réalisation de leur aire d'accueil : difficultés liées au **choix de la localisation** du futur équipement, difficultés liées à la modification des **règlements d'urbanisme** (sans parler de relégation, les sites sont souvent d'anciennes zones naturelles ou agricoles), difficultés liées aux **recours contentieux** (en matière d'urbanisme notamment) des riverains des futurs équipements, difficultés liées aux **échéances électorales locales** (décider de la localisation ou de la création effective d'une aire en 2007 apparaissait inopportun à certaines équipes municipales). Le cas de Rennes Métropole est particulier : la Communauté d'Agglomération devait créer et financer 17 aires d'accueil sur son territoire en moins de cinq ans. 14 projets ont été réalisés mais 3 ne pouvaient être programmés qu'après ces 5 ans. La métropole rennaise réalisera néanmoins ces trois aires de passages sans les financements de l'Etat et du Conseil Général (en 2011).

**Seules trois communes n'ont que peu ou pas avancé dans la réalisation des équipements mis à leur charge.**

Une ne disposait pas du foncier nécessaire à l'installation de l'aire et a cherché depuis 2004 à ce que l'EPCI dont elle faisait partie prenne la compétence « création et gestion d'aire d'accueil de gens du voyage ». Elle n'y est parvenue qu'en décembre 2008.

Une autre est une commune de moins de 2000 habitants qui n'est plus concernée par les passages de voyageurs du fait de la création d'équipements sur les grandes villes voisines. Elle réfléchit à la création d'habitat adapté pour voyageurs cherchant à se sédentariser pour compléter le dispositif local.

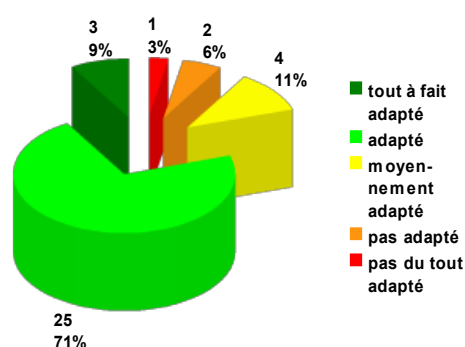
Une autre enfin a cessé de travailler sur le projet après une réunion publique traitant de la présentation du futur équipement (en 2006). Si le maire a bien pris acte que son aire d'accueil ne serait financée ni par l'Etat ni par le Conseil Général, il envisage de relancer son projet pendant le premier tiers de son nouveau mandat.

## B/ La vie sur les aires d'accueil

### 1/ Le point de vue des gestionnaires sur les aires d'accueil <sup>3</sup>

#### a/ La conception et le fonctionnement des aires

**figure 3 : adaptation des aires d'accueil aux gens du voyage de passage (moins de 3 mois) sur les terrains**



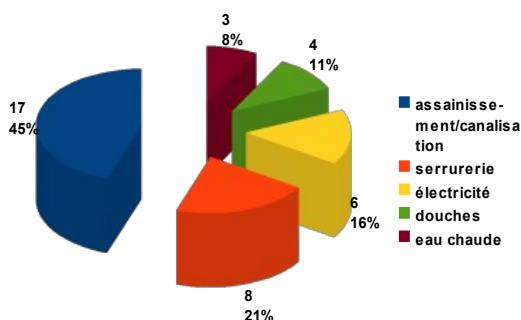
**80% des gestionnaires interrogés** estiment que les aires d'accueil sont adaptées voire tout à fait adaptées aux besoins des gens du voyage qui sont de passage sur les terrains.

**55 %** jugent que les aires d'accueil sont adaptées voir tout à fait adaptées aux besoins des gens du voyage qui sont **présents de façon durable** sur les terrains.

**62% des gestionnaires jugent le fonctionnement des aires d'accueil globalement « bon »** bien que 45% des gestionnaires interrogés déclarent avoir, de façon récurrente, des problèmes d'assainissement et de canalisation.

<sup>3</sup> Résultat issus de l'enquête 2010 « attentes et besoins des gestionnaires en Ille et Vilaine »

**figure 4 : les difficultés matérielles évoquées**

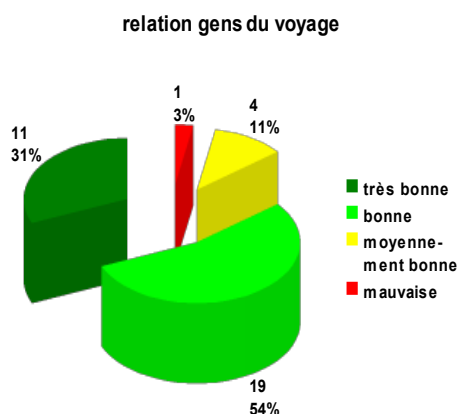


**Voici les principales difficultés matérielles évoquées :**

manque de matériel d'entretien et pas d'intervention des services techniques communaux ou intercommunaux, mauvais fonctionnement de l'assainissement, et problèmes de toilettes bouchées, problèmes de serrures cassées (vétustes, forcées par les gens du voyage, trop fragiles, etc.), problèmes de dysfonctionnement électrique, manque de résistance au froid, manque d'isolation de la tuyauterie et tailles des ballons d'eau chaude insuffisantes.

**b/ La vie sur les aires**

**figure 5 : nature des relations entre les gestionnaires et les gens du voyage**



En moyenne les relations entre les gestionnaires et les gens du voyage semblent bonnes, même si certains gestionnaires peuvent être confrontés à

des difficultés relationnelles.

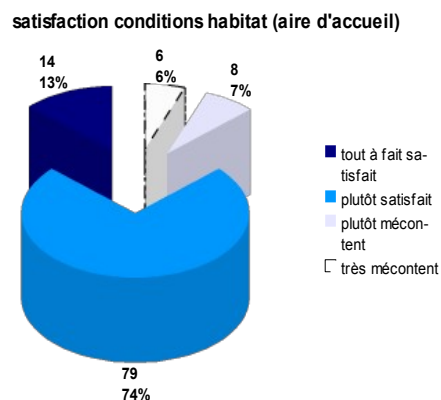
En effet, ils ont évoqué **des difficultés de paiement, des problèmes d'agressivité et de virulence** de certaines familles, ainsi que des problèmes d'incivilité, et de dégradation mais aussi la scolarisation difficile de certains enfants.

Les gestionnaires sont essentiellement sollicités par les gens du voyage sur **les prix qu'ils considèrent trop élevés, sur le souhait de gratuité, le manque de confort des blocs sanitaires** (absence de chauffage et d'isolation, manque d'espace). L'accent est aussi mis sur la récurrence des dysfonctionnements sur le terrain. Enfin les gestionnaires expriment le souhait des gens du voyage d'avoir un espace réservé pour le brûlage.

**2/ Le point de vue des gens du voyage sur les aires d'accueil**

21% des personnes interrogées souhaitent continuer à vivre sur des aires d'accueil ou sur des terrains spontanés.

**figure 6 : satisfaction des gens du voyage par rapport aux conditions d'habitat sur les aires d'accueil**



Si le taux de satisfaction des conditions d'habitat sur les aires d'accueil est bon (74% de plutôt satisfaits et 13% de tout à fait satisfait), il n'est pas optimum.

En effet les gens du voyage mécontents voir très mécontents représentent une partie non négligeable (13%) de la population interrogée.



Des pratiques d'accueil différentes mais un consensus sur l'utilité d'utiliser des modalités d'accueil ( règlements intérieur, caution, livret d'accueil, état des lieux, etc.)

## a/ L'aménagement des aires

En ce qui concerne les tarifs et les surfaces des places, les gens du voyage semblent plutôt satisfaits. Néanmoins ce constat peut être nuancé car seulement 22% des personnes interrogées sont pleinement satisfaites et 22% sont mécontentes.

**57% souhaiteraient avoir un espace de jeux** sur le terrain et 22 % sont insatisfaits des aires de ferrailage, contre seulement 7% de personnes satisfaites. (une part importante des personnes interrogées étant des femmes, cela explique le taux important de personnes non concernées).

La majorité des gens du voyage interrogés **ne souhaitent pas avoir de contrôle d'accès** et se disent en moyenne **satisfaits de la réactivité du gestionnaire** et de la maintenance des équipements.

## b/ Les blocs sanitaires

72% de la population enquêtée souhaiterait avoir du chauffage et 56% demande un système d'isolation dans les blocs sanitaires (surtout l'hiver), 1/3 est tout à fait satisfaite par des blocs fermés, contre 12% par des blocs ouverts.

Près de la moitié souhaiterait avoir du revêtement au sol.

Les gens du voyage sont nombreux à regretter le manque de confort : manque de lumière, de peinture, et d'espace dans les blocs.

**Ces indicateurs de satisfaction laissent à penser qu'aujourd'hui certains usagers issus de la population des gens du voyage se tourneraient vers de l'habitat en dur (maison, ou habitat adapté) offrant des prestations supérieures à celles qui sont proposées pour les aires de passage.**

## C/ Les dispositifs de gestion des aires : vers une harmonisation des pratiques

### 1/ Les modalités d'accueil et de gestion

#### gestion directe et déléguée :

Sur les 37 communes possédant une aire d'accueil, 13 ont opté pour un mode de gestion déléguée (12 ont délégué à une société privé et une commune à une association).

#### les modalités d'accueil :

Sur 68% des communes, les gens du voyage sont accueillis directement sur le terrain sans passage préalable en mairie.

14 terrains sur 34 sont équipés d'un bureau d'accueil où le gestionnaire fait des permanences.

**68% des gestionnaires font un état des lieux** avec un support papier, à 2 exceptions près, tous le jugent utile et près de 90% le trouvent simple à réaliser.

**32% des gestionnaires ne distribuent pas systématiquement le règlement intérieur** aux nouveaux arrivants. 22% jugent inutile et 17% compliqué de la distribuer (les raisons évoquées sont liées à la présence récurrente des mêmes voyageurs sur un même terrain, et au désintérêt des gens du voyage pour le règlement intérieur).

**Seules un tiers des communes distribuent le livret d'accueil.** Près de 90% des gestionnaires jugent nécessaire et utile de le distribuer.

**Seules 3 communes n'enregistrent pas les papiers** et n'estiment pas nécessaire de le faire. Plus d'un tiers des gestionnaires jugent compliqué d'obtenir les papiers en raison des réticences, de l'énerverment et de l'incompréhension des gens du voyage à donner leur livret de familles, carnet de circulation, etc.

#### tarifs et caution :

92% des communes sont au règlement intérieur harmonisé pour le tarif de l'emplacement et de la caution (tarif emplacement : 2euros/jour, caution : 50 euros).

A l'exception d'une, l'ensemble des communes demandent une **caution à l'arrivée des voyageurs**. La majorité des gestionnaires jugent le montant demandé

correct, et 84% estiment la caution nécessaire.

#### Les modalités de paiement :

Pour 80% des communes, le paiement se fait directement sur le terrain. 74% des communes ne possèdent pas de système de **pré paiement**, et plus de la moitié (de ceux qui n'en ont pas) souhaiteraient en avoir un.

#### La présence des gestionnaires sur le terrain :

Sur **20 terrains**, les gestionnaires passent quotidiennement, conformément aux préconisations du schéma, sur les aires.

#### L'accès au terrain :

42% des communes possèdent un **contrôle d'accès** et 64% des gestionnaires interrogés estiment que le contrôle d'accès n'est pas utile.

#### Durée de séjour :

26 communes ont un règlement intérieur fixant la durée de séjour à 3 mois renouvelable 2 fois. 21 communes ne fixent pas de durée de séjour dans les faits. Selon les gestionnaires sur 14 terrains, certaines familles seraient présentes à l'année.

## 2/ Le métier de gestionnaire<sup>4</sup>

A la question « quelles sont selon vous **les conditions d'une bonne gestion** », les gestionnaires ont évoqué l'importance du relationnel avec les gens du voyage (être à l'écoute, instaurer le dialogue). Mais aussi la nécessité de bien connaître la population des gens du voyage, de ne pas avoir de préjugés et de les considérer comme tout un chacun.

Ils ont ajouté la force d'être présents quotidiennement sur les terrains, d'avoir du temps, et l'effet négatif de la solitude chez le gestionnaire. Enfin, ils ont exprimé l'importance de ne pas se laisser dépasser, et la portée d'être ferme, strict et juste.

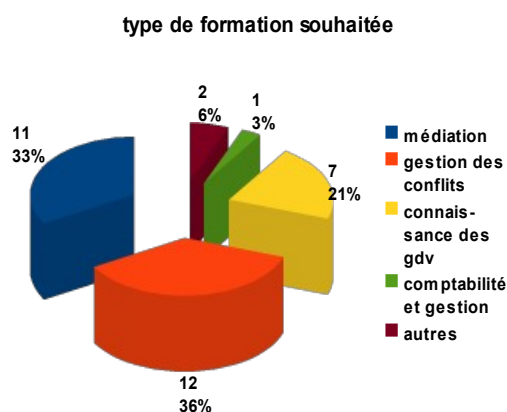
Plus de la moitié des **gestionnaires** des terrains d'Ille et Vilaine, n'ont **pas été recrutés en tant que tels**. Ils sont agents territoriaux (policiers municipaux, gardes champêtre, agents techniques, etc.) pour la plupart. Certains d'entre eux évoquent

les difficultés liées au port d'une « double casquette » (être à la fois gestionnaire et policier municipal, ou gestionnaire et régisseur).

Plus de 50% des enquêtés ne se sentent **pas du tout valorisés** mais **se sentent soutenus et accompagnés** par la collectivité qui les emploie (57% pour la commune et 70% pour la communauté de communes).

Une forte majorité des personnes interrogées (80%) souhaitent poursuivre leur mission. Précisons que **ceux qui souhaitent arrêter la mission de gestion des aires d'accueil n'ont pas été recrutés en tant que tels**.

figure 7 : types de formations souhaitées par les gestionnaires



63% des gestionnaires n'ont reçu **aucune formation** préalable à leur embauche et 50% ont émis le **souhait d'être formés** notamment sur la médiation, la gestion des conflits mais aussi la connaissance des gens du voyage.

Plus de 80% des enquêtés ont déclaré **exercer une mission sociale auprès des familles** (aide administratif, contact des partenaires, etc.)

<sup>4</sup> Résultat issus de l'enquête 2010 « attentes et besoins des gestionnaires en Ille et Vilaine »

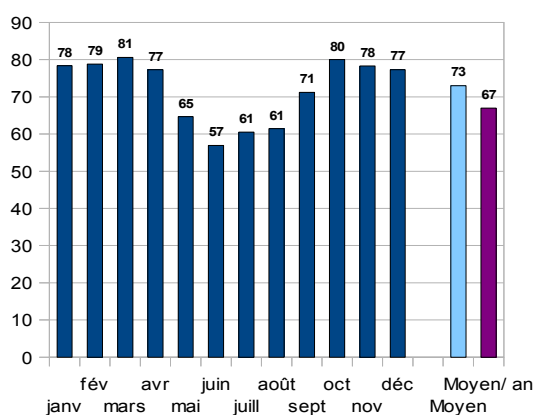
## D/ L'accueil sur les aires aménagées du département

### 1/ En Ile-et-Vilaine

#### a/ Le bilan d'occupation des aires

De l'automne 2006 à l'été 2007, l'occupation des aires était de 60% contre 80% en 2008.

**figure 8: taux d'occupation par mois des aires aménagées sur le département en 2009 (seuls les mois d'ouverture sont pris en compte)**



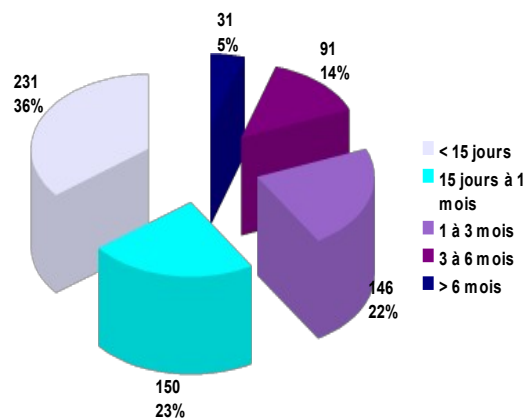
Des taux d'occupation plus élevés que l'an passé

En Ile et Vilaine, au cours de l'année 2009, le taux moyen d'occupation des aires est de 67% (et de 73% si l'on ne prend en compte que les mois d'ouverture).

On note une plus faible fréquentation des aires, de mai à septembre, liée entre autre à la fermeture estivale des aires d'accueil et à la période de départ en mission évangélique (mai à septembre).

## b/ Les durée de séjour sur les aires d'accueil

**figure 9 : durée de séjour des ménages ayant quitté l'aire dans l'année au 15 décembre 2009**

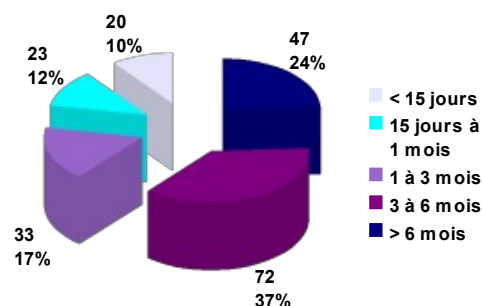


36 % des séjours, soit 231 séjours, ont duré moins de 15 jours et 59% moins d'un mois.

On note une majorité de séjours plutôt courts, ce qui montre que certains voyageurs sont toujours mobiles sur le département d'Ile-et-Vilaine.

A l'inverse les séjours supérieurs à 3 mois représentent 19% du total des séjours, ce qui met en perspective la fixation de certains voyageurs sur le département.

**figure 10 : ménages présents au 15 décembre selon leurs durées de séjour**



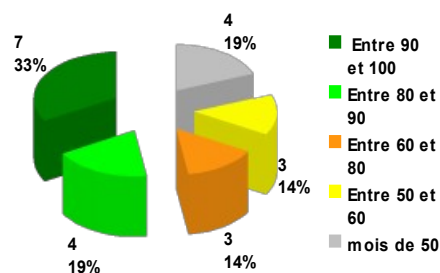
Sur le département, au 15 décembre, 47 familles étaient présentes sur les terrains depuis au moins 6 mois.

## 2/ Taux d'occupation des aires et durées de séjour par territoire sur l'année 2009

### a/ Arrondissement de Rennes

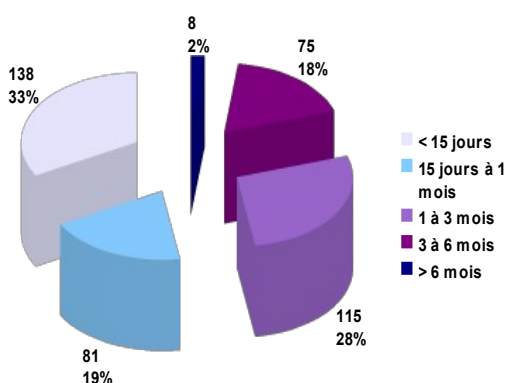
Sur l'arrondissement de Rennes le **taux d'occupation est de 75,7%**.

**figure 11: les taux d'occupation des aires d'accueil sur l'arrondissement de Rennes**



Plus de la moitié des aires ont un taux d'occupation supérieur à 80%, dont 4 ont un taux d'occupation de 100% :  
l'aire de Betton,  
l'aire de Montgermont,  
l'aire de Saint-Grégoire  
et l'aire de Thorigné-Fouillard.

**figure 12 : les durées de séjours sur l'arrondissement de Rennes**



Sur l'arrondissement de Rennes, 20% des séjours sont supérieurs à 3 mois.  
55 familles ont été présentes plus de 6 mois sur les aires de l'arrondissement de Rennes.

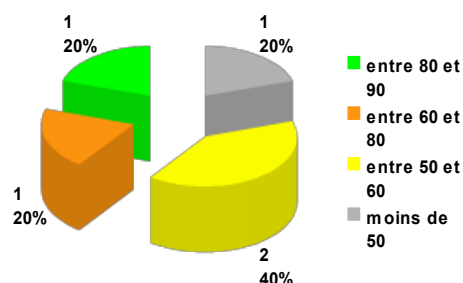
### b/ Arrondissement de Fougères

L'aire d'accueil de Fougères a un taux d'occupation de 82%. Plus de 80% des séjours sont inférieurs à 15 jours. Mais 7 familles ont été présentes plus de 6 mois sur l'aire d'accueil.

Ainsi, bien que la mobilité soit importante, l'ancrage territorial des voyageurs sur l'aire de Fougères est non négligeable.

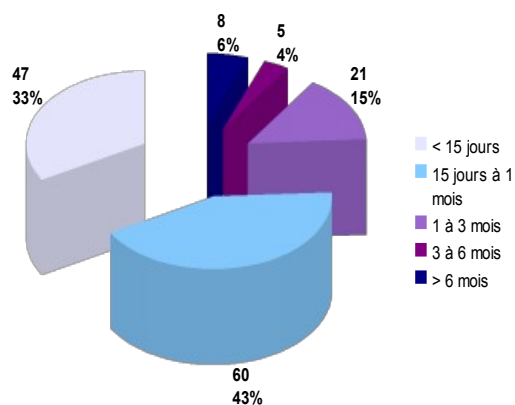
### c/ Arrondissement de Redon

**figure 13 : taux d'occupation des aires d'accueil sur l'arrondissement de Redon**



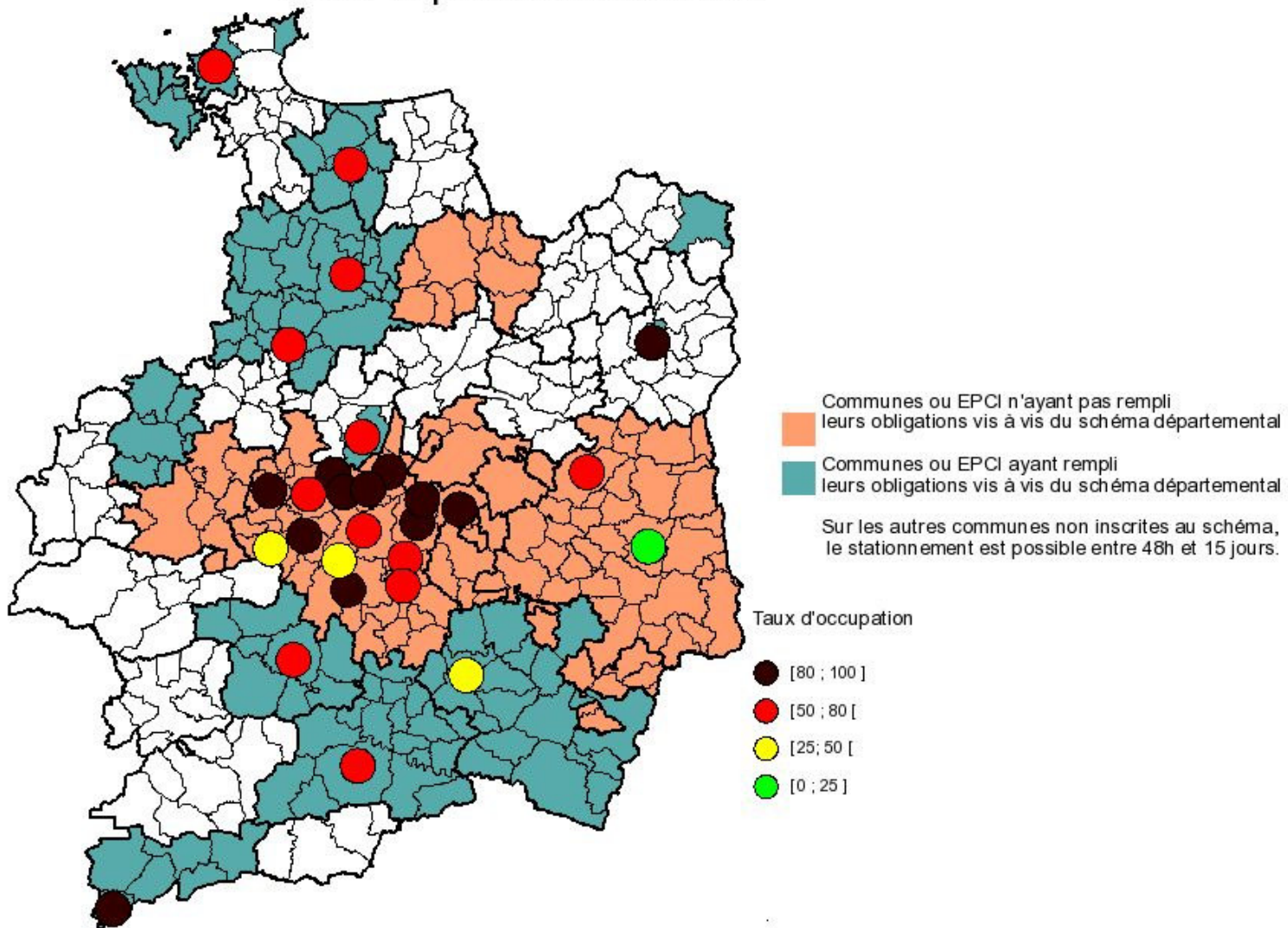
Le taux d'occupation est de 52,4% sur l'arrondissement de Redon.  
L'aire de Redon a le plus fort taux d'occupation (83,3%).

**figure 14 : les durées de séjours sur l'arrondissement de Redon**



Sur l'arrondissement de Redon, 76% des durées de séjours sont inférieures à 1 mois.  
5 familles ont été présentes plus de 6 mois sur l'aire de Guichen et 3 familles sur l'aire

## Taux d'occupation des aires aménagées sur le département en 2009



Source : AGV 35 \_Audiar  
Septembre 2010

de Bain de Bretagne.

#### **d/ Arrondissement de Saint-Malo**

Le taux d'occupation est de 69,3%. Les aires de Dol de Bretagne et de Tinténiac ont un taux d'occupation de 79%.

Plus de 40% des durées de séjours sont inférieures à 1 mois.

Au total 8 familles sont restées plus de 6 mois sur l'aire de Saint Malo.

	taux d'occupation des aires d'accueil de 2006 à 2009				
	2006/07	2008	2009		
<b>communes</b>					
<b>Acigné</b>	<i>Non ouvert</i>	<i>Non ouvert</i>	<b>89,8</b>		
<b>Allaire</b>	<i>Non ouvert</i>	<i>Non ouvert</i>	<b>33,3</b>		
<b>Bain de Bretagne</b>	52,5	52,1	<b>54,5</b>		
<b>Betton</b>	99,7	84,7	<b>100,0</b>		<b>De 90 à 100</b>
<b>Cesson Sévigné</b>	95,3	81	<b>90,0</b>		<b>De 80 à 90</b>
<b>Chantepie</b>	83,3	70	<b>68,2</b>		<b>De 60 à 80</b>
<b>Chartres de Bretagne</b>	85,2	72,4	<b>90,6</b>		<b>De 50 à 60</b>
<b>Combourg</b>	<i>Non ouvert</i>	<i>Non ouvert</i>	<b>75,0</b>		<b>moins de 50</b>
<b>Dol de Bretagne</b>	<i>Non ouvert</i>	<i>Non ouvert</i>	<b>78,9</b>		
<b>Etelles</b>	<i>Non ouvert</i>	38,9	<b>NR</b>		
<b>Fougères</b>	70,5	82,4	<b>82,4</b>		
<b>Gros Malhon (Rennes)</b>	79,2	47,9	<b>51,1</b>		
<b>Guichen</b>	<i>Non ouvert</i>	28,6	<b>26,0</b>		
<b>Janzé</b>	86	73,1	<b>83,3</b>		
<b>La Chapelle des Fougeretz</b>	76,7	65,2	<b>80,7</b>		
<b>Le Rheu</b>	<i>Non ouvert</i>	<i>Non ouvert</i>	<b>70,0</b>		
<b>Melesse</b>	100	100	<b>100,0</b>		
<b>Montgermont</b>	49,5	42	<b>47,0</b>		
<b>Mordelles</b>	100	NR	<b>63,1</b>		
<b>Pacé</b>	<i>Non ouvert</i>	<i>Non ouvert</i>	<b>83,3</b>		
<b>Plaine de Baud (Rennes)</b>	82,1	63,2	<b>83,1</b>		
<b>Redon</b>			<b>57,3</b>		
<b>Saint Gilles</b>	95,5	82	<b>95,8</b>		
<b>Saint Grégoire</b>	NR	100	<b>100,0</b>		
<b>Saint Jacques de la Lande</b>	81	68,8	<b>49,2</b>		
<b>Saint Malo</b>	46,1	21,3	<b>60,2</b>		
<b>Saint Nicolas de Redon</b>	<i>Non ouvert</i>	<i>Non ouvert</i>	<b>75,0</b>		
<b>Thorigné Fouillard</b>	95	80,7	<b>100,0</b>		
<b>Tinténiac</b>	<i>Non ouvert</i>	<i>Non ouvert</i>	<b>79,2</b>		
<b>Val d'Izé</b>	<i>Non ouvert</i>	71,4	<b>52,9</b>		
<b>Vern sur Seiche</b>	66	56,1	<b>55,6</b>		
<b>Vitré</b>	<i>Non ouvert</i>	<i>Non ouvert</i>	<b>25,0</b>		

arrondissements et EPCI	nombre d'aires d'accueil	nombre de places	nombre d'emplacements	nombre de terrains privés	nombre de terrains privés en zone agricole et naturelle	nombre de stations appointés	nombre de communes concernées par le stationnement spontané	nombre de demandes des gens du voyage En habitat adapté	taux d'occupation moyens des aires	nombre de familles présentes depuis plus de 6 mois
Rennes	24	370	185	91	43	104	51	45	75,7	55
Rennes Métropole	17	304	152	68	33	47		43		55
CC du Pays du Val d'Ile	1	10	5	8	5	3		2		0
CC du Pays de Liffré	0	0	0	1	0	3				0
CC du Pays de Châteaugiron	0	0	0	2	2	2				0
Vitré Communauté	3	28	14	0	0	15				0
CC du Pays Guerschals	0	0	0	0	0	10				0
CC du Pays de la Roche Aux fées	1	16	8	1	0	1				0
CC du Pays du pays de Montauban de Bretagne	1	12	6	0	0	1				0
Montfort Communauté	0	0	0	2	1	8				0
CC du Pays de Saint-Méne le grand	0	0	0	2	0	2				0
CC de Brocéliande	0	0	0	6	2	2				0
CC du Pays de Bécherel	0	0	0	1	0	1				0
CC du Pays d'Aubigné	0	0	0	0	0	9				0
CC du Pays de Saint-Aubin du Cormier	0	0	0	0	0	0				0
Fougères	2	44	22	2	0	18	8		82,4	7
Fougères Communauté	1	32	16	1	0	11			82,4	7
Louvigné Communauté	1	12	6	0	0	2				0
CC du Canton d'Antrain	0	0	0	0	0	0				0
CC du Coglais	0	0	0	1	0	5				0
Redon	5	84	42	7	3	11	4	1	52,4	8
ACSOR	1	16	8	3	1	1				5
CC du Pays de Redon	3	44	22	2	2	0		1		0
CC de moyenne vilaine et semmen	1	24	12	1	0	7				3
CC du Pays de Pipriac	0	0	0	1	0	3				0
CC du Pays de Maure de Bretagne	0	0	0	0	0	0				0
CC du Grand Fougereiz	0	0	0	0	0	0				0
Saint-Malo	8	136	68	23	11	41	16	7	63,3	8
CA du Pays de Saint-Malo	2	72	24	11	2	28		2		8
CC Bretagne Romantique	2	16	8	1	0	4		1		0
CC du Pays de Dol de Bretagne	1	16	8	6	4	6		2		0
CC de la Côte d'Emeraude	2	32	16	5	5	2		2		0
Dinard	2		12	0	0	1				0



## III- Mise en perspective des besoins

### A/ Les besoins généraux

#### 1/ Harmonisation des pratiques de gestion

La quasi-totalité des aires d'accueil ont été réalisées et les pratiques de gestion tendent vers une plus grande harmonisation.

Pourtant, il existe encore des disparités en terme de technique d'accueil et de gestion des aires. Il est donc important de poursuivre la réflexion et le développement de moyens pour harmoniser les techniques de gestion.

De plus, afin d'empêcher l'isolement des gestionnaires, des réunions régulières pourraient être organisées à l'échelle du département. De même le métier de gestionnaire devrait être reconnu et valorisé par la mise en place de formations adaptées.

#### 2/ L'occupation des aires d'accueil

On note une forte occupation de certaines aires notamment sur les arrondissements de Rennes et de Fougères et des durées de séjours supérieures à 6 mois sur les arrondissements de Fougères, Redon et Rennes.

Les aires, aujourd'hui conçues pour accueillir de courts séjours (cf tableau), ne sont pas adaptées pour accueillir des familles dont les durées de séjour excèdent 6 mois.

De plus la majorité des familles interrogées ont émis le souhait de bénéficier de plus de confort sur les aires (chauffage, isolation, etc.)

Des solutions alternatives d'accueil seraient ainsi à envisager pour ces familles dont le mode de vie tend vers la sédentarisation. Il est également important que les aires d'accueil conservent leurs vocations d'accueil temporaire, et certaines familles ne « bloquent » pas les places sur les terrains.

#### 3/ Affiner les données statistiques

Utiliser un logiciel commun à l'ensemble des communes possédant une aire d'accueil, permettrait d'obtenir une analyse optimale et plus fine des données statistiques (taux de rotation, durées de séjours, présence et mouvements des familles en temps réel, places disponibles, etc.)

### B/ Les besoins des acteurs

#### 1/ Les élus communaux et intercommunaux

**Les élus interrogés ont émis le souhait :**

**d'être accompagnés et soutenus** par les forces de police, les EPCI et AGV35,

**de bénéficier d'un service de médiation** et de coordination,

**d'avoir des échanges** et de l'information sur les pratiques de chacun

**de connaître le fonctionnement de l'accueil** et de bénéficier d'échange d'expériences,

**d'être informés en temps réel** sur le taux d'occupation des aires et sur les places disponibles,

**d'avoir des pratiques d'accueil harmonisées sur le département,**

**de trouver des solutions pour l'accueil des groupes** hors terrain et pour la gestion des terrains privés.

#### 2/ Les gestionnaires

**Les gestionnaires interrogés ont fait part de leur souhait :**

**d'avoir de meilleures conditions de travail** (les demandes des gestionnaires concernent le manque de matériels d'entretien, le souhait d'avoir un local de

permanence sur le terrain adapté ), de **mettre en place** un système de prépaiement,

**de reconnaître le métier de gestionnaire** (meilleure valorisation financière, reconnaissance du métier, mise en place de formation),

**et d'être accompagnés et soutenus** en cas de situations difficiles afin de ne pas se sentir isolés (les gestionnaires souhaitent la remise en place des réunions de gestionnaires).

### **3/ Les besoins des chargés de mission communaux et intercommunaux**

**les chargés de mission communaux interrogés ont émis le souhait :**

**de travailler dans la continuité** et non dans l'urgence

**de travailler en réseau et de développer le partenariat** (partager les données et les connaissances, décroïsonner, échanger entre EPCI et avec les autres départements),

**de bénéficier de plus de terrains disponibles** pour l'accueil des grands rassemblements,

**de mieux connaître les gens du voyage** et leurs pratiques,

**et d'harmoniser les pratiques de gestion.**

## FOCUS SUR LE BILAN DES PROJETS SOCIAUX

Cette mission consiste à articuler, par la mise en œuvre de projets sociaux, le contexte légal de la politique d'accueil des gens du voyage, les ressources du tissu politique, social, éducatif, économique, culturel, associatif sur chaque territoire d'implantation des aires, avec la prise en compte des besoins des gens du voyage et leurs attentes.

Et plus généralement, de susciter toute initiative et saisir toutes les opportunités qui permettent de relier les familles du voyage à la vie citoyenne locale.

Le préalable à cette démarche visant l'ouverture, voire l'intégration, étant de faire prendre conscience des représentations négatives qui minent cette question et de la diversité du monde du voyage.

Il y a 3 niveaux d'implication par rapport à la mise en œuvre des projets sociaux sur le département :

**Sur le département, hors Rennes Métropole :** accompagner les collectivités compétentes à la mise en place d'un projet social (informations sur les usagers des aires d'accueil, participation aux comités techniques et à la mobilisation du partenariat local, soutien à l'organisation de manifestations favorisant compréhension et rencontres ou à la création d'outils de communication...)

**Sur Rennes Métropole, hors Rennes :** impulser la mise en place d'un projet social, le coordonner en collaboration avec chaque commune (disposant d'une aire d'accueil) et Rennes Métropole. (informations sur le cahier des charges du projet, définition des objectifs, rédaction, soutien et participation à l'organisation de manifestations...)

**Sur Rennes :** coordonner et animer le projet social du terrain de Gros Malhon et Petit Champeaux (organisation des comités techniques et mise en place des groupes de travail, définition de priorités d'action en lien avec les chargés de missions d'AGV35 et les partenaires). Le temps de travail de la chargée de mission est globalement réparti comme suit : 50% pour le projet social de Rennes

et pour des actions de sensibilisation et d'information en partenariat avec des structures et associations rennaises (Salon du livre Maurepas, Comptoir du doc, ATD quart monde, Ville de Rennes- 8 mars-, Ferme de la Harpe.... ) et 50% entre le département et Rennes Métropole.

Le dernier schéma formalise la démarche de développement des projets sociaux et la mise en place de comités techniques sur chaque territoire concerné :

*«... Une politique départementale de développement territorial de l'accueil qui nécessite la mise en œuvre d'un dispositif au sein duquel les collectivités soient complètement impliquées et où elles puissent rassembler les différents acteurs concernés (permettre aux différents acteurs de coordonner leurs interventions). Et plus précisément, dans le cadre des mesures préconisées en matière d'insertion sociale et professionnelle, de développer, à chaque création ou réhabilitation d'aire d'accueil, un projet social dans le cadre du comité technique local».*

En Ille et Vilaine, depuis 2004, la rédaction d'un projet social constitue une des conditions pour l'attribution de l'aide forfaitaire à la gestion des aires d'accueil. Ce qui a contribué à renforcer une dynamique politique et inter *partenariale* de prise en compte des usagers des aires d'accueil.

Le développement des projets sociaux permet :

**de favoriser** de manière générale, pour les gens du voyage, l'accès au droit commun et à la vie locale et pour les partenaires, une meilleure connaissance des usagers des aires d'accueil et des difficultés qu'ils rencontrent,

**de connaître** le potentiel d'implication de l'ensemble du partenariat local. Les projets sociaux sont d'autant plus porteurs d'une dynamique d'intégration et de compréhension mutuelle qu'ils impliquent des partenaires locaux dans les secteurs d'interventions les plus variés (loisirs, animation jeunesse, prévention santé, insertion professionnelle, accompagnement scolaire, action socio culturelle...)

**d'amorcer** une réflexion sur l'accueil des gens du voyage parallèlement à la création des terrains, faire émerger les questions et les réticences afin de permettre à chacun d'agir en faveur de la meilleure intégration possible, en connaissance de cause et au plus près des besoins des familles du voyage,

**d'inciter** à la mise en œuvre d'actions ou d'adaptations qui répondent aux problématiques de scolarisation, de santé, aux difficultés sociales ou économiques rencontrées par les familles,

**de prendre en compte** les attentes exprimées par les familles, par le biais du gestionnaire notamment, ou des autres acteurs,

**et de faire connaître** le fonctionnement du terrain, les pratiques de gestion et les conditions de séjours proposées aux familles : durée de séjours, régulation ou non des entrées, individualisation et confort des blocs sanitaires, l'adhésion au règlement intérieur harmonisé à l'échelle départementale qui permet de «garantir» une certaine déontologie de l'accueil des familles du voyage.

### **1/ L'évaluation des projets sociaux**

**23 projets sociaux sont mis en œuvre ou en cours de développement au niveau départemental, sur les 42 aires d'accueil aujourd'hui en fonctionnement ou en projet** (3 collectivités n'ont entamé aucune démarche de création). Ils ont été élaborés, la plupart du temps, au moment de la création des aires d'accueil et, en majorité, sur les villes du département hors Rennes Métropole.

**Sur les 37 terrains en fonctionnement,** 15 projets sociaux ont été validés et transmis à AGV35. 13 d'entre eux concernent des villes du département hors du territoire de Rennes Métropole.

**Pour les 19 terrains en fonctionnement ou en projet sur Rennes Métropole,** la formalisation des projets sociaux n'a démarré qu'avec la création d'AGV35<sup>5</sup>

<sup>5</sup>Le poste d'agent de développement départemental (au sein de l'association Ulysse 35) a permis, à partir des années 90, de développer et d'animer un réseau de partenaires pour favoriser l'accueil et l'intégration des gens du voyage. Les comités

(alors que sur le reste du département, elle est amorcée depuis plus de 20 ans), ce qui explique que seulement 2 projets, sur 17 aires ouvertes, sont validés.

**Pour le reste du département,** le rapport est de 13 projets pour 20 terrains en fonctionnement.

**Pour 8 des 15 projets sociaux réalisés, il n'y a pas de suivi de mise en œuvre,** alors que le partenariat a été mobilisé depuis plus d'un an.

Nous collaborons actuellement avec 8 collectivités qui sont en phase d'élaboration du projet social.

### **Éléments de bilan à partir d'indicateurs pris en compte depuis 2009 :**

#### **Coordination du projet social**

La coordination du projet est un des moyens de garantir une forme de mise en œuvre du projet social (qui ne doit pas être un catalogue d'énoncés de principe).

Pour 7 projets validés ou en cours, il n'y a pas de mise en œuvre concrète ou d'avancée dans l'élaboration du projet, faute, entre autres, d'un coordinateur formellement désigné.

Sur les 23 projets sociaux mis en œuvre ou en cours de validation, 10 sont coordonnés par des élus (chargés des affaires sociales le plus souvent). Nous constatons que sur 15 projets sociaux développés aujourd'hui, les 3 projets les plus dynamiques (en dehors de Rennes), en terme de mise en place d'actions et de relations entre familles accueillies et partenariat local, sont ceux qui sont coordonnés par les gestionnaires eux mêmes. Remarquons qu'il s'agit également de collectivités qui ont opté pour la gestion directe.

#### **Mobilisation des principaux acteurs :**

##### **Politiques**

Les projets sociaux prennent toute leur dimension autour d'une volonté politique affirmée. Les élus sont les premiers impliqués dans le processus d'élaboration du projet.

techniques ont été mis en place systématiquement sur chaque territoire où était réalisé un terrain sur le département, en dehors du territoire de Rennes Métropole.

De cette volonté dépend la mobilisation de l'ensemble du partenariat local : de nombreux services apportés aux familles dépendent directement des collectivités (services jeunesse par exemple).

La responsabilité des élus en matière de scolarisation, est importante, et pour la plupart des collectivités compétentes, elle est à réaffirmer.

On peut noter que parmi les 23 projets sociaux développés ou en cours d'élaboration, 6 sont portés par une véritable politique dynamique d'accueil des familles du voyage sur le territoire.

### **Scolaires**

La scolarisation est une des principales préoccupations des partenaires réunis en comités techniques. Constat confirmé au cours d'un récent débat sur *l'intégration des familles du voyage à la vie locale* (Forum départemental de Janzé)<sup>6</sup> au cours duquel les questions se sont centrées sur les problèmes de scolarisation, en rappelant toute la complexité, tant du point de vue des attentes des familles, que des réponses à apporter du côté des institutions.

Si la scolarisation apparaît plutôt effective et régulière en primaire (et même en maternelle), la scolarisation après 12 ans reste un problème.

Paradoxalement, nous constatons que les écoles et surtout les collèges sont peu représentés lors des comités techniques.

### **Sociaux**

Les difficultés sociales rencontrées par les familles sont évoquées dans les comités techniques, mais de manière globale (pour permettre de mettre en place des réponses collectives en terme d'information par exemple)

Le partage d'information, sur des familles en particulier, ne peut se faire dans ce cadre, c'est une limite qu'il est toujours

6 \* *Éléments qualitatifs d'une étude réalisée par AGV35 en collaboration avec l'AUDIAR (Observatoire départemental) en 2009, auprès de 76 familles séjournant sur les aires d'accueil d'Ille et Vilaine.*

«...Je ne vois pas l'intérêt de scolariser mes enfants. Il y a trop de tentations au collège pour les filles, par rapport aux gadjé. Elles doivent se marier avec quelqu'un de chez nous. Mes enfants ne sont pas allés au collège mais tous à la maternelle. Chez nous ça suffit de savoir lire et écrire, ils ont tous suivi les cours du CNED, mais ils ont tous eu du mal à suivre. Il s'en passe trop dans les collèges, et en plus elle m'aide à la caravane... »

nécessaire de rappeler.

Sur 3 territoires, des acteurs sociaux se sont déplacés sur les terrains pour se faire connaître des familles et les informer des services.

### **Économiques**

Les acteurs de l'insertion professionnelle (mission locale, PIG, CLPS...) sont presque systématiquement présents lors des comités techniques.

Des ateliers «illettrisme» sont mis en place depuis plusieurs années sur 2 sites.

### **Associatifs**

De nombreuses associations socio éducatives et culturelles sont particulièrement mobilisées autour du projet social du terrain de Gros Malhon.

Sur les autres territoires, le Secours Catholique est souvent partie prenante, notamment par rapport à des propositions d'accompagnement scolaire.

### **Constitution de groupes de travail spécifiques**

La création de groupes de réflexion ou de travail sur différentes thématiques, est un indicateur qui permet de prendre en compte la mobilisation active du partenariat et la volonté d'apporter des éléments de réponses aux difficultés et besoins repérés.

2 collectivités, qui sont en cours, soit d'élaboration, soit d'actualisation du projet social, ont choisi de mettre en place des groupes de travail pour décliner les objectifs à inscrire dans le projet (ex insertion sociale et professionnelle, scolarisation, vie sociale, accès aux services...).

3 autres projets ont formalisé la création de groupes de travail : scolarisation (3), groupes santé prévention (2) et pour le projet social de Rennes, un groupe enfance/parentalité, jeunesse/accès aux activités de loisirs, insertion socio économique, médiation/gestion.

### **Bilan de mise en œuvre du projet 1 fois/an par le biais des comités techniques (ou comités de pilotage) :**

5 collectivités organisent régulièrement un bilan de mise en œuvre des projets sociaux.

5 communes qui ont une aire d'accueil en

fonctionnement depuis plus d'un an, n'ont pas organisé de comité technique depuis la rédaction du projet social.

**Participation des familles à différents niveaux de mise en œuvre des projets sociaux : comité technique, participation groupes de travail, réunions d'usagers/aire d'accueil**

La place des usagers dans la mise en œuvre des projets sociaux est régulièrement évoquée, soit par un acteur social, souvent par des élus, et systématiquement au moment de la présentation du processus de mise en œuvre des projets sociaux.

Pour autant aucune expérience significative ne peut être notée même si certains projets sociaux font état d'organisation de réunions d'usagers ou d'invitation des familles aux comités techniques. Cette dimension est à développer.

**Mise en place d'un livret d'accueil à destination des familles**

Le livret d'accueil constitue la part du projet social élaborée par l'ensemble des partenaires, qui est destiné aux familles. Il s'agit d'un outil important qui présente les différents services proposés localement et qui implique que chaque contact indiqué correspond à une structure ou une personne qui aura été informée et sensibilisée à l'accueil des gens du voyage.

La réalisation de livrets à l'attention des usagers des terrains commence à se systématiser

6 terrains disposent d'un livret d'accueil adapté qui peut être remis aux usagers.

L'impact de ce livret auprès des usagers des aires d'accueil n'a pas encore été évalué.

5 sont en cours d'élaboration (dont 2 pour des aires d'accueil qui ne sont pas encore réalisées).

**2/ Les freins et les limites à la mise en place des projets sociaux** (constats établis à partir des comités techniques, et du Forum de Janzé sur l'Accueil des gens du voyage)

**Il existe des écarts importants entre la volonté de favoriser l'intégration des familles et les réalités de précarité, d'exclusion, de repli vécues par les familles qui séjournent sur les aires**

**d'accueil collectives du département.**

Toute la difficulté réside dans la prise en compte de besoins «fondamentaux», lesquels, s'ils ne sont pas « couverts », rendent les objectifs des projets sociaux quasiment inadaptés.

Nous devons relayer les constats d'impuissance et les interrogations des différents partenaires : sur 6 territoires, au moins, au cours de l'année 2009/10, les situations familiales difficiles (qui posent aussi des difficultés par rapport à la gestion du terrain) et le repli des familles sur elles-même, ont rendu toute action ou accompagnement, difficile, voire impossible.

S'il n'est pas question d'imposer aux familles de s'ouvrir sur l'environnement extérieur (activités de loisirs par exemple), il n'en va pas de même sur la question de la scolarisation qui doit être mise sur un autre plan.

Les problèmes de la déscolarisation ou la non scolarisation sont une réalité sur presque tous les terrains. Elle est à prendre en compte de manière plus tranchée et volontariste par tous les acteurs concernés.

**Les attentes, les réticences des familles en terme d'intégration dans la vie locale interrogent par rapport à la mise en œuvre des projets sociaux.**

Selon l'étude réalisée en 2009, dans le cadre du Forum départemental de Janzé, 88% des familles se disent généralement satisfaites de l'accès aux services de droits communs des communes, et 78 % des personnes interrogées n'expriment pas de besoins d'accompagnement vers les services extérieurs. 65% ne souhaitent pas avoir plus d'informations concernant l'accès aux services. **Les personnes ont exprimé en majorité qu'elles avaient peu d'attentes par rapport à l'environnement local\*.**

Quelques données plus qualitatives, étude AGV35 (2009) : «...Plus de relations avec les gadjé? C'est du rêve, les relations ne changeront jamais. Besoin d'être accompagnée, c'est un problème quand on ne sait ni lire ni écrire, j'aime le contact. C'est bien les rencontres avec les gadjé, mais on est toujours obligé de se justifier, d'expliquer. On ne veut pas de relations, comme ça, les gadjé ne peuvent pas dire

*qu'on ne parle pas bien. On ressent que les gens parlent sur nous, ils nous fixent et parlent sur nous. On n'a besoin de rien, juste d'un terrain pour s'installer l'hiver. On est bien entre nous, on n'a besoin de rien d'autre. Les animations, ça nous intéresse pas, nos journées sont trop chargées. Des animations sur la commune? Non, on ne rentre pas dans la commune, on reste sur la place...»*

Il faut sans doute corrélérer ces éléments au fait que **78% des personnes qui se sont exprimées souhaiteraient vivre dans de l'habitat privatif et non pas sur un terrain d'accueil collectif**. Ce qui nous laisse à penser qu'elles aspirent à une indépendance et une liberté par rapport au cadre fixé par une aire d'accueil (en terme de gestion mais aussi sans doute d'intégration sociale).

**L'illettrisme important constaté chez la plupart des familles qui séjournent sur les aires d'accueil, renforce encore les écarts.** C'est un sujet récurrent qui est abordé régulièrement avec les partenaires.

**Il est évident que les séjours courts (moins de 2 mois), ne favorisent pas la mise en œuvre du projet social** (connaissance et liens avec les différents services, justesse des implications). 5 terrains, depuis 2 ans, sont concernés par cet état de fait.

**Le manque de coordination des projets sociaux est également un frein important** (qui a déjà été pointé).

### **3/ Les leviers à la mise en place d'actions dans le cadre des projets sociaux**

Les séjours longs sur les aires d'accueil, voire la fidélisation des familles sur une commune facilitent l'accès aux services et notamment, une scolarisation plus régulière.

La coordination de l'Éducation nationale Migrants et gens du voyage est invitée à tous les comités techniques et dispose d'une équipe d'enseignants «spécifiques» qui peut intervenir sur l'ensemble du département.

La participation des dispositifs de réussite éducative dans les projets sociaux est en train de se préciser (sur 3 territoires), ces

collaborations sont à renforcer ou à développer.

L'implication des gestionnaires dans la mise en œuvre du projet social, soit en terme de coordination, soit de relais entre les familles et le coordonnateur, favorise la prise en compte des besoins et des attentes des familles. Dans la plupart des cas, le livret d'accueil est ou sera transmis par le gestionnaire, ce qui devrait, à moyen terme, faciliter la création de liens au delà de la fonction de gestion.

Un groupe de médiation, constitué d'habitants, s'est créé spontanément sur une commune et souhaite s'impliquer dans le projet social en proposant des rencontres entre riverains et familles du voyage.

Sur 2 territoires (au moins), des riverains participent aux comités techniques.

Les différents chargés de mission d'AGV35, interviennent de manière plus soutenue sur les terrains de Rennes et de Rennes Métropole, ce qui permet de répondre aux demandes des familles et d'accompagner, si nécessaire, vers les différents services. Cette implication contribue, là où n'existe pas de projet social, à mobiliser les partenaires concernés et développer de nouvelles collaborations.

### **4/ Les besoins et perspectives**

Les préjugés à l'égard des gens du voyage, sont un frein à l'accès aux services de droit commun. Il est primordial de développer de manière systématique une communication vers l'ensemble des institutions concernées et de sensibiliser, à toute occasion, le grand public.

Comment prendre en compte les situations de grande précarité vécues par de nombreuses familles qui stationnent sur les aires d'accueil pour lesquelles le cadre des projets sociaux n'apporte pas de réponses et qui peuvent rendre difficile toute proposition plus collective?

Développer des moyens de faire évoluer le problème de l'illettrisme qui est une réalité pour la plupart des familles rencontrées sur les aires d'accueil (problème qui se conjugue avec la précarité déjà évoquée),

qui ne leur permet pas de s'inscrire dans toute vie sociale, économique et culturelle locale.

Les projets sociaux doivent être pilotés et coordonnés localement pour prétendre à une quelconque mise en adéquation avec des besoins ou des attentes des familles du voyage. Il semble que la gestion directe des aires d'accueil par les collectivités favorise cette réactivité.

**Quelle pertinence présente la mise en place des projets sociaux lorsque les familles effectuent des courts séjours sur les aires d'accueil? Une attention particulière devra sans doute être portée en parallèle du développement de l'offre en habitat adapté et privé, qui pourrait modifier les durées de séjours sur les aires d'accueil (fonction de passage?). Encore que, rien ne nous permette de dire aujourd'hui que les familles qui ne feraient pas le choix de quitter les aires collectives pour un habitat privé, n'aspirent pas pour autant à rester fidèles à un territoire (et à l'inverse, les familles qui accéderont à un habitat privé, pourront continuer à s'inscrire dans une certaine forme de mobilité...).**



# Chapitre II – Les grands passages et les stationnements familiaux

## Introduction

Les passages estivaux se caractérisent par deux types de passages : les grands passages et les passages familiaux qu'il est nécessaire de définir avant toute analyse.

### Définition des grands passages :

Il s'agit des groupes convergeant vers les lieux de grands rassemblements traditionnels ou occasionnels, quelques temps avant ou après ces rassemblements eux-mêmes. On considère comme grands passages les regroupements de plus de 40 caravanes.

Les aires de grand passage ne sont pas ouvertes et gérées en permanence mais doivent être rendues accessibles en tant que besoin.

Ces aires n'appellent pas d'aménagement ou de construction justifiant un permis de construire, ni d'utilisation permanente à titre d'habitat.

- Les caractéristiques clés recherchées sont :
  - une superficie suffisante (au moins 1 hectare),
  - un accès routier aisé compte tenu du trafic attendu,
  - des terrains non boisés,
  - des sols suffisamment portants pour rester praticables quelles que soient les conditions climatiques.
- L'aménagement consiste en la mise en place d'un dispositif permettant d'assurer l'alimentation en eau ainsi que la collecte du contenu des WC chimiques des caravanes. Un dispositif de ramassage des ordures ménagères doit pouvoir être mobilisé.
- Le financement est soutenu par l'Etat qui subventionne l'investissement à hauteur de 70 % de la dépense totale hors taxe, dans la limite de plafonds de dépenses subventionnables fixés par le décret n° 2001-541 du 25 juin 2001, soit 114 366 euros par opération (soit 80 035,2 euros de subvention par opération).

### Définition des passages familiaux :

Il s'agit des « petits » groupes regroupant une ou plusieurs familles et voyageant pour des raisons économiques (marchés estivaux) ou touristiques. Ces groupes peuvent fréquenter le reste de l'année les aires d'accueil ou possèdent des terrains familiaux. Ces familles quittent les terrains bitumés très tôt au printemps et privilégient alors les stationnements sur des terrains en herbe. La majorité des terrains de camping étant interdits aux caravanes doubles essieux, et les aires d'accueil classiques étant chaudes et bitumées, ces familles privilégient les stationnements sur des terrains publics en herbe, notamment sur les communes ou communautés de communes non inscrites au schéma. Les groupes comptent entre 5 et 40 caravanes et peuvent stationner de 2 jours à 3 semaines à chaque étape.

Beaucoup plus difficiles à anticiper, ces stationnements sont nombreux l'été notamment sur Rennes métropole et sur le littoral. Les petits groupes peuvent rejoindre les grands passages lorsque l'occasion se présente mais peuvent aussi s'installer sans attendre l'autorisation. Certains sollicitent et négocient directement leur passage avec les communes. De plus en plus, ces petits groupes proposent ou acceptent de payer pour l'eau, l'enlèvement des ordures et l'électricité sur le modèle de ce qui est réalisé avec les grands passages.

## I/ Rappel des objectifs du schéma 2004

Les aires de grand passage pouvaient être réalisées par les EPCI et/ou les communes selon deux modalités substitutives ou complémentaires :

- La réalisation d'une aire de grand passage affectée de façon plus ou moins durable à l'accueil des rassemblements ; celui-ci peut bénéficier de l'aide de l'Etat et du Conseil Général.
- L'affectation provisoire de terrains privés (terrains agricoles en jachère par exemple...) ou publics définis chaque année. Ces terrains peuvent faire l'objet d'une localisation tournante entre les communes. Ils doivent être équipés en eau et sanitaires.

Si le choix de l'affectation provisoire est fait par l'EPCI, celle-ci doit être effective. Si elle ne l'a pas été deux années consécutives, la réalisation d'une aire de grand passage s'imposera.

Font partie des obligations des EPCI qui ont ou acquerront la compétence, la mise à disposition ou réalisation d'aires d'accueil de grands passages suivants :

- 2 sur Rennes Métropole.
- 1 sur la Communauté d'agglomération CAP-MALO.
- 1 sur la Communauté de communes du pays de Redon
- 1 sur la Communauté de communes du Pays de Fougères.
- 1 sur la Communauté de communes du Pays de Montauban de Bretagne.

L'aide apportée par les partenaires du schéma pourra consister en :

- La prévision des déplacements et les contacts avec les principaux groupes dans le cadre de la coordination départementale.
- L'élaboration d'un guide de l'accueil des grands passages précisant les responsabilités des différents acteurs concernés et les démarches à entreprendre.
- Un soutien financier et/ou logistique pour leur gestion : assainissement, enlèvement des ordures, etc.

## II/ Point sur les objectifs 2004

### A/ Les aires de grands passages

**Le schéma départemental prévoit des aires d'accueil pérennes** sur le territoire du département. Cela permet de ne pas rechercher, chaque année, un terrain adapté et cela autorise un financement de l'équipement par des aides du Conseil Général et de l'Etat à l'investissement. Pour assurer une réponse efficace et équilibrée concernant les grands passages, le niveau intercommunal a été privilégié. En Ille-et-Vilaine, les EPCI qui ont la compétence accueil gens du voyage ont ou peuvent réaliser des équipements pérennes (Rennes Métropole, Communauté de Communes de Pays de Redon, etc). La problématique des EPCI qui n'ont pas la compétence (Saint-Malo) met en attente la réalisation de ces terrain. En attendant, des solutions provisoires sont mises en place.

#### **Rennes métropole :**

Calendrou, herbe (4.5 ha actuellement en travaux) et enrobé (4000 m<sup>2</sup>) sur la commune de Cesson. Ce terrain a été financé par l'Etat et le Conseil Général. Il est donc référencé dans les équipements pérennes du département.

Les Mines, enrobé (5000 m<sup>2</sup>) sur la commune de St Jacques. Terrain appartenant à Rennes Métropole et référencé comme équipement pérenne pour l'accueil des groupes hivernaux.

Le Pré Namet, herbe (2 ha) sur la commune de Rennes. Terrain mis à la disposition de Rennes métropole pour les groupes de moyenne importance en période estivale, et référencé comme équipement pérenne.

Ker Lann, herbe (2.5 ha) sur la commune de Bruz (terrain de la SADIV). Terrain mis à la disposition de Rennes métropole depuis 2004, et provisoire puisqu'un projet routier devrait démarrer en 2012.

#### **Redon :**

Terrain provisoire (3.5 ha) désigné depuis 2005 sur Saint Jean la Poterie, et aménagé (eau, EDF, cuve de récupération des eaux usées) par la Communauté de Communes du Pays de Redon mais non financé par

**LE DISPOSITIF DEPARTEMENTAL DES AIRES DE GRANDS PASSAGES AU 15 SEPTEMBRE 2010**

Collectivité inscrite	Au 15 septembre 2010										Commune d'implantation de l'aire
	Nombre d'aire inscrites au schéma	Nombre de places inscrites au schéma	Compétence prise par l'EPCI inscrit	Aires existantes aux normes et pérennes	Places disponibles aux normes et pérennes	Financement Etat	Aire provisoire ou hors normes	Places disponibles provisoires	Utilisation depuis 2003		
Rennes métropole	1	200	1	1	200	1	0	0	2	Cesson	
Rennes métropole	1	200	1	0	0	0	1	150	8	Bruz	
Rennes métropole	0	0	1	0	0	0	1	30	24	St Jacques	
Rennes métropole	0	0	1	0	0	0	1	80	5	Rennes	
Communauté de communes du Pays de Redon	1	200	1	0	0	0	1	200	8	St Jean	
Fougères Communauté	1	200	1	0	0	0	1	200	2	La Selle en Luitré	
Saint-Malo agglomération	1	200	0	0	0	0	1	80	10	Saint-Malo	
<b>TOTAUX</b>	<b>5</b>	<b>1000</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>200</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>740</b>	<b>59</b>		

l'Etat ni par le Conseil Général du fait que ce terrain se situe en zone rouge du plan de prévention des risques d'inondations.

#### Fougères :

Terrain provisoire (3.5 ha) désigné depuis 2006 sur la commune de Fougères, et référencé comme pérenne.

#### St Malo :

Terrain provisoire (2ha) désigné depuis 2007 sur la commune de Saint-Malo. Ce terrain doit permettre à court terme la réalisation du projet d'agrandissement de l'IUT de Saint-Malo. Il est donc nécessaire d'envisager une solution de remplacement avant 2012.

### B/ Les outils

Le schéma départemental avait prévu par ailleurs la création d'un poste de coordinateur dont un des rôles consistait à travailler sur l'anticipation et la préparation de l'accueil de ces grands passages : réalisation d'un guide des grands passages, recherche de terrains, rencontres avec les pasteurs, travail sur une procédure d'accueil départementale et régionale, soutien des élus, information des gens du voyage. Dans ce cadre, il conduisait également des missions de médiation (cf annexes).

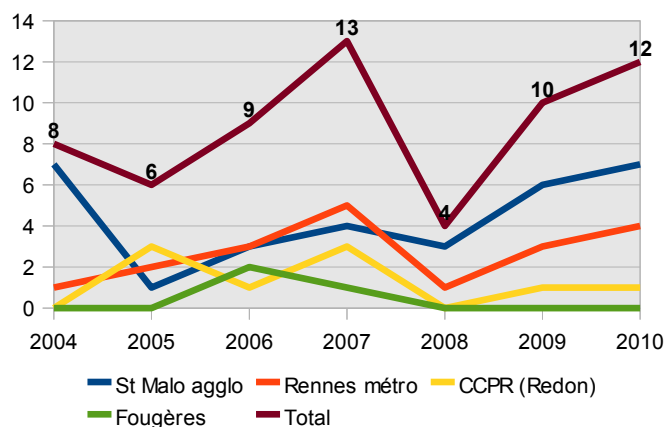
Depuis janvier 2009, un GIP, dirigé par le coordinateur du schéma départemental, a été créé par le Préfet, le Président du Conseil Général, le Président de Rennes Métropole et le Directeur de la CAF d'Ille-et-Vilaine et Vilaine afin, sur la problématique des grands passages, d'assurer les missions suivantes :

- La programmation des missions évangéliques par la coordination départementale de l'accueil des gens du voyage : recueil les demandes des pasteurs, les contacte et négocie les lieux de stationnement, les durées et les rencontres à l'occasion du grand rassemblement de Nevoy. La programmation est présentée aux élus concernés plusieurs semaines avant l'arrivée des groupes.
- La définition des modalités d'accueil à l'échelle régionale : les préfetures de Bretagne s'entendent sur les groupes à accueillir, la durée des stationnements des missions, les tarifs à appliquer, etc.

- La réalisation d'un guide des grands passages à destination des élus (procédures, conventions types, contacts, etc.).

- La médiation et l'accompagnement des élus pour l'accueil des missions évangéliques et des groupes familiaux.

figure 1 : Évolution des demandes de stationnement de grands passages en Ille-et-Vilaine depuis 2004



### III/ Analyse des Grands Passages depuis 2004

#### A/ Les demandes

Les demandes de stationnement pour les grands passages sont transmises chaque année à la coordination des grands passages ( le coordinateur du schéma jusqu'en 2008 puis AGV 35 depuis 2009). Ces demandes sont effectuées par courrier par les responsables de groupes plusieurs mois avant leur arrivée escomptée. Ces demandes sont adressées à la fois à la collectivité concernée et à la Préfecture.

Les demandes de stationnements de grands passages sont, en Ille-et-Vilaine, concentrées sur les territoires de Rennes métropole et du Pays de Saint-Malo. (60% en moyenne concernent chaque année Saint-Malo et ses environs).

Sur les sept dernières années, le nombre moyen de demandes chaque été se situe à 22.

La taille moyenne des groupes qui sollicitent un terrain se situe à 80.

Si le département est sollicité, il apparaît qu'il ne l'est pas plus que les autres départements bretons. De même, d'autres

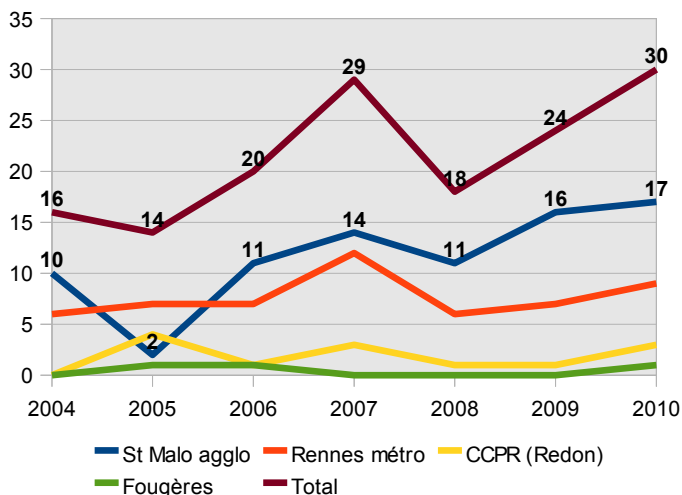
régions sont beaucoup plus sollicitées, soit parce que les grands passages ne sont pas coordonnés, soit parce que leur attrait économique (marchés estivaux) est très fort (Aquitaine, Languedoc Roussillon, etc.) est très fort.

Si le département ne compte que 70 km de littoral, il est en revanche situé sur un axe très important de circulation des grands passages. En effet, les grands groupes qui viennent en Bretagne entrent ou sortent de la région par l'Ille-et-Vilaine. De même, ceux se déplaçant des Pays de la Loire vers la Normandie (ou inversement) passent également par notre département. Grandes villes et littoral constituant un attrait tant économique que touristique, les groupes privilégient les territoires de Rennes et Saint-Malo comme lieu d'étape. Cela explique le grand nombre de demandes sur ces villes et la très faible demande sur les secteurs de Redon et Fougères.

## B/ Les passages

Les grands passages estivaux concernent essentiellement les secteurs de Rennes et de Saint-Malo, tant pour des motifs religieux que pour des motifs économiques ou familiaux.

figure 2 : évolution des grands passages estivaux



S'il est arrivé que Fougères et Redon soient sollicités, ces villes accueillent essentiellement de grands groupes se déplaçant pour des motifs économiques ou familiaux.

Le nombre de grands groupes stationnant sur le département est relativement

irrégulier d'une année à l'autre. Cela tient à plusieurs facteurs :

– **La météo** : si l'été précédent a été très

chaud en France, ou très pluvieux en Bretagne, cela peut influencer les choix opérés par les responsables de groupe quant à leur itinéraire.

– **Le lieu désigné** pour la grande convention « mondiale » de l'association Vie et Lumière : en effet, le lieu n'est décidé par le ministère de l'Intérieur que quelques jours avant sa tenue. Ce grand rassemblement regroupant plusieurs milliers de caravanes est organisé par l'Etat. En fonction de la localisation du site choisi (souvent d'anciens terrains militaires au Nord, au Sud ou dans l'Est de la France), certains responsables de groupes doivent « corriger » l'itinéraire initialement prévu pour rejoindre au plus vite le lieu de pèlerinage.

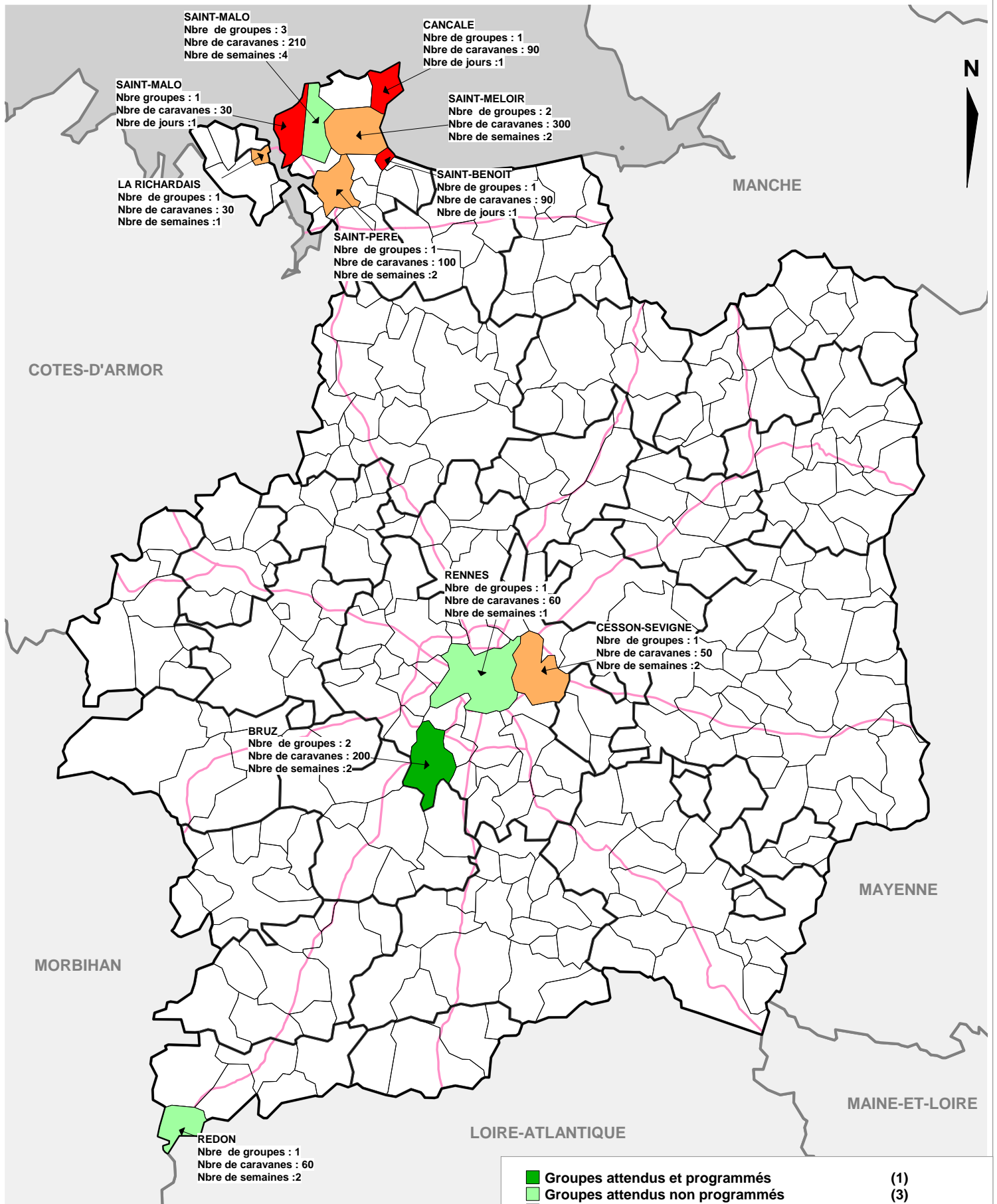
– **La manière dont les stationnements se déroulent avant d'arriver en Ille-et-Vilaine** : si un groupe doit faire face à plusieurs procédures d'expulsion, si un groupe « perd » l'essentiel de ses familles suite à des contraintes qui peuvent être de tous ordres (santé, économiques, météo, etc.), la mission peut annuler ou se dérouter. Ainsi, chaque année, certains groupes annulent leur venue en Ille-et-Vilaine tandis que d'autres sollicitent communes et Préfecture au dernier moment. Si les annulations sont plus simples à gérer (même si les élus déplorent parfois des dépenses engagées pour rien : tontes, installation des compteurs d'eau et d'électricité, etc.), les arrivées tardives nécessitent de trouver dans l'urgence des solutions sans pour autant mettre en péril la programmation élaborée. En dehors du secteur de Saint-Malo, les arrivées ne s'opèrent qu'avec l'accord des collectivités accueillantes (qui déplorent néanmoins le manque de temps pour s'organiser).

Plus de 50% des stationnements de grands passages concernent le secteur de **Saint-Malo**. Pour autant, aucun terrain en mesure d'accueillir 200 caravanes n'existe sur ce secteur du département. Si, depuis 2007, la commune de Saint-Malo s'est dotée d'une aire de 80 places (8 semaines de stationnements depuis 2007), la

## LES GRANDS PASSAGES RELIGIEUX EN ILLE ET VILAINE DEPUIS 2004

	Nombre de groupes	Nombre de semaines	Semaines sur le secteur de Saint-Malo	Semaines sur Rennes Métropole	Semaines sur le reste de l'Ille-et-Vilaine
<b>Été 2004</b>	8	8	7	1	0
<b>Été 2005</b>	6	6	1	1	4
<b>Été 2006</b>	9	9	3	3	3
<b>Été 2007</b>	13	15	6	5	4
<b>Été 2008</b>	4	4	3	1	0
<b>Été 2009</b>	10	15	8	4	3
<b>Été 2010</b>	12	16	9	5	2
<b>TOTAUX</b>	<b>62</b>	<b>71</b>	<b>37</b>	<b>20</b>	<b>16</b>

# Stationnement des groupes religieux durant l'été 2010 en Ile et Vilaine



- Groupes attendus et programmés (1)
- Groupes attendus non programmés (3)
- Groupes programmés non attendus (4)
- Groupes expulsés non programmés, non attendus (3)

EPCI 2010



collectivité inscrite au schéma (Saint-Malo agglomération) n'a pas souhaité prendre la compétence liée à l'accueil des grands groupes estivaux. Ainsi, le secteur du département le plus demandé et le plus concerné par les grands passages est aussi le territoire le moins équipé en matière de grands passages sur l'Ille-et-Vilaine.

Si l'utilisation régulière du terrain, comme les retours des élus et des voyageurs, confirment qu'une aire de grand passage de capacité moyenne est efficace et indispensable sur ce territoire, il n'en reste pas moins que 26 des 37 stationnements (70%) se sont déroulés sur des terrains sans autorisation préalable (terrains de sports, DPM, terrains privés, etc.) parce qu'aucun terrain de capacité suffisante n'était désigné.

**Rennes Métropole** accueille quant à elle 30% des grands passages depuis 2004. Dotée d'un équipement pérenne d'une capacité de 200 places mais aussi de 2 terrains provisoires en mesure d'accueillir 60 à 150 caravanes, l'agglomération n'a déploré que 10% (2 sur 20) de stationnements en dehors des équipements prévus depuis 2004.

**Fougères Communauté et la Communauté de Communes du Pays de Redon** accueillent à elles deux 20% des grands passages du département depuis 2004. Bien équipées, ces collectivités sont moins sollicitées par les responsables de groupes. En effet, sur les deux dernières années, ces EPCI n'ont accueilli que 15% des stationnements du département (5/31).

## C/ La gestion

L'organisation en place depuis 2004 (cf Guide des grands passages en annexe) coordonnée à l'échelle de la région est désormais bien connue des acteurs principaux. Les élus comme les responsables de groupes religieux ont des repères identifiés concernant les grands passages.

### 1/ Le calendrier de l'organisation

**Septembre** : Réception, par le coordinateur départemental, des courriers envoyés par les différents pasteurs souhaitant organiser un passage en Ille-et-Vilaine. Les communes qui reçoivent

directement de telles demandes doivent les faire passer au coordinateur, à la préfecture.

**Janvier** : Réalisation, par le coordinateur, du tableau récapitulatif des demandes, et de fiches renseignées des groupes ayant formulé une demande (date, nombre de caravanes attendues, besoins techniques, marge de manœuvre, etc.)

**Février** : Rencontre entre médiateurs et coordinateurs bretons pour vérifier la cohérence des passages des groupes et les capacités d'accueil des départements en fonction des demandes formulées.

Négociation avec les pasteurs pour un accueil organisé et satisfaisant sur l'ensemble du territoire breton (nombre maximum de passages par département, conditions et modalités d'accueil des groupes, etc.). Réalisation du tableau récapitulatif des passages en Bretagne et du tableau détaillé des besoins de terrains pour les passages en Ille et vilaine (qui est attendu, où, quand, combien de temps, etc.).

**Mars** : Courriers adressés aux EPCI pour entamer la recherche de terrains adaptés.

Recherche des terrains par les EPCI désignés.

Réception, par le coordinateur, des propositions de terrains et vérification qu'ils répondent bien aux attentes pour cet usage.

**Avril** : Validation définitive, par la Préfecture, des terrains qui devront accueillir les passages.

**Mai** : Déplacement du coordinateur à Gien (regroupement général des évangélistes avant le début des missions) avec les médiateurs bretons pour exposer aux pasteurs présents les modalités d'accueil en Bretagne (**les procédures et règles sont établies**). Ce sera aussi l'occasion de prévoir avec eux, une rencontre avec les élus ou correspondants locaux des communes où leur groupe va passer. C'est enfin l'opportunité de rencontrer et d'expliquer aux responsables des missions refusées pourquoi leur groupe ne peut entrer dans le dispositif d'accueil.

Réalisation, et diffusion aux communes concernées, du tableau définitif des passages sur le territoire du département.

Rencontre entre la préfecture (sous préfet, coordinateur), le conseil général et les communes concernées pour travailler sur les modalités d'accueil définies au niveau régional.



Début des grands passages sur le territoire régional.

**Août** : Les grands passages à caractère religieux se terminent par un grand rassemblement (La convention Mondiale) fin août.

## 2/ Les modalités d'accueil

**En fonction de l'analyse des passages de l'année passée, et des demandes pour l'été à venir**, les terrains de grands passages sont désignés auprès de la préfecture par les communes ou intercommunalités concernées sur l'ensemble du département d'Ille-et-Vilaine.

➤ Chaque collectivité (commune ou intercommunalité) se doit d'organiser la gestion matérielle de son terrain de grand passage et désigne un correspondant technique permanent (CTP).

➤ La Préfecture établit un calendrier prévisionnel d'occupation des terrains du département et le diffuse auprès des communes et intercommunalités concernées.

➤ Le suivi du stationnement est indispensable pour évaluer qualitativement et quantitativement les passages sur le territoire départemental. Durant la période d'ouverture des terrains de grands passages, les correspondants locaux transmettent au coordinateur la fiche d'évaluation des passages (cf annexe) au terme de l'occupation du terrain par les voyageurs. La préfecture doit connaître la disponibilité de chaque terrain.

➤ A la fin de la période des grands passages, un bilan du fonctionnement des terrains sera réalisé par le coordinateur en lien avec les correspondants locaux.

## 3/ Détails des conditions et des modalités d'accueil

Les groupes de voyageurs doivent prévenir la commune et la préfecture de leur volonté de stationner sur un territoire. Même si la loi de 2000 précise que les terrains désignés peuvent être utilisés autant que de besoin, il est préférable que les responsables de groupes effectuent le plus tôt possible leur demande de stationnement.

Les voyageurs doivent communiquer le

nombre de caravanes qui seront présentes ainsi que le type de terrain recherché et la durée prévue du stationnement.

Un interlocuteur responsable du groupe doit être identifié pour la signature du protocole de mise à disposition du terrain.

Les groupes de voyageurs devront obtenir une autorisation de stationnement et suivre les obligations qui en découlent.

Un état des lieux est réalisé à l'arrivée et au départ du groupe avec le représentant.

Les représentants des groupes ont la responsabilité d'assurer la sécurité des voyageurs pendant la durée du stationnement et d'organiser l'ordre et le nettoyage du terrain et de ses alentours.

Le stationnement doit être respectueux des riverains. Il ne doit être constaté aucun trouble à l'ordre public.

Les ordures ménagères sont déposées dans les bennes installées à l'entrée du terrain; les ordures autres que ménagères et objets encombrants sont jetés dans la déchetterie adaptée indiquée au responsable du groupe à son arrivée.

Des rencontres fréquentes entre le correspondant technique permanent et les voyageurs sur et hors du terrain permettront de garder un contact et d'échanger sur le stationnement, et d'avertir rapidement en cas de problème.

Les sommes fixées par le protocole de mise à disposition du terrain sont acquittées. Ces montants par jour et par grande caravane sont coordonnés au niveau régional :

-20 € par caravane et par semaine pour eau, électricité et ramassage des ordures.

-10 € par caravane et par semaine pour eau et ramassage des ordures.

-5 € par caravane et par semaine pour le ramassage des ordures.

Malgré les préconisations du ministère de l'Intérieur en 2009 et 2010 (tarif eau EDF et enlèvement des ordures à 5€ par famille), les 4 départements bretons ont maintenu et obtenu des pasteurs qu'ils respectent les tarifs coordonnés depuis 2004 en Bretagne.

Concernant les règles élémentaires de sécurité :

-Rien ne doit être implanté sur les voies d'accès (voitures, remorques, caravanes)

**BESOINS EN EQUIPEMENTS POUR LES GRANDS PASSAGES AU 15  
SEPTEMBRE 2010**

<b>Collectivité</b>	<b>Type de terrain</b>	<b>Capacité</b>	<b>Besoin</b>
<b>Zone littorale</b>	2 terrains de grands passages été	2 x 200 caravanes	Très fort
<b>Communauté de Communes Du Pays de Redon</b>	Terrain grand passage été	200 caravanes	Moyen
<b>Fougères communauté</b>	Terrain grand passage été	200 caravanes	Faible
<b>Rennes Métropole</b>	Terrain grand passage été	200 caravanes	Très fort
<b>Rennes Métropole</b>	Terrain grand passage été	100 caravanes	Très fort

pour, à tout moment, permettre l'arrivée des secours.

-Les bornes à incendie doivent toujours être accessibles.

-En cas de délits avérés, une plainte doit être déposée pour que police ou gendarmerie puissent intervenir et mener leur enquête.

## **D/ Enjeux et besoins**

### **1/ Peu de grands groupes**

Les groupes de plus de 150 caravanes sont, depuis deux ans, exceptionnels sur le département d'Ille-et-Vilaine.

Plus les groupes sont proches des côtes, et plus ils sont importants en nombre de caravanes.

Petits ou moyens en importance, les groupes entrent en général en Ille-et-Vilaine pour grossir ensuite en Bretagne.

Les collectivités concernées par les grands passages doivent pouvoir disposer de terrains capable d'accueillir jusqu'à 200 caravanes, conformément au schéma. Seul le secteur de Saint Malo ne s'est pas doté à ce jour d'un terrain adapté pour les grands passages. Compte tenu des demandes enregistrées chaque été depuis 2004 ainsi que des stationnements relevés, il conviendrait que deux terrains soient en mesure d'accueillir ces grands passages estivaux.

Néanmoins, à l'image de ce que Saint-Malo a fait cette année encore, il serait également intéressant pour les collectivités de disposer de terrains plus petits pour accueillir les groupes moins nombreux afin de contribuer à ce qu'ils restent quantitativement stables, facilitant ainsi la gestion de l'accueil tant pour les élus que pour les pasteurs.

### **2/ La coordination de l'accueil**

L'existence de la coordination départementale et régionale, si elle n'est pas encore acceptée de tous les responsables de groupes, est maintenant connue. Elle indique aux voyageurs qu'une organisation est recherchée en Ille-et-Vilaine, comme dans l'ensemble des trois autres départements bretons. Cela a permis de réduire considérablement le nombre de missions

qui ne s'annoncent pas.

### **3/ Coût de l'accueil**

L'accueil pour une commune d'une mission évangélique représente un coût non négligeable : la mise à disposition de bennes pour l'enlèvement des ordures, le traitement des déchets, l'eau tirée des cimetières ou des bornes à incendie, le dépôt et la vidange d'une cuve recueillant les eaux usées et le contenu des wc chimiques. Autant les communautés de communes désignées par le schéma peuvent être en mesure d'assumer solidairement ces coûts, autant c'est plus difficile et lourd pour une petite commune sur laquelle un groupe aurait décidé de stationner, ne trouvant pas de terrain identifié sur l'EPCI.

### **4/ Désignation des terrains**

La programmation mise en place au début du printemps ne peut fonctionner qu'en s'appuyant sur la désignation de terrains adaptés. Sans ces lieux désignés et aménagés, les groupes annoncés et programmés peuvent se dérouter vers des départements équipés (créant des difficultés ailleurs) et d'autres missions (non programmées, voire non annoncées) peuvent au contraire choisir de stationner sur le département en s'appuyant sur le fait que le schéma n'est pas respecté en Ille-et-Vilaine. On constate que plus de la moitié des missions annoncées et attendues depuis 2004 avaient un terrain qui était désigné. Cela participe à leur prouver qu'il faut impérativement s'annoncer pour stationner de manière autorisée.

## **IV- Les passages familiaux depuis 2006**

Les groupes familiaux sont composés de 10 à 40 caravanes. Les déplacements de ces groupes se font de façon aléatoire, le plus souvent pour des raisons familiales (décès, hospitalisation, mariage, etc.) ou économiques (marchés touristiques, travaux d'entretien auprès des particuliers, etc.). Cela explique que les arrivées, les itinéraires et le nombre de caravanes composant ces groupes sont peu prévisibles. Ces groupes circulent dans la majorité des cas entre mai et septembre. Dans la majorité des cas, les aires d'accueil ne permettent pas d'accueillir ces groupes lorsqu'ils comptent plus de 10 caravanes. Pour les communes ne disposant pas d'aire d'accueil (non inscrites au schéma), au delà de 10 caravanes, la gestion et la maîtrise de la durée des stationnements sont difficiles à gérer.

### **A/ Le dispositif**

#### **1/ Les stationnements familiaux en hiver**

Seule Rennes métropole est dotée de terrains soupapes pour ces stationnements pouvant compter jusqu'à 100 caravanes (hospitalisation, enterrements, etc.). Le premier terrain peut accueillir une vingtaine de caravanes. Il se situe sur la commune de Cesson, à proximité immédiate de l'aire de grand passage. Le second terrain peut accueillir une trentaine de caravanes. Il se situe sur la commune de St Jacques de la Lande.

#### **2/ Les stationnements familiaux en période estivale**

Aucun terrain n'est formellement identifié sur le département exceptée une aire de grand passage (80 places à Rennes) qui est prioritairement dévolue à accueillir les groupes pouvant justifier d'un motif familial (hospitalisation, obsèques, mariage, etc.).

## **B/ Les stationnements depuis 2006**

### **1/ Les stationnements hivernaux**

Les stationnements hivernaux concernent très majoritairement le secteur de Rennes métropole qui regroupe l'ensemble des services et équipements socio-économiques de la région (CHU, Administrations, commerces, services sociaux, etc.).

Le réseau d'aires d'accueil étant rapidement saturé par les familles fixées sur l'agglomération (cf chapitre Habitat du diagnostic) dès la période de la rentrée scolaire, des groupes familiaux se constituent le plus souvent pour des raisons économiques (tarifs de stationnement lié aux conditions d'équipement, donc moins chers que sur les aires d'accueil classiques). Ces groupes, contrairement à ceux qui stationnent seulement de quelques jours à quelques semaines pour des motifs précis (hospitalisation, décès, etc.) peuvent au contraire chercher à passer tout l'hiver sur le secteur de la métropole.

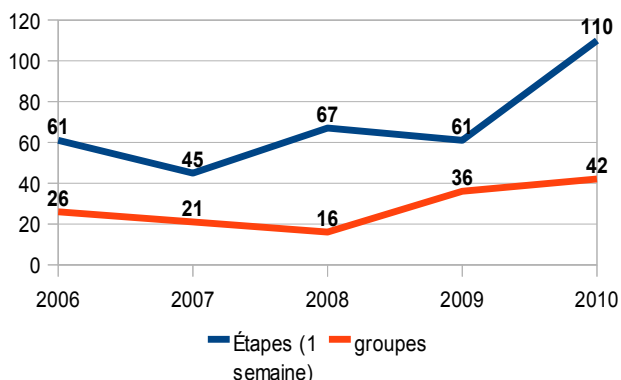
Sur les agglomération de Redon et Saint-Malo, les stationnements de groupes familiaux en hiver ont été exceptionnels entre 2003 et 2010. Ils sont essentiellement liés à des fêtes foraines et sont généralement « gérés » par les collectivités sur une période toujours limitée dans le temps (et respectée par les groupes).

Les constats sont les mêmes concernant l'agglomération de Fougères, même si la ville a dû gérer 2 stationnements familiaux importants entre 2004 et 2010. Ces stationnements liés à des fins de vie ont duré plusieurs mois sur des espaces inadaptes entraînant parfois d'importantes difficultés de gestion.

## 2/ Les stationnements estivaux

Les stationnements estivaux de groupes familiaux ne concernent véritablement que deux secteurs du département chaque année : le littoral nord (secteur autour de Saint-Malo) et le centre (Rennes métropole essentiellement). Sur le reste du territoire, les stationnements ne durent en moyenne qu'une semaine et sont relativement rares donc la plupart du temps gérés sans tensions par les élus concernés (d'autant que les groupes sont de petite taille dans la majorité des cas).

figure 3 : les stationnements estivaux



Le secteur de Rennes métropole est sollicité l'été par des groupes, de petite taille, recherchant des solutions de stationnement autres que les aires d'accueil. En effet, la fermeture des équipements (congrès, entretien, etc.) et la recherche d'espaces herbeux (fraîcheur, regroupement familiaux pour les vacances, etc.) entraînent souvent des stationnements spontanés sur l'agglomération rennaise. Le plus souvent ces stationnements sont limités dans le temps et, lorsqu'ils n'occupent pas de terrains de sports ou de jardins, ils sont cadrés par une convention rédigée après leur installation. Pour les groupes familiaux plus importants (à partir de 15/20 caravanes), le dispositif d'accueil des grands passages de Rennes métropole permet de les orienter vers les terrains de petite ou moyenne capacité (Rennes Pré Namet par exemple) dans le cadre d'une convention rédigée et signée en amont de l'installation.

Le littoral nord du département doit faire face à un autre type de groupes familiaux, plus mobiles et qui cherche à stationner sur d'autres terrains que les aires

aménagées sur lesquels ils se fixent sur d'autres territoires en période hivernale.

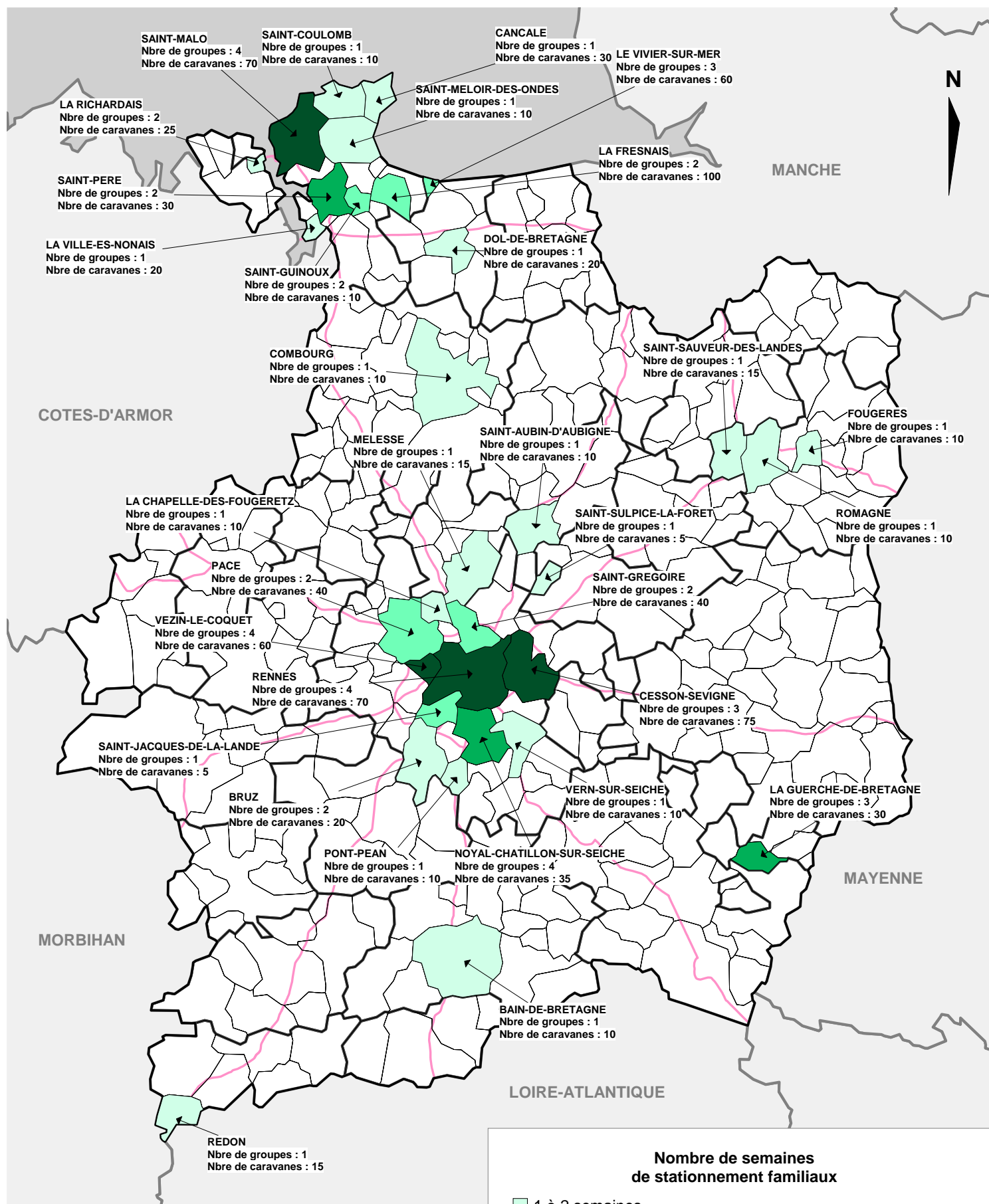
Les motifs avancés par ces groupes sont économiques (marchés, fêtes, manifestations touristiques) ou touristiques. Sur ce point, il est à noter que l'essentiel des terrains de camping du littoral nord interdisent l'entrée aux propriétaires de caravanes double essieux et que les gens du voyage utilisent cet état de faits pour expliquer leur installation en dehors de ces équipements. La création récente d'aires d'accueil sur le secteur (Dinard, Pleurtuit, Ploubalay, Cancale) pourra réduire les tensions concernant les petits groupes mais cela ne permettra pas de répondre aux besoins des groupes plus importants en taille.

Ces rassemblements de 10 à 30 caravanes de voyageurs de même famille s'expliquent principalement du fait qu'ils souhaitent se regrouper à l'occasion des vacances scolaires, et qu'ils se trouvent plus « forts » pour négocier une tolérance pour quelques jours en dehors des aires d'accueil en « dur ». Tous ces groupes ne sollicitent pour la plupart que quelques jours de stationnement (souvent une, voire deux semaines). Conscients de devoir éviter les communes disposant d'une aire d'accueil hivernale, ces groupes se dirigent en grande majorité vers les petites communes voisines auprès desquelles ils sollicitent un terrain en herbe qui puisse être alimenté en eau et en électricité. Dans la quasi totalité des cas, cette sollicitation n'intervient qu'une fois l'installation effective. En effet, une demande préalable à l'arrivée du groupe n'aboutit en général qu'au renforcement de la protection des sites fragiles (empièvements notamment), ce qui entraîne davantage de complications pour les familles, voire de dégradations (pour pénétrer sur lesdits sites) pour les communes et donc de tensions dans la gestion du stationnement. Notons que même si les communes non inscrites au schéma (ou ne participant pas au financement d'une aire dans un cadre intercommunal) ont un devoir jurisprudentiel d'accueil de gens du voyage entre 48h et 15 jours, elles n'ont pas les moyens (organisation, moyens humains et financiers) pour assumer seules ces grands passages familiaux. Le cadre intercommunal paraît être le plus adapté pour les épauler dans ces situations.

## LES STATIONNEMENTS FAMILIAUX ESTIVAUX SUR LE DEPARTEMENT DEPUIS 2006

	Stationnements sur le littoral nord du 35 (Saint-Malo)	Stationnements sur Rennes Métropole	Stationnements sur le reste du département	Totaux
<b>2006</b>	19	38	2	59
<b>2007</b>	22	12	11	45
<b>2008</b>	20	33	14	67
<b>2009</b>	27	29	5	61
<b>2010</b>	46	49	10	105
<b>TOTAUX</b>	<b>134</b>	<b>161</b>	<b>42</b>	<b>337</b>

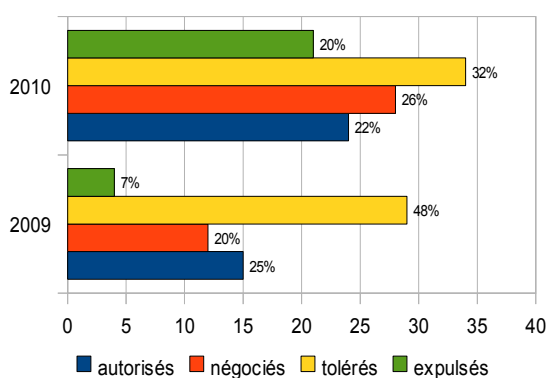
# Stationnement des groupes familiaux durant l'été 2010 en Ile et Vilaine



### La médiation par le GIPAGV 35

Tout au long de l'été, élus et techniciens peuvent s'appuyer sur les médiateurs qui travaillent en lien avec la Préfecture tant sur les grands passages que sur les stationnements familiaux. Appui juridique, technique ou en matière de gestion des stationnements, ces médiateurs qui travaillent sur l'ensemble du département permettent d'avoir une vision d'ensemble des stationnements et une connaissance plus poussée des familles

**figure 4 : gestion des stationnements par les collectivités depuis 2009**





**LES BESOINS EN TERRAINS SOUPAPES (Groupes familiaux) AU 15  
SEPTEMBRE 2010**

<b>Collectivité</b>	<b>Type de terrain</b>	<b>Capacité</b>	<b>Besoin</b>
<b>Rennes Métropole</b>	Terrain soupape hiver	60 caravanes	Très fort
<b>Zone littorale</b>	2 terrains soupapes été	2 x 40 caravanes	Très fort
<b>Fougères Communauté</b>	Terrain soupape hiver	60 caravanes	Moyen

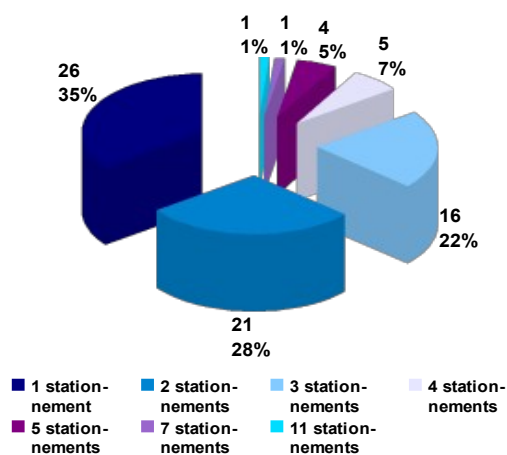
## C/ Les stationnements spontanés en 2009

### 1/ Les constats sur le département

Au total 298 communes ont répondu à l'enquête réalisée en 2009, auprès de l'ensemble des communes du département d'Ille et Vilaine, sur les stationnements spontanés.

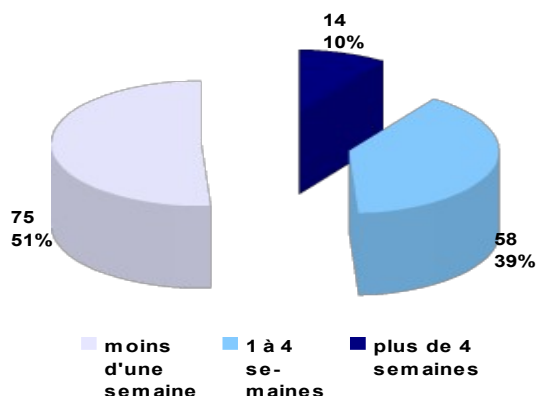
**74 communes ont été confrontées à des stationnement spontanés en 2009. Au total on compte 174 stationnements spontanés en 2009.**

**figure 5 : nombre de stationnements spontanés**



85% des communes comptent entre 1 et 3 stationnements spontanés. Seules 7% des communes comptent plus de 5 stationnements spontanés.

**figure 6 : durée de stationnement**



Les communes accueillent essentiellement des **petits groupes** (68% des communes accueillent moins de 10 caravanes), sur des **stationnements plutôt courts** (moins

d'une semaine pour la moitié des stationnements).

La majorité des groupes seraient en stationnement spontané pour faire une étape, mais aussi pour raisons professionnelles (12%). Ils seraient aussi présents pour cause de vacances (8%) et de rassemblements religieux (10%).

Les majorité des groupes sont stationnés **sur les parking** (38%), dans les champs (27%) ou sur les stades (16%).

83% des stationnements ont lieu sur des terrains appartenant au domaine public.

Seules 17% des communes ont engagé une procédure d'expulsion, (essentiellement des mises en demeure ou des référés TGI) et 21% ont mis un arrêté d'interdiction de stationner. Lorsque les communes engagent des démarches, elles informent la gendarmerie ou AGV35.

**Pour répondre à la gestion des stationnements spontanés** seules 29% des communes ont mis en place une convention. 9% des communes possèdent une halte de passage ou un terrain désigné, et 4% des communes ont un arrêté municipal qui détermine un lieu en cas d'arrivée imprévue de voyageurs.

### 2/ La gestion des stationnements spontanés

#### a/ Le point de vue des élus communaux<sup>7</sup>

70% des élus des communes inscrites au schéma, interrogés ont déclaré être confrontés aux stationnements spontanés. 70% estiment que la gestion des stationnements spontanés est plus simple et 61% qu'il est plus facile de convaincre les gens du voyage de partir depuis que l'aire d'accueil existe. 44% des stationnements seraient inférieurs à une semaine et 44% supérieurs à une semaine. Les stationnements très courts (1 à 2 jours) seraient minoritaires.

<sup>7</sup> Données issues de l'étude « connaître les attentes et les besoins des élus communaux », 2010

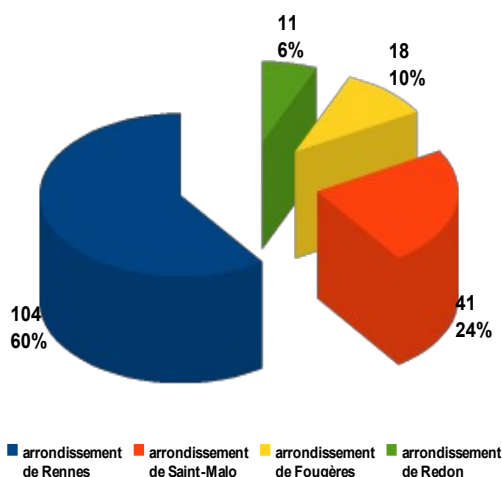
### b/ Point de vue des élus intercommunaux<sup>8</sup>

Bien qu'il y ait des cas de stationnements spontanés et de grands passages sur leur territoire, seules 4 EPCI sur 11 sont sollicités par les communes, et lorsque c'est le cas, ils s'appuient sur le coordinateur départemental.

### 3/ Etat des lieux par arrondissements

On compte 4 arrondissements correspondants aux 4 sous-préfectures du département d'Ille et Vilaine : l'arrondissement de Rennes, l'arrondissement de Saint-Malo, l'arrondissement de Fougères et l'arrondissement de Redon.

figure 7 : répartition des stationnements spontanés par arrondissement



### a/ Arrondissement de Rennes

On compte **104 stationnements spontanés** en 2009, sur l'arrondissement de Rennes.

42 stationnements ont duré moins d'une semaine, 30 ont duré de une à quatre semaines et 10 plus d'un mois. Ils ont essentiellement établi domicile dans les champs et les parking mais aussi sur les stades.

<sup>8</sup> Données issues de l'enquête « connaître les attentes et les besoins des élus intercommunaux », 2010

### b/ Arrondissement de Saint-Malo

On compte **41 stationnements spontanés** en 2009, sur l'arrondissement de Saint-Malo

14 stationnements ont duré moins d'une semaine, 19 de une à quatre semaines et 3 plus d'un mois.

Ils ont essentiellement établi domicile dans les champs, mais aussi les parking et les stades.

### c/ Arrondissement de Fougères

On compte **18 stationnements spontanés** en 2009, sur l'arrondissement de Fougères.

Sur les 16 stationnements, 10 ont duré moins d'une semaine, 4 de une à quatre semaines et 1 plus d'un mois. Ils étaient stationnés pour la plupart sur des parking

### d/ Arrondissement de Redon

On compte **11 stationnements spontanés** en 2009, sur l'arrondissement de Redon.

9 stationnements ont duré moins d'une semaine, 2 entre une et quatre semaines et aucun n'a duré plus d'un mois. Ils étaient stationnés pour la plupart sur des parking

En conclusion on remarque que plus de la moitié des communes qui accueillent sur une aire (52%) sont confrontées aux stationnements spontanés.

### Plusieurs hypothèses peuvent être émises :

Les aires d'accueil ne contiennent pas assez d'emplacements ou ne sont pas assez nombreuses.

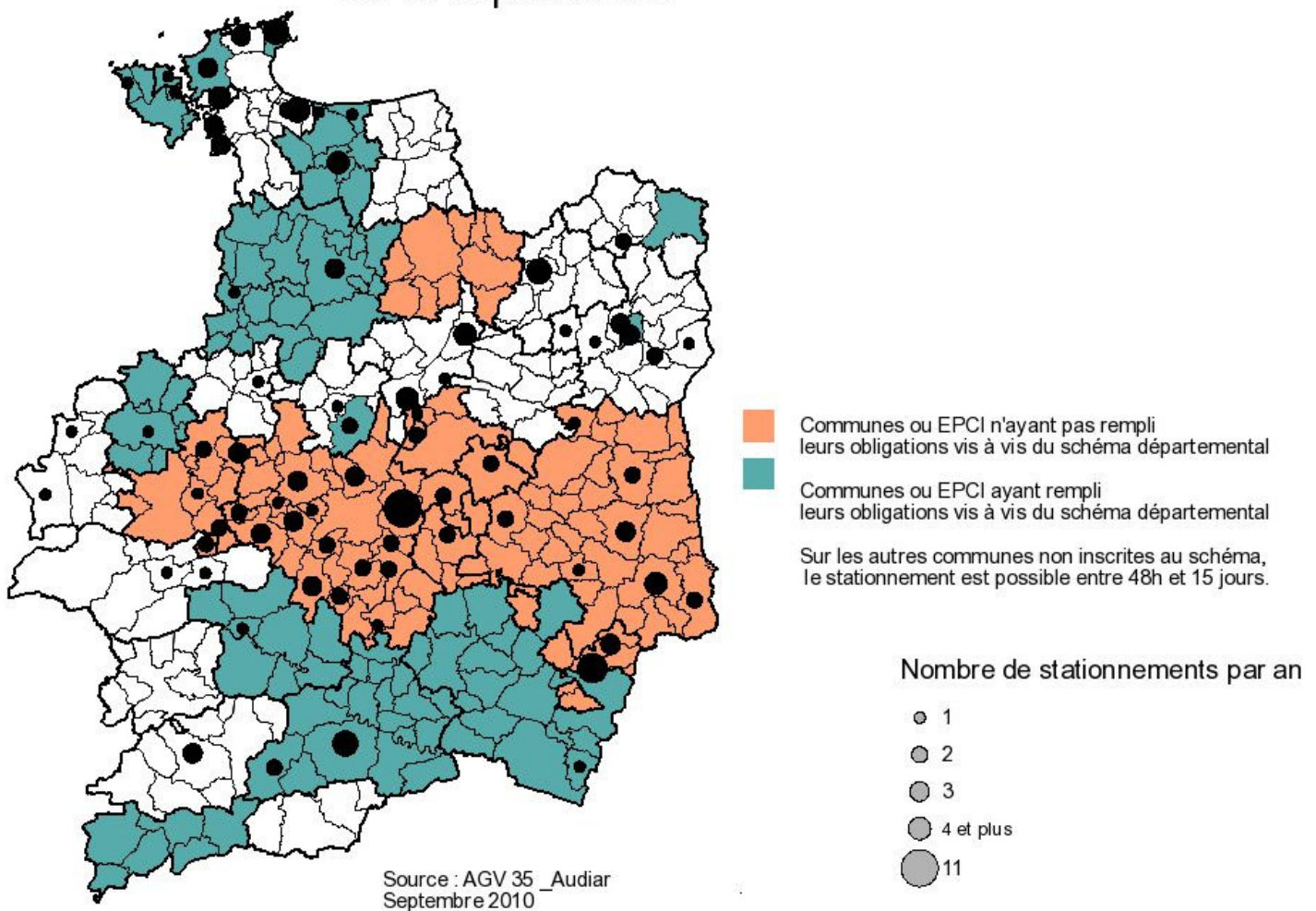
Les stationnements spontanés ont lieu à une période précise, au moment de la fermeture des aires et des rassemblements évangéliques (de mai à septembre).

Les équipements sont inadaptés aux besoins des gens du voyage, notamment en cas de décès, de maladie, etc.

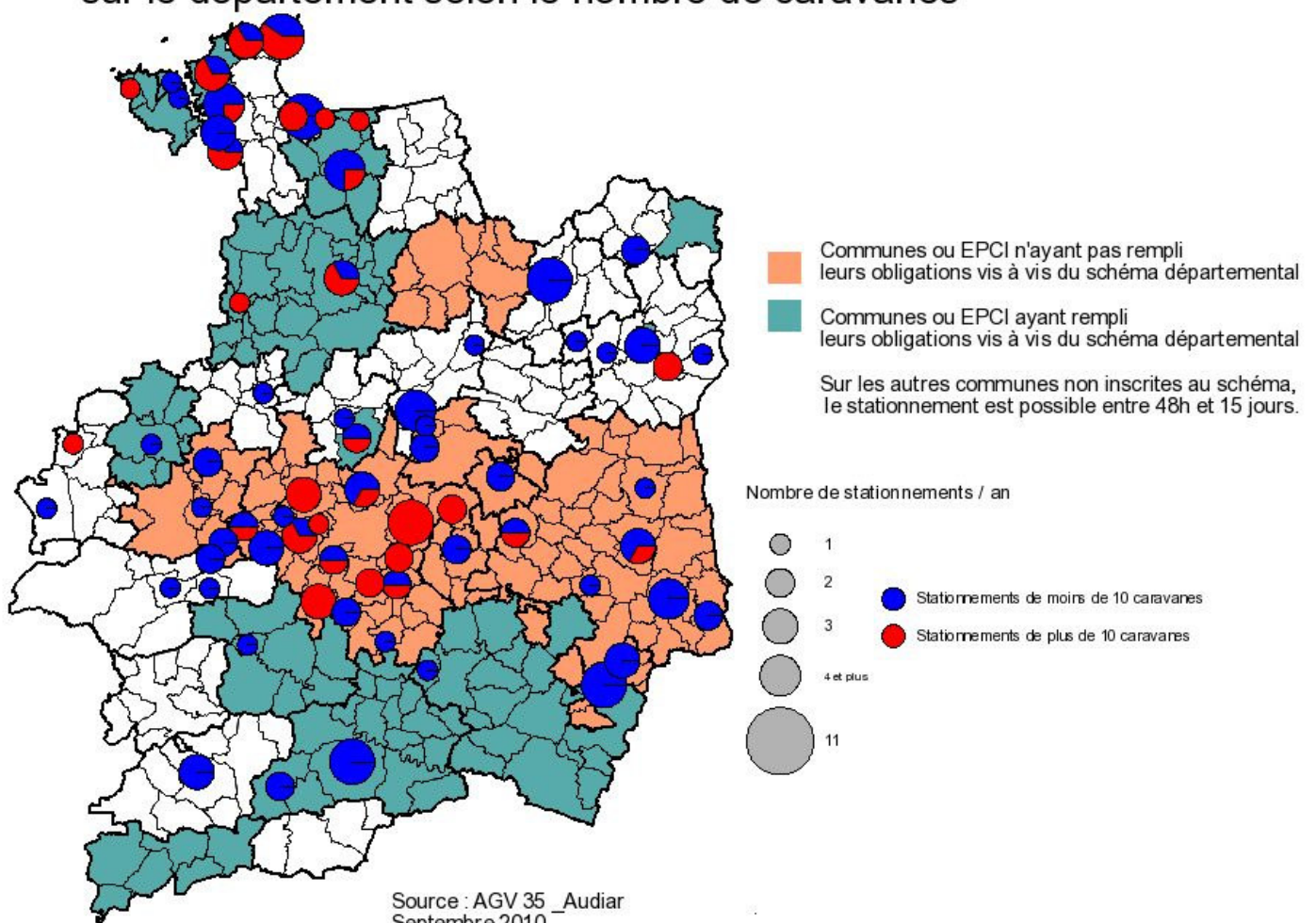
On observe que les zones oranges, c'est à dire celles correspondantes aux communes ou EPCI n'ayant pas rempli leurs obligations vis à vis du schéma départemental concentrent le plus de stationnements spontanés, viennent

ensuite les zones blanches (communes non inscrites au schéma ou le stationnement est possible entre 48heures et 15 jours) puis les zones vertes (communes ou EPCI ayant rempli leurs obligations vis à vis du schéma départemental).

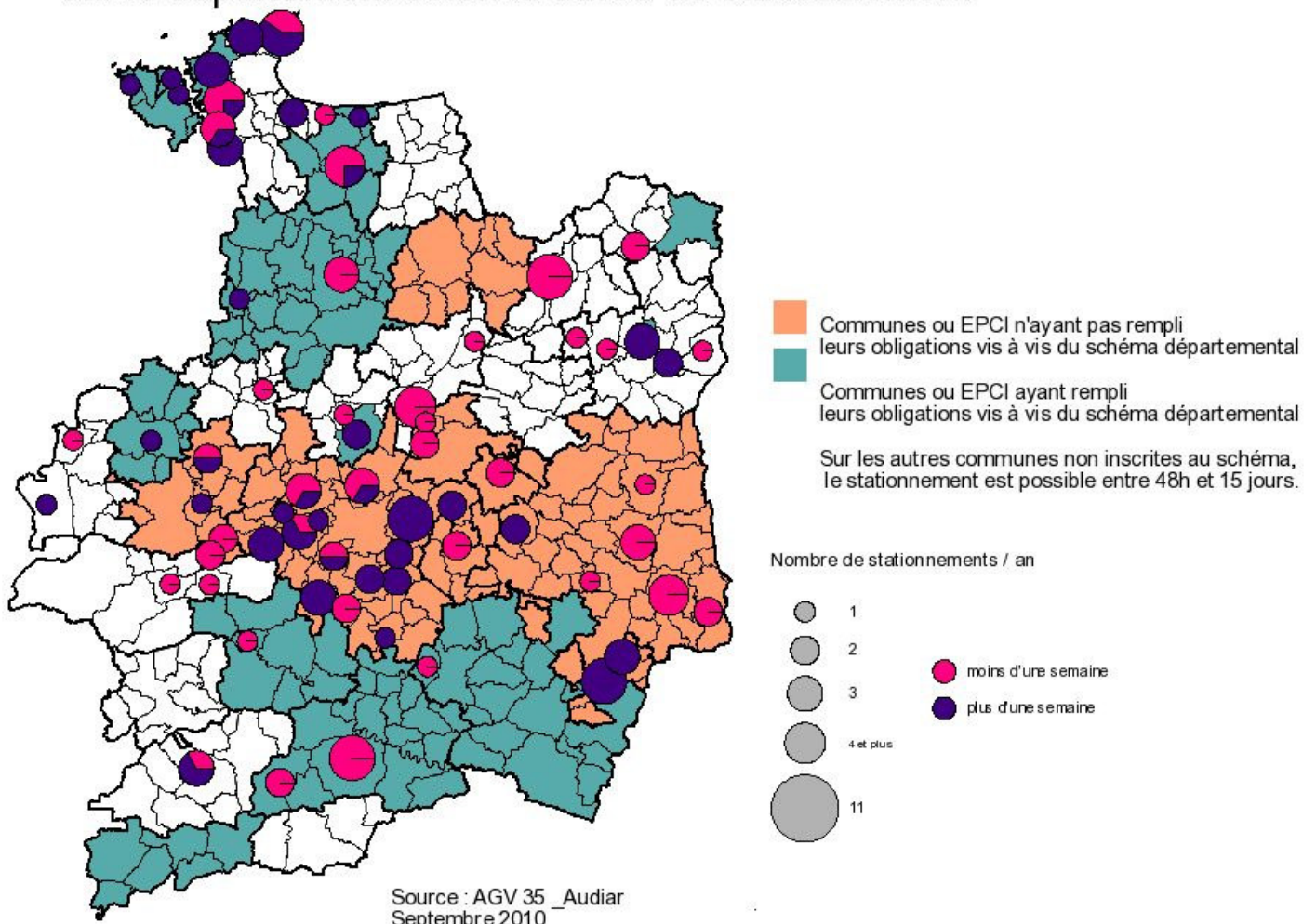
## Dénombrement des stationnements spontanés en 2009 sur le département



## Dénombrement des stationnements spontanés en 2009 sur le département selon le nombre de caravanes



## Dénombrement des stationnements spontanés en 2009 sur le département selon la durée de stationnement

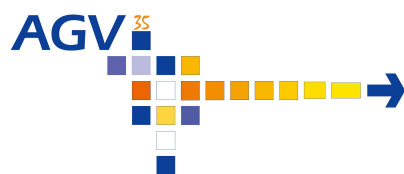






**Deuxième partie :**

# **HABITAT**



## Introduction

La sédentarisation est l'adoption par une population humaine d'un mode de vie sédentaire qui se manifeste par l'établissement fixe d'un groupe sur un territoire et dont le contraire est le nomadisme.

Le nomadisme est un mode de vie fondé sur le déplacement, une manière de s'approprier l'environnement. Les gens du voyage français sont considérés comme nomades, dans le sens où ils vivent dans un habitat mobile.

« Depuis quelques années, les activités économiques liées au voyage, qualifiées souvent de traditionnelles et pratiquées pour une part importante en milieu rural, se sont restreintes alors que l'attraction économique des villes ne cessait de croître (en adéquation avec le phénomène global d'urbanisation). Cette présence dans l'espace urbain est alors entrée en contradiction avec les contraintes foncières et urbanistiques (raréfaction de l'espace disponible) pour rendre de plus en plus difficile l'installation des caravanes y compris sur des terrains privés. Même s'ils ont pu investir de nouveaux types d'activités (bâtiment notamment), l'accès au métier est devenu plus réglementé (nécessité d'un diplôme notamment) et donc souvent difficile. La concentration progressive de la population gens du voyage dans les zones urbaines s'est ainsi souvent accompagnée d'une moindre autonomie financière dont le terme de paupérisation ne traduit pas la réalité complexe et mouvante.

La réduction des activités économiques liées au voyage, l'aspiration au confort, la diminution des lieux de stationnement tolérés et la volonté d'offrir aux enfants les possibilités ouvertes par la scolarisation, tendent à renforcer le souhait de la majorité des voyageurs de disposer d'un lieu d'encrage, lieu d'habitat leur donnant tout autant la possibilité d'aller et venir à leur guise que celle d'adopter un mode de vie sédentaire.

Mais l'écart entre leurs aspirations au logement et les possibilités existantes est encore plus fort que pour d'autres catégories de population du fait de la précarité et leurs revenus, de leur volonté de préserver leur vie en famille élargie et

la discrimination dont ils font l'objet.

Dans ce contexte, la sédentarisation est un processus autant voulu que subi par les familles mais dont l'importance ne peut être niée. Vécue très différemment selon les groupes, elle n'implique pas toujours un renoncement au voyage : la pratique du voyage est vivifiée par les déplacements estivaux, culturels ou familiaux et son retour est toujours possible si les opportunités se présentent».<sup>1</sup>

### Qu'est ce que l'habitat adapté ?

« L'habitat adapté désigne les opérations destinées à accueillir des familles ne souhaitant plus, ou ne pouvant plus voyager, sauf de façon épisodique, mais qui désirent garder au moins partiellement l'habitat en caravane.

L'habitat adapté se situe entre les politiques de droit commun et les politiques spécifiques d'accueil des gens du voyage».<sup>2</sup>

La loi du 5 juillet 2000 est la première loi républicaine qui prend en compte l'habitat des gens du voyage. L'ajout du mot habitat, qui a remplacé le mot stationnement dans l'intitulé de cette loi, marque un changement de logique qui n'est pas fortuit. La notion d'habitat est plus large que celle du logement ; la seconde évoque, en effet, le lieu où l'on habite alors que la première renvoie à l'espace dans lequel le logement s'inscrit.

L'habitat adapté peut être défini comme un « concept qui rend compte de l'espace nécessaire à un groupe humain pour vivre et se manifester ainsi qu'une pratique qui propose des modes d'habiter communautaires par l'aménagement des sols, des bâtis ou de la caravane».<sup>3</sup>

Il s'agit de penser en terme d' « habitat le logement et le stationnement de groupes et de familles dont les pratiques sociales et spatiales sont particulières»<sup>4</sup>.

1 Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la mer, « guide de l'habitat adapté pour les gens du voyage », 2009

2 Réseau Français des Villes-Santé de l'Organisation Mondiale de la Santé, « La santé des gens du voyage : comprendre et agir », 2009

3 PROVOT, B, « L'habitat adapté, l'urbanité réconciliée », dans Revue d'Etudes Tsiganes, volume 11, 1998

4 PROVOT, B, « Stationnement et habitat : de la

« Les besoins peuvent faire émerger différentes solutions, mais on peut schématiquement distinguer le terrain familial, qui permet l'installation de caravanes à proximité d'un petit local en dur (toilettes et salle de bain) de l'habitat en « dur » (la caravane est conservée mais la cuisine, la salle et les sanitaires sont en bâti). La distinction entre les deux relève principalement du mode de financement. Le terrain familial est financé comme une aire d'accueil, tandis que l'habitat adapté est financé comme un logement social par le Prêt Locatif Aidé d'Intégration (PLAI). De même pour les usagers, l'occupation d'un terrain familial relevant des dispositifs spécifiques d'accueil des gens du voyage n'offre pas le même statut que celui de locataire d'un logement social relevant des politiques de l'habitat de droit commun». <sup>5</sup>

---

*précarité à l'espace organisé* » dans Hommes & Migrations, 1995

<sup>5</sup> Réseau Français des Villes-Santé de l'Organisation Mondiale de la Santé, « *La santé des gens du voyage : comprendre et agir* », 2009

# I- Les objectifs du schéma 2004-2010

## A/ Le rappel des objectifs<sup>6</sup>

Dans le précédent schéma 3 objectifs avaient été identifiés :

solutionner les situations d'occupation irrégulières,

répondre aux aspirations à disposer d'un lieu d'attache fixe,

et empêcher les occupations contrevenant au droit d'occupation des sols.

Pour ce faire, plusieurs moyens avaient été identifiés :

identifier les situations d'occupation irrégulières,

mettre en place des réponses adaptées dans le cadre du PDALPD,

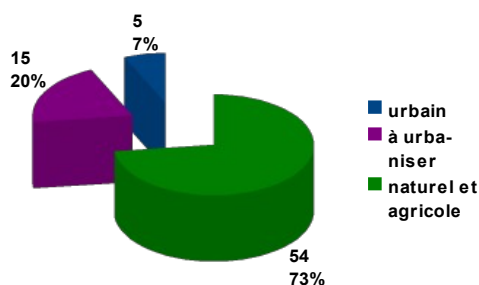
développer des programmes expérimentaux, tel que le programme de 4 logements en PLA insertion (terrains familiaux privés), sur Vezin le Coquet, et informer et sensibiliser les acteurs.

## B/ Point sur les objectifs du schéma : les moyens mis en œuvre

### 1/ Identifier les situations d'occupation irrégulière

Plusieurs études ont été réalisées depuis 2003, sur l'implantation des terrains privés en Ille et Vilaine.

figure 1 : ventilation des terrains privés selon le zonage PLU, en 2008



D'après l'enquête de 2008, menée auprès des 352 communes du département d'Ille-et-Vilaine, conjointement par la préfecture, AGV35 et l'observatoire départemental, 73% des terrains privés seraient situés sur le **domaine agricole ou sur des espaces naturels**. Seulement 27% des terrains appartiennent à des zones urbaines ou à urbaniser.

S'il est possible de stationner sur certains terrains en **zone naturelle** et que « des constructions peuvent être autorisées dans des secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées, à la condition qu'elles ne portent atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages », il est en revanche impossible de stationner ou de construire sur des terrains appartenant **au domaine agricole**. Ainsi une grande partie des terrains acquis par les voyageurs sont en situation illégale car situés dans des zones où il n'est ni possible de s'installer, ni de stationner. Dans ces conditions de plus en plus de gens du voyage connaissent des difficultés

<sup>6</sup> Schéma Départemental d'accueil des Gens du Voyage, Novembre 2003

à régulariser leur situation et donc à obtenir des raccordements à l'eau et à l'électricité.

## 2/ le dispositif opérationnel de proposition de logements au public prioritaire du PDALPD<sup>7</sup>

Les gens du voyage font partie des publics prioritaires du PDALPD qui a « pour objectif de permettre l'accès et le maintien dans un logement décent et indépendant aux personnes ou ménages éprouvant des difficultés particulières à se loger et de favoriser le parcours résidentiel des ménages en difficulté, notamment ceux issus des structures d'hébergement. »

Les PDALPD peuvent, sur la base d'une évaluation des besoins, prendre en compte la situation des gens du voyage sédentaires dans les publics ciblés pour la réalisation d'habitats adaptés.

La fiche action ci-dessous concerne le développement de logements adaptés pour les gens du voyage en voie de sédentarisation en Ille et Vilaine.

**Orientation** : le développement de l'offre

**Objectif** : permettre aux gens du voyage d'avoir accès à une offre de logements adaptés

**Actions** :

- Identifier les besoins en sédentarisation des gens du voyage
- Développer en concertation une offre d'hébergement adaptée et suffisante qui inclut l'accès aux prestations sociales
- Contribuer à la révision du schéma départemental

**Etat d'avancement** : les études de révision du schéma départemental seront lancées en 2010

Notons que si une fiche spécifique est destinée aux gens du voyage, les autres fiches leur sont également accessibles dans le cadre du droit commun.

<sup>7</sup> Plan Départemental d'Action pour le Logement des Personnes Défavorisées

## 3/ Les situations innovantes

### a/ Le programme de logements adaptés à Gévezé

4 logements adaptés spécifiques gens du voyage sont en projet sur Gévezé (commune de Rennes-Métropole). Le projet se situe sur l'ancien terrain des gens du voyage dont la commune de Gévezé est propriétaire.

Rennes Métropole est le maître d'ouvrage des travaux de Voirie et Réseau Divers et d'aménagements extérieurs, et Archipel Habitat est le maître d'ouvrage des travaux de construction.

Chaque maison (T1bis de 51m<sup>2</sup>) est équipée d'une aire de stationnement pour la caravane et d'espaces verts privatifs. Les constructions débuteront en janvier 2011 et la livraison est à envisager pour le 3ème trimestre 2011. Les logements seront financés en prêts PLAI, par des subventions et par des fonds propres Archipel.

### b/ L'exemple d'une MOUS (maîtrise d'œuvre urbaine et sociale)

*Elles sont financées dans le cadre de l'accès au logement des populations les plus défavorisées, par différents partenaires. Elles correspondent à une démarche visant à favoriser l'accès au logement des ménages les plus défavorisés à partir de l'analyse de leurs besoins, par la mise à disposition d'une offre adaptée dont la forme peut varier (construction neuve, acquisition/amélioration, bail à réhabilitation, sous location, etc.).*

*Elles ont pour objectif d'assurer les conditions optimales d'installation des ménages concernés par le biais d'un accompagnement social.*

Une famille a bénéficié d'un accompagnement par le Pact-Arim d'Ille-et-Vilaine, dans le cadre d'une MOUS. Sa situation a fait l'objet d'une évaluation par AGV 35 qui a sollicité l'intervention du Pact-Arim pour une pré-étude technique et financière à la Commission Locale de l'Habitat de Rennes Métropole. Elle a acquis un terrain privé sur la commune de Vern-Sur-Seiche. Lors de la révision du PLU, le zonage du terrain a été converti en secteur

Nh2, permettant la construction de locaux sanitaires et l'installation de caravanes dans le cadre de la sédentarisation des gens du voyage.

#### **4/ Informer et sensibiliser le partenariat**

*Les différents partenaires d'AGV 35, sur la question de l'habitat sont les communes, les EPCI ou les syndicats Mixtes, le Conseil Général, les services de l'Etat (Préfecture, DDEA, DDASS), le CAF, les bailleurs sociaux, le PACT ARIM, etc.*

La volonté politique est le moteur du projet. Les élus doivent être convaincus de sa pertinence et de son opportunité, afin de pouvoir la porter devant leurs administrés et mobiliser un partenariat efficace. Cette conviction sera d'autant plus forte et porteuse que l'ambition du projet aura été mesurée dans tous ses aspects.

L'association des différents partenaires au projet est l'une des conditions essentielles de sa réussite. En effet, chaque partenaire détient une ou plusieurs clefs qui permettent de solutionner les différents problèmes que peut poser le montage de l'opération : réglementation en matière d'urbanisme, accompagnement social des familles, solvabilité des ménages, contributions financières à l'équilibre de l'opération.

#### **5/ Les missions d'AGV35**

**AGV 35 accompagne les gens du voyage dans leur demande de logement, autre que la caravane, et réalise des missions :**

**d'expertise de la demande** et de conseil auprès des gens du voyage, des élus et des professionnels,

**d'aide à la constitution de dossiers** de demande de logement et de mise en relation avec les bailleurs sociaux,

**de mise en place du suivi** pour une bonne intégration dans le logement et son environnement,

**et de conseil et d'accompagnement** des familles pour les demandes de logement d'urgence.

#### **La procédure de l'Accompagnement Social lié au Logement :**

Sur le territoire de Rennes Métropole, AGV35 a une convention Accompagnement Social lié au Logement des personnes en grande difficulté, avec le Conseil Général pour définir les modalités de prise en charge par le Fonds de Solidarité pour le Logement des mesures d'accompagnement social lié au logement réalisées par le GIP AGV 35.

## II/ Analyse de la fixation des gens du voyage en Ille et Vilaine

### A/ Implantation des terrains privés

#### 1/ En Ille-et-Vilaine

« De nombreuses familles ont acheté des terrains où sont parfois déjà implantés des bâtiments (granges, garages, maisons délabrées..) pour y installer des caravanes, de façon à disposer d'un lieu refuge ou d'y vivre à l'année. Elles sont nombreuses à être propriétaires de terrains inconstructibles, parfois sans eau ni électricité. Ces terrains font alors l'objet de procédures visant à interdire, soit l'installation de caravanes, soit la construction de bâtiments, justifiées au regard des règles d'urbanisme. »<sup>8</sup>

**Une enquête a été menée en 2008, auprès des 352 communes du département d'Ille et Vilaine, qui ont été interrogées sur l'implantation de terrains privés sur leur territoire.**

En Ille et Vilaine on dénombre 123 terrains privés implantés sur 42 communes.

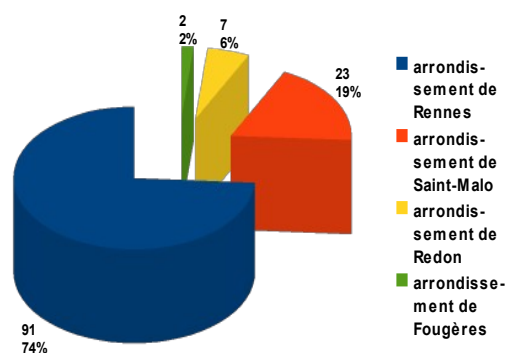
Ces terrains sont situés, en grande majorité (73%), sur des domaines agricoles ou sur des espaces naturels. Plus de 60% des terrains font moins de 2000 m<sup>2</sup> et 75% comptent moins de 6 caravanes.

On peut estimer qu'environ 1300 à 1775 personnes stationnent de façon plus ou moins permanente sur ces terrains.

#### 2/ Implantation des terrains privés par territoire

Rennes Métropole et le nord du département sont toujours fortement prisés par les gens du voyage pour l'implantation de terrains privés.

**figure 2 : répartition des terrains privés par arrondissement**



#### → Arrondissement de Rennes

On compte **91 terrains privés** implantés sur l'arrondissement de Rennes dont 21 situés en zone agricole.

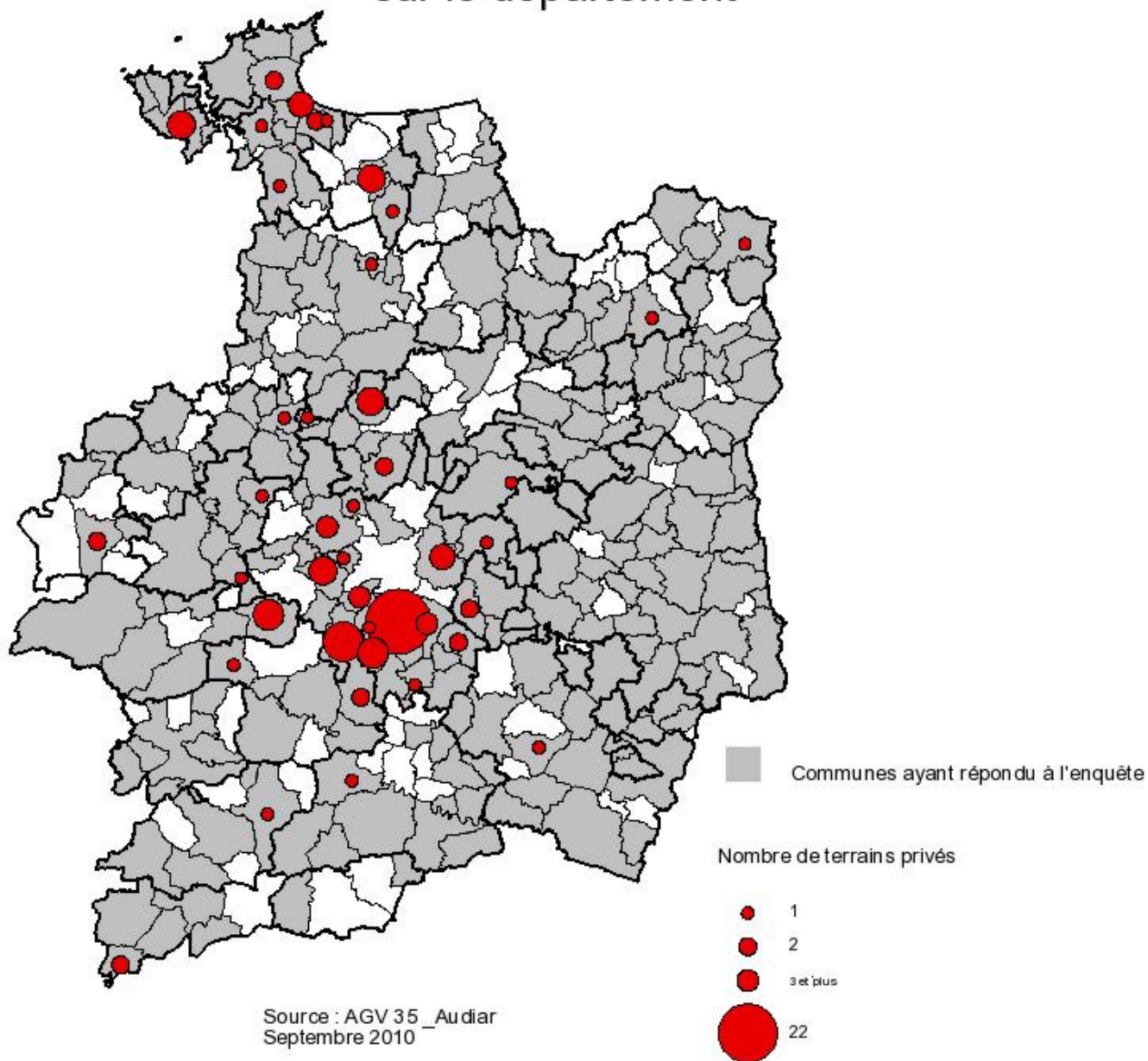
Le tiers des communes dotées de terrains privés acquis par les voyageurs sont sur Rennes Métropole. Plus de la moitié des terrains privés (55%) sont situés sur les communes de Rennes Métropole.

**Sur Rennes Métropole**, on compte 68 terrains implantés sur 14 communes.

Après Rennes Métropole, **les Communautés de Communes du Pays du Val d'Ille et du Pays de Brocéliande** sont les principales concernées par la présence de terrains privés ( respectivement 6 et 8).

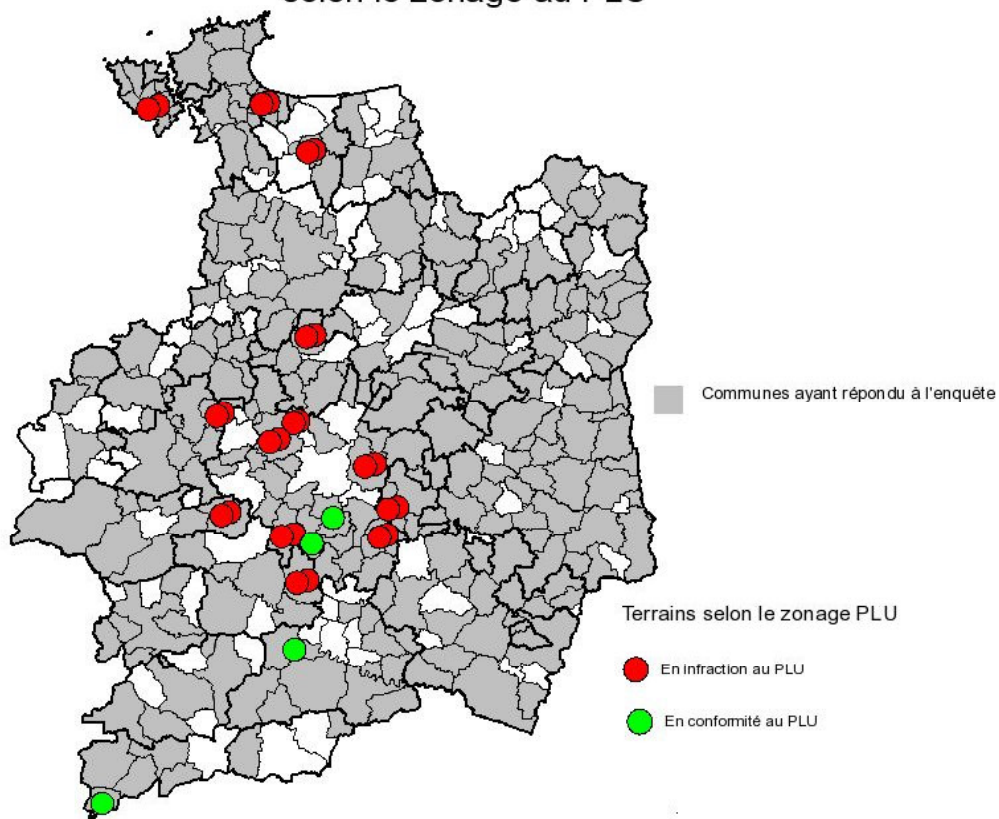
<sup>8</sup> Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la mer, « guide de l'habitat adapté pour les gens du voyage », 2009

## Dénombrement des terrains privés en 2008 sur le département





## Terrains privés en 2008 sur le département selon le zonage au PLU



Source : AGV 35\_Audiar  
Septembre 2010

### → Arrondissement de Saint-Malo

L'arrondissement de Saint-Malo compte 23 terrains privés dont 5 situés en zone agricole

Les EPCI principalement concernés par la présence de terrains privés sont situés en grande partie sur le nord du département : Saint-Malo agglomération, Communauté de Communes de la Côte d'Emeraude, Communauté de Communes du Pays de Dol-de-Bretagne.

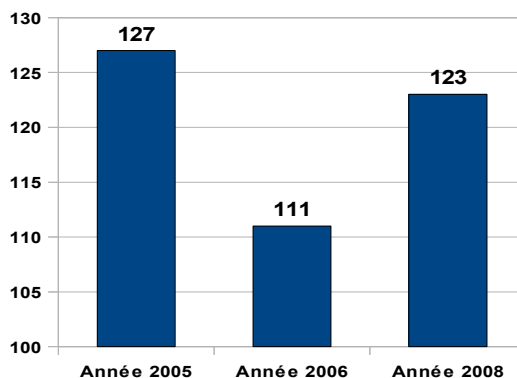
### → Arrondissement de Fougères et de Redon

On compte 7 terrains privés sur l'arrondissement de Redon dont 3 sur la Communauté de Commune de Guichen.

On dénombre 2 terrains privés sur l'arrondissement de Fougères.

## 3/ Évolution depuis 2005, du nombre de terrains privés implantés en Ile-et-Vilaine

figure 3 : évolution du nombre de terrains privés depuis 2003



En 2006, sur le département, on recensait un total de 111 terrains privés acquis par les voyageurs.

Avec un total de 123 terrains privés recensés en 2008, on note **une évolution significative de plus 11% de terrains privés implantés en Ile-et-Vilaine depuis 2006.**

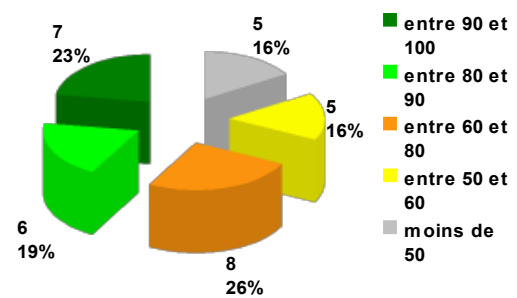
## B/ L'estimation du besoin en habitat adapté : les indicateurs du besoin

### 1/ Occupation des aires d'accueil et ancrage territorial

#### a/ Occupation des aires d'accueil en Ile-et-Vilaine<sup>9</sup>

En Ile-et-Vilaine, au cours de l'année 2009, le taux moyen d'occupation des aires est de 67% (et de 73% si l'on ne prend en compte que les mois d'ouverture).

figure 4 : taux d'occupation des aires d'accueil



Sur le département, on compte 42% des aires d'accueil qui ont un taux d'occupation situé entre 80 et 100%.

Les aires de Betton, Montgermont Saint-Grégoire et Thorigné ont un taux d'occupation de 100%.

#### Les taux d'occupation par arrondissement sont de

75,7% sur Rennes,  
82,4 sur Fougères,  
52,4 sur Redon ,  
et de 69,3% sur Saint-Malo.

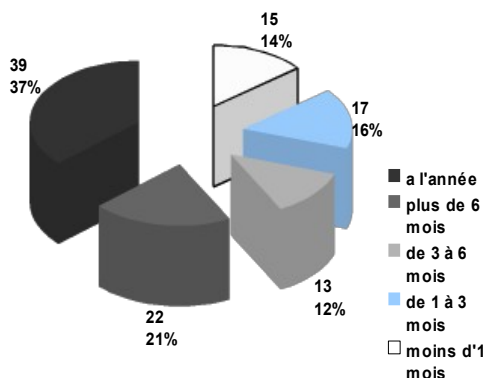
9 Audiar, « Bilan 2009 des accueils sur les aires aménagées du département », 2010

## b/ Ancrage territorial des gens du voyage en Ile-et-Vilaine<sup>10</sup>

Près de **70% des voyageurs déclarent avoir l'habitude de stationner sur une même commune**, et 73% avoir une commune de préférence, ce qui traduit un certain ancrage territorial.

De plus, les gens du voyage se déplacent en famille élargie : **elles sont 51% à occuper plus de 3 emplacements sur les aires d'accueil**, ce qui peut handicaper dans la **recherche de places**. Il est en effet plus simple de trouver un emplacement libre que 3 ou plus sur un même terrain.

figure 5 : temps envisagé de stationnement sur envisagé



Plus de la moitié des gens du voyage interrogés envisagent de **stationner au moins 6 mois** sur une même aire d'accueil (dont 37% à l'année). Cette absence de rotation peut expliquer que pour **57% des familles interrogées, trouver une place** sur un terrain est difficile, voire **très difficile**.

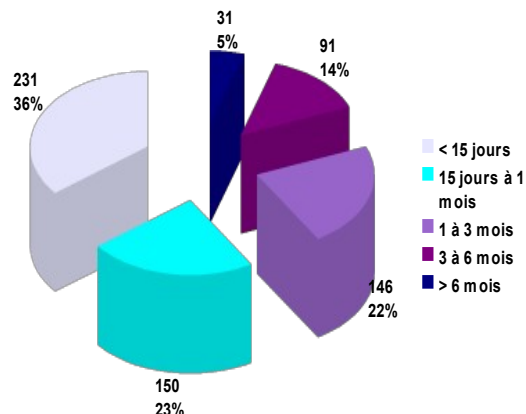
Néanmoins, ils conservent une mobilité puisque **30% d'entre eux n'envisagent pas de rester plus de 3 mois sur le même terrain**.

De plus, pour 80% d'entre eux, le stationnement spontané est toujours pratiqué et 76% des gens du voyage interrogés déclarent passer au moins un mois par an en dehors du département d'Ile-et-Vilaine.

10 Données issues de l'étude «connaître les gens du voyage, leurs attentes et leurs besoins », 2010

## 2/ les durées de séjours sur les aires d'accueil<sup>11</sup>

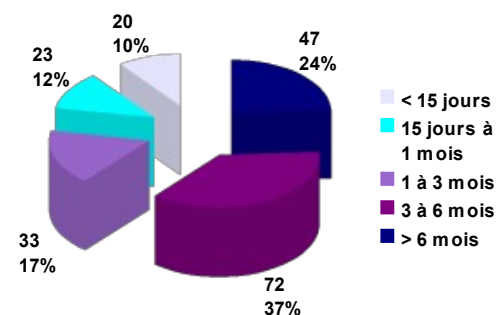
figure 6 : durée de séjour des ménages ayant quitté l'aire dans l'année



Notons que, sur l'année 2009, 31 séjours ont été supérieurs à 6 mois, ce qui laisse supposer que 31 familles se sont fixés sur les aires.

A l'inverse, 36% des séjours sont inférieurs à 15 jours. Ce chiffre montre que les aires continuent à jouer le rôle d'accueil des familles de passages.

figure 7 : nombre de ménages présents au 15 décembre selon leur durée de séjour



Lorsqu'on interroge les durées de séjour des familles présentes sur le terrain au 15 décembre 2009, **on compte 47 familles installées depuis au moins 6 mois sur un même terrain**. Or, les aires d'accueil ne sont pas conçues pour accueillir des séjours de longue durée.

11 Audiar, « Bilan 2009 des accueils sur les aires aménagées du département », 2010

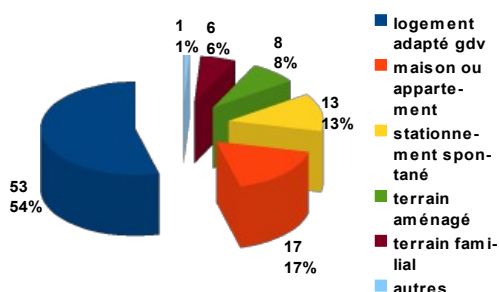
communes	ménages présents au 15 décembre 2009 selon leur durée de séjour							taux d'occupation au 15 décembre 2009
	< 15 jours	15 jours à 1 mois	1 à 3 mois	3 à 6 mois	> 6 mois	total		
Acigné					8		8	89,8
Allaire								33,3
Bain de Bretagne		2	4	4		10		54,5
Betton					8		8	100,0
Cesson Sévigné				9	1	10		90,0
Chantepie			2	1		3		68,2
Chartres de Bretagne			3	1	3	7		90,6
Combourg				3		3		75,0
Dol de Bretagne								78,9
Etreilles	0	0	0	0	0	0		
Fougères								82,4
Gros Malhon (Rennes)	8	10	8	18		44		83,1
Guichen			3	1		4		51,1
Janzé		1				1		26,0
La Chapelle des Fougeretz		1		4		5		83,3
Le Rheu				7		8		80,7
Melesse								70,0
Montgermont								100,0
Mordelles				1	5	6		47,0
Pacé				1	2	3		63,1
Plaine de Baud (Rennes)		7		14		21		57,3
Redon		2	4			6		83,3
Saint Gilles				1	5	6		95,8
Saint Grégoire					8	8		100,0
Saint Jacques de la Lande			7			7		49,2
Saint Malo								60,2
Saint Nicolas de Redon								75,0
Thoirigné Fouillard			2	2	6	8		100,0
Tinténiac			2			4		79,2
Val d'Izé								52,9
Vern sur Seiche				3		3		55,6
Vitré								25,0
<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>23</b>	<b>33</b>	<b>72</b>	<b>47</b>	<b>183</b>		<b>73</b>

Communes	durées de séjour des ménages ayant quitté l'aire dans l'année au 15 décembre 2009						total	taux d'occupation au 15 décembre 2009
	< 15 jours	15 jours à 1 mois	1 à 3 mois	3 à 6 mois	> 6 mois			
Acigné				10	1		11	89,8
Allaire			42	1	0		43	33,3
Bain de Bretagne	35		10	11	2	3	61	54,5
Betton				2	1		3	100,0
Cesson Sévigné	1		1	11	4	2	19	90,0
Chantepie	2			4	5		11	68,2
Chartres de Bretagne	4		7	7	4		22	90,6
Combourg								75,0
Doi de Bretagne	6		5	5			16	78,9
Etrelles	8		2				10	nr
Fougères	35					7	42	82,4
Gros Malhon (Rennes)	42		31	36	15		124	83,1
Guichen	12		2	1	3	5	23	51,1
Janzé	46		15				61	26,0
La Chapelle des Fougeretz					5		5	83,3
Le Rheu	1		1	4	6	1	13	80,7
Melesse	0						0	70,0
Montgermont					2	3	5	100,0
Mordelles					4		4	47,0
Pacé				1		2	3	63,1
Plaine de Baud (Rennes)	7		10	27	18		62	57,3
Redon								83,3
Saint Gilles	3		1	2			6	95,8
Saint Grégoire	2		2	7	4		15	100,0
Saint Jacques de la Lande	3						3	49,2
Saint Malo	0		4	5	11	8	28	60,2
Saint Nicolas de Redon			6	8			14	75,0
Thorigné Fouillard	1			2	2		5	100,0
Tinténiac	5						5	79,2
Val d'Izé	4		3		1		8	52,9
Vern sur Seiche			1	2	3		6	55,6
Vitré	14		7				21	25,0
Total	231		150	146	91	31	649	73

communes inscrites au schéma	nombre de places	nombre d'emplacements	nombre de ménages présents depuis plus de 6 mois
Acigné	16	8	8
Allaire	18	9	0
Bain de Bretagne	24	12	3
Betton	16	8	8
Cancale	16	8	pas ouvert 2009
Cesson Sévigné	20	10	3
Chantepie	6	3	0
Chartres de Bretagne	16	8	3
Chateaubourg	0	0	pas ouvert 2009
Chateaugiron	0	0	pas ouvert 2009
Combourg	8	4	0
Dinard	24	12	pas ouvert 2009
Dol de Bretagne	16	8	0
Etelles	6	3	0
Fougères	32	16	7
Guichen	16	8	5
Janzé	16	8	0
La Chapelle des Fougeretz	5	2,5	0
La Guerche de Bretagne	0	0	pas ouvert 2009
Le Rheu	16	8	2
Liffré	0	0	pas ouvert 2009
Louvigné du désert	12	6	NR
Melesse	10	5	0
Montauban	12	6	pas ouvert 2009
Montfort sur Meu	0	0	pas ouvert 2009
Montgermont	12	6	8
Mordelles	6	3	0
Noyal Chatillon sur Seiche	0	0	pas ouvert 2009
Pacé	7	3,5	4
Pleurtuit	20	10	pas ouvert 2009
Ploubalay	12	6	pas ouvert 2009
Redon	18	9	0
Rennes GM	88	44	0
Rennes PC	30	15	0
Saint Gilles	12	6	5
Saint Grégoire	16	8	8
Saint Jacques	16	8	0
Saint Malo	32	16	8
Saint Nicolas de Redon	8	4	0
Thorigné Fouillard	16	8	6
Tinténiac	8	4	0
Tremblay	0	0	pas ouvert 2009
Val d'Izé	6	3	0
Vern sur Seiche	6	3	0
Vitré	16	8	0

### 3/ Les attentes et les besoins des gens du voyage en terme d'habitat privé<sup>12</sup>

figure 8 : aspiration d'habitat des gens du voyage



79% des gens du voyage envisageraient une forme d'habitat sédentaire, dont de l'habitat adapté qui représente une demande forte (54%).

20% des gens du voyage ont habité en maison, et 12% en appartement avant de vivre sur des terrains d'accueil.

**La moitié des voyageurs souhaitant un habitat privé ont déjà engagé des démarches de sédentarisation.**

Les personnes souhaitant accéder à de l'habitat adapté sont essentiellement des ménages (77%) qui ont entre deux et quatre enfants.

54% des personnes interrogées souhaiterait accéder à de l'habitat adapté : il s'agit essentiellement de ménages avec enfants

Lorsqu'elles sont interrogées sur leur choix d'habitat, les familles évoquent l'importance de la **qualité de vie**, du calme, du **confort**, de l'intimité mais aussi de la **sécurité** (les gens du voyage regrettent les problèmes de conflits de voisinage sur les terrains).

Les familles, surtout lorsqu'elles ont des enfants, parlent de l'importance de la **tranquillité et de la stabilité sur le lieu d'habitat**.

Si le besoin de confort et le souhait d'une scolarisation régulière des enfants sont des arguments mis en avant, les difficultés économiques, de stationnement, les obligations liées au RSA, et les problèmes de santé viennent compléter la liste des éléments motivant le choix de quitter les aires d'accueil.

Les familles recherchent du calme, du confort et de la sécurité dans l'habitat.

12 Données issues de l'étude « connaître les gens du voyage, leurs attentes et leurs besoins », 2010

### C/ Etat du relogement des gens du voyage :

#### 1/ En Ile-et-Vilaine hors Rennes Métropole

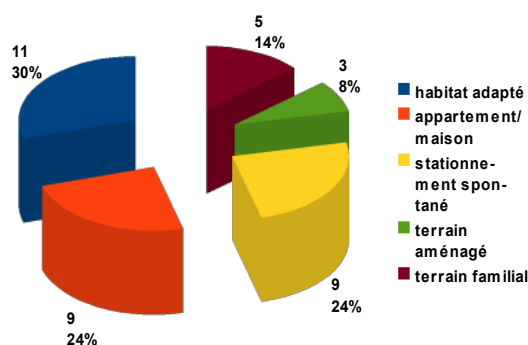
Le fonctionnement des principaux CDAS du département (Rennes, Saint-Malo, Redon, Vitré et Fougères), en terme de gestion des demandes de relogement des gens du voyage, a été interrogé au cours d'une enquête réalisée en 2010.

Les travailleurs sociaux des CDAS, CCAS ou associations spécialisées qui ont été interrogés sur le relogement des gens du voyage, peuvent instruire les demandes et être mandatés pour faire des accompagnements sociaux liés au logement (ASL) et participer aux instances locales.

**Les entretiens réalisés n'ont pas permis d'obtenir de données chiffrées sur le relogement ou tout simplement sur les demandes des gens du voyage.**

L'enquête auprès des sous-préfectures de Rennes, Fougères, Redon et Saint-Malo assurant les Commission de Relogement Social Prioritaire, a quant à elle fait part de quelques situations de gens du voyage en voie de sédentarisation sans pouvoir donner de précision.

figure 9 : aspiration d'habitat (gens du voyage interrogés hors Rennes Métropole)



Pourtant, d'après les résultats obtenus par l'étude « connaître les attentes et les besoins des gens du voyage », il semblerait que les gens du voyage domiciliés **hors de Rennes Métropole**, souhaitent accéder à de l'habitat privé, et

ont engagé des démarches de sédentarisation.

En effet, ils sont **68% à souhaiter accéder à une forme d'habitat sédentaire (dont 30% en logement adapté)** et près de 30% a avoir engagé des démarches de sédentarisation.

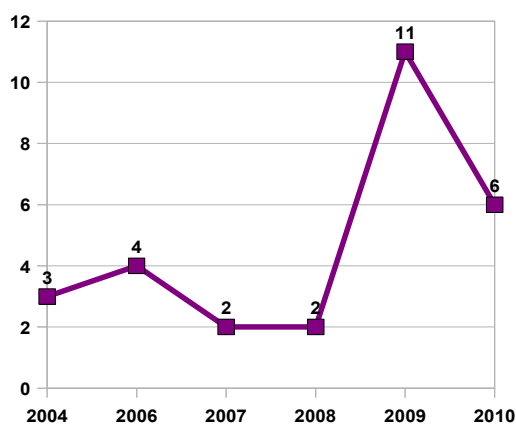
## 2/ Sur Rennes Métropole

Sur Rennes Métropole et depuis 2004, de nombreuses demandes de relogement ont été instruites en CLH, et ont eu des réponses favorables et plusieurs ASL ont été mis en place.

**Au total 25 ménages ont été relogés sur Rennes Métropole depuis 2003, sur du logement adapté ou sur du relogement social prioritaire.**

### a/ Les relogements en logement adapté<sup>13</sup>

figure 10 : demandes de relogement en logement adapté



**29 demandes de relogements depuis 2003**

Depuis 2008 les demandes de relogements en logement adapté ont considérablement augmenté.<sup>14</sup>

94% des familles ayant fait une demande de logement adapté sont des ménages avec enfants, 47% ont deux enfants, et 42% sont des familles nombreuses (3 enfants et plus),

<sup>13</sup> Données issues des relogements CLH depuis 2003

<sup>14</sup> Les données 2010 concernent la période janvier-juin

essentiellement les grands logements sont recherchés. Les motifs évoqués qui justifient les demandes sont principalement liés au besoin de scolarisation et d'insertion socio professionnelle des jeunes adultes et au souhait des familles de s'insérer professionnellement. De plus, la recherche de confort et de tranquillité conditionnent le choix des familles d'accéder à un logement. Enfin, quelques ménages ont évoqué leurs problèmes de santé comme un frein à la vie en caravane.

**11 ménages relogés depuis 2003 sur Rennes Métropole**

3 ménages relogés sur Rennes, 2 à Chartres de Bretagne, 1 sur Betton, 1 sur Bruz, 1 sur Noyal-sur-Vilaine, 1 sur Le Verger et 2 sur Thorigné-Fouillard

### b/ Le relogement social prioritaire dans le parc social<sup>15</sup>

**21 demandes de Relogement Social prioritaire (en collectif) depuis 2003**

44% des personnes ont fait une demande de relogement dans le parc social car la qualité de vie en caravane ne leur convenait pas (problèmes de taille, de confort et d'entretien du logement).

Essentiellement des T3 et des T4 sont recherchés, les grands logements (T5) sont également fortement demandés.

**14 attributions de logements depuis 2004**

8 ménages ont été relogés sur Rennes, 1 à Acigné, 1 à Chantepie, 1 à Saint-Jacques de la Lande, 1 à Thorigné-Fouillard, 1 à Montgermont, et 1 à Vern-sur-Seiche.

<sup>15</sup> Ces demandes ne comprennent pas les demandes de logements déposées directement auprès des services de logement social sans passer par la Commission Locale de l'Habitat



### c/ Les évolutions depuis 2004

Les premières années, les familles ont été relogées dans des petits collectifs, cependant ces dernières années, ce sont plutôt des logements adaptés qui ont été attribués (logements individuels).

En 2009, le profil des demandeurs change sensiblement. La plupart des demandes concernent des logements adaptés traditionnels ou spécifiques. Les familles n'envisagent pas un accès dans le parc classique.

Face à la pénurie de logements adaptés dit « classiques », d'autres solutions sont à rechercher.

## III- Mise en perspective des enjeux et des besoins

### A/ Implantation des terrains privés

#### La prise en compte de l'habitat des gens du voyage dans les documents d'urbanisme

Les documents d'urbanisme doivent répondre à l'ensemble des besoins d'habitat de la population. Les gens du voyage font partie de cette population, ainsi, un plan local d'urbanisme qui interdirait, ou qui aboutirait à interdire, l'installation de caravanes ou les terrains familiaux sur tout le territoire de la commune serait illégal. Ainsi les communes doivent prévoir dans leur PLU des zones réservées à l'installation des caravanes.

#### Identifier les situations d'occupation irrégulière en clarifiant les zonages des PLU pour le stationnement et l'installation des caravanes

«La régularisation de situations de « sédentarisation » sur des terrains privés en infraction avec le règlement d'urbanisme peut s'opérer de deux manières » :

**par reclassement** des sites occupés par modification ou révision du PLU :  
extension d'une zone constructible pour

intégration d'un terrain ou création de zones spécifiques autorisant la viabilisation des terrains, l'édification de constructions d'appoint et le stationnement de caravanes à usage d'habitat

- **par échange** de terrain dans les cas les plus problématiques »<sup>16</sup>

**Compte tenu du nombre de terrains privés en zone naturelle ou agricole, il apparaît nécessaire de réfléchir et d'informer l'ensemble des élus concernés sur les démarches possibles à engager ( échanges de terrains, régularisation, accès au logement social, modifications du zonage du PLU, etc.). Il est par ailleurs, indispensable de travailler sur un zonage spécifique pour la caravane à intégrer dans les PLU.**

### B/ Les besoins en habitat adapté spécifique gens du voyage

Sur le département d'Ille-et-Vilaine, plusieurs aires d'accueil ont un fort taux d'occupation.

Et certaines aires n'ont plus la fonction de passage qu'elles avaient initialement. En effet, des familles peuvent y stationner plusieurs mois voire une année complète, et ainsi limiter l'accès aux familles de passage.

De plus, on note une demande croissante des familles d'accéder à de l'habitat adapté (les conditions de vie dans les aires d'accueil ne répondent pas aux attentes de certaines familles).

Ajoutons que si de nombreuses familles se sont sédentarisées en devenant propriétaires de terrains privés, beaucoup rencontrent des difficultés : discrimination à l'achat de terrains, non reconnaissance de l'habitat caravane dans les documents d'urbanisme, difficultés d'accès aux prêts. Par ailleurs, ils sont souvent confrontés à des problèmes liés à la difficile acceptation des projets par les populations locales.

La circulaire du 5 juillet précise que les formes d'habitat telles que les terrains familiaux et l'habitat adapté devront être recherchées notamment dans le cadre du PPALPD.

<sup>16</sup> Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la mer, « guide de l'habitat adapté pour les gens du voyage », 2009

**Ainsi des solutions alternatives de logements sont à envisager afin de redonner aux aires d'accueil leur fonction initiale d'accueil temporaire et pour répondre aux nouveaux besoins des familles, en multipliant l'offre en habitat adapté locatif et en facilitant l'accès à la propriété.**

### **C/ Répondre aux besoins de relogement sur l'ensemble du département**

Si quelques relogements de familles appartenant à la communauté des gens du voyage ont pu se faire dans le département, ceux-ci ne sont pas clairement identifiés.

L'enquête réalisée, en 2010, auprès des CDAS et des CCAS sur le département d'Ille et Vilaine, a montré une disparité dans le type de structure compétente pour accompagner les demandes de relogement. En effet, la structure n'est pas forcément la même d'un secteur à l'autre. Il peut s'agir d'un CDAS, d'un CCAS ou d'un service spécialisé.

Les ménages interrogés lors de l'enquête «connaître les attentes et les besoins des gens du voyage en Ille-et-Vilaine» ont exprimé des demandes de relogements mais n'ont pas toujours effectué les démarches auprès des services.

Nous pouvons émettre l'hypothèse que les familles souhaitant bénéficier d'un relogement manquent d'information, et n'ont identifié, ni la personne, ni l'institution vers qui se diriger pour formuler une demande de relogement. Par ailleurs, nous pouvons penser qu'elles n'ont pas toujours connaissance de leurs droits.

Comme nous l'avons constaté précédemment, (cf 4-état du relogement en Ille-et-Vilaine), aucun relogement n'a été recensé sur le département hors Rennes Métropole.

**Il serait nécessaire de favoriser l'information et la formation des professionnels sur le relogement des gens du voyage et de poursuivre la communication sur le relogement en faveur de gens du voyage, mais aussi de développer les opérations de logement social pour répondre au besoin d'habitat des gens du voyage.**

### **D/ Informer et sensibiliser le partenariat**

La volonté politique est le moteur du projet. Les élus doivent être convaincus de sa pertinence et de son opportunité, afin de pouvoir l'affirmer devant leurs administrés et mobiliser un partenariat efficace. Cette conviction sera d'autant plus forte et porteuse que l'ambition du projet aura été mesurée dans tous ses aspects.

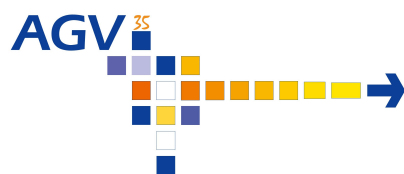
**L'association des différents partenaires au projet est l'une des conditions essentielles de sa réussite. Cette association est en effet nécessaire au processus d'adaptation car chaque partenaire peut détenir une ou plusieurs clefs qui permettent de solutionner les différents problèmes que peut poser le montage de l'opération : réglementation en matière d'urbanisme, accompagnement social des familles, solvabilisation des ménages, contributions financières à l'équilibre de l'opération.**





**Troisième partie :**

# **SCOLARITE**



## I/ Les objectifs du schéma 2004-2010

### A/ Renforcer la connaissance des situations et le suivi de la scolarisation

Il s'agit d'articuler de la façon la plus efficace possible le dispositif d'accueil et le dispositif de scolarisation de façon à ce que la problématique du voyage et des déplacements qu'elle implique puisse être mieux prise en compte au niveau de l'école.

◆ **Renforcer la communication et les moyens d'information sur les déplacements** : informations aux écoles sur les passages et l'occupation des aires par le biais d'une coordination départementale afin d'anticiper l'affectation des enseignants spécifiques.

➤ AGV35 et la Coordination-Migrants travaillent en coopération afin de gérer la répartition des enfants du voyage dans les écoles. La présence d'AGV35 sur les aires d'accueil et auprès des familles permet d'assurer un relai d'informations auprès de la Coordination-Migrants.

◆ **Mettre en place des outils et des moyens d'observation et de suivi de la fréquentation, de l'assiduité et des acquis scolaires** : faire apparaître les temps de présence des enfants et mesurer la fréquentation scolaire grâce à une coordination locale et une gestion de proximité.

➤ L'Inspection Académique adresse à tous les établissements scolaires (privés et publics) du département des fiches statistiques qui doivent être remplies puis renvoyées à la Coordination-Migrants, qui traite les données chiffrées. Ce système permet de comptabiliser le nombre d'enfants du voyage accueillis et leur temps de présence dans les écoles.

➤ Le travail de terrain, effectué par les salariés d'AGV35, les gestionnaires d'aires d'accueil et les acteurs locaux de proximité, favorise le suivi de la scolarisation des enfants du voyage, malgré l'absence d'outils ou de procédures plus systématiques.

### B/ Permettre à tous les enfants d'acquérir les connaissances fondamentales

L'objectif est d'éviter que ne se creuse l'écart entre la fréquentation scolaire et les acquis, écart facteur de démotivation et qui rend impossible le suivi de la scolarité en secondaire.

◆ **Renforcer l'accueil en maternelle** : multiplier les incitations et l'information.

➤ Dans la continuité du travail d'Ulysse 35, AGV35 (par le biais de la création d'un poste de chargé de mission scolarité) a mené des actions de sensibilisation à la maternelle auprès des familles

◆ **Former les personnels éducatifs** : connaissances sur la population des gens du voyage et sur les méthodologies adaptées, constitution d'une culture commune sur le sujet.

➤ Les enseignants spécifiques de la Coordination-Migrants ont pour mission d'apporter aux équipes enseignantes qu'ils rencontrent une aide pédagogique et de leur proposer des éléments de compréhension sur les spécificités culturelles et le rapport à l'école des gens du voyage.

◆ **Mettre en place le carnet de suivi scolaire** : pour garantir la continuité et le suivi scolaire, informations sur le carnet de suivi et sensibilisation.

➤ Le carnet de suivi scolaire a été édité, mais c'est un outil encore peu diffusé à l'heure actuelle.

## C/ Permettre la prise en charge des adolescents dans le dispositif éducatif

La cible première est celle des 12-15 ans qui n'ont pas le niveau suffisant pour suivre les cours d'une classe normale et ne peuvent accéder aux formations professionnelles et à l'apprentissage.

◆ **Articuler les cours du CNED avec l'accueil en collège** : travail d'adaptation des cours du CNED au sein du collège, renforcement de l'accueil en classes spécialisées.

➤ La convention CNED, destinée à favoriser l'intégration dans l'enceinte scolaire des enfants inscrits aux cours du CNED, a été signée par quatre établissements du secondaire dans le département.

➤ Des systèmes d'aménagement d'emploi du temps ont pu être élaborés au sein des collèges afin de proposer aux enfants du voyage en difficulté scolaire une alternative, adaptée à leurs besoins.

➤ Trois collèges du département proposent une classe spécifique pour les enfants du voyage dont le niveau scolaire n'est pas suffisant pour pouvoir intégrer une classe ordinaire.

◆ **Renforcer les possibilités de rattrapage et de formation professionnelle** : propositions aux adolescents d'activités liées à l'acquisition de compétences techniques, développement de la pratique du tutorat, liens systématiques avec le SEGPA.

➤ AGV 35 a créé un poste de chargé de mission jeunesse, destiné notamment à renforcer la passerelle entre la scolarisation et l'insertion professionnelle, en lien avec les établissements scolaires et les acteurs locaux d'orientation et d'insertion.

## II- Etat des lieux de la scolarisation

### A/ Les moyens mis en œuvre

Les objectifs validés dans le cadre du précédent schéma départemental ont donné lieu à la mise en œuvre et au prolongement de moyens destinés à favoriser la scolarisation des enfants du voyage. Le présent chapitre a pour objectif de présenter la diversité des partenaires qui sont investis dans cette démarche, leurs actions et leurs territoires d'intervention.

### 1/ Les partenaires de la scolarité

#### a/ La Coordination-Migrants

La Coordination-Migrants est un dispositif départemental destiné à favoriser la scolarisation des enfants du voyage. Elle fut créée en 1984 dans un contexte de structuration de l'accueil des gens du voyage et de fréquentation scolaire croissante de cette population. Placée sous la responsabilité de l'Inspection académique, l'équipe regroupe aujourd'hui cinq enseignants spécifiques de l'Éducation nationale (dont un coordonnateur) qui interviennent de manière itinérante dans les écoles primaires du département : un sur Fougères, un sur Saint Malo et trois sur Rennes Métropole (auxquels il faut ajouter un poste d'enseignant dans la classe spécifique du collège des Gayeulles de Rennes). Elle s'organise autour de trois axes d'intervention :

#### • *L'accompagnement et le suivi de la scolarisation des enfants du voyage* :

Lorsque qu'un besoin de prise en charge est exprimé par une école auprès de la Coordination, celle-ci organise une évaluation des enfants du voyage permettant de connaître leur niveau scolaire et aide à leur répartition dans les classes. Si des besoins sont ainsi identifiés, les enseignants spécifiques procèdent éventuellement à une prise charge par des détachements hebdomadaires des enfants en difficulté scolaire, en se focalisant sur l'apprentissage des fondamentaux. Ce

soutien pédagogique s'inscrit dans la démarche conduite en Ille-et-Vilaine, qui consiste à scolariser les enfants au mieux dans leur classe d'âge, et sinon dans leur cycle, afin de favoriser leur d'intégration dans l'établissement.

**•Les actions d'information et de formation :**

Les enseignants spécifiques apportent aux équipes enseignantes une aide dans l'élaboration de réponses pédagogiques adaptées aux situations et aux problèmes qu'ils rencontrent. Ils peuvent ainsi mettre à leur disposition des outils pédagogiques ajustés aux besoins des enfants, mais aussi leur proposer des éléments de compréhension sur les spécificités culturelles et le rapport à l'école des gens du voyage. Par ailleurs, le rôle de la Coordination-Migrants auprès des familles est essentiel pour favoriser leur contribution à la scolarisation de leurs enfants et entretenir leur relation avec le système éducatif.

**•L'interface entre les partenaires :**

Le coordonnateur de la Coordination-Migrants assure, par délégation de l'Inspecteur académique, la représentation de l'Éducation Nationale auprès des différentes instances partenaires de la scolarisation des enfants du voyage. Sur Rennes, il est aussi chargé d'organiser la rentrée scolaire pour ces enfants et leur répartition dans les écoles situées à proximité des deux grandes aires d'accueil de la commune, en concertation avec les établissements scolaires et la chargée de mission scolarité d'AGV35. Sur le reste du département, et selon les situations, le coordonnateur est amené à orienter les familles qui arrivent en cours d'année vers l'école qui sera la plus à même de les recevoir. Ce lien entre les familles et les écoles, assuré par la Coordination-Migrants, est destiné à favoriser un accueil de qualité, qui prenne en compte à la fois les demandes des premières et les capacités d'accueil des secondes (effectifs, présence d'un enseignant spécifique ou non...). Enfin, les enseignants spécifiques peuvent être amenés, lorsqu'une situation scolaire ou familiale particulière se présente, à organiser des rencontres (sur le terrain, dans l'école...) autour d'acteurs variés (assistantes sociales, psychologues, orthophonistes...).

## **b/ Les établissements scolaires du primaire**

En fonction des équipements et du nombre de terrains privés présents sur la commune, qui déterminent le plus souvent le nombre d'enfants du voyage scolarisables, les réponses apportées pour leur accueil au sein des écoles primaires varient. Lorsque la Coordination-Migrants n'intervient pas dans l'établissement, l'équipe éducative se doit de mettre elle-même en place un accompagnement pédagogique individualisé auprès des enfants qui éprouvent des difficultés scolaires. Tout en étant intégrés dans la classe, ces enfants bénéficient plus particulièrement des soutiens scolaires tels que l'aide aux devoirs et l'aide personnalisée. Pour les communes où la présence d'enfants du voyage est numériquement forte, et lorsque le besoin s'en fait ressentir, les écoles peuvent faire appel aux enseignants spécifiques de la Coordination-Migrants qui proposeront (comme nous l'avons vu précédemment), en lien avec les enseignants de l'établissement, une pédagogie adaptée. Si la volonté générale des écoles primaires est d'accueillir ces enfants comme tous les autres, le recours à l'intervention de la Coordination-Migrants et d'acteurs spécifiques comme AGV35 permet de favoriser la relation avec les parents et l'intégration de l'enfant dans la classe.

## **c/ Les établissements scolaires du secondaire**

Si les enfants du voyage de plus de douze ans sont prioritairement orientés vers le collège le plus proche de leur lieu de stationnement, il existe néanmoins des dispositifs spécifiques pour ceux qui rencontrent de grandes difficultés scolaires et qui ne peuvent intégrer, ou du moins en partie, le système scolaire classique.

**•Les aménagements d'emploi du temps :**

Des établissements ont mis en place des aménagements d'emploi du temps pour les élèves qui suivent leur scolarité dans une classe de collège classique. Il s'agit de leur proposer, dans le cadre de leur classe, un contenu pédagogique identique aux autres enfants, mais centré sur



l'acquisition des matières fondamentales (français, mathématiques, anglais...), avec un rythme scolaire moins intensif, qui prenne en compte leurs difficultés scolaires, voire même leur rupture avec le système éducatif, leurs habitudes de fréquentation de l'école et leur mode de vie. Une intégration progressive dans la classe est mise en place, afin d'éviter les risques de décrochage de la scolarisation ordinaire, et de travailler graduellement sur la mise en confiance avec les familles. Sur le même principe de ces aménagements d'emploi du temps, de jeunes voyageurs en classe de 3<sup>ème</sup> peuvent se voir proposer, à partir de 15 ans, de multiplier des stages en milieu professionnel, destinés à leur apporter une ouverture sur des perspectives de travail. Cette initiative a pour objectif de leur donner un sens plus concret à l'école et aux apprentissages.

• **Les SEGPA :**

Dans l'enseignement secondaire, on peut aussi trouver des enfants du voyage scolarisés en sections d'enseignement général et professionnel adapté (SEGPA), structures placées sous la responsabilité d'un directeur d'établissement spécialisé auprès du principal du collège, et intégrées dans des collèges ordinaires. Egalement, ces structures prennent en charge les jeunes avec des difficultés scolaires importantes, en mettant l'accent sur un enseignement professionnel adapté à leurs capacités.

• **Les classes spécifiques :**

Il existe par ailleurs sur le département trois classes spécifiques en collège (à Fougères, à Saint Jacques de la Lande et à Rennes), qui proposent des classes spécifiques pour les enfants du voyage. Dans les deux premières classes (à Fougères et à Saint Jacques de la Lande), le service est assuré par un professeur du second degré à hauteur de 9h et 12h, et dans la troisième classe (au collège des Gayeulles à Rennes) par un professeur des écoles du premier degré, à hauteur de 22h par semaine. L'objectif de ce dispositif « passerelle » est d'accueillir au collège les élèves qui ne sont pas en mesure de suivre une scolarité classique, à cause d'un écart trop important entre les compétences scolaires attendues (pour un passage en classe ordinaire) et les leurs.

## **d/ Le Centre National d'Enseignement à Distance (CNED)**

Certaines familles refusent la scolarisation au collège, pour des raisons que nous tenterons de décrire par la suite. Pour d'autres, l'itinérance est un frein à la fréquentation d'un établissement du secondaire. Dans ces deux cas, les familles font souvent le choix d'une inscription à l'enseignement à distance, afin de suivre des programmes du cursus normal ou des cours adaptés.

Depuis 1991, et dans le cadre d'un projet européen, le CNED de Rouen a élaboré des cours de 6<sup>ème</sup> de mise à niveau adressés aux enfants en difficulté, et en particulier aux enfants itinérants, et qui nécessitent l'autorisation de l'inspecteur d'académie. Ces cours, divisés en trois niveaux (CP, CE1/CE2, CM1/CM2), ont pour principe de reprendre les mécanismes de base de l'école élémentaire, en s'appuyant sur des éléments de la culture et de l'histoire des Tsiganes et des Voyageurs. Théoriquement, le niveau de 6<sup>ème</sup> peut donc être atteint en trois années. Dans le cas contraire, des cours par objectifs personnalisés peuvent venir compléter ce cursus. En 2005, les conventions CNED ont vu le jour dans le cadre d'un projet expérimental entre le Ministère de l'éducation et le CNED. Ce projet vise à faire bénéficier les enfants du voyage inscrits au CNED des infrastructures (centre de documentation, accès Internet...) et des activités du collège et à leur apporter un accompagnement sur la méthodologie et sur le contenu des cours. Il s'appuie sur le constat d'une nécessité de maintenir le lien avec le système scolaire pour lutter contre des phénomènes d'enfermement et d'exclusion que peuvent provoquer le suivi d'un enseignement à distance qui ne ferait pas l'objet d'un soutien pédagogique. Ainsi, dans le cadre d'une signature entre l'Inspection académique, le CNED et le collège, ce dernier s'engage à accueillir dans son enceinte les enfants qui le souhaitent, afin qu'ils puissent recevoir cet accompagnement de la part d'un enseignant ou d'un membre du réseau associatif. La mise en œuvre de ce dispositif est souple, dans le but d'en favoriser l'adaptation en fonction des possibilités du collège (la convention ne met pas à disposition des établissements

des moyens humains ou matériels supplémentaires, il faut donc composer avec les moyens existants) et des situations scolaires et familiales des élèves. Actuellement, quatre collèges du département ont signé cette convention (Janzé, Guichen, Vern-sur-Seiche et Saint-Georges-de-Reintembault).

### e/ Les bénévoles

En 2009, un réseau de bénévoles s'est développé à l'initiative d'AGV35 sur les villes de Rennes et de Montgermont. Ces bénévoles sont au nombre d'une dizaine et travaillent en concertation avec la chargée de mission scolarité d'AGV35. Ils se sont répartis en trois groupes, afin de répondre aux besoins diversifiés des enfants en matière d'accompagnement scolaire. Ces groupes se destinent à :

- ceux scolarisés au niveau primaire et qui sont lecteurs.
- ceux scolarisés au niveau primaire et qui sont non lecteurs.
- ceux inscrits au CNED.

Cette démarche part d'un constat multiple : des difficultés pour les parents à aider leurs enfants dans les devoirs et parallèlement, une absence de fréquentation de l'aide aux devoirs dispensée à l'école, des situations d'échec répétées pour les enfants inscrits au CNED sans soutien extérieur et enfin un refus de la scolarité de la part de certains parents, dont les enfants manifestent malgré tout l'envie de pratiquer des activités autour de l'école. L'objectif est d'apporter sur l'aire d'accueil un soutien individuel aux enfants, mais aussi de créer des temps de rencontre et de sensibilisation autour de la scolarité pour rapprocher les familles de l'école. Il est aussi de proposer une approche plus ludique, orientée sur le plaisir des apprentissages, qui puisse décomplexer les enfants en situation d'échec scolaire. Pour l'année scolaire 2009/2010, 32 enfants au total ont été suivis sur les deux terrains rennais.

### f/ Les partenaires ponctuels

Enfin, certains partenaires, dont l'action n'est pas spécifiquement destinée aux gens du voyage, sont amenés à intervenir sur le domaine de scolarité.

#### •Les dispositifs de réussite éducative :

Mis en place par le Ministère de l'emploi, de la cohésion sociale et du logement, ces dispositifs ont pour ambition de repérer et d'accompagner individuellement l'enfant qui présente des signes de fragilité. En mobilisant un réseau, coordonné au niveau local (souvent communal), de professionnels sociaux et sanitaires, d'enseignants, de médecins scolaires ... ces dispositifs peuvent permettre un accompagnement hors temps scolaire par des associations, de l'aide aux devoirs et un soutien aux parents, dans l'optique de favoriser la réussite scolaire. Dans certaines communes du département, le dispositif de réussite éducative a pu constituer un partenaire privilégié pour les acteurs de la scolarité œuvrant auprès des gens du voyage, grâce au réseau et aux moyens ainsi mis à disposition.

#### •Le Centre d'Information et d'Orientation et la Mission Générale d'Insertion :

Le CIO propose, par l'intermédiaire de la chargée de mission scolarité d'AGV35, des entretiens individuels aux enfants du voyage, sans limite d'âge, afin de travailler sur leur orientation professionnelle et de les aider à se projeter à partir de leur parcours scolaire. La MGI s'adresse aux enfants de plus de 16 ans qui sont en situation de rupture scolaire et qui sortent sans qualification du système éducatif. Cette structure peut être une ressource pour les jeunes voyageurs qui désirent effectuer des temps de stage tout en bénéficiant d'un accompagnement individualisé.

#### •Les gestionnaires des aires d'accueil :

Les gestionnaires, par leur position de relais sur les terrains, sont des personnes ressource pour les collectivités et les partenaires. Ils peuvent être associés (en particulier pour ceux qui pratiquent un accompagnement social des familles) à des actions de sensibilisation à la scolarité. Ils jouent également souvent un rôle concernant l'obligation scolaire.

### 2/ La mission scolarité d'AGV35

La création d'un poste en 2009 de chargée de mission scolarité, au sein d'AGV 35, participe de cette volonté du schéma départemental de 2003/2009 de renforcer les actions d'accompagnement à la

scolarisation des enfants des gens du voyage. En continuité avec les actions initiées par le passé par Ulysse 35, ce poste a pour fonction de développer d'une part un accompagnement des familles en ciblant au plus près leurs besoins spécifiques, et d'autre part une collaboration avec les partenaires de la scolarité à l'échelle locale et départementale.

#### **a/ L'accompagnement des familles**

La rencontre avec les familles s'opère selon un niveau d'accompagnement variable. Alors que pour certaines d'entre elles, un simple accès à l'information suffira, pour d'autres, illettrées ou analphabètes, le manque de maîtrise de l'écrit pourra entraîner une méfiance vis-à-vis du système éducatif, et du monde administratif plus généralement. L'objectif est alors de les accompagner sans les assister et de viser à travailler avec elles vers une autonomie progressive.

##### **•Les demandes d'information :**

Les familles viennent recueillir des informations (inscriptions au CNED, dans les écoles...) et n'expriment pas davantage de besoins. Dans ce cas, le rôle de la chargée de mission est de renvoyer la famille vers les partenaires concernés et de s'assurer du suivi effectif. La famille a repéré qu'elle pouvait bénéficier d'une aide ponctuelle, et pourra, en cas de besoin, solliciter un accompagnement plus particulier.

##### **•Les demandes ponctuelles d'accompagnement :**

Certaines familles demandent à être accompagnées de manière occasionnelle, lors d'une orientation, d'une arrivée en cours d'année, d'une inscription au cours du CNED. Ces familles seront revues régulièrement pour le suivi administratif.

##### **•Les demandes d'accompagnements particuliers :**

Les familles en grandes difficultés économiques, sociales et/ou familiales nécessitent une prise en charge plus poussée. Elles éprouvent fréquemment des difficultés d'intégration, et le sentiment de mal connaître le système éducatif, et expriment une certaine méfiance à l'égard de l'école des sédentaires. Un travail en

binôme peut s'opérer régulièrement avec des acteurs tels que les assistantes sociales ou encore le médiateur, afin d'accompagner la famille dans son ensemble.

##### **•Une action de sensibilisation :**

Certaines familles, qui peuvent montrer des réticences très fortes concernant toutes formes d'accompagnement, n'expriment pas en premier lieu de besoins. Lorsqu'elles ne scolarisent pas leurs enfants, il est important, dans ce contexte, de pouvoir rester en veille, de les rencontrer régulièrement de manière informelle sur les aires d'accueil, afin qu'elles identifient les possibilités d'accompagnement proposées par les acteurs de la scolarité. Certaines d'entre elles viennent progressivement à la rencontre de la chargée de mission, après avoir eu une période d'observation du travail réalisé auprès d'autres familles. L'action de la chargée de mission est ici du ressort de la mise en confiance progressive.

#### **b/ La collaboration avec les partenaires**

Par sa connaissance des gens du voyage et des dispositifs mis en œuvre sur le département, la chargée de mission scolarité développe des compétences de diagnostic et d'information, et propose un appui technique pour le développement de projets à destination de cette population. Elle constitue, auprès des partenaires et des collectivités, une personne ressource, spécialiste de la question de la scolarité des enfants du voyage. Son rôle varie en fonction du type d'intervention.

##### **•Un rôle d'information :**

Le mode de vie des gens du voyage, leur relation à notre société a besoin d'être explicitée aux partenaires pour faciliter la mise en relation. Certains partenaires, notamment les établissements scolaires qui n'accueillent pas beaucoup de voyageurs, expriment le besoin de mieux connaître la culture des gens du voyage pour mieux la comprendre. D'autres se trouvent déstabilisés par des attitudes "hors norme" qu'ils peuvent interpréter comme provocantes ou irrespectueuses. Enfin, nombreux sont ceux qui se sentent démotivés face au manque d'investissement des familles, ou des

enfants. Dans ces cas de figure un temps d'échange sur le rapport à l'école, sur le rapport à l'autre peut favoriser la rencontre entre deux mondes qui ne se connaissent pas, et qui sont souvent empreints de représentations négatives. Ce rôle est primordial, notamment lors des commissions scolarité organisées dans le cadre des projets sociaux.

**•Un rôle d'interface :**

Certains partenaires font appel à AGV 35 lorsqu'ils ont épuisé toutes les possibilités d'accompagnement auprès des familles. Une rupture s'est créée, et dans ce contexte, le rôle du chargé de mission est de réaliser au préalable un diagnostic de la situation afin de mieux cerner les différents paramètres et de favoriser une reprise de dialogue entre les deux parties. Dans ces situations, la mise en place de commissions scolarité réunissant l'ensemble des partenaires permet d'aborder ensemble des possibilités d'intervention communes. L'important est de pouvoir créer localement des procédures d'intervention et des partenariats réactifs, afin de disposer, en cas de problème, de solutions adaptées aux réalités locales. La dimension départementale du poste ne permet pas une intervention systématique sur l'ensemble du territoire, il est donc essentiel que les acteurs puissent collaborer ensemble.

**•Un rôle de complémentarité :**

La mobilité qui caractérise le mode de vie des gens du voyage nécessite, de la part des partenaires de la scolarité, une grande réactivité dans l'accompagnement des familles. Ainsi, une collaboration régulière est nécessaire, notamment avec la Coordination-Migrants, les écoles et les collèges. Cette collaboration se met en place pour :

- le suivi des enfants qui se déplacent sur le département,
- le suivi des enfants qui changent d'orientation,
- la mise en place d'accompagnement scolaire,
- l'accompagnement des familles en cas de difficultés relationnelles avec l'école,
- la préparation de la rentrée sur les terrains rennais.

Les temps d'échange sont basés sur un partage d'informations, et peuvent prendre différentes formes : équipes éducatives

dans les écoles, réunion de coordination à l'Inspection académique, à la Coordination-Migrants. Ces réunions peuvent donner lieu à l'organisation d'actions communes sur les terrains, notamment auprès des familles qui présentent des réticences fortes à la scolarisation de leurs enfants.

**•Un rôle de développement :**

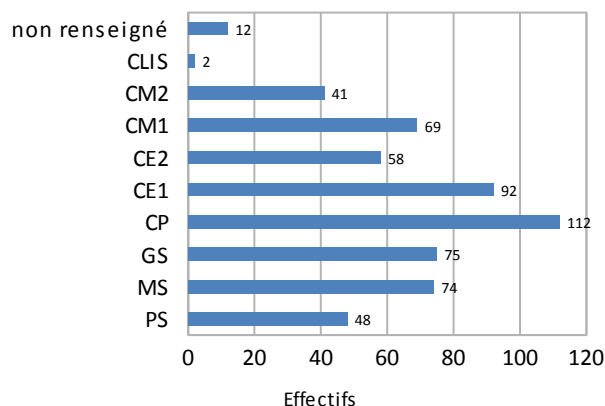
A travers les commissions scolarité développées dans le cadre des projets sociaux, ou à partir de dispositifs déjà existants, la chargée de mission est amenée à constituer des réseaux locaux capables de développer des initiatives spécifiques pour les enfants du voyage, et qui puissent fonctionner par la suite de manière autonome dans le domaine du droit commun.

**B/ Bilan et constats**

**1/ Bilan général de la scolarisation**

**a/ La scolarisation dans le 1<sup>er</sup> degré**

**figure 1 : Répartition des élèves scolarisés au 1<sup>er</sup> degré pour l'année 2008/2009**

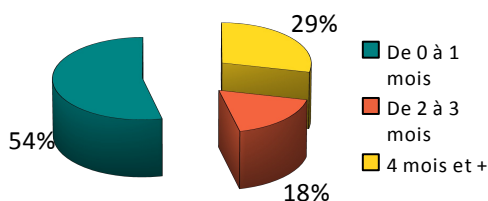


**Source : Synthèse 2008/2009 Coordination-Migrants<sup>1</sup>**

<sup>1</sup>**Remarque :** Les résultats de la synthèse effectuée par la Coordination-Migrants sont établis à partir des fiches statistiques adressées par l'Inspection académique à tous les établissements scolaires du département (publics ou privés) et retournés à la Coordination chaque trimestre. L'ensemble des données statistiques utilisées (sauf mention contraire) font référence aux deux premiers trimestres de l'année scolaire 2008/2009.

Les établissements scolaires élémentaires du département ont accueillis 583 enfants du voyage pour l'année scolaire 2008/2009. La scolarisation au 1er degré s'effectue majoritairement entre le CP et le CE1, ces deux niveaux comptabilisant à eux seuls 35 % des élèves. On constate une chute des effectifs à partir du CE2, et tout particulièrement au CM2. Si cette baisse peut s'expliquer par un phénomène de déscolarisation précoce des enfants, elle est aussi à mettre en parallèle avec leur retard scolaire très fréquent : en effet, les enfants sont habituellement accueillis dans leur classe d'âge, mais les écoles ont recours, dans une certaine limite, à un maintien dans les niveaux de CP et de CE1 lorsque les difficultés d'apprentissage se révèlent trop importantes pour intégrer les niveaux supérieurs. Les chiffres de la fréquentation scolaire font apparaître que plus de la moitié des élèves (54%) ont été scolarisés moins d'un mois dans l'année, alors qu'un tiers d'entre eux seulement (29%) se sont inscrits à l'école dans la durée, c'est-à-dire 4 mois et plus (cf Figure 2). Le manque d'assiduité et l'absentéisme régulier pèsent donc très fréquemment sur la scolarisation de ces enfants. Notons que les chiffres indiqués ne prennent pas en compte les enfants ayant été scolarisés à l'extérieur du département.

**figure 2 : Temps cumulé de présence dans les écoles pour l'année 2008-2009**

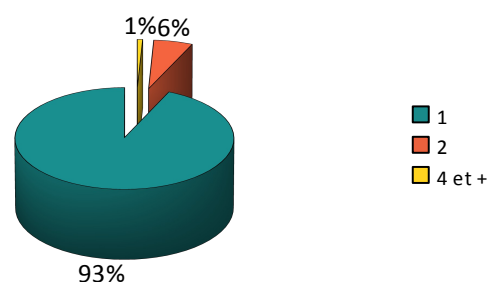


**Source : Synthèse 2008/2009 Coordination-Migrants**

Il est par ailleurs intéressant de préciser que la fréquentation scolaire de ces enfants est fortement dépendante de la variable saisonnière : leur présence est plus forte d'octobre à mai, et se fait plus rare du printemps – période où les rassemblements religieux puis les voyages estivaux débutent – jusqu'au début de l'automne, où les familles mènent divers travaux saisonniers (vendanges,

marchés...). La période hivernale est donc davantage propice à la scolarisation des enfants. Les familles ont tendance à être moins mobiles et à occuper alors les terrains d'accueil de manière stable. Ceci peut expliquer la faible mobilité scolaire que l'on observe sur la Figure 3. Seulement 6% des enfants ont fréquenté deux écoles et 1% de quatre à sept écoles. L'écrasante majorité des familles est donc fidèle à une école, même si, comme on l'a vu précédemment, cela ne garantit pas la régularité et l'assiduité de leurs enfants sur l'année scolaire.

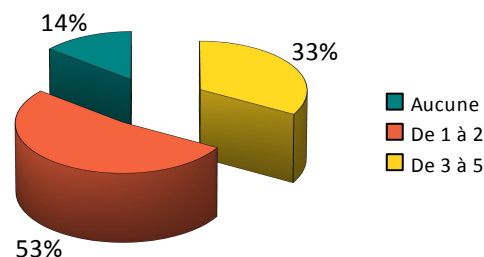
**figure 3 : Nombre d'écoles fréquentées dans l'année 2008/2009**



**Source : Synthèse 2008/2009 Coordination-Migrants**

Néanmoins, les familles, souvent les plus sédentaires, ou dont la mobilité est très circonscrite géographiquement, se fidélisent aux écoles, parfois même depuis plusieurs générations, et en particulier grâce à une relation tissée dans le temps avec des enseignants qui ont su gagner leur confiance.

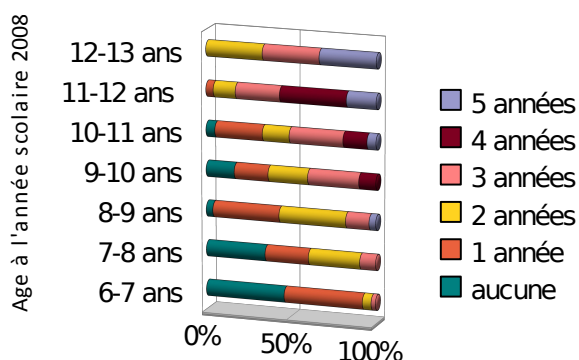
**figure 4 : Années de retard scolaire cumulées par les élèves pour l'année 2008/2009**



**Source: Synthèse 2008/2009 Coordination-Migrants**

Le constat d'une faible assiduité scolaire des enfants du voyage et de leur maintien dans les classes de niveaux CP et CE1 nous amène à considérer les chiffres du retard scolaire présentés dans la Figure 4. Ceux-ci nous indiquent que plus de la moitié d'entre eux ont une à deux années de retard, et qu'un tiers a accumulé de trois jusqu'à cinq années de retard. Ainsi, seulement 14% des enfants du voyage scolarisés au primaire ne rencontrent pas de difficultés particulières d'apprentissage. De tels retards peuvent entraîner une forte hétérogénéité des niveaux scolaires au sein des classes, et mettent en lumière de réelles difficultés de prise en charge de la part de l'équipe enseignante.

**figure 5 : Années de retard scolaire selon l'âge des élèves pour l'année 2008/2009**



Source : Synthèse 2008/2009 Coordination-Migrants

Au fur et à mesure de leur progression dans le système scolaire, les années de retard s'accumulent pour ces élèves. Ainsi, pour l'année scolaire 2008/2009, 92% des enfants qui avaient entre 6 et 7 ans comptabilisaient au maximum une année de retard, alors que 83% de ceux âgés de 11 à 12 ans avaient accumulé de trois à cinq années de retard (Figure 5). La maîtrise des savoirs fondamentaux (la lecture notamment) est souvent insuffisante, et une très forte proportion des élèves quittent le primaire avec un niveau d'acquisition inférieur au CE2. Dès lors, les répercussions sur les années de scolarisation à venir sont inévitables, car d'après les chiffres de la Coordination-Migrants, on estime que seulement 5% des enfants ont atteint le niveau CM2 à la fin de leur passage au primaire. Ceci peut être un premier facteur explicatif du fort taux d'abandon de la scolarité dans le second degré.

## b/ La scolarisation dans le second degré

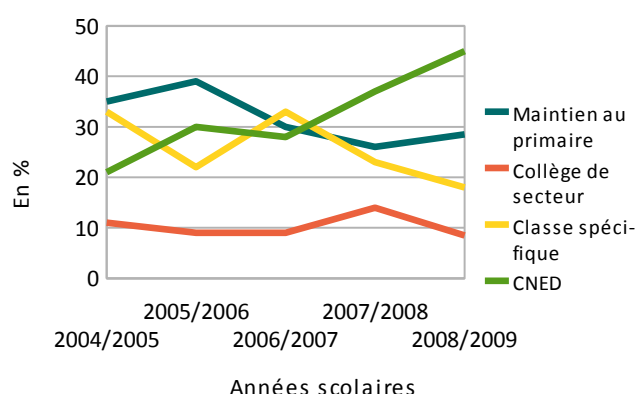
Le nombre de « jeunes du voyage » inscrits au CNED et en collège s'élève à 102 élèves. Notons que de nombreux collèges n'identifient plus certains élèves comme faisant partie de la population des gens du voyage, alors qu'ils l'avaient été dans le primaire, et que le nombre indiqué est donc minoré. Néanmoins, l'effectif total de ces jeunes scolarisés au second degré (102) ramené à l'effectif des enfants fréquentant l'école élémentaire (583) révèle un taux d'abandon de la scolarité de près de 83% lors du passage au collège. L'orientation de ces 102 « collégiens du voyage » s'est effectuée sur trois types de dispositifs :

14 élèves scolarisés en collège de secteur (en classe ordinaire ou en SEGPA), 63 élèves inscrits aux cours du CNED, et 25 élèves dans les « classes voyageurs ».

Les trois classes spécifiques du département, dites « classes voyageurs », ont accueilli ces 25 élèves au cours de l'année 2008/2009 selon la répartition suivante :

Collège *Mahatma Gandhi* à Fougères : 15 élèves,  
Collège des *Gayeulles* à Rennes : 8 élèves,  
et Collège *Jean Moulin* à Saint Jacques de la Lande : 2 élèves.

**figure 6 : Orientation des élèves au collège**



Source : Synthèse 2008/2009 Coordination-Migrants

La proportion des élèves rejoignant le collège de secteur est plutôt stable et oscille entre 8% et 14% suivant les années. Les classes spécifiques enregistrent une baisse continue de leurs

effectifs, passant de 33% des élèves d'âge collège scolarisés en 2006 à 18% en 2008. A l'inverse, les inscriptions aux cours du CNED ne cessent d'augmenter, avec une hausse de 24 points en quatre ans, et l'enseignement à distance est ainsi devenu le mode de scolarisation majoritaire pour le 2<sup>nd</sup> degré. Cette tendance va tendre à se renforcer avec la gratuité des cours du CNED, proposée aux familles depuis la rentrée 2009. Les enseignements proposés, qui reprennent les notions abordées en primaire, sont adaptés au niveau et à l'âge de l'enfant et ne sont pas les mêmes que ceux adressés aux enfants sédentaires. Théoriquement, le niveau de 6ème peut donc être atteint en 3 années. Néanmoins, les inscriptions s'avèrent régulièrement formelles et ne permettent que trop rarement un renforcement des acquisitions.

## 2/ Constats

Les résultats du bilan chiffré que nous venons d'exposer nous amènent à faire le constat d'une scolarisation à bien des égards difficile des enfants du voyage, même si ce constat ne doit pas masquer une réalité protéiforme, faite de situations scolaires et familiales variées. Néanmoins, ces chiffres mettent en lumière la faible fréquentation scolaire et le manque de continuité des apprentissages chez ces enfants. La problématique du retard scolaire se fait particulièrement vive pour cette population, et les risques de décrochage et de départ précoce du système éducatif sont importants, comme nous le révèle le fort taux d'abandon de la scolarité lors du passage au collège. Mais il est important de ne pas prendre les effets de la situation (absentéisme, démotivation, déscolarisation...) pour les causes de l'échec scolaire, c'est pourquoi il conviendra dans une première partie de présenter le rapport à l'école des familles du voyage. Par ailleurs, dans le cadre de l'enquête menée pour la révision du schéma départemental<sup>1</sup>, les acteurs du terrain que nous avons rencontrés (chargée de mission, enseignants, enseignants spécifiques, directeurs d'école, chefs d'établissements, bénévoles) s'accordent pour noter la difficulté qu'il

<sup>1</sup> Enquête 2010 pour la révision du schéma départemental d'accueil. Gens du voyage en Ille et Vilaine : « Entretiens auprès des professionnels du monde éducatif », « connaître les gens du voyage, leurs attentes et leurs besoins ».

peut y avoir à scolariser « normalement » ces élèves. Dans une deuxième partie, ils nous révèlent les outils et les leviers d'adaptation à leur disposition pour inventer des solutions aux situations complexes et aux difficultés qui se présentent, en même temps qu'ils nous permettent de saisir leurs observations sur l'état des relations entre les familles et le système éducatif. Nous traiterons pour finir des constats spécifiques à la scolarisation dans le 2<sup>nd</sup> degré et par l'intermédiaire du CNED.

## a/ Le rapport à l'école

La population des gens du voyage représente une minorité culturelle, actuellement fragilisée par une situation économique précaire qui entraîne des difficultés pour se déplacer. De plus, les évolutions politiques de la gestion de cette population, désormais obligée de se fixer sur les aires d'accueil, sont elles aussi un frein à la mobilité. Cette sédentarisation contrainte place la communauté des voyageurs en désaccord avec son mode de vie itinérant et plus largement son identité, que les individus cherchent malgré tout à préserver. Dans ce contexte, l'école républicaine, de par l'apprentissage des codes et des valeurs du monde sédentaire qu'elle représente, entre en contradiction avec la nécessité, pour les voyageurs, de protéger leur culture. Ceux-ci expriment le danger d'une transformation de leurs enfants sur le modèle sédentaire, et donc le danger pour le maintien de leur communauté. Ce rapport à l'école est aussi influencé par l'expérience du système scolaire vécue par les parents. Il y a une trentaine d'années, les difficultés économiques se faisaient moins pressantes, l'illettrisme était massif, et la fréquentation de l'école s'effectuait en pointillé. Ainsi, les dispositifs spécifiques d'accueil se faisaient plus rares, et les jeunes voyageurs étaient, selon leurs propos, le plus souvent oubliés « au fond de la classe », occupés à de menues tâches de dessin. Cette expérience de l'exclusion a entraîné pour beaucoup d'entre eux un sentiment de dévalorisation par le système scolaire, sentiment qu'ils véhiculent actuellement auprès de leurs enfants, ainsi chargés de méfiance et représentations négatives de l'école. Les enfants se trouvent ainsi dans une situation ambivalente avec laquelle ils doivent

Une gestion  
complexe de  
niveaux  
scolaires  
fortement  
hétérogènes

composer : d'un côté la peur d'un système qui ne les valorise pas et qui tend à les éloigner de la culture de leurs parents, et de l'autre la nécessité d'y puiser les outils dont ils ont besoin pour pouvoir s'adapter aux réalités économiques modernes.

Le déclin des métiers et des activités traditionnelles, l'intensification des contrôles sociaux (par le biais du contrat RSA notamment) et la sédentarisation forcée ont donc rendu les contraintes de la scolarisation plus prégnantes pour la communauté des voyageurs, qui a été amenée à évoluer dans sa manière de fréquenter l'école. La volonté de rompre avec la dépendance que provoque l'illettrisme est aussi un facteur de changement. Néanmoins, l'image de l'école, elle, a peu évolué : elle reste associée, pour un grand nombre de parents, au symbole de l'échec et à un lieu de dévalorisation, offrant peu de perspectives et de possibilités de projection dans l'avenir. Dès lors, l'absentéisme n'est pas considéré par les parents comme un comportement grave. De même, la fréquentation de la maternelle est jugée secondaire, d'autant plus qu'elle dépasse les mères de leur rôle éducatif (notons que la place de la femme dans la communauté est fortement liée à son rôle de mère). Les mots, les codes et les attitudes normalement acquis en maternelle font ainsi souvent défaut aux jeunes voyageurs qui, arrivant directement en CP, se trouvent en décalage dans leur comportement scolaire par rapport aux autres enfants, et donc par rapport à la norme. Si la scolarité est bien suivie par les parents, que la mobilité n'est pas trop importante et que l'enfant n'éprouve pas de difficultés particulières, ce décalage pourra être rapidement comblé. Mais, pour peu que la situation soit inversée, et que l'année du CP ne permette pas l'apprentissage de la lecture et de l'écriture, l'enfant est très jeune positionné dans une situation d'échec scolaire qui tendra à s'installer dans le temps, et donc à faire perdurer le sentiment de dévalorisation. De plus, cette vie scolaire, souvent déstructurée, a une incidence sur l'intégration des enfants dans l'école et concourt à leur stigmatisation. Cette situation peut varier en fonction des familles. Pour celles d'entre elles qui souffrent le plus de la précarité, la scolarisation des enfants est

difficile car elle ne représente plus une priorité face à des questions plus graves de survie économique. Dans d'autres cas, pour ceux qui bénéficient d'une situation économique relativement moins défavorable, les enfants vont être amenés à prendre davantage de plaisir dans leur fréquentation de l'école et dans les apprentissages, et en particulier lorsque les familles seront fidèles à une école, permettant ainsi l'intégration dans la durée. Ce rapport à l'école est parfois difficile à comprendre pour les acteurs éducatifs, ce qui peut entraîner de nombreux malentendus. Les constats d'absentéisme, de retard scolaire, de démotivation, ou encore de comportements jugés « a-scolaires » que nous allons voir à présent sont donc à replacer dans ce contexte.

## **b/ La scolarisation des enfants du voyage au primaire**

Les éléments de compréhension à apporter sur cette scolarisation, bien que très étroitement liés les uns aux autres, et donc en constante interaction, peuvent être néanmoins classés en cinq grandes catégories, que l'on situe sur les plans pédagogique, méthodologique, sur celui de la continuité et du suivi, et sur les plans relationnel et institutionnel.

### **• Sur le plan pédagogique :**

Une première difficulté relevée par les personnes enquêtées réside dans la gestion des retards scolaires et de la forte hétérogénéité des niveaux à l'intérieur d'un même groupe (enfants en CP mais qui n'ont pas fréquenté la maternelle, non-lecteurs de cycle 3, etc). Cette situation nécessite de la part de l'équipe enseignante de produire une différenciation de l'accompagnement qui puisse combler les décalages avec les autres tout en conservant l'intégration des enfants dans leur classe d'âge. Une partie des professionnels interrogés rappellent que l'individualisation de leur pédagogie est une composante obligatoire de leur métier, mais qu'elle devient plus difficile à mettre en place lorsque les effectifs de la classe sont chargés, et en particulier lorsque les enfants du voyage (mais pas seulement eux) en situation de retard scolaire sont nombreux. Pour pallier à ces décalages, l'équipe éducative est souvent amenée à inscrire l'enfant en difficulté



Une relation entre équipes éducatives et familles qui varient selon le rapport à l'école de ces dernières et les conditions d'accueil qui leur sont réservées

dans un niveau inférieur à celui qui correspond à sa tranche d'âge. Cette marge de manœuvre est néanmoins limitée par la prescription obligatoire de scolarisation en classe d'âge, ou a minima dans le cycle adapté. Les écoles qui comportent des classes à doubles niveaux peuvent apporter une certaine souplesse à ce système, car ils permettent, au sein d'un même groupe, de davantage varier les programmes et les modes de travail, et donnent l'occasion aux enfants de combler les lacunes accumulées dans le niveau inférieur, tout en restant dans le cadre légal de son cycle ou de sa classe d'âge. Dans la même optique, certaines écoles pratiquent des périodes de décloisonnement, où l'enfant est intégré, le temps d'une leçon (le plus souvent de lecture), dans une classe de CP ou de CE1... Enfin, dans le meilleur des cas, l'intervention de la Coordination-Migrants permet aux élèves de recevoir un accompagnement adapté et aux équipes éducatives d'obtenir un soutien de la part des enseignants spécifiques. Cependant, comme on le voit à la lumière de ces exemples, la difficulté quotidienne amène les acteurs de terrain (ou en tous cas une partie d'entre eux) à bâtir leurs propres réponses et à inventer des « arrangements » pour adapter au mieux les conditions d'accueil des enfants du voyage.

**•Sur le plan méthodologique :**

Ces capacités d'adaptation peuvent être particulièrement utiles pour la mobilisation d'outils pédagogiques spécifiques. En effet, la plupart des enseignants interrogés déclarent rechercher par eux-mêmes ces outils, par le biais d'Internet et de l'entraide entre collègues. Ils témoignent d'un certain « bricolage » méthodologique nécessaire à l'individualisation de l'accompagnement, qui n'est pas exclusif aux enfants du voyage, puisqu'on le retrouve à l'œuvre pour l'ensemble des enfants qui éprouvent des difficultés scolaires prononcées, mais qui se trouve parfois limité par un déficit de moyens et de compétences. Pour les écoles qui bénéficient de l'intervention de la Coordination-Migrants, les difficultés méthodologiques semblent moins importantes, car les enseignants spécifiques laissent à la disposition de l'équipe enseignante des méthodes et des outils (du type de la mallette pédagogique

par exemple) et leur livrent des conseils, des informations sur les particularités de la scolarisation des enfants du voyage et des éléments de compréhension de leur culture.

**•Sur le plan de la continuité et du suivi :**

Il faut tout d'abord souligner ici que les difficultés de suivi et de continuité s'expriment essentiellement auprès des enfants dont les familles sont les plus mobiles. En effet, les familles sédentaires, ou en voie de sédentarisation, se fidélisent auprès des écoles des communes où elles ont élu domicile, et leurs enfants sont suivis plus régulièrement par une même équipe enseignante, et de même, comme nous allons le voir par la suite, la relation tissée entre les parents et les enseignants s'avèrent être plus favorable au bon déroulement de la scolarité de l'enfant. Néanmoins, si les soucis d'absentéisme ne sont pas particulièrement pointés du doigt, c'est davantage la discontinuité des apprentissages qui se révèle être problématique. La mobilité des gens du voyage, leurs craintes d'une sédentarisation « forcée », mais plus encore les difficultés des parents et des enfants à s'adapter au rythme scolaire, entraînent des ruptures fréquentes entre ceux-ci et les équipes éducatives. Dès lors, l'accompagnement pédagogique s'avère moins efficace lorsqu'une relation dans la durée ne peut être tenue, et que les méthodes d'apprentissage s'enchaînent sans réelle continuité, ni donc cohérence. Pour les enseignants, cette absence de continuité dans le temps, dans les lieux et dans la succession des méthodes est une cause majeure du décrochage scolaire des enfants du voyage. Les difficultés de continuité dans l'action pédagogique sont étroitement liées à celles du suivi de la scolarité des enfants du voyage. En effet, il semblerait que l'impossibilité, pour les équipes éducatives, de produire un accompagnement structuré sur l'ensemble de l'année scolaire soit aussi la conséquence d'un manque d'information sur les apprentissages passés, dont les enfants ne gardent aucune trace dans la plupart des cas. Le carnet de suivi scolaire, dont la vocation essentielle est de représenter une mémoire de la trajectoire scolaire des élèves, est très peu utilisé. Soit les équipes enseignantes n'en connaissent pas l'existence et ne le diffusent pas, soit, volontairement ou

L'élaboration d'un « bricolage méthodologique »

involontairement, les enfants l'oublient dans la caravane, le perdent ou ne le font pas mettre à jour... Il est parfois perçu de manière négative par les familles et assimilé à un outil de contrôle de la fréquentation ou de « fichage » de leurs déplacements.

Dès lors, il existe deux possibilités pour obtenir le niveau scolaire de l'enfant à son arrivée dans l'école : soit il a été suivi par les enseignants de la Coordination-Migrants, et auquel cas, ceux-ci ont gardé la trace de leur accompagnement et sont à même d'en fournir le bilan, soit, et c'est la majorité des cas, l'enseignant doit procéder avec l'enfant à une évaluation rapide des activités entreprises et des apprentissages qu'il maîtrise. Pour cette dernière éventualité, les enseignants déplorent l'absence d'outils d'évaluation spécifiques qui permettraient de cerner avec efficacité le niveau de l'enfant. Ainsi, faute d'information, des enseignants peuvent être amenés à faire refaire aux enfants des tâches qu'ils savent déjà réaliser ou leur proposer des activités trop éloignées de leurs compétences.

**•Sur le plan relationnel:**

Une relation entre équipes éducatives et familles qui varient selon le rapport à l'école de ces dernières et les conditions d'accueil qui leur sont réservées. La variabilité de la qualité des relations entre les équipes enseignantes et les familles est propre à toutes les catégories de population. Les familles donnent un sens à l'école et définissent avec leurs propres critères ce qu'ils en attendent, ce qu'ils exigent, ce qu'elle devrait faire ou ne pas faire pour eux, et ces représentations conditionnent les relations entretenues avec les enseignants, de même qu'elles influent directement sur le comportement scolaire de leurs enfants. Pour caractériser les relations école/famille, il faut également prendre en compte les représentations des enseignants sur les familles.

Les relations les plus satisfaisantes et constructives selon les enseignants sont celles construites dans la durée, avec des familles sédentaires ou semi-sédentaires, avec lesquelles la confiance a pu s'établir avec le temps. Les parents semblent impliqués dans la scolarisation de leurs enfants et ont la volonté de les accompagner. Leur participation à la vie de l'école est fréquente et se manifeste par

la présence des enfants aux sorties scolaires et de celles des parents aux événements de l'établissement. Les propositions de prise en charge médicale sont relativement bien acceptées. A l'inverse, les représentations des enseignants sur les familles les plus mobiles sont plus critiques. Ils se plaignent notamment de relations distantes et de comportements fuyants, voire conflictuels dans les pires des cas. La coopération avec les parents se fait plus difficile, notamment au niveau de l'assiduité des enfants, qui sont fréquemment en situation d'échec scolaire. Le rapport très méfiant des parents vis-à-vis du système éducatif est véhiculé auprès des enfants. Les équipes enseignantes se sentent alors d'autant plus démunies ou frustrées de telles relations que les familles échappent aux modèles éducatifs et culturels traditionnels et mettent en échec les initiatives possibles. Ces deux modes relationnels entre enseignants et familles de voyageurs sont à nuancer, les situations pouvant emprunter consécutivement à l'un ou à l'autre de ces modes, et évoluer dans le temps, en fonction des situations familiales, des équipes éducatives rencontrées, et de l'influence positive ou négative des expériences vécues réciproquement. A ce propos, le coordonnateur de la Coordination-Migrants souligne que lorsque l'accompagnement des enfants s'est bien déroulé, des familles à l'origine plutôt réfractaires à la scolarisation vont être amenées à revenir dans l'école, à s'y fidéliser, parfois même sur plusieurs générations, et à s'intégrer progressivement à la vie de l'établissement. De fait, les écoles qui accueillent des enfants non francophones ou qui comportent des classes spécifiques pour les enfants handicapés par exemple, et qui ont donc une certaine tradition de mixité dans leurs effectifs, semblent éprouver moins de difficultés relationnelles avec les parents voyageurs. Ce constat confirme l'importance des conditions d'accueil des familles pour favoriser une scolarisation continue et de qualité. Sur le plan de l'intégration, certains professionnels du monde enseignant ont observé l'influence du nombre d'enfants du voyage dans l'école sur la qualité des relations. Il semblerait que, dans le cas d'effectifs importants, des

effets de groupe et de repli communautaire se manifestent de la part de ces enfants, recréant ainsi entre les murs de l'établissement l'opposition entre voyageurs et sédentaires. L'intégration, ou plutôt l'assimilation des enfants du voyage serait donc plus aisée lorsqu'ils sont en petit nombre dans les écoles. Ce constat nous amène aussi à soulever les contradictions de l'institution scolaire, qui peine à gérer l'hétérogénéité, et donc à différencier sans exclure.

**•Sur le plan institutionnel :**

Si les difficultés que nous avons évoquées jusque là tenaient essentiellement à des facteurs internes à la scolarisation des enfants du voyage, il existe aussi des facteurs externes qui interrogent le rôle de l'institution dans la gestion d'un public qui lui pose problème, c'est-à-dire d'élèves qui, parce qu'ils n'entrent pas dans la norme, font éclater les structures en place. Prenons pour exemple le mode de comptabilisation des enfants du voyage dans les effectifs des écoles, qui peut constituer pour les établissements un défi dans la gestion de leurs moyens. On procède pendant la rentrée scolaire au recensement des enfants inscrits à l'école, et tout élève non présent ce jour n'est pas comptabilisé dans cette opération, ce qui est un cas de figure qui concerne souvent les enfants du voyage (ceux qui arrivent un peu plus tard dans les écoles et, au fur et à mesure de leurs déplacements, tout au long de l'année). Ainsi, le recensement utilisé dans la gestion des ouvertures et des fermetures de classes ne tient pas entièrement compte de la population, souvent fluctuante, des enfants du voyage. La Coordination-Migrants vient rééquilibrer cette situation et répondre en souplesse aux flux de population en recherchant les possibilités de scolarisation. Néanmoins, il peut arriver que, lorsqu'une classe soit fermée au sein d'une école, le directeur d'école soit alors contraint d'orienter les enfants du voyage et leurs parents vers une autre école, démarche qui peut constituer une forme de rejet pour des familles ayant engagé une démarche vers la scolarisation. Dès lors, le travail de confiance entrepris et le suivi pédagogique sont fragilisés. Ce mode de comptabilisation peut aussi se traduire par une surcharge des effectifs dans les classes, ce qui, comme nous l'avons évoqué plus haut, constitue un

frein à un accompagnement pédagogique de qualité. Par ailleurs, si de nombreuses écoles pratiquent une politique d'accueil volontariste à l'égard des enfants du voyage, certains établissements restent actuellement toujours réticents à les inscrire. Ces pratiques, liées à des représentations négatives sur les gens du voyage et à un manque de connaissances sur cette population, placent les familles qui les subissent dans des situations de rejet de la part du système éducatif. Les actions d'information et de sensibilisation menées par la Coordination-Migrants et AGV 35 en direction des membres du système éducatif peuvent permettre d'instaurer un dialogue et de soutenir ces personnes face aux difficultés rencontrées dans la scolarisation des enfants du voyage. Enfin, il faut souligner les difficultés liées au contrôle de l'obligation scolaire. Le Code de l'éducation fixe les responsabilités du maire de la commune à ce sujet. Il apparaît, d'après les résultats de l'enquête menée auprès des élus<sup>1</sup>, que 29% d'entre eux déclarent l'existence d'une procédure permettant de contrôler la scolarisation des enfants du voyage. Cette procédure est rarement formalisée, puisqu'elle passe le plus souvent par les remontées d'information des gestionnaires des aires d'accueil. Ceux-ci sont en effet en lien direct avec les familles et peuvent dialoguer et travailler sur la sensibilisation, l'incitation et le suivi des enfants. Néanmoins, ce lien n'est pas systématique, puisque seulement la moitié des gestionnaires interrogés déclarent savoir si les enfants sont suivis dans leurs devoirs et s'ils bénéficient du soutien scolaire<sup>2</sup>. De même les élus déclarent majoritairement avoir peu de regard sur l'absence de scolarisation.

**c/ La scolarisation des enfants du voyage au secondaire**

En novembre 2009, le forum départemental de Janzé sur l'accueil des gens du voyage faisait l'objet d'une étude réalisée par AGV35 suite à des entretiens auprès des gens du voyage présents à cette rencontre. L'étude faisait le constat d'une scolarisation beaucoup plus régulière et effective au primaire qu'au collège. En effet, de nombreux documents et

<sup>1</sup>Résultat issu de l'enquête 2010 « attentes et besoins des élus en Ille et Vilaine »

<sup>2</sup>Résultat issus de l'enquête 2010 « attentes et besoins des gestionnaires en Ille et Vilaine »

Des représentations négatives du collège et une perte de sens vis-à-vis de l'enseignement secondaire

témoignages du terrain font état de la déscolarisation et de la non scolarisation des jeunes voyageurs, mais les données qui permettraient de quantifier ces phénomènes sont malheureusement assez faibles. L'étude du Forum de Janzé nous livre néanmoins quelques chiffres intéressants, même si la faiblesse de l'échantillon (57 personnes interrogées, dont 40 avec des enfants) nous oblige à la prudence dans leur interprétation : 18 enfants des parents interrogés sont âgés de 12 à 16 ans. 2 d'entre eux fréquentent un collège plus ou moins régulièrement, et 8 disent être inscrits aux cours par correspondance (dans la majorité des cas dans les cours de mise à niveau du primaire). Les 8 autres ne sont pas scolarisés. Ces chiffres viennent confirmer ceux de la synthèse émise par la Coordination-Migrants, qui, comme nous l'avons vu précédemment, faisait le constat encore plus négatif d'un taux d'abandon de 83 % entre l'école primaire et le collège. Parmi les jeunes voyageurs scolarisés au second degré en 2008/2009, 8% l'étaient dans les classes ordinaires et 18% dans les classes spécifiques... Malgré les disparités que l'on peut trouver entre les sources de données, force est de constater que la scolarisation au 2nd degré, et en particulier celle qui s'effectue dans l'enceinte de l'établissement, est problématique pour les familles de voyageurs. Des raisons scolaires, culturelles et institutionnelles peuvent expliquer cela.

#### •Raisons scolaires :

Le problème du niveau scolaire des enfants quittant le CM2 est un frein majeur pour la poursuite d'une scolarisation classique dans le secondaire. L'intégration dans le collège (avec par exemple des aménagements d'emploi du temps ou l'inscription dans une classe de SEGPA) constitue une perspective pour les jeunes ayant effectué une scolarisation régulière au primaire, débouchant sur une maîtrise (totale ou partielle) de la lecture et de l'écriture. Mais rappelons que pour l'année scolaire 2008/2009, 83% de ceux âgés de 11 à 12 ans ont accumulé de trois à cinq années de retard, et seulement 5% atteignent le niveau CM2 à la fin de leur passage au primaire<sup>1</sup>, niveau qui est donc normalement requis pour pouvoir intégrer une classe ordinaire de 6ème. Cette

<sup>1</sup> Synthèse 2008/2009 Coordination-Migrants

faiblesse de niveau scolaire peut entraîner un sentiment d'échec pour les enfants, et donc une certaine démotivation à l'idée de subir à nouveau cette situation au collège. L'école, devenue le symbole de la contrainte, de l'échec et de l'isolement, s'oppose à la communauté, ou tout du moins au groupe familial, qui reste le lieu où il est possible d'exister sans être dévalorisé. Dès lors, les risques de désinvestissement et d'abandon de la scolarisation sont importants.

#### •Raisons culturelles :

Les représentations des gens du voyage sur le collège sont extrêmement négatives. Selon les résultats de l'enquête menée pour le diagnostic<sup>2</sup>, plus des  $\frac{3}{4}$  des parents interrogés ont justifié la non scolarisation de leurs enfants au collège par des motifs liés à la peur : peur de la délinquance dans les collèges, de l'insécurité (en particulier pour les jeunes filles), ou encore peur de la drogue. Le collège est perçu comme un véritable lieu de perte, et cette perception, si elle est excessive, témoigne du manque d'information des parents sur les conditions de vie et de scolarisation dans le cycle secondaire. Par ailleurs, l'étude du Forum de Janzé mettait en lumière un constat un peu différent, mais non contradictoire : les familles, en général, n'expriment pas d'attentes particulières pour leurs enfants et vis-à-vis du secondaire, à partir du moment où ils savent lire et écrire. Il semblerait donc que les discours négatifs véhiculés pas les parents à propos du collège, même s'ils font état d'une réelle crainte des dangers du collège, soient aussi exprimés en réaction aux sollicitations des sédentaires, qui interviennent auprès d'eux sur des actions de scolarisation, afin de justifier leur absence d'initiative dans ce domaine. Dès lors, il est possible de mobiliser d'autres éléments de compréhension, qui intègrent des aspects culturels pour expliquer les comportements scolaires des familles. Le passage au collège constitue une rupture dans le parcours scolaire des enfants, mais aussi une entrée dans le monde adolescent. Le processus de socialisation, qu'expérimente l'enfant tout au long de sa scolarité sur la base du modèle culturel de la société sédentaire, se consolide au collège. Pour les gens du voyage, il existe une réelle crainte de cette

<sup>2</sup> Données issues de l'étude «connaître les gens du voyage, leurs attentes et leurs besoins », 2010

La faiblesse des niveaux scolaires comme frein majeur à la scolarisation au collège

Des dispositifs spécifiques fragiles

socialisation en dehors du groupe d'appartenance, et en particulier à l'âge où les adolescents sont en quête d'un conjoint. Le collège représente l'institution qui, parce qu'elle favorise les rencontres pré-conjugales, mais aussi certaines formes d'acculturation, pourrait mettre en péril l'unité de la communauté. Dans ce cadre, le refus du collège s'apparente à un mécanisme de préservation de l'identité culturelle des gens du voyage, qui s'est construite dans la méfiance du monde des sédentaires. Par ailleurs, le manque de motivation à fréquenter l'enseignement secondaire observé chez les jeunes voyageurs est à replacer dans le contexte du sens qu'ils donnent à l'école. Alors que pour nombres d'élèves, « l'école républicaine » reste associée, malgré ses défaillances, aux chances de réussite professionnelle, à une progression et à des possibilités d'ascension sociale, la projection semble plus difficile pour eux, et le bénéfice à tirer de ces apprentissages apparaît moins évident dans la mesure où ils ne disposent pas réellement d'exemple de cette ascension par l'école qui se serait concrétisée pour d'autres personnes de leur communauté : l'expérience concrète de l'échec scolaire massif conduit là aussi à une perte de sens de l'école. Dans ces conditions, le projet éducatif se formule essentiellement autour de l'apprentissage de la lecture et de l'écriture, alors que la notion de formation professionnelle est dévolue à la sphère familiale : observation et imprégnation au côté des parents et participation aux activités (domestiques pour les jeunes filles, économiques pour les garçons). Mais le déclin des activités économiques traditionnelles de la communauté des gens du voyage (et des métiers qui leurs étaient associés) a entamé ce mode de transmission intergénérationnelle, instaurant de nouvelles formes de précarité et de dépendance économique, et influençant certaines familles dans la redéfinition de leurs attentes envers l'institution scolaire. Si le refus de la scolarisation au collège reste prégnant (pour les raisons que nous avons tenté d'analyser), les familles formulent désormais davantage de demandes d'accompagnement spécifique pour les enfants âgés de plus de 12 ans, à l'exemple des cours dispensés par le CNED, comme nous allons le voir plus tard.

#### •Raisons institutionnelles :

A ces freins scolaires et culturels, quelles réponses le système scolaire a-t-il été en mesure d'apporter? La scolarisation au collège en classe ordinaire ne représente que 8% des élèves voyageurs du département inscrits dans le secondaire<sup>1</sup>. La faiblesse de leurs acquis scolaires et la difficulté du système à individualiser l'enseignement (qui se renforce encore davantage dans les classes en sur-effectif) poussent une majorité de ces élèves à décrocher et à progressivement s'exclure de cette scolarité. Par ailleurs, l'absence de demande massive, de la part des familles, de scolariser leurs enfants au collège n'a pas confronté les établissements à la nécessité d'une gestion d'un phénomène global (comme cela a pu au contraire être le cas pour les enfants souffrant d'un handicap et qui nécessitaient un encadrement adapté). Dans le cadre du droit commun, les réponses apportées aux besoins spécifiques ont donc pris la forme de dispositifs expérimentaux et dérogatoires (essentiellement les classes spécifiques), pensés pour offrir une alternative à ces élèves, tout en visant le retour à une scolarité ordinaire dès que possible (cf en annexe : circulaire du 25 avril 2002). La fréquentation des classes spécifiques a été assurée dans un premier temps par la perspective, pour les familles, d'inscrire leurs enfants dans des classes où l'accueil était jugé meilleur et plus tolérant, dans un environnement moins hostile à leurs yeux que celui du collège ordinaire. Mais on constate depuis quelques années une chute des effectifs dans les trois classes spécifiques du département. En effet, du fait de la concentration d'élèves en difficulté scolaire, ces structures peinent à assurer leur rôle de passerelle et offrent peu d'opportunités pour intégrer les classes ordinaires, elles-mêmes déjà confrontées à de forts effectifs. Ainsi, malgré les tentatives des enseignants pour monter des projets collectifs et valorisants, les enfants restent à l'écart dans l'établissement. Cette situation concourt, chez les familles, à un sentiment croissant de marginalisation, et, par conséquent, à une baisse de la fréquentation. Le constat de la scolarisation des enfants du voyage dans les établissements du secondaire est donc double : d'une part, la complexité de la

<sup>1</sup> Synthèse 2008/2009 Coopération-Migrants

gestion de l'hétérogénéité des niveaux scolaires dans les classes ordinaires, et donc, pour le système de droit commun, la difficulté à assurer l'intégration d'une population aux besoins spécifiques et la mixité dans les établissements; d'autre part, des initiatives des acteurs institutionnels pour créer des dispositifs alternatifs de scolarisation, mais que les familles tendent à associer à une forme supplémentaire d'exclusion. Ces facteurs affaiblissent la passerelle entre le primaire et le secondaire, déjà fragile du fait du peu d'attentes des familles vis-à-vis du collège. Notons de plus les difficultés pour proposer et travailler sur une orientation au secondaire lorsque les enfants en CM2 partent de l'école dès le mois de mai.

Dès lors, un certain consensus s'est installé autour de l'enseignement à distance, qui dispense les parents d'envoyer leurs enfants au collège et les établissements de les accueillir.

#### **d/ La scolarisation des enfants du voyage par le CNED**

Les cours d'enseignement à distance du CNED permettent en effet aux familles de bénéficier, d'une part, de la poursuite de la scolarisation de leurs enfants tout en évitant la fréquentation du collège, et d'autre part, de rester dans la légalité vis-à-vis de la législation scolaire. Les avantages leur paraissent ainsi multiples :

- horaires libres et allégés par rapport à ceux du collège.
- niveaux des devoirs adaptés aux possibilités des enfants.
- maîtrise du rythme scolaire et du calendrier, qui laisse le temps pour les activités domestiques et la formation sur le terrain.
- compatibilité avec le mode de vie itinérant.
- apport scolaire jugé satisfaisant par les familles, qui visent essentiellement la maîtrise de la lecture, de l'écriture et du calcul pour leurs enfants.

Cependant, les familles, et en particulier les enfants, rencontrent de graves difficultés pour suivre ces cours à distance

- la phase d'inscription leur paraît souvent délicate, du fait de démarches administratives jugées compliquées, et les problèmes de réception des cours sont fréquents, qui retardent le début de la scolarisation

- plus de 70% des parents estiment ne pas pouvoir aider leurs enfants dans leur travail personnel au niveau du collège<sup>1</sup>

- les conditions de travail ne sont pas toujours idéales (allées et venues dans la caravane, espace de travail réduit)

- la gestion de la charge de travail et le respect des échéances est problématique sans l'apport d'une aide

- la compréhension des consignes et des exercices représente une difficulté majeure pour les enfants qui ne maîtrisent que peu ou pas la lecture. Sans accompagnement adapté, les cours à distance peuvent à nouveau positionner l'enfant en situation d'échec. Submergé par la masse de travail qu'il doit gérer à lui seul, et mis sous pression par sa famille qui le pousse à rendre des devoirs pour remplir l'obligation scolaire, l'enfant évolue dans un milieu de contrainte qui ne favorise pas le plaisir de l'apprentissage. La démotivation qui s'en suit provoque des formes de régressions des acquis scolaires et de très fréquents abandons des cours.

La nécessité d'un accompagnement auprès des élèves du CNED est donc très forte. C'est notamment le travail entrepris par le réseau des accompagnateurs bénévoles, qui permet de revaloriser l'enfant dans son parcours scolaire. La mise en place des conventions CNED vise aussi à répondre à ce besoin. Elle est destinée à apporter un cadre de travail, un soutien pédagogique et une passerelle vers le collège. L'absence de mise à disposition de moyens humains et financiers dédiés à cette convention dans les établissements du secondaire pose néanmoins la question du sens du collège véhiculé auprès des enfants, lorsque celui-ci ne propose qu'une infrastructure de travail.

<sup>1</sup> Données issues de l'étude «connaître les gens du voyage, leurs attentes et leurs besoins », 2010

### **III/ Mise en perspective des besoins exprimés**

#### **A/ Les besoins généraux de la scolarité**

- Un travail sur le niveau scolaire des enfants par le biais de dispositifs innovants et d'actions auprès des partenaires et des familles.
- La sensibilisation des familles au système éducatif afin d'en vulgariser son fonctionnement et ainsi de lutter contre leurs représentations négatives de l'école.
- Des actions d'information et de sensibilisation des équipes enseignantes afin d'optimiser l'accueil dans les écoles.
- Une meilleure connaissance de l'état de la non scolarisation sur le département.

#### **B/ Les besoins spécifiques du primaire**

- Un travail spécifique de sensibilisation des familles à la scolarisation en maternelle.
- Un renforcement de l'accompagnement scolaire en complément de l'école pour les enfants en difficulté.
- Des outils de suivi de la scolarité qui soient compatibles avec les besoins de l'Education Nationale, mais qui intègrent aussi les représentations des gens du voyage sur de tels outils, ainsi que leur mode de vie.
- Une plus large diffusion d'outils pédagogiques à disposition des enseignants concernés par l'accueil d'enfants du voyage, en collaboration avec la Coordination-Migrants.
- Une intervention renforcée de la Coordination-Migrants, en particulier sur les territoires plus éloignés de Rennes, et qui ne bénéficient pas de cet accompagnement pour le moment.
- L'organisation de temps d'échange entre les écoles, les équipes éducatives, qui permettent à chacun d'aborder les difficultés rencontrées et les méthodes utilisées.
- La prise en compte des effectifs réels dans les classes.

#### **C/ Les besoins spécifiques du secondaire**

- Un renforcement de la passerelle entre le CM2 et le collège afin de lutter contre la déscolarisation précoce.
- Un travail sur les perspectives professionnelles offertes par le système éducatif, qui puisse donner un sens concret à l'école et au collège en particulier, et donc le développement du réseau de l'orientation professionnelle à destination des jeunes du voyage.
- Un développement et une diversification des actions de sensibilisation sur le terrain, et en parallèle, des temps de rencontre entre les établissements et les familles pour pouvoir accéder à une meilleure connaissance mutuelle.
- Un renforcement du partenariat entre la Coordination-Migrants, les écoles et les acteurs de terrain afin de favoriser l'orientation vers les dispositifs spécifiques.
- La diversification des passerelles entre le CNED et le collège, à partir d'aménagements souples (les expérimentations sont possibles par le biais notamment des classes spécifiques) pour les enfants en rupture scolaire.
- Faire en sorte que le tissu associatif local puisse être en lien avec les terrains, et que les jeunes voyageurs puissent bénéficier, au même titre que les autres jeunes, des actions qui favorisent l'accompagnement scolaire, l'ouverture culturelle et l'insertion professionnelle. Ce besoin s'exprime particulièrement pour les enfants non scolarisés ou scolarisés au CNED : il s'agit ici de lutter contre l'enfermement et l'exclusion et de maintenir un lien avec la vie sociale et citoyenne.
- Des temps de réflexion et de concertation entre les équipes enseignantes du secondaire, qui puissent échanger sur leurs difficultés et prendre appui sur les expériences et les dispositifs développés par d'autres établissements.
- Un accompagnement pédagogique renforcé pour les inscrits au CNED
- Des outils de suivi des élèves inscrits au CNED et en proie au décrochage

- scolaire, ainsi qu'une meilleure coordination entre AGV 35, la Coordination-Migrants et le CNED pour faciliter l'inscription et le suivi des dossiers.
- Des moyens humains et matériels mis à disposition des établissements qui signent la convention CNED.

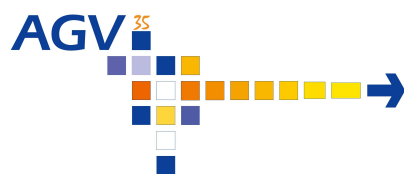






**Quatrième partie :**

**SANTE**



## Introduction

Malgré des droits à l'assurance maladie en tant que citoyens Français et un accès possible aux différents services sanitaires, on remarque que l'état de santé des gens du voyage est globalement inférieur à celui du reste de la population, avec des problèmes de santé qui persistent et des pathologies qui ne leur sont pas spécifiques.

L'espérance de vie des gens du voyage est considérablement raccourcie par rapport à la population générale : elle est de l'ordre de cinquante à soixante ans, contre plus de quatre-vingts ans en France actuellement. Cela s'explique par des conditions de vie et de stationnement généralement précaires : mauvaises conditions de logement, environnement souvent insalubre, nourriture inadaptée, manque de connaissances avec un fort taux d'illettrisme, etc. De plus, le recours tardif aux soins médicaux, particulièrement pour les adultes, ainsi que l'accès difficile à l'information et à la prévention contribuent à la dégradation de leur état de santé.

Bien qu'aucune politique de santé ne soit spécialement dédiée aux gens du voyage, des actions de promotion de la santé au sein de la communauté des gens du voyage ont cependant été réalisées et financées dans le cadre de programmes tels que le PRAPS (Programme régional d'accès à la prévention et aux soins) ou le PRSP (Plan régional de santé publique).

Diverses actions individuelles et collectives ont été mises en œuvre auprès des gens du voyage (au sein de l'association Ulysse 35 puis du GIP AGV35), afin d'améliorer l'accès aux soins, à l'information et à la prévention, d'accompagner les gens du voyage vers les structures sanitaires mais aussi de former et d'informer les professionnels de santé et d'intégrer les réseaux professionnels existants.

## I/ Les objectifs du schéma 2004-2010

### A/ Le rappel des objectifs et des moyens

#### Développer les possibilités d'accès aux services de droit commun

Si l'accès au droit commun constitue l'objectif à atteindre, il nécessite bien souvent, pour cette population à part, l'établissement de passerelles, de médiations ainsi que des adaptations des modes d'accueil et de prise en charge.

#### Développer l'information, la médiation dans les domaines de la santé, de l'animation socio-culturelle et de la prévention

Les gens du voyage sont particulièrement sensibles au contact direct et personnel et c'est par cette voie que passent souvent les possibilités d'accès aux services de droit commun. L'expérience d'Ulysse 35 sur les terrains rennais doit être utilisée pour développer ce type de pratiques sur le reste du département notamment par le biais des CDAS.

### B/ Point sur les objectifs du schéma : les moyens mis en œuvre

#### 1/ Les dispositifs publics susceptibles de contribuer à améliorer l'état de santé des gens du voyage

Il n'existe pas de politique de santé spécialement dédiée aux gens du voyage. Les actions réalisées le sont à partir des politiques de lutte contre la pauvreté ou concernent les aires d'accueil et l'habitat. Des actions de promotion de la santé au sein de la communauté des gens du voyage ont cependant été réalisées et financées dans le cadre du PRAPS II (Programme régional d'accès à la prévention et aux soins 2003-2006).

#### a/ Les PRAPS de 1ère et 2ème générations

**Les PRAPS de 1ère génération** (2000-2002), outils de concertation et de coordination, ont été créés par l'article 71 de la loi n°98-657 du 29 juillet 1998 pour ouvrir le dispositif de prévention et de soins aux populations en situation de précarité et améliorer la qualité de leur prise en charge aussi bien sanitaire que sociale.

L'analyse des PRAPS de première génération indiquait quelques pistes d'actions dans la circulaire n° 2002-100 du 19 février 2002 :

**Pour améliorer l'accès à la prévention :** création d'outils spécifiques d'éducation pour la santé en collaboration avec les gens du voyage, renforcement de la prévention des accidents domestiques (notamment par l'installation de branchements électriques qui permettent de rendre moins fréquent l'utilisation de chauffage au gaz dans les caravanes), analyse des risques sanitaires liés à l'exercice de certaines professions (saturnisme lié à la récupération de métaux par exemple), amélioration du dépistage bucco-dentaire, prise en compte des spécificités des gens du voyage lors de l'élaboration du schéma régional d'éducation pour la santé.

**Pour améliorer l'accès aux soins :** permettre aux professionnels de santé de mieux connaître la culture, les coutumes et les modes de vie des gens du voyage en développant des formations à ce sujet (les gens du voyage doivent être associés à ces formations), former des professionnels ou bénévoles des associations travaillant avec les gens du voyage aux questions de santé et au fonctionnement du système de santé, encourager des jeunes voyageurs à entrer dans les professions de santé, aider les gens du voyage à parler de leurs problèmes d'accès à la prévention et aux soins et faire connaître et prendre en compte ces difficultés, encourager les

hôpitaux à équiper une petite aire de stationnement pour accueillir temporairement les familles des personnes hospitalisées, développer le travail avec des personnes relais.

**Le PRAPS II (2003-2006)** a été l'occasion d'analyser les problèmes d'accès à la prévention et aux soins rencontrés par les gens du voyage et de soutenir des actions pour répondre à ces problèmes en étroite relation avec les schémas départementaux. Parmi les publics privilégiés en Ille-et-Vilaine se trouvaient les gens du voyage à part entière et qui pouvaient être ciblés dans les autres groupes de population tels que : les jeunes de 16-25 ans en situation de précarité, non scolarisés, les adultes en précarité non inscrits dans un dispositif d'insertion, les détenus, les jeunes de la Protection Judiciaire de la Jeunesse et les adultes handicapés.

#### **b/ Le Schéma Régional d'Éducation Pour la Santé (SREPS) 2003-2007 en région Bretagne**

Un état des lieux préalable à la mise en place de ce schéma a été effectué en 2003. Le résultat indiquait que les gens du voyage, public cible listé dans le questionnaire d'enquête, ne semblaient que peu concernés par les actions d'éducation pour la santé, voire pas du tout dans certains pays.

#### **c/ Le Plan Régional de Santé Publique (PRSP) et le plan régional de santé (PRS)**

Le PRSP constitue le cadre de référence de la politique de santé publique en région. Élaboré en partenariat avec l'ensemble des acteurs régionaux de santé et des institutions concernées, il a pour objectif de contribuer à l'amélioration de l'état de santé de la population en agissant sur les facteurs de risque et en faisant appel aux modes de prise en charge les plus appropriés. La mise en œuvre de ce plan a été confiée, jusqu'à la création des ARS au GRSP constitué entre l'État, l'Assurance Maladie, l'Agence Régionale de l'Hospitalisation, la CIRE, l'Union Régionale des Médecins Libéraux, les collectivités territoriales qui le souhaitent et les associations d'usagers. Il

permet aux différentes structures intervenant en santé publique de s'associer pour assurer notamment la déclinaison opérationnelle des actions du PRSP : échéancier et nature des actions, financement, suivi et évaluation.

La loi du 9 août 2004 relative à la politique de santé publique stipule en son article 2 (L1411-1-1 du CSP), que « l'accès à la prévention et aux soins des populations fragilisées, constitue un objectif prioritaire de la politique de santé ». L'article 3 (L1411-18 du CSP), précise que « les programmes de santé publique mis en œuvre par l'État ainsi que par les collectivités territoriales et les organismes d'assurance maladie prennent en compte les difficultés spécifiques des populations fragilisées ». Aussi, l'article 3 (L 1411-11 du CSP), précise que « le plan régional de santé publique comporte un ensemble coordonné de programmes et d'actions pluriannuelles dans la région, et notamment un PRAPS ». En région Bretagne, le PRSP a déterminé les priorités en termes d'actions à mener de 2006 à 2010. Les objectifs prioritaires concernent dans le champ de la prévention : le cancer, le suicide, les conduites addictives; la nutrition, les risques liés au travail et à l'environnement et le PRAPS. Les populations à cibler pour ces actions sont les jeunes, les personnes âgées, les personnes en situation de travail et les personnes détenues.

#### **d/ Les Contrats Urbains de Cohésion Sociale (CUCS) et les Ateliers Santé Ville (ASV)**

De nombreuses actions de santé sont menées dans le cadre de la politique de la ville. Elles sont inscrites dans le volet santé des CUCS ou dans le dispositif des ASV, démarche de planification et de participation qui permet de développer le volet santé des CUCS. Le cahier des charges de ces ateliers a été défini par la circulaire du 13 juin 2000 relative au suivi des actions de santé en faveur des personnes en situation précaire. L'ASV est le lieu de la coordination des acteurs en vue de l'élaboration d'un diagnostic partagé des problèmes à traiter, de l'adoption et de la mise en œuvre d'un programme d'actions concertées, de leur réalisation et d'une évaluation régulière des résultats obtenus. L'ASV doit

s'articuler avec le PRAPS et facilite la constitution de réseaux de santé de proximité. L'outil CUCS peut inclure un volet accueil des gens du voyage si son territoire d'intervention est étendu à la ville ou à l'agglomération.

## **2/ Les actions mises en œuvre par AGV35 auprès des gens du voyage**

### **a/ Les actions individuelles**

**Suivi pré et post-natal dans le cadre de la Protection Maternelle et Infantile (PMI)** : un médecin de PMI propose aux familles une consultation médicale une fois par mois, et une sage-femme de PMI effectue deux permanences par mois dans les locaux du terrain de Gros-Malhon à Rennes. Ces consultations se font avec l'appui de l'infirmière d'AGV35,

#### **Suivi des vaccinations,**

**Mise en relation** avec les services de gynécologies-obstétrique, les maternités, les services de PMI, et les médecins libéraux,

**Accompagnement vers les lieux de soins bucco-dentaires** (dentistes, centre de soins dentaires, CHU, et cliniques),

**Accompagnement vers les consultations médicales** au Centre Hospitalier Universitaire (CHU), au Centre Hospitalier Guillaume Régnier (CHGR), chez les médecins libéraux, etc.

**Aide et accompagnement pour les démarches administratives** : Couverture Maladie Universelle (CMU), constitution de dossiers de demandes pour prise en charge du handicap à la Maison Départementale des Personnes Handicapées (MDPH), et déclarations de médecin traitant, constitution de dossiers suite à des accidents médicaux avec l'appui de l'AVIAM (Association d'aide aux victimes d'accidents médicaux et à leur famille).

**Développement de liens** avec la médecine de ville, la santé scolaire, les hôpitaux, les services PMI, l'équipe mobile Psychiatrie -Précarité, le SAFED

**Informations sanitaires et médicales** : hygiène, alimentation, anatomie, connaissance des pathologies, conduites

addictives, contraception, traitements médicaux, examens médicaux complémentaires, etc. Dans le cadre de ces actions individuelles l'infirmière a accompagné depuis 2001 environ 250 familles, la plupart circulant et stationnant, depuis ou avant cette date, sur les différents terrains de Rennes Métropole.

### **b/ Les actions collectives**

**Action de prévention bucco-dentaire** pour les 6-12 ans, mise en place d'ateliers esthétiques pour les femmes et les adolescentes pour l'amélioration de l'estime de soi, formations aux premiers secours, ateliers d'expression plastique et groupes de paroles.

**Dans le cadre du projet global auprès des femmes** depuis 2002 : création de supports d'information tels qu'un livret d'information « Les femmes du voyage à la maternité », un CD avec plusieurs témoignages de femmes du voyage, etc.

**Informations collectives** sur la contraception, la prévention des cancers, les problèmes de dermatologie, l'examen de santé proposé par le centre d'examen de santé de la CPAM, la prévention des accidents domestiques, etc.

### **c/ Les actions de sensibilisation et d'information**

Plusieurs actions de sensibilisation et d'information sont effectuées, auprès des professionnels et des étudiants en action sanitaire et sociale, sur les particularités des familles du voyage.

Des étudiantes infirmières, sages-femmes et puéricultrices ont été accueillies régulièrement en stage entre 2002 et 2008.

## II- Bilan et constats sur l'état de santé des gens du voyage

### A/ Constats sur l'état de santé des gens du voyage

**Malgré la couverture maladie universelle, les problèmes de santé des gens du voyage persistent et sont révélateurs d'un processus d'exclusion.**

Depuis plusieurs années les gens du voyage sont touchés par les mutations économiques et sociales qui les font glisser vers la précarité. Les activités économiques traditionnellement pratiquées ne permettent plus de subvenir aux besoins de la famille. L'autonomie et la mobilité se réduisent. Aujourd'hui la majorité des familles sont bénéficiaires des minima sociaux.

La population des gens du voyage reste aujourd'hui l'une des plus à l'écart de la prévention et des soins de santé.

Leur situation n'est pas différente de celle des autres minorités : précarité, pauvreté, fragilité, relégation sociale et spatiale, illettrisme, racisme, conditions de vie difficiles, chômage très élevé, insuffisance des ressources, sont autant de facteurs qui entraînent un accès difficile à la prévention et aux soins, voire un renoncement aux soins.

#### 1/ Les problématiques de santé<sup>1</sup>

En Bretagne aucune étude de référence ne traite de l'accès des gens du voyage aux soins ou à la prévention.

Une étude réalisée par le réseau français des villes-santé de l'Organisation Mondiale de la Santé révèle que l'état et les indicateurs de santé des populations issues de la communauté de gens du voyage est globalement plus mauvais que celui du reste de la population. De plus, l'espérance de vie des gens du voyage serait considérablement inférieure à celle du reste de la population.

D'après cette étude, tous les auteurs s'accordent sur le fait qu'on ne constate pas de pathologie spécifique mais des problèmes de santé liés aux effets combinés de la pauvreté, de l'habitat indigne et des traditions.

« Si leur état de santé est considéré comme moins bon que celui de la population générale, c'est sans doute parce que les conditions de vie sont souvent très précaires. Le concept de qualité de vie est donc nécessairement à prendre en considération dans l'appréhension globale de leur santé. »

#### a/ Les pathologies constatées

##### Les maladies les plus fréquentes

Les gens du voyage sont surtout touchés par des pathologies cardiovasculaires (hypertension, infarctus, coronaropathie), des pathologies métaboliques (diabète, hypercholestérolémie), et le cancer qui est une maladie taboue chez eux. Elles résultent d'habitudes culturelles alimentaires et de conditions économiques difficiles qui ne permettent pas toujours de se nourrir sainement. L'alimentation est riche, peu variée, composée de beaucoup de corps gras, des plats en sauce, de grillades et de sucreries. Le coût des fruits et des légumes, le besoin de calmer son anxiété ou de tromper un grand ennui sont des éléments qui interviennent dans une façon de s'alimenter déstructurée, particulièrement chez les femmes et les adolescentes qui sortent peu des terrains.

On retrouve aussi des pathologies liées à la consanguinité dans les groupes qui se ferment de plus en plus.

##### Les problèmes bucco-dentaires

Les professionnels intervenant auprès de ces populations font part de troubles dentaires importants. Les pathologies bucco-dentaires s'observent dès le plus jeune âge. L'accès aux prothèses dentaires est souvent difficile pour des raisons financières et pour des raisons de déplacements qui ne favorisent pas les traitements.

<sup>1</sup> Réseau Français des Villes-Santé de l'Organisation Mondiale de la Santé, « *La santé des gens du voyage : comprendre et agir* », 2009



## b/ Chez les enfants et les adolescents

On retrouve les mêmes pathologies que dans la population générale avec toutefois des risques accrus liés au mode de vie : confort précaire, déplacements, risque de saturnisme lié aux activités de ferrailage des hommes.

Les accidents domestiques sont très nombreux : brûlures accidentelles en raison des systèmes de chauffage non protégés, chutes (sur les coffres et coins de table), plaies et petits traumatismes liés à l'exiguïté des caravanes.

Les enfants des familles les plus exclues seraient touchés par le surpoids et l'obésité, mais l'activité physique reste heureusement importante du fait de nombreux jeux des enfants à l'extérieur.

En Basse-Normandie quelques échos alertent sur la santé psychique de certaines familles dans une desquelles deux enfants se sont suicidés.

Certains adolescents qui osent exprimer un mal-être révèlent une consommation d'alcool ou de drogues, parfois sous le regard des enfants les plus jeunes ou des parents. Très souvent ces jeunes n'ont pas de demandes explicites. Lorsque le mal-être est trop important et que les symptômes deviennent visibles, les familles cherchent seules leurs solutions particulièrement lorsqu'il y a consommation de drogues, d'alcool ou de psychotropes. Les problèmes de poids sont très facilement évoqués par les jeunes filles qui ont une tendance à essayer tout ce qui est proposé sur le marché des régimes.

Les adolescents parlent difficilement de leurs problèmes car les familles sont toujours présentes lors des entretiens. Ils ont peu l'occasion de s'exprimer en tête-à-tête avec un professionnel susceptible de les écouter et de les aider.

## c/ Chez les femmes

### Le déroulement de la grossesse

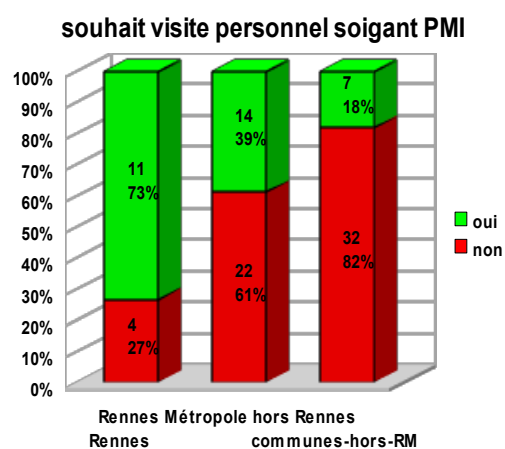
Les activités intenses se conjuguent à des grossesses nombreuses et rapprochées qui usent prématurément les femmes.

Pendant la grossesse, la vie quotidienne n'est pas modifiée. Le rythme de travail ménager et les déplacements peuvent ne pas changer au détriment du suivi de la grossesse et du respect des précautions à prendre. Les habitudes alimentaires et la consommation de tabac restent les

mêmes. Les voyageuses ne suivent pas les cours de préparation à l'accouchement par refus de se mélanger avec les gadjé (les sédentaires), par pudeur, et aussi parce que la grossesse est considérée comme un état naturel pour la plupart d'entre-elles. La consultation médicale post-accouchement et les séances de rééducation périnéale ne sont pas effectuées. Le suivi gynécologique n'existe que pendant la grossesse.

### Suivi médical et natalité<sup>2</sup>

figure 1 : gens du voyage souhaitant être visités sur les terrains par le personnel soignant PMI



Sur les terrains rennais, là où les familles ont l'habitude d'être prises en charge par le personnel soignant PMI, 73% d'entre elles souhaitent être suivies par une sage-femme et une puéricultrice.

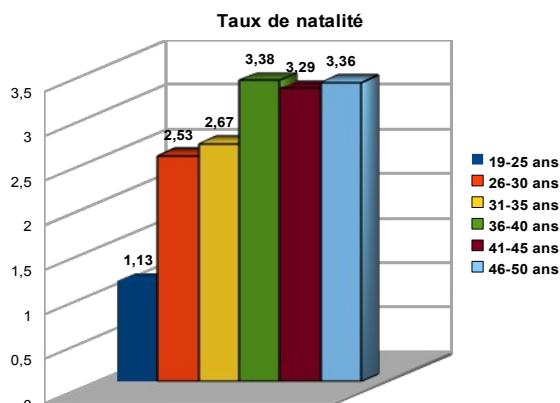
Par contre, sur les terrains situés hors de l'agglomération rennaise, là où le personnel soignant n'intervient pas régulièrement, les familles ne sont plus que 18% à souhaiter ce suivi. On peut donc émettre l'hypothèse que si les familles sont réfractaires à l'idée de l'intervention du personnel soignant PMI sur le terrain, c'est par méconnaissance des services ou par crainte de l'intervention de professionnels moins connus.

85 % des personnes interrogées auraient un médecin référent et 72% sont tout à fait satisfaites de leur rapport avec le médecin. Cela démontre l'importance d'une relation de confiance à établir en préalable à une démarche de soins.

<sup>2</sup> Données issues de l'étude de 2010 « connaître les attentes et les besoins des gens du voyage en Ille et Vilaine »

Ils sont près de 90% à bénéficier de la CMU.

**figure 2 : taux de natalité**



Le taux de natalité moyen chez les femmes du voyage serait de 2,7 enfants par femme en âge d'avoir des enfants.<sup>3</sup>

## 2/ Les pathologies liées aux conditions de vie

### a/ Les conditions de vie

Les conditions de vie (les processus d'exclusion et de rejet, l'angoisse de ne pas trouver de place, la promiscuité sur les grands terrains etc.) augmenteraient le stress, l'anxiété et les phénomènes dépressifs.

Ce mal-être entraînerait des conduites addictives (consommation de tranquillisants et d'antidépresseurs supérieure à la population générale, de même pour l'alcool-dépendance et le tabagisme).

D'après une étude menée en 2003, dans le Rhône, la consommation de tabac est deux fois supérieure à celle du reste de la population, et l'entrée dans le tabagisme plus précoce de quatre ans.

### b/ Les conditions de stationnements<sup>4</sup>

Une enquête menée en 2007 par la FNASAT sur le territoire national démontre que « les difficultés de santé des gens du voyage sont fortement liées aux conditions de vie sur les aires d'accueil et

<sup>3</sup> Données issues de l'étude de 2010 «connaître les attentes et les besoins des gens du voyage en Ille et Vilaine »

<sup>4</sup> Données issues de l'enquête menée en 2007 par la FNASAT sur « l'impact sanitaire des conditions de stationnement. »

sur les terrains, ainsi qu'à leur précarité économique. »

Sur les 97 aires d'accueil et 29 terrains désignés enquêtés, on compte 17 aires d'accueil et 5 terrains désignés situés en Ille et Vilaine.

21% des aires sont situées à moins de 500 mètres d'un aéroport, et 32% à moins de 500 mètres d'une voie ferrée. 14% des aires sont à moins de dix mètres de réseaux routiers à fort volume sonore ou à proximité de voies à grande circulation. Ces nuisances sonores génèrent du stress, un sommeil perturbé ainsi qu'un sentiment d'exclusion.

24% des aires ont été construites sur des terrains présentant une pollution antérieure (ancienne déchetterie, site pollué) qui favorise l'apparition de rats et de parasites avec comme conséquences des dermatoses, des complications pulmonaires, etc.

45% des aires ne disposent pas d'éclairage,

55% ne disposent pas de bornes à incendie,

24% n'ont pas de connexions individuelles à l'électricité.

Les terrains d'accueil sont souvent installés à proximité de stations d'épuration ou de déchetteries. La promiscuité et les conditions de stationnement insalubres, sur certains terrains, favorisent les épidémies de pathologies infectieuses comme la gale ou la rougeole.

### c/ Impact sanitaire des activités professionnelles<sup>5</sup>

De par l'exercice du ferrailage, les gens du voyage ainsi que leurs enfants seraient exposés à des risques de saturnisme. Trois enquêtes réalisées à Annecy, Bordeaux et Toulouse ont montré que 50% des enfants de ferrailleurs étaient imprégnés et 25% intoxiqués.

Par la pratique du brûlage (récupération du cuivre), la récupération de métaux divers et l'utilisation de produits toxiques

<sup>5</sup> Données issues de l'enquête menée en 2007 par la FNASAT sur « l'impact sanitaire des conditions de stationnement. »

(sans protection par manque de connaissance des risques), les gens du voyage s'exposent à des risques d'intoxication qui sont, à long terme, cancérigènes.

### 3/ Le rapport à la santé des gens du voyage

**La prise en charge de la maladie se fait tardivement chez les adultes** qui attendent souvent l'apparition d'une douleur physique aiguë pour se faire soigner. Cette prise en charge tardive serait due à la culture du voyage (déplacements fréquents, vie au jour le jour, etc.), à une négligence de soi (en lien avec une mauvaise estime de soi), à un manque de proximité et de connaissance des services de santé, ainsi qu'à la peur du diagnostic. A l'inverse, la prise en charge des enfants serait très précoce car leur santé restent une priorité pour la grande majorité des parents qui n'hésitent pas à se rendre aux urgences au moindre symptôme.

**La religion occupe une place très importante**, qui peut aller à l'encontre du recours aux soins médicaux (prières à Dieu, attribution aux pasteurs du pouvoir de guérir par l'imposition de leurs mains).

**Il existe une grande difficulté à reconnaître les handicaps ainsi que les pathologies mentales.** Le recours aux soins se fait également dans l'urgence et les traitements ne sont pas correctement observés. L'hôpital psychiatrique fait très peur.

**La pudeur et les tabous** sont des freins qui peuvent compliquer l'abord de la contraception, les examens gynécologiques, ainsi que les demandes d'informations liées à la sexualité ou aux menstruations.

Ces sujets doivent toujours être abordés dans des espaces bien différenciés entre les femmes, les hommes, les jeunes filles et les jeunes hommes. Paradoxalement, les femmes peuvent avoir un vocabulaire très cru pour exprimer ce qui relève de l'intimité physique.

**Les gens du voyage se rendent rarement seuls à un rendez-vous médical** (l'esprit de groupe étant très

présent), ce qui peut rendre la consultation plus difficile pour le médecin.

*« L'accueil du public des gens du voyage, en milieu hospitalier notamment, peut poser des problèmes à certains professionnels de santé du fait de la difficulté des gens du voyage à respecter les rendez-vous et les temps d'attente, de leur crainte de l'enfermement et de la douleur, et en raison de difficultés à respecter les règlements de fonctionnement des centres hospitaliers. Le fonctionnement des services hospitaliers ne permet pas d'intégrer l'accueil de toutes les personnes du clan familial souvent présent lors d'une hospitalisation d'un de ses membres. La stigmatisation est réelle dans certains cas, même dans les salles d'attente des consultations de l'hôpital public. »<sup>6</sup>*

Néanmoins, l'hôpital est repéré comme l'endroit où il y a toujours un médecin présent et un plateau technique qui va permettre un diagnostic rapide sans faire de multiples démarches. Cela représente une sécurité.

**Les voyageurs préfèrent les visites à domicile des personnels soignants** (médecin généraliste, kinésithérapeute, infirmière libérale, pédiatre) à un rendez-vous au cabinet médical. L'attente sous le regard des sédentaires et la difficulté à occuper ou à faire garder les enfants expliquent en partie ce choix.

Mais les professionnels n'acceptent pas toujours de se déplacer sur les terrains.

<sup>6</sup> Réseau Français des Villes-Santé de l'Organisation Mondiale de la Santé, « La santé des gens du voyage : comprendre et agir », 2009

## **B/ Focus sur la prise en charge de la santé des gens du voyage en Ile et Vilaine**

### **1/ Les CDAS (Centre départementaux d'action sociale)**

**Les infirmières des principaux CDAS du département ont été interrogées, à travers une enquête sur les actions développées en faveur de la santé des gens du voyage et sur leur état de santé.**

*Les constats établis sont à interpréter avec précaution en raison de la faiblesse de l'échantillon (14 questionnaires).*

Peu d'actions pour favoriser l'insertion et lutter contre les exclusions seraient développées en direction des gens du voyage.

71% des infirmières interrogées voient des enfants du voyage lors des bilans de 4 ans dans les écoles maternelles. La moitié des personnes interrogées constatent des obstacles à la consultation des enfants du voyage, tels que l'absence du carnet de santé ou l'absentéisme fréquent sur certaines périodes (fin d'année scolaire). Les professionnelles observent chez les enfants des problèmes de langage et, notamment, de prononciation. Ils présenteraient aussi des retards globaux des acquisitions.

Enfin, les problèmes bucco-dentaires sont récurrents.

Chez les adultes, les pathologies observées seraient liées à des conduites addictives et à des problèmes d'obésité.

La plupart des professionnelles interrogées n'auraient pas d'appréhension face aux familles du voyage. Elles n'ont pas fait part de difficultés rencontrées lors des consultations. 71% ne sont jamais allées sur les terrains et n'ont jamais fait de visite à domicile par manque de temps ou par absence de demande de la part des gens du voyage.

### **2/ La MDPH. (Maison Départementale des Personnes Handicapées)**

Nous avons sollicité la MDPH pour étudier les dossiers des personnes (adultes et enfants ) qui perçoivent des allocations.

Cette enquête était souhaitée pour recenser les pathologies les plus fréquemment rencontrées, afin de proposer aux familles des actions d'information et de prévention adaptées. Cette collecte d'informations n' a pas pu être effectuée en raison de contraintes liées à la MDPH.

### **3/ Le SAFED (Service d'accueil des femmes enceintes en difficultés)**

Les professionnelles du SAFED effectuent chaque année quelques suivis de femmes issues ou liées à la communauté des gens du voyage. Il peut s'agir de mineures qui viennent pour des grossesses accidentelles en général rapidement acceptées. Le service accompagne également des jeunes filles sédentaires (qui relèvent souvent de l' Aide Sociale à l' Enfance) parfois considérées comme « mariées » dès lors qu'elles sont enceintes des jeunes voyageurs. Ceux-ci refusent très souvent de reconnaître l'enfant, à l'inverse leurs familles peuvent exercer des pressions et des menaces sur les jeunes filles de crainte que l'enfant ne leur échappe.

### **4/ L' Équipe Mobile Psychiatrie précarité et l'Envol (Centre spécialisé de soins aux toxicomanes)**

Ces deux services suivent environ une dizaine de personnes issues de la communauté des gens du voyage.

La création d'un lien de confiance et la mobilité des personnes sont les principales difficultés rencontrées par les professionnels. Il est également difficile de proposer des espaces confidentiels pour les entretiens.

Les familles qui cumulent les phénomènes d'exclusion, bannies de leur propre communauté, du fait d'actes déviants prononcés, passent de la déculturation à la désaffiliation.

Ces processus entraînent des pathologies qui sévissent dans les mondes clos.

L'alcool est très présent sur les terrains et la consommation de drogues « dures » chez les jeunes est un problème qui émerge. Il inquiète autant les professionnels que certaines familles qui rattachent ces conduites au phénomène de déculturation dû à une sédentarisation non choisie. Les parents sont inquiets pour leurs enfants qui consomment des produits inconnus dont ils ne connaissent ni les effets ni les dangers.

La misère affective et sociale est prégnante chez certaines familles qui vivent sur les aires d'accueil, perçues le plus souvent comme des lieux de relégation.

Bien que la solidarité entre les familles soit aujourd'hui obsolète, certains continuent à la définir comme une valeur fondamentale du monde du voyage.

L'exclusion, la déculturation, la désaffiliation entraînent une certaine violence sur les aires de stationnement : violence verbale (dans les mots employés et le ton), violences physiques entre les hommes et les femmes, violences envers soi-même de certains adolescents (automutilation, suicide, etc.)

Quand un suivi médical s'instaure avec prescription de médicaments, l'observance du traitement est un véritable problème. Les malades ne le prennent pas correctement, supportent très difficilement les effets secondaires, ou prennent d'autres médicaments que ceux prescrits. Ces comportements entraînent une aggravation de l'état de santé, et des arrivées en urgence à l'hôpital (ce sont le plus souvent les femmes qui sont dans cette démarche, les hommes eux arriveraient plutôt dans le cadre d'une hospitalisation à la demande d'un tiers ou d'une hospitalisation d'office.). Les familles supportent en général très mal l'hospitalisation de leurs membres et viennent les rechercher très rapidement.

### III/ Mise en perspective des besoins et des enjeux identifiés

#### **Les mauvais indicateurs de santé s'expliquent par différents facteurs :**

les mauvaises conditions de logement et d'environnement, la précarité économique, l'alimentation déséquilibrée, la méconnaissance du personnel soignant vis à vis de la culture et du mode de vie des gens du voyage, la mauvaise interprétation de leurs agissements, la difficulté d'intervenir sans être intégré par une personne qui a déjà leur confiance ou qui connaît suffisamment leur culture, l'absence d'intervention du personnel soignant pmi sur les terrains du département, le manque d'accès à la prévention, le rapport tardif aux soins médicaux, ainsi que l'illettrisme et la scolarisation difficile.

Pour répondre à la précarité sanitaire dont souffrent les gens du voyage, il est nécessaire d'améliorer préalablement leurs conditions de vie, de sensibiliser en informant et formant les professionnels de santé, de renforcer la prévention et l'information des gens du voyage mais aussi de développer la médiation pour les accompagner vers les structures de droit commun et faciliter leur intégration aux réseaux existants pour ne pas renforcer la stigmatisation.

#### **A/ Agir sur les déterminants sociaux de la santé**

L'amélioration de l'accès aux soins et à la santé des gens du voyage passe de manière impérative par une amélioration des conditions de vie. Les aires d'accueil sont des lieux de vie et pas seulement des lieux de stationnement : l'emplacement des aires, leur organisation, l'accès à l'eau, à l'électricité, à des sanitaires individuels, bien isolés et chauffés l'hiver, sont des éléments essentiels en terme de qualité d'accueil. Les aires sont trop souvent situées près d'une décharge publique ou d'une station d'épuration...

Les aires d'accueil doivent s'intégrer dans une offre diversifiée d'habitat adaptée à chaque besoin. La plupart des familles rencontrées en Ille-et-Vilaine présentent un fort ancrage lié à la volonté de scolariser les enfants, à la volonté d'entretenir un réseau local

pour maintenir les activités économiques, à la présence de la famille à l'échelle des communes environnantes mais aussi et de plus en plus à l'absence de moyens financiers suffisants pour continuer à se déplacer et la crainte de ne pas trouver de place sur les aires d'accueil. Sans offre spécifique ces familles essaient de trouver des terrains, souvent inconstructibles et avec peu de confort.

Les actions en matière de scolarisation ainsi que celles qui facilitent la domiciliation retentissent directement sur la santé. L'élection de domicile présente l'opportunité de proposer un accompagnement global d'amélioration des conditions de vie.

#### **B/ Sensibiliser et former les professionnels de santé**

Selon certains professionnels de santé, interrogés sur le département d'Ille et Vilaine, les besoins exprimés seraient d'être accompagnés et appuyés par des professionnels d'AGV35.

Il apparaît donc nécessaire de former le personnel soignant à l'accueil des gens du voyage et de les informer sur leur culture et leurs modes de vie (formation des étudiants, associations de formation médicales continues). Les rencontres entre gens du voyage et personnel soignant favorisent la prise en compte des représentations de la santé et de la maladie de part et d'autre. Il faut toutefois veiller à ne pas « enfermer » les actions de santé auprès des Gens du Voyage dans une approche exclusivement culturelle.

#### **C/ Renforcer le suivi des soins et la prévention auprès des gens du voyage**

Les gens du voyage ne développent pas de rejet envers l'institutionnalisation de la santé. Seuls le suivi des soins et la prévention apparaissent comme problématiques du fait des caractéristiques de vie des familles. Dans le cadre d'une démarche en santé publique, des actions doivent être poursuivies, en collaboration avec les

structures habilitées pour les sensibiliser de manière « communautaire », à l'importance du suivi des soins et à l'information et à la prévention, entre autres, de l'obésité, de la souffrance psychique et des pratiques addictives.

Un accompagnement individualisé en parallèle des actions collectives devrait être développé. L'objectif est d'aller vers les gens du voyage pour qu'ensuite à leur tour, ils sollicitent plus facilement les services de droit commun. Il est nécessaire avant tout de s'approprier mutuellement.

Les enfants et les adolescents ont « honte » de parler de leur situation aux professionnels (médecins, assistantes sociales, etc.) qui les accompagnent car les familles sont toujours présentes lors des entretiens. Il leur est donc difficile de se confier à des professionnels qui pourraient les comprendre et les aider. Ainsi, il faudrait encourager et accompagner les enfants et les adolescents vers des espaces d'écoute pour les jeunes.

## **D/ Développer la médiation santé sur chaque territoire et dans chaque institution pour favoriser l'accès au droit commun**

«Le travail de médiation, une approche respectueuse des comportements et des valeurs des gens du voyage (avec l'implication de structures qui interviennent spécifiquement auprès de ce public ou qui les représentent) permettent l'amélioration de la prise en charge de ces populations grâce à une adaptation des pratiques des professionnels de santé. Par exemple il est délicat pour un professionnel médical d'aborder les questions concernant la sexualité et la contraception, sauf si le lien est fait par un professionnel connu et reconnu par la communauté » . **Pour exemple, le CHU de Toulouse a détaché** une infirmière médiatrice de l'hôpital. Elle intervient à 50 % sur les terrains et à 50 % au sein de l'hôpital afin de faciliter le séjour des gens du voyage, d'améliorer, si besoin, les relations soignants/soignés et de s'assurer de la continuité des soins.

## **E/Développer l'intervention du personnel soignant PMI sur les terrains du département**

Il est important de favoriser l'accès au droit commun, et d'accompagner cette démarche pour les familles qui éprouvent des difficultés à se déplacer spontanément pour aller consulter. La médiation et les consultations mobiles sur les aires de stationnement permettent de proposer et de faciliter ensuite une démarche vers les services de santé classiques. Par exemple, des bilans de santé gratuits sur les terrains seront ensuite suivis d'un rendez-vous en ville, une visite de la sage-femme PMI sur le terrain débouchera sur une consultation de la femme enceinte dans les locaux de la PMI. l'accompagnement vers les droits constitue un préalable.<sup>7</sup>

## **F/ Créer une aire d'accueil temporaire à proximité du CHU de Rennes**

### **L'expérience de Poitiers**

L'éloignement de l'hôpital et la méconnaissance des pratiques hospitalières peuvent devenir problématiques dans le cas d'une hospitalisation, notamment en ce qui concerne la fréquence et le temps des visites des proches, générant des « nuisances ». Une aire d'accueil a été créée près de l'hôpital, afin de faciliter l'accès aux soins de l'organisation des visites aux hospitalisés. A Poitiers, l'emplacement peut accueillir deux à quatre caravanes, dans l'enceinte de l'hôpital, avec branchement électrique, accès à l'eau et aux sanitaires. La gestion de cette aire est déléguée à une association d'aide aux Gens du Voyage, sous forme de partenariat.

<sup>7</sup> Réseau Français des Villes-Santé de l'Organisation Mondiale de la Santé, « *La santé des gens du voyage : comprendre et agir* », 2009

**G/ Renforcer la connaissance sur l'état de santé des gens du voyage par territoire**

Les enquêtes sur l'état de santé des habitants d'une commune où existe une aire d'accueil devraient inclure systématiquement les familles du voyage.

**H/ Intégrer les gens du voyage aux réseaux de santé existants**

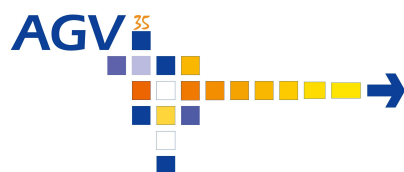






**Cinquième partie :**

# **INSERTION SOCIALE**



## Introduction

L'insertion sociale recouvre de nombreux domaines de la vie des individus. Si sa fonction concrète et technique, consiste à pourvoir aux besoins de base des personnes en situation de précarité économique et sociale, elle consiste aussi à autonomiser ces mêmes personnes afin de les conduire à reprendre leur place socialement en développant des activités facilitant l'insertion (ex: centres de loisir, actions socio-culturelles...) et en luttant contre l'exclusion et l'isolement. Dans le cas de populations de cultures différentes, l'insertion sociale consiste aussi à faciliter les échanges entre elles et la population de culture majoritaire. Elle concerne également les populations délinquantes et leur réinsertion dans la société.

En Ile-et-Vilaine les actions sociales auprès des gens du voyage ont essentiellement été développées par l'association Ulysse 35, sous convention avec le Conseil Général. L'importance de la tâche à réaliser conduit à proposer dans le schéma départemental de 2003, une réorientation de cette population vers les services de droit commun. Si ce dernier est applicable à la majorité des citoyens, dans le cas des gens du voyage il est essentiel de considérer certaines particularités pour adapter les prises en charge. Il paraît important de prendre en compte au moins trois aspects :

– **Le contexte économique** des gens du voyage (Reynier, 1998<sup>1</sup>).

– **Le mode de vie itinérant** de cette population.

– **Les habitudes culturelles** (besoin de contact direct, de relation de confiance, illettrisme, etc...).

En 2003 le schéma départemental avait évoqué également la question de la délinquance. Ce point ne concerne que quelques personnes ou familles en rupture sociale. S'il faut, certes, remédier aux comportements anti-sociaux de certains individus issus de la communauté du voyage, il faut également tenir compte de la discrimination et des conditions d'exclusion dont ils sont victimes dont la violence les conduit à adopter, souvent,

<sup>1</sup>Reynier, A. (1998) Quelques jalons pour comprendre l'économie tsigane. *Etudes tsiganes*, 12

des comportements égaux en violence. Les préjugés et le rejet (millénaires) dont souffre cette communauté sont largement décrits dans nombre d'ouvrages<sup>2</sup>. Elle appartient pourtant à la même communauté nationale que n'importe quel individu de nationalité Française. Ces préjugés contribuent fortement à l'exclusion sociale dont elle souffre. Les représentations que les « sédentaires » ont des gens du voyage les définissent, entre autre, comme des individus violents et dangereux. A l'inverse, ils sont également perçus comme accueillants, respectueux des enfants, des personnes âgées, aimant leur famille etc... Il n'est pas possible de se limiter à ces simples constatations contradictoires si l'on veut comprendre la richesse d'une culture et la diversité de la société qu'elle nourrit. Ce qui distingue profondément les gens du voyage des sédentaires est leur mode de vie en caravane. Cette particularité n'est, certes, prédictive ni des comportements délinquants, ni de la pauvreté. La communauté des gens du voyage, comme toute société, génère une violence souvent issue de difficultés identitaires et de la confrontation culturelle avec les « sédentaires » et/ou de conditions économiques dramatiques. L'étude, menée dans le cadre de la révision du schéma départemental par AGV35 en collaboration avec l'AUDIAR auprès des Centres Départementaux d'Action Sociale du département ainsi que les données fournies par les assistantes sociales d'AGV35 doit permettre de fournir des indicateurs amenant une réflexion plus ouverte sur la question de l'insertion sociale des gens du voyage.

<sup>2</sup> Notamment dans le rapport d'étude de la direction générale de l'action sociale. Liégeois, J.P. (2007) *L'accès aux droits sociaux des populations tsiganes en France*. Ed. ENSP p. 10-18

## I- Les objectifs du schéma 2004/2010

Le schéma publié en 2003 a posé comme priorité le développement de l'insertion sociale afin de prévenir les risques de repli et de marginalisation et d'éviter que la sédentarisation ne se développe et renforce la concentration en zones urbaines. Ses objectifs généraux sont les suivants :<sup>3</sup>

**Favoriser l'insertion** en menant un travail sur les représentations que les gens du voyage se font de leur environnement et sur les images très négatives qu'ils véhiculent.

**Renforcer la connaissance partagée** des problématiques et des modes d'intervention.

Il faut également **développer les échanges** et la mutualisation des expériences afin de mieux prendre en compte et traiter les situations des gens du voyage.

**Concrètement ces objectifs ont été formalisés comme suit:**

**Développer les possibilités d'accès aux services de droit commun :**

En adaptant les modes d'accueil et de prise en charge.

En mettant en place des référents « gens du voyage » pour développer des projets sociaux.

En développant un projet d'accompagnement social pour chaque réhabilitation ou création d'aire d'accueil.

**Gérer les situations difficiles :**

En proposant des réponses adaptées aux comportements spécifiques de certains groupes issus de la communauté des gens du voyage mettant en échec les dispositifs d'accueil.

En développant l'information, la médiation, dans les domaines de la santé, de l'animation socio-culturelle et de la prévention.

En développant le contact direct et personnel. L'expérience d'Ulysse35 doit être utilisée dans le développement de ces pratiques sur l'ensemble du département par le biais des CDAS.

**Prévenir et gérer les risques de délinquances :**

En développant des moyens spécifiques de médiation réalisée par des travailleurs sociaux spécialisés dans le cadre d'un partenariat avec les services concernés (Direction Départementale de la Jeunesse et des Sports, services de police et gendarmerie, Éducation Nationale, PJJ, le service social départemental, les gestionnaires des terrains...)

### A/ Les moyens mis en œuvre

Pour répondre à ces objectifs un certain nombre d'acteurs sociaux devaient être sollicités. Les principaux ont été les Centres Départementaux d'Action Sociale, et plus particulièrement le CDAS de Villejean à Rennes, les Centres Communaux d'Action Sociale, une association existante bénéficiant d'une expérience importante sur ces questions : Ulysse35 et AGV 35 qui lui a succédé. Ces structures ont mis à disposition un certain nombre d'outils destinés à amener les gens du voyage à entrer dans les dispositifs du droit commun et à proposer un accompagnement social global.

#### 1/ Pour le développement des possibilités d'accès au droit commun

Suivant les prescriptions légales, les gens du voyage sont tenus de choisir une commune de rattachement et/ou une commune d'élection de domicile pour pouvoir prétendre, entre autre, à des aides sociales. Les organismes de prestations sociales de ces communes sont tenus de traiter les demandes des familles. Pour faciliter cette prise en charge le schéma de 2003 propose les moyens suivants :

**Adapter** les modes d'accueil et de prise en charge au sein des CDAS et CCAS.

**Mettre en place** des référents « gens du voyage ».

**Développer** l'accompagnement social.

<sup>3</sup> Schéma Départemental d'accueil des Gens du Voyage, Novembre 2003, p.37/58

◆ **Adaptation des modes d'accueil et de prise en charge au sein des CDAS et CCAS**

En Ille-et-Vilaine, la grande majorité des personnes est domiciliée à Rennes et dans les communes limitrophes. Il y a, de ce fait, une grande disparité sur le territoire en ce qui concerne les modes d'accueil et la prise en charge des personnes. Pour harmoniser l'accueil sur l'ensemble du département, la proposition a été faite de mobiliser les organismes de droit commun du département.

Ulysse35 connaissant bien les familles en Ille-et-Vilaine et bénéficiant d'une convention avec le Conseil Général depuis 1984, a été sollicitée. Cette association, qui avait la possibilité de domicilier, d'instruire des demandes de CMU et de RMI, a eu un rôle de passerelle avec les services de droit commun en accompagnant les personnes issues de la communauté des gens du voyage, d'une part, et en informant les services de droit commun sur les spécificités de cette population, d'autre part. Le territoire d'intervention d'Ulysse35 se situait sur Rennes et Rennes Métropole. Ce dernier constituant un «... *territoire d'intervention prioritaire mais non exclusif du fait de la mobilité des voyageurs. Un partenariat privilégié est à définir avec les CDAS du Département pour préciser les modalités d'interventions de chacun. Dans le cas des situations préoccupantes il sera indispensable de suivre une procédure précise.* <sup>4</sup>». Le service social spécialisé avait aussi une mission de ressource : « *Les professionnels spécialisés interviennent comme personnes ressources auprès de leurs collègues des différents services sociaux ou auprès de leurs partenaires* » (Ibid.). Le service social de l'association a donc répondu aux demandes des voyageurs et à sollicité l'ensemble des organismes de droit commun pouvant intervenir.

AGV35, prenant la suite d'Ulysse35, constitue un nouvel outil pour développer l'accès aux organismes de droit commun pour les gens du voyage d'Ille-et-Vilaine. D'une manière globale, une chargée de mission pour la mise en place des projets sociaux, sensibilise les CDAS et les CCAS du département à s'investir en terme d'accueil et de prise en charge des gens du voyage. Par ailleurs, le service

4 Conseil Général (2008) Document de travail définissant la mission du pôle social. p.2

social d'AGV35 est régulièrement en contact avec le CDAS et le CCAS de Villejean à Rennes et a une mission départementale en intervenant en tant que conseil auprès des CDAS et CCAS du département. Ce lien de partenariat s'accompagne également de relations régulières avec les autres organismes de droit commun tels que la Caisse Primaire d'Assurance Maladie, la Caisse Régionale Assurance Maladie, la Caisse d'Allocations Familiales, ainsi qu'avec des structures privées et publiques telles que les banques ou les hôpitaux et les écoles, les associations caritatives....

◆ **Mise en place de référents « Gens du voyage »**

Depuis 1975, Ulysse35 constituait le principal interlocuteur vers qui se tournaient les voyageurs en difficulté. A ce titre, cette structure a constitué un référent pour les « Gens du voyage ». L'association ayant reçu délégation du Conseil Général s'était vu confier l'action sociale en direction de cette population sur le territoire de Rennes Métropole et une mission d'assistance pour le reste du département<sup>5</sup>. La structure comportant 2 assistantes de Service Social, les personnes se trouvant domiciliées à Rennes, étaient suivies dans le cadre de cette structure spécifique qui suppléait les organismes de droit commun notamment sur les questions de domiciliation. La majorité des personnes de la communauté des gens du voyage en difficulté du département ont donc été suivies par des assistantes sociales spécialisées.

A partir de 2009, le GIP AGV35 reprend les missions sociales d' Ulysse35 et devient référent pour les « Gens du voyage » en Ille-et-Vilaine et continue de proposer un service « sur mesure » à cette population dont les besoins vont de la lecture des papiers administratifs à l'intervention en cas de situation de détresse. Deux assistantes sociales interviennent auprès de la population des Gens du Voyage. Leurs missions sont équivalentes à celles de la polyvalence de secteur et visent plusieurs domaines d'intervention: l'enfance, l'éducation, la famille, la santé, le handicap, l'insertion, la vieillesse, la justice, la gestion de la vie courante. Cependant AGV35 n'effectue plus les missions sociales d'Ulysse35 telles que les domiciliations (sauf dans

5 Ulysse 35. Rapport d'activité 2004 . p.46

des situations très particulières) mais accompagne les familles vers les services de droit commun et continue à être un service ressource pour les différents CDAS du département. Les relations avec le CDAS et le CCAS de Villejean sont maintenues en ce qui concerne la mise à disposition d'un plateau technique et la création d'une cellule d'appui au CCAS de Villejean renforce la collaboration des deux organismes.

#### ◆ Développement d'un projet d'accompagnement social

Du fait de sa connaissance des familles et des relations de confiance qui s'étaient établies, Ulysse 35 a constitué un relais efficace permettant un accompagnement suivi des personnes. Un outil spécifique avait été mis en place par Ulysse35 pour faciliter l'accompagnement social des voyageurs : l'association avait pris l'option de se déplacer sur les terrains suivant ainsi les familles itinérantes. Les outils d'intervention, déjà en place en 2004 à Ulysse35, pour développer cette logique étaient : des permanences sociales sur les deux terrains principaux de Rennes (Gros Malhon et Plaine de Bau), des rendez-vous sur les terrains de Rennes Métropole, et des rendez-vous au siège de l'association. A partir de 2006, une antenne mobile est mise en place et une éducatrice spécialisée effectuait, grâce à cet outil, des visites régulières sur les terrains en coordination avec le service social d'Ulysse35<sup>6</sup>. L'association entretenait, également, un partenariat important avec les services de droit commun notamment le CDAS de Villejean, qui mettait à disposition son plateau technique, la CAF, la CPAM, les organismes de mutuelle complémentaire et les organismes de retraite. Elle entretenait également des contacts réguliers avec les associations soutenant les gens du voyage du grand Ouest et avec les associations caritatives (secours catholique, secours populaire, Croix Rouge, Resto du cœur, ATD quart monde...). Aujourd'hui, AGV35 maintient les différents moyens d'accompagnement qui existaient au sein d'Ulysse35 (l'antenne mobile n'existe plus) : des permanences sociales sans rendez-vous sur le terrain de Gros Malhon<sup>7</sup>, des permanences au CDAS

de Villejean, des permanences téléphoniques, des visites à domicile et des rendez-vous à AGV35.

AGV35 a gardé le même réseau de partenaires existant à Ulysse35. Ils sont nombreux et indispensables à son fonctionnement. Les principaux sont ceux avec lesquels AGV35 est liée par convention : le Conseil Général via les Centres Départementaux d'Action Sociale CDAS de Villejean (qui est le CDAS de référence), le CCAS de Villejean, la CAF, Rennes Métropole et l'État. La CPAM, la CRAM, les organismes de mutuelle complémentaire, les hôpitaux, la CMP sont aussi des partenaires essentiels. Il ne faut pas oublier les associations caritatives qui apportent un soutien considérable aux personnes en difficulté.

## 2/ La gestion des situations difficiles

La population des gens du voyage est hétérogène dans ses aspirations concernant son mode de vie et sa conception de la citoyenneté. Elle se trouve également confrontée à un mode de vie différent du sien : celui des sédentaires. La cohabitation de ces deux modes de vie différents génère souvent des incompréhensions et des malentendus. Ceux-ci peuvent engendrer des comportements de défense, voire de révolte, perturbateurs. Dans ce cas une mission de médiation peut permettre de désamorcer les tensions et de dénouer des situations délicates. Sur un autre versant, les moyens existants dans le domaine du relogement, de la scolarisation, de l'insertion professionnelle et de l'insertion sociale sont mobilisés pour prévenir ces situations. Les projets sociaux qui coordonnent ces moyens, pourraient constituer un outil destiné à remédier à ces situations dans la mesure où ils permettraient de créer des liens sociaux à la fois au sein de la communauté des gens du voyage et avec les riverains. Cependant, l'intervention en moment de crise demande à être rapide et spécifique. Le schéma préconise trois approches pour remédier à ces situations : « une réponse adaptée » aux comportements spécifiques problématiques, le développement de l'information et de la médiation, le développement du contact direct et personnel.

<sup>6</sup> Ulysse35 Rapport d'activité 2004, 2005, 2006

<sup>7</sup> Les informations présentées ci-dessous sont issues du bilan d'activité de la première année (2009-2010) du service social d'AGV35

Ulysse35 a disposé d'un médiateur, sur le territoire de Rennes Métropole, dont la mission était, entre autres, « *d'accompagner les gens du voyage dans une démarche d'intégration dans l'environnement qui les accueille*<sup>8</sup> ». Cette mission permettait de suivre régulièrement les conditions de vie sur les terrains qu'il s'agisse de problèmes techniques, de voisinage ou de situations d'incompréhension. Dans ce cas, les outils pour résoudre ces situations difficiles sont de deux ordres : d'un côté la recherche des causes du conflit et la proposition de préconisations permettant de le résoudre et, d'autre part, la proposition d'un accompagnement des différents partenaires qui peut être, quand cela est nécessaire, une prise en charge sociale, ou médicale des individus à l'origine de troubles, ou simplement le rappel des lois, des règlements, des obligations aux différents protagonistes (Ibid. p.34-35).

Le service social et l'éducatrice spécialisée en poste se rendant sur les terrains dans le cadre de la mission « intégration à la cité » au sein d'Ulysse35 en 2006, constituaient les moyens complémentaires et indispensables pour l'intervention en cas de situation difficile.

Pour une action à plus long terme, Ulysse35, sur le territoire de Rennes Métropole, proposait également un moyen important concernant l'habitat. Une Conseillère en Économie Sociale et Familiale avait pour principale mission l'accompagnement des familles appartenant à la communauté des gens du voyage pour l'obtention d'un logement. Ce moyen, lorsqu'il s'agit de l'accompagnement à la sédentarisation de familles en grande difficulté, nécessite la mobilisation d'un partenariat large et beaucoup de temps. Mais, en même temps, la sédentarisation de ces familles permet un accompagnement contractualisé (dans le cadre de l'Accompagnement Sociale au Logement) qui est plus difficile à mettre en place quand les familles sont mobiles.

AGV35 continue la dynamique développée à Ulysse35. Outre les moyens mis à disposition pour l'accueil des gens du voyage (un médiateur), le service social (deux assistantes sociales), le poste de chargée de mission travaillant sur les projets sociaux contribue fortement à

développer, en collaboration avec l'ensemble des partenaires concernés (communes, associations...) des outils favorisant les échanges entre les gens du voyage et les sédentaires. L'ensemble du personnel d'AGV35, en travaillant en synergie, constitue un moyen d'action efficace dans la gestion des situations difficiles sur tout le territoire du département.

### **3/ Prévention et gestion de la délinquance**

Les conditions d'extrême précarité dans laquelle se trouvent certaines familles et la stigmatisation dont elles sont victimes, favorisent comme dans toute société, la délinquance. Dans un objectif de prévention de ces dérives, le schéma préconise des actions de médiations spécifiques mobilisant différents acteurs dans le cadre d'un partenariat : des travailleurs sociaux spécialisés, la DDJS, les services de police et de gendarmerie, l'éducation nationale, la PJJ, le service social départemental, les gestionnaires des terrains...

Ulysse35, de par sa mission socio-éducative et de par sa mission de médiation, constituait un moyen de prévention de la délinquance. Outre la présence d'un médiateur, d'un service social, Ulysse35 disposait également d'une animatrice socio-culturelle développant différentes actions éducatives et culturelles sur les terrains de Rennes Métropole. L'animatrice intervenait sur les terrains publics, soupapes, privés, sur les stationnements spontanés et auprès des familles en relogement de Rennes Métropole, elle était également accompagnée d'une éducatrice spécialisée.

AGV35 ensuite, en relation avec la préfecture d' Ille-et-Vilaine, intervient pour mettre en relation les différentes institutions impliquées dans des cas de délinquance, tout en poursuivant la mission de prévention développée dans le cadre d'Ulysse35. Par ailleurs, dans la mesure où la délinquance peut être attribuée soit à des pathologies psychiques (résultant souvent de la perte de repères culturels et identitaires), soit à la pauvreté et au dénuement, les moyens mobilisés sont principalement d'ordre médical (infirmière en poste à AGV35

<sup>8</sup> Ulysse 35 Rapport d'activité 2006. p. 33



relayée par l'antenne mobile des services psychiatriques de Centre Hospitalier Guillaume Régnier) et d'ordre social (le service social d'AGV35 pouvant entrer en collaboration avec les services judiciaires).

Par ailleurs, pour des actions à long terme et plus indirectes, le poste d'une chargée de mission pour le développement des projets sociaux permet, en mobilisant les différents partenaires et en coordonnant des actions de différents secteurs, d'informer et de sensibiliser les pouvoirs publics et les riverains aux difficultés des gens du voyage. Cette démarche permet aussi de partager des connaissances, des expériences et des savoir-faire. L'implication des partenaires est ici cruciale.

## **B/ Les actions entreprises**

### **1/ Pour le développement des possibilités d'accès au droit commun**

#### **◆ Adaptation des modes d'accueil et de prise en charge au sein des CDAS et CCAS**

Dans ce domaine les actions menées consistent essentiellement à développer la collaboration qui s'est mise en place entre, tout d'abord Ulysse35, et AGV35, ensuite, avec le CDAS et le CCAS de Villejean et les différents partenaires cités plus haut.

Ulysse35 a développé un partenariat avec le CDAS et le CCAS de Villejean dans le cadre de sa mission d'insertion sociale. Les actions menées dans le cadre de ce partenariat ont été des actions d'appui. L'existence d'Ulysse35 permettait aux organismes de droit commun d'envoyer des demandes qu'ils ne pouvaient traiter. Le sens, ici, va donc plutôt des services de droit commun vers un service spécialisé. Mais, à l'inverse, Ulysse35 sollicitait le CDAS ou CCAS de Villejean pour son plateau technique sur les demandes de commission d'aide à l'évaluation ou à la décision, la mise en œuvre de mesures de signalement dans le cadre de situations d'enfants en danger. Pour Ulysse35 ces organismes constituaient un outil important dans la prise en compte de situation demandant des compétences techniques et réglementaires à la compréhension d'une situation<sup>9</sup>.

9 Ulysse35 Rapport d'activité 2004. p. 48

L'adaptation des modes d'accueil et de prise en charge se formalise, ici, sous la forme d'un partenariat entre deux structures : l'une de droit commun et l'autre, spécialisée. Dans leur bilan d'activité de l'année 2005 les assistantes sociales d'Ulysse35 rapportent avoir réalisé 38 suivis en partenariat avec des CDAS et/ou des CCAS.

A la suite d'Ulysse35, AGV35 maintient une mission de référents « Gens du Voyage ». Le service social d'AGV35 constitue un service ressource auprès des professionnels des services de droit commun confrontés aux demandes des gens du voyage. De nombreuses actions sont développées en relation avec le CDAS et le CCAS de Villejean. Cependant les assistantes sociales constatent que les CDAS du département font peu appel à cette ressource. Par contre, dans le cadre du développement d'une politique de réorientation vers les services de droit commun, le service social d'AGV35 renvoie les personnes hors Rennes Métropole vers les CDAS ou CCAS de la commune où elles stationnent. AGV35 s'est positionné comme un intermédiaire entre les gens du voyage et les structures de droit commun. Il a une mission territoriale sur le département<sup>10</sup>.

#### **◆ Développement d'un projet d'accompagnement social**

Les rapports d'activité détaillent les missions d'Ulysse 35 en matière d'accompagnement social. Le type d'actions menées restent semblables au cours des 6 années qui ont suivi la publication du schéma. En 2005, les assistantes sociales dans leur bilan déclarent avoir effectué 528 entretiens et accompagné 266 personnes ou familles. Elles ont réalisé les actions suivantes auprès des gens du voyage : actions pour l'accès aux droits (188), démarches administratives (183), demandes d'attribution d'aides financières(175), aides à la gestion des papiers, démarches administratives diverses (267), suivis pour l'indemnisation des victimes de l'Holocauste (3), suivis pour des problèmes concernant l'habitat (caravane, logement, hébergement) (18)<sup>11</sup>. Ulysse35

10 Les actions menées par AGV35 sont détaillées dans la partie C/ État des lieux

11 Ulysse35 Rapport d'activité 2005. pp. 41-42

ayant également l'agrément pour instruire les demandes de domiciliation, a aussi mené des actions dans ce sens.

Les actions menées au sein de la nouvelle structure par le service social en ce qui concerne l'accompagnement social sont similaires<sup>12</sup> à ce qui était développé à Ulysse35. L'objet des demandes formulées concerne l'accès aux droits, l'aide sociale à l'enfance et la régularisation des droits (prestations sociales versées par la CAF et retraites). Les autres demandes concernent surtout le financement des caravanes et des assurances, l'aide à l'énergie, le montage des dossiers de retraite, d'Allocations Adultes Handicapés et de sur-endettement<sup>13</sup>. L'aide nécessaire pour ces démarches administratives occupe une grande partie du temps de travail (montage de dossiers, contacts téléphoniques avec les partenaires et les familles, information, orientation, rédaction, lecture et compréhension des courriers). Les demandes formulées aux assistantes sociales peuvent avoir différentes origines: les personnes elles-mêmes (par téléphone ou directement lors des permanences), les partenaires ou services non compétents pour la prise en charge du public, les collègues d'AGV35, les gestionnaires des terrains... Cependant AGV35 n'instruit plus les demandes de domiciliation sauf dans le cas où il faut appuyer des demandes particulières.

## 2/ La gestion des situations difficiles

Ulysse35 a mobilisé un partenariat politique et socio-éducatif pour essayer de traiter de manière collective les situations délicates. Le médiateur d'Ulysse35 a effectué de nombreuses actions de médiation pour résoudre différents types de conflits. Son action est constante dans son versant préventif (il s'agit de « *prévenir certains problèmes et de déceler les signes avant-coureurs de certaines tensions* »<sup>14</sup>) et ponctuelle et rapide sur son versant intervention. (Ces actions : « *surviennent suite à une situation problématique : difficulté technique, retard de paiement, tension ou*

12 Les informations suivantes sont issues du bilan d'activité de l'année (2009-10) du service social d'AGV35

13 Une évaluation quantitative de ces actions figure dans le paragraphe « Bilan et constat sur l'insertion sociale »

14 Ulysse35 Rapport d'activité 2004. p.22

conflit, problème d'application du règlement intérieur. Son action exclut cependant les troubles à l'ordre public, les actes commis sur un domaine public (ou privé) qui relèvent du droit commun. »<sup>15</sup> De nombreuses actions de médiation ont été menées pour des problèmes de cohabitation avec les riverains. En 2006, deux situations difficiles ont été prises en charge par le médiateur d'AGV35 : au Rheu et à Chantepie. Celle du Rheu est particulièrement illustrative<sup>16</sup>.

Pour l'habitat, les actions mises en place concernent les outils de développement de l'accès à l'habitat pour les gens du voyage : accès au logement social, suivi social lié au relogement.

Dans le cadre de la « Mission d'intégration dans la cité » d'Ulysse35, les actions ont été menées essentiellement sur Rennes Métropole. Elles consistaient essentiellement à développer des animations socio-éducatives et culturelles destinées aux voyageurs et aux riverains. Des actions auprès des femmes, des écoles (la Campine), des ateliers artistiques, la quinzaine des droits de l'enfant, ateliers « esthétique », formation aux premiers secours, inscriptions sur les listes électorales ont été menées. Des actions autour de la parentalité, la mise au travail, les loisirs, la mise en place d'une halte garderie à Gros Malhon ont également contribué à créer des liens sociaux.

AGV35, comme Ulysse35, bénéficie d'un poste de médiateur. Ses actions sont similaires à celles menées à Ulysse35. Elles consistent principalement à effectuer une interface entre les collectivités et les familles en grandes difficultés. Un accompagnement est proposé pour ces familles, en collaboration avec les autres professionnels d'AGV35, les autorités territoriales, les gestionnaires de terrain, ou tout autre protagoniste impliqué dans la gestion d'une situation délicate<sup>17</sup>. Le type d'actions a cependant changé. Elles sont plus centrées sur la gestion de conflit. Le médiateur intervient dans la gestion des situations délicates (ou conflictuelles) de trois manières. Quand il y a une situation urgente qui se présente il

15 Ibid.

16 Voir annexe « Exemples de situations »

17 Voir annexe « Exemples de situations »

diagnostique la situation (sur le terrain) auprès des personnes (ou acteurs) concernées. Selon le diagnostic, soit il préconise une solution acceptable et acceptée par tout le monde, soit il déclenche une rencontre entre les acteurs concernés pour essayer de trouver ensemble une solution. Quand il y a une tension potentielle ou un risque de conflit il engage une médiation préventive en diagnostiquant la situation. Il détermine, ensuite, la nature de l'action à mener. L'action préventive commence par des rencontres régulières avec les acteurs concernés et des points de bilan hebdomadaires (ou bi-mensuels). Ces rencontres doivent être élargies à tous les territoires dans le cadre des projets sociaux et des comités techniques pour permettre un dialogue permanent. Dans tous les cas, la réactivité est importante dans la prise en charge des situations.

En ce qui concerne l'habitat, toute action de relogement nécessite une demande et une motivation de la part des familles. Or, les moyens disponibles sont difficiles à appliquer pour les familles en grande précarité. Il est en effet compliqué de travailler sur un projet d'habitat avec elles car on se heurte à des difficultés qui leur sont spécifiques : elles sont réticentes à entrer dans un cadre. Elles n'appréhendent pas la notion de contrat, ont des problèmes à comprendre et à respecter les règles d'habitation. En terme d'action, une famille est pressentie actuellement pour accéder à un habitat adapté. Toute l'équipe d'AGV35 contribue à développer ce projet.

### **3/ Prévention et gestion de la délinquance**

Certaines situations conflictuelles entraînent des comportements qualifiés de « délinquant ». Encore faut-il définir cette délinquance. Dans la majorité des cas, en ce qui concerne l'Ille-et-Vilaine la délinquance va de l'incivilité (non respect du règlement intérieur, insultes...) à la dégradation de bâtiments ou de bâtis sur le terrain d'accueil en passant par le vol et, plus récemment, la délinquance financière (fraude fiscale), et le stationnement illégal. Certaines situations de violence familiale sont également récurrentes. Les sanctions appliquées vont, en fonction de leur gravité, de l'expulsion à l'emprisonnement.

Dans le cadre d'Ulysse35 des actions ont été développées par une éducatrice spécialisée, une éducatrice de jeunes enfants, une animatrice socio-culturelle, un travailleur social « petite enfance » et un médiateur. Ces actions ont un caractère essentiellement préventif tant au niveau de la médiation qu'au niveau des actions socio-éducatives. Il faut rappeler que l'action d'Ulysse35 exclut les troubles à l'ordre public, les actes commis sur un domaine public (ou privé) qui restent du domaine du droit commun. Dans le cadre de l'action « intégration dans la cité » des thématiques comme « les conditions de détention » et des suivis judiciaires ont été proposées. Dans des situations de médiation, le médiateur intervient pour informer les personnes des sanctions qu'elles encourent.

Les actions concernant les problèmes de délinquance dans le cadre d'AGV35, sont similaires à celles développées dans le cadre d'Ulysse35. Cependant, de par son partenariat avec la préfecture, le médiateur est plus fréquemment sollicité, notamment en terme d'information. Ce dernier intervient dès qu'un signalement de situation de délinquance est fait par les autorités. Il peut engager une action de médiation sur une situation où sont impliquées des personnes en infraction, notamment lors d'une expulsion. Par ailleurs, il informe ces personnes des procédures et de la conduite à tenir. En ce qui concerne le service social, il intervient en prévention et suit les familles dont le chef de famille est emprisonné.

## C/ État des lieux

### 1/ Présentation de la population interrogée

Le département est composé de 20 Centres Départementaux d'Aide Sociale dont 6 sont situés à Rennes. AGV35 a envoyé des questionnaires aux 16 CDAS du département (les 6 CDAS de la ville de Rennes ont eu un traitement particulier) en mai 2010. L'objectif était que chaque responsable recueille les informations des équipes de travailleurs sociaux pour les restituer ensuite lors d'un entretien. Sur 16 CDAS, 9 ont accepté un entretien réalisé soit avec les responsables, soit avec une assistante sociale, soit avec l'équipe entière. Les informations ont été transmises lors de ces entretiens (y compris les données chiffrées). Très peu ont eu le temps de recenser avec précision les familles, (cela signifiait que chaque assistante sociale ait répondu au questionnaire). Le contenu des entretiens portait plus sur un contexte général, l'approfondissement d'un fait, d'une situation. Le recueil des données a donc été souvent limité.

### 2/ Présentation des résultats

Pour rendre compte de l'action sociale menée auprès des familles du voyage sur le département de l'Ille-et-Vilaine nous avons pris en compte un certain nombre d'indicateurs qui sont :

- Le nombre de sollicitations dont font l'objet les services sociaux de la part des gens du voyage.
- Le nombre de suivis effectifs ponctuels et durables qui sont effectués par ces services.
- Le type d'accompagnement réalisé auprès des gens du voyage concernant l'enfance, la santé, le logement, la précarité et la pauvreté, l'illettrisme, l'insertion et l'intégration dans la commune.

Pour renseigner ces points, les données prises en compte sont celles fournies par Ulysse 35 (pour avoir des références et prendre en compte une possible évolution) et AGV35 et celles fournies par 8 organismes sociaux qui ont été consultés dans l'enquête et qui ont pu répondre. Sur ces 8 organismes 6 sont répartis sur le

département et 2 se situent sur Rennes Métropole. Cependant les conclusions pouvant être faites à partir des informations recueillies doivent rester dans le cadre des limites que nous avons posées précédemment concernant le déroulement de l'enquête auprès des CDAS. Malgré tout, les données présentées ci-dessous permettront d'indiquer une tendance même si elles ne donnent pas un aperçu scrupuleux et exhaustif de la réalité des actions sociales menées dans l'ensemble du département.

#### a/ Le développement des possibilités d'accès au droit commun

Un des objectifs du schéma de 2003 était de développer l'accès au droit commun en matière d'insertion sociale. Un point sur le terrain a été fait sur cette question.

#### ➤ Nombre de sollicitations dont font l'objet les services sociaux de la part des voyageurs

Ce qui est entendu ici par « sollicitations » concerne tout à la fois les rencontres, les suivis et les accompagnements des services sociaux avec des familles ou des personnes seules issues de la communauté des gens du voyage. En 2005, le bilan du service social d'Ulysse35<sup>18</sup> fait état de **528** sollicitations de la part des voyageurs. Pour l'année 2009-10, **521** sollicitations ont été faites auprès du service social d'AGV35.

Sur les 8 CDAS consultés 7 ont répondu à cette question. 4 ont déclaré avoir plus de 10 sollicitations par an de la part des gens du voyage, 2 en ont reçu de 6 à 10 et 1 de 1 à 5. Sur l'ensemble des 7 CDAS ayant pu répondre à cette question il y a eu, en se référant à la moyenne de chaque fourchette, pour l'année 2009, environ **89** sollicitations. Certains en ayant reçu plus que d'autres.

---

18 Ulysse35 Rapport d'activité 2005

➤ **Nombre de suivis effectifs, ponctuels et durables réalisés par les services sociaux**

En 2005, Ulysse35, dans son rapport d'activité, mentionne que le service social a fait **266** suivis. Pour l'année 2009-10, **338** suivis ont été réalisés par le service social d'AGV35.

Sur les 8 CDAS rencontrés, **6** ont pu fournir des informations. 1 a indiqué qu'il

avait plus de **10** suivis effectifs, 3 ont indiqué qu'ils avaient réalisé de **6 à 10** suivis, et 1 de **1 à 5**. Sur l'ensemble des **6** CDAS ayant pu fournir des informations il y a eu, en moyenne, environ **43** suivis effectifs.

On entend par suivis ponctuels des rencontres qui n'ont entraîné qu'une à trois interventions. En ce qui concerne Ulysse35, les données du bilan du service social figurant dans le rapport d'activité de l'année 2005 ne permettent pas de renseigner ce point. Par contre la distinction entre les différents types de suivis a été faite dans le bilan effectué pour l'année 2009-10 dans le cadre d'AGV35. Ce bilan fait état de **117** suivis ponctuels, environ, pour cette période.

Sur les 8 CDAS rencontrés, **4** ont pu fournir des informations. Les **4** organismes ont indiqué qu'ils avaient réalisé de **1 à 5** suivis ponctuels. **4** CDAS n'ont pu évaluer le nombre de suivis ponctuels. Sur l'ensemble des **4** CDAS ayant pu fournir des informations il y a eu, en moyenne, **9** suivis ponctuels.

Ce qui est entendu par suivis durables concerne un nombre d'interventions supérieur à 3 ou plus auprès des personnes. Ce sont des interventions régulières qui demandent une plus grande mobilisation à la fois des assistantes sociales et des partenaires.

Comme précédemment il n'y a pas de données pour ce point dans le bilan de 2005 réalisé dans le cadre d'Ulysse35. Par contre en ce qui concerne l'année 2009-10 le service social estime à **146** le nombre de suivis durables et lourds réalisés durant cette période.

Sur les 8 organismes rencontrés, **4** ont pu fournir des informations. Sur les 4 réponses 1 a effectué plus de **10** suivis durables et 3 en ont effectué entre **1 à 5**. Sur l'ensemble des **5** CDAS ayant pu fournir des informations il y a eu, en moyenne, environ **26** suivis durables.

Deux remarques méritent d'être faites à

propos de ces informations. La première est que pour ces CDAS, il apparaît assez difficile de donner des chiffres précis. Les personnes ne peuvent fournir que des fourchettes.

Ceci résulte, sans doute, du fait que les gens du voyage ne sont pas systématiquement différenciés des autres populations ou qu'ils ne sollicitent pas, de fait, les organismes sociaux s'ils ne sont pas accompagnés pour le faire. Ces remarques sont à mettre en perspective avec les données obtenues sur ce même point auprès des assistantes sociales d'Ulysse35 et d'AGV35. On constate, en effet, une grande différence entre le nombre de suivis réalisés par cette structure auprès des gens du voyage et le nombre de suivis effectués par les CDAS.

La deuxième remarque concerne la stabilité du nombre de suivis observée entre 2005 (date des premières données chiffrées) et 2009-10 en ce qui concerne Ulysse35 et AGV35. Il n'y a ni baisse, ni augmentation des interventions du service social. Un point important doit être également soulevé ici. Si les gens du voyage ne vont pas solliciter les services de droit commun et se tournent plus facilement vers les services spécialisés c'est essentiellement parce ceux-ci ont développé une logistique plus adaptée aux habitudes de cette population. De par leurs actions, les structures spécialisées permettent de les mettre en relation avec les services de droit commun. Nombreux sont les suivis réalisés en collaboration avec le CDAS et le CCAS de Rennes Villejean. Enfin, il faut noter une disparité sur le département en ce qui concerne l'accès au droit commun. En effet, il y a une grande centralisation des suivis sur Rennes Métropole. Les personnes ou familles sur le reste du département sont relativement isolées et marginalisées.

Ces résultats indiquent que l'accès au droit commun reste une problématique importante en ce qui concerne les gens du voyage. Étant donné le peu de résultats délivrés par les CDAS, les données qui vont être présentées ci-dessous permettront, plus que d'évaluer la quantité des différents types d'accompagnements, de rendre compte des besoins des gens du voyage en matière d'aide sociale.

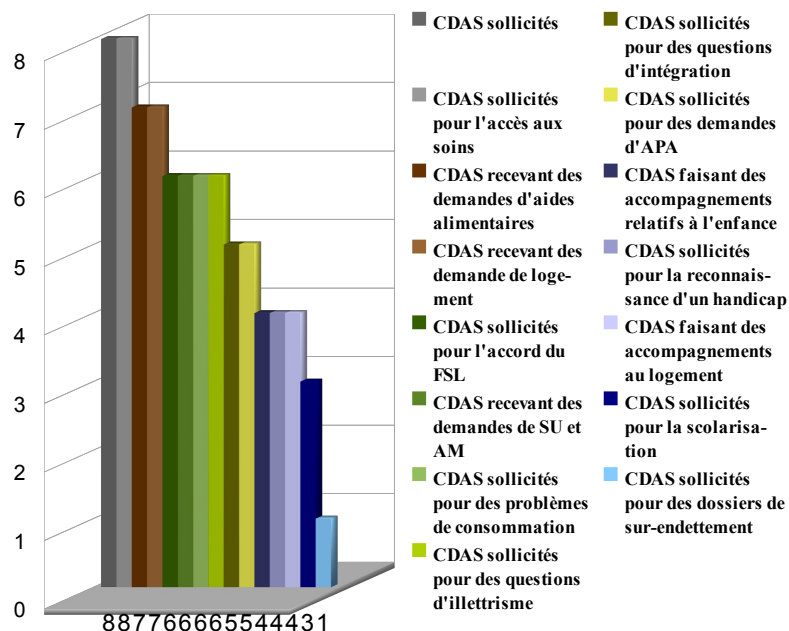
## b/ L'accompagnement social

Il est apparu important de définir le type d'intervention et d'accompagnement que les CDAS pouvaient proposer en réponse aux demandes des voyageurs. Les informations demandées concernaient : l'enfance, la santé, le logement, la précarité et la pauvreté, l'illettrisme,

l'insertion et l'intégration dans la commune.

**figure 1 – Nombre de CDAS déclarant avoir été sollicités et demandes et accompagnements effectués.**

**Nombre de CDAS sollicités et types de demandes et d'accompagnement effectués (n=8)**



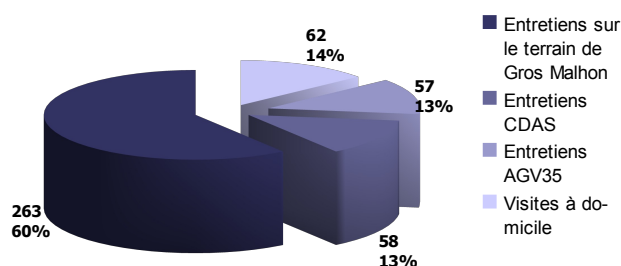
On remarque que les 8 CDAS interrogés déclarent être sollicités par les gens du voyage. Tous déclarent également recevoir des demandes pour l'accès aux soins (5 déclarent en recevoir entre 1 et 5 par an, 3 n'ont pas comptabilisé les demandes). 7 déclarent recevoir des demandes d'aides alimentaires (5 estiment qu'ils en accordent de 1 à 5 et 2 n'ont pas comptabilisé les demandes) des demandes de logement (6 CDAS déclarent en avoir reçu entre 1 à 5, 1 n'a pas comptabilisé les demandes). 6 CDAS déclarent recevoir des demandes d'aides financières : Secours d'Urgence, Aides Mensuelles (4 ont estimé leur nombre à 1 à 5, 1 à 6 à 10 et 1 n'a pas comptabilisé les demandes) et être sollicités pour des problèmes de

consommation. 6 CDAS déclarent également être sollicités pour des questions d'illettrisme et pour l'accord du Fond de Solidarité Logement (6 déclarent donner l'accès au FSL et gérer de 1 à 5 dossiers de ce type). 5 CDAS sont sollicités pour des questions d'intégration et des demandes d'Allocation Personnalisée d'Autonomie. 4 CDAS font des accompagnements relatifs à l'enfance : informations préoccupantes et mesure éducative (ils déclarent avoir traité entre 1 et 5 dossiers pour des IP) et au logement. 4 CDAS déclarent recevoir des demandes pour la reconnaissance d'un handicap (1 estime en avoir reçu entre 1 à 5, 1 CDAS interrogé déclare avoir reçu d'autres demandes : demandes de vaccination, les 2 autres n'ont pas comptabilisé les demandes). 3 CDAS sont sollicités pour des questions de scolarité. 2 CDAS déclarent avoir des dossiers d'Aide Sociale au Logement (ces dossiers sont gérés par l'AIVS et l'APE2A) et 1 seul CDAS est sollicité pour des dossiers de sur-endettement (il estime en avoir géré de 1 à 5). 6 CDAS déclarent souhaiter un partenariat avec AGV35.

En ce qui concerne le service social d'AGV35, si le volume des suivis des personnes issues de la communauté des gens du voyage varie considérablement, le type de demandes et d'accompagnement est similaire à ceux dispensés par les services de droit commun. Les données recueillies et présentées ci-après indiquent que **440** entretiens et visites à domicile (sur les terrains) ont été réalisés. La majorité se sont effectués sur le terrain de Gros Malhon (70%, **263**). Les autres se répartissent entre le siège d'AGV35 (15%, **57**) et le CDAS de Villejean (15%, **58**).

**figure 2 – Nombre et répartition des entretiens effectués par le service social d'AGV35**

Répartition des entretiens et visites effectués par le service social d'AGV35 (n=440)



Comme pour les CDAS, le service social d'AGV35 est fortement sollicité par les gens du voyage pour des problèmes d'aides financières et des problèmes liés à la consommation. Les réponses proposées se font en relation avec différents partenaires qui contribuent à répondre au mieux à ces demandes. Les partenaires qui agissent majoritairement en collaboration avec le service social, sont le CDAS (24%, 95), le Secours Catholique (24%, 89) et le Secours Populaire (21%, 80).

En dehors de l'allocation d'aides financières, le service d'AGV35 assure également les services concernant l'accès aux droits (CMU, AAH, APA, FSL, dossiers de sur-endettement etc...). Il intervient également dans l'accompagnement au logement, l'insertion professionnelle et les situations de violence conjugale ou intra-familiale. Sa mission est donc similaire à celle des organismes de droit commun. Cependant si peu de différences sont notables en ce qui concerne ces différentes procédures, le travail concret des assistantes sociales de ce service prend en compte les spécificités d'une population qui impliquent une approche différente de certaines situations. Celles qui se présentent communément dans les organismes sociaux de droit commun s'inscrivent dans le cadre de procédures applicables à la majorité des cas. En ce qui concerne les gens du voyage des aspects culturels entrent fortement en jeu et rendent plus délicat le traitement des dossiers :

**L'illettrisme :** On constate, dans le bilan présenté par les assistantes sociales, qu'une aide importante est apportée pour la lecture, la compréhension et le renseignement du courrier administratif, la grande majorité des personnes suivies étant illettrées voire analphabètes.

**La domiciliation :** Le service est également sollicité pour les domiciliations. Il persiste une certaine complexité législative à ce propos. Les voyageurs doivent avoir à la fois une commune de rattachement, et une commune de domiciliation. Les voyageurs autant que les professionnels des services de droit commun ne comprennent pas toujours les réglementations liées à ces prescriptions. AGV35 est une ressource importante pour ces questions.

**La difficulté des voyageurs à s'orienter dans les démarches administratives :**

Les personnes ont beaucoup de difficultés à se repérer parmi les différents organismes et les différentes démarches. Elles demandent

à être orientées vers les services et de l'aide pour accomplir les formalités. Elles demandent régulièrement à AGV35 d'être médiatrice pour comprendre et répondre à des courriers, régler des litiges, connaître leurs droits. Ainsi de nombreux accompagnements se font pour répondre à ce type de demandes : déclarations d'impôt, déclarations de ressources à la CAF, recherche de mutuelles, d'un logement, d'un avocat.

A travers ces tâches le service social d'AGV35 constitue une véritable interface entre les voyageurs et les services de droit commun.

### c/ La gestion des situations difficiles

Sur ce point peu de données sont disponibles. Sachant que les « situations difficiles » sont générées par des familles qui sont sur le département depuis plusieurs années il est possible de se référer à un constat se basant sur l'observation quotidienne. Les travailleurs sociaux qui les suivent estiment que leur situation n'évolue pas beaucoup. En ce qui concerne les actions socio-éducatives et culturelles un constat émerge : on répond aux situations difficiles ponctuellement, les sollicitations pour participer à ces actions sont la plupart du temps suivies de refus de la part des personnes qui seraient pourtant les plus concernées. Cependant,

certaines familles suivies plus particulièrement par les professionnels d'Ulysse35, d'abord, et d'AGV35, ensuite, et par des partenaires (gestionnaires, éducateurs, etc) ont pu modifier leurs comportements et s'insérer un peu mieux dans les cadres exigés.

#### **d/ La prévention et la gestion de la délinquance**

Pour ce chapitre, il n'y a pas de données disponibles.

### **III- Mise en perspective des enjeux et des besoins**

#### **A/ Enjeux culturels et économiques**

Dans son chapitre « le commun et le divers » Liégeois souligne : « *Quand on souhaite faire disparaître les structures spécialisées [...] il est nécessaire de développer des compétences* »<sup>19</sup>. Sans ce préalable, explique-t-il, le risque est de « *tomber dans une discrimination par omission.* » (Ibid.). Les freins à l'accès au droit commun relèvent de deux logiques :

##### **1 – Les gens du voyage ne font pas de démarches vers les services de droit commun**

Les gens du voyage sont très peu enclins à s'adresser aux services de droits commun. Ce n'est pas, d'ailleurs, parce qu'ils ne connaissent pas l'existence de ces services. Les causes sont probablement plutôt d'ordre culturel. Pour les gens du voyage il est très difficile de traiter de leurs affaires (qu'elles soient d'ordre économique, social, médical, familial ou autre) avec des personnes qu'ils ne connaissent pas. La relation de confiance est importante. Par ailleurs, les problèmes sont traités en famille. Ainsi, lors des rendez-vous avec l'assistante sociale, il n'est pas rare que la personne concernée vienne avec les membres de sa famille. On retrouve les mêmes comportements à l'hôpital lorsqu'un des membres de la famille est hospitalisé. L'adaptation des modes

<sup>19</sup> Liégeois, J.P. (2007) *L'accès aux droits sociaux des populations tsiganes en France*. Edition ENSP p.28

d'accueil implique donc des moyens qui ne sont pas, à ce jour, en place au sein d'organismes tels que les CDAS et les CCAS.

##### **2 – Les agents des structures de droit commun expriment un manque de moyens et de connaissances en ce qui concerne la population des gens du voyage**

Un autre obstacle s'élevé en ce qui concerne la question de la prise en charge des gens du voyage et qui peut être illustré

ces quelques mots de Liégeois (2007)<sup>20</sup>.

« *On se trouve dans une situation paradoxale de volonté d'inclusion d'une minorité comme celle des Tsiganes dans les pratiques et services communs, et de pratique d'exclusion de ces mêmes dispositifs* ». En effet, l'accès au droit commun implique d'estimer les gens du voyage égaux en droits et en devoirs aux sédentaires. Si l'intention est d'éviter, par ce fait, leur discrimination en les considérant comme tout citoyen, elle ne peut être que louable. Cependant la réalité, elle-même, vient perturber cet agencement. En ne tenant compte que du mode vie itinérant des gens du voyage, on constate que les dispositifs de droit commun ne leur permettraient pas de bénéficier de certaines aides: la non reconnaissance de la caravane comme logement entraîne le refus des aides au logement.... De même en ce qui concerne les devoirs : de par leur mode de vie, les gens du voyage ne répondent pas toujours aux exigences des contrats d'insertion liés à la perception du RSA, leur faible niveau de scolarité les handicape dans les traitements administratifs.

Les demandes d'aides des gens du voyage vis-à-vis des services sociaux, ici spécialisés, sont décrites en détail et peuvent être considérées comme étant spécifiques à cette population par rapport à d'autres également en difficulté.

##### **→ Des réticences à demander de l'aide**

Les papiers, le suivi administratif dans les bureaux sont généralement de la compétence des femmes. Les hommes viennent peu. Plus encore que les femmes, ils ont des réticences à devoir

<sup>20</sup> Liégeois, J.P. (2007) *L'accès aux droits sociaux des populations tsiganes en France*. Edition ENSP p.26



« demander une aide ». Dans certaines familles, les démarches se font en couple. Certaines familles apportent peu d'éléments vérifiables, objectifs (factures, contrats, relevés bancaires, ressources) et il faut faire avec. A la question des ressources des hommes, déclarés ou non auto-entrepreneurs, la réponse fréquente des femmes est : « Ils ne font rien du tout en ce moment, y a pas de travail, c'est très dur, si on vient vous voir c'est qu'on peut pas faire autrement ».

→ **Illettrisme voir analphabétisme :**

L'illettrisme est un véritable obstacle à une meilleure intégration des gens du voyage. Ils ont besoin d'aide pour comprendre leurs courriers administratifs, se repérer, se rassurer parfois, être orientés vers des services, accomplir des formalités. Il y a 20-30 ans, ne pas savoir lire était moins handicapant que maintenant.

→ **Précarité et gestion de budget :**

Difficultés à acheter la nourriture, les vêtements, à payer les bouteilles de gaz en hiver, dettes de stationnement, assurances des véhicules et caravanes, crédits caravanes, abonnements de téléphone portable, amendes liées à la circulation routière, frais imprévus de garage...la liste est très longue. En l'absence de ressources régulières et/ou suffisantes, le moindre aléa vient déséquilibrer le budget.

→ **Litiges liés à la consommation :**

Les gens du voyage ont de telles difficultés à assurer leurs véhicules et caravanes qu'ils acceptent des conditions de surcoûts notables. Ceci a des conséquences sur l'économie globale des familles. Les gens du voyage ont besoin de portables avec des forfaits conséquents puisque c'est leur seul moyen de communiquer avec les administrations, familles, éventuels clients. Le coût prohibitif des commissions bancaires au moindre chèque ou prélèvement non honoré plonge les familles dans de telles difficultés financières que l'instruction d'un dossier de sur-endettement est leur dernier recours pour assainir leur situation.

→ **La question de l'élection de domicile**

: Il existe une grande confusion quant aux différentes adresses (l'élection de domicile, la boîte postale ; la commune de rattachement, parfois aussi une adresse

professionnelle RSI ..) tant de la part des gens du voyage que des administrations.

→ **La question du suivi des dossiers :** Il y a de nombreuses sollicitations pour des demandes liées aux prestations CAF. Rares sont les familles qui utilisent internet. Elles n'ont accès à leur dossier qu'en se rendant physiquement aux guichets de la CAF. Les demandes d'aide pour renouveler l'accès à la CMU et la complémentaire sont très fréquents. Certaines familles, qui se repèrent peu

dans le temps, réalisent qu'elles n'ont plus de droits quand elles se heurtent à un problème de remboursement de soins. Une quinzaine de personnes sont concernées par l'accès au droit à la retraite. Elles sont demandeuses d'information, de soutien dans leurs contacts avec la CRAM, la MSA, les caisses auxquelles elles ont cotisé, et éventuellement la caisse des dépôts et consignation.

→ **Les violences conjugales :** Dans le cas de violences conjugales et intra familiales les femmes peuvent subir des maltraitances, se taire, supporter longtemps des situations très difficiles. Parfois, elles sont accompagnées dans un processus d'éloignement (hébergement en CHRS...) qui s'interrompt pour des raisons multiples au bout de quelques semaines<sup>21</sup>.

Les agents des CDAS<sup>22</sup> interrogés dans le cadre de l'enquête expriment ainsi leurs positions en ce qui concerne les relations entre les gens du voyage et les services sociaux de droits commun : « ...Il y a réellement une spécificité, il faut aimer et avoir du temps pour aller vers les gens du voyage. Le rapport au temps des gens du voyage entraîne une charge de travail qu'on ne peut pas intégrer dans un CDAS. » ou encore : « Leur relation aux services et institutions n'est pas la même. Leur mode de vie rend difficile les interventions (place du père, rôle de la femme...) notamment dans les exigences d'insertion sociale et professionnelle que nous devons avoir ». Enfin :

21 Voir annexe « Exemple de situations »

22 Les besoins exprimés ici sont issus de l'enquête réalisée auprès des CDAS d'Ille-et-Vilaine. Ils ne recouvrent donc pas l'ensemble des organismes sociaux de droit commun

« Communication difficile par rapport au mode de vie. Difficultés dans la scolarisation des enfants et dans l'accompagnement. Des familles se déplacent mais indisponibilité pour aller au domicile».

Il est important aussi que les personnels des CDAS aient une meilleure connaissance de la population des gens du voyage afin de pouvoir faire la part des choses entre les représentations négatives qui circulent à leur encontre et la réalité.

## **B/ Pour un accès au droit commun aménagé**

→ **Nécessité de plus de temps** : Il ressort des réponses des CDAS interrogés que l'accueil des gens du voyage nécessite du temps (dont ne dispose pas les CDAS).

→ **Nécessité de mieux comprendre les missions d'AGV35** : Afin de développer un partenariat entre les organismes de droit commun et AGV35, il apparaît nécessaire de préciser les missions d'AGV35. En départageant les missions d'AGV35 et des CDAS, AGV35 pourrait rester compétent pour les interventions sur les terrains d'accueil communaux et privés et les CDAS pourraient prendre le relai pour les gens du voyage sédentarisés. Il faudrait également envisager un travail en binôme (un professionnel d'AGV35 et un professionnel du CDAS). Faire des réunions (rythme à définir) pour parler des situations rencontrées. En ce qui concerne la question de l'illettrisme, il serait profitable d'améliorer le partenariat AGV35, CDAS avec l'Éducation Nationale. Enfin, une forte demande s'exprime pour développer le partenariat entre CDAS et AGV35 pour les évaluations concernant l'enfance.

→ **Nécessité d'être informé** : Il est important d'avoir des informations générales sur la culture des gens du voyage et aussi des informations pratiques sur les moyens existants concernant l'illettrisme, sur l'application de la taxe d'habitation, sur les projets sociaux.

## **C/ Vers une harmonisation de l'accès aux droits**

→ **L'accès au crédit caravane** : Le crédit caravane tel qu'il existe aujourd'hui, grève le budget des familles. Les familles en grande difficulté vivent avec un disponible de 1€ par jour et par personne. Il serait souhaitable que le Conseil Général d'Ille-et-Vilaine accorde des prêts caravane aux familles, comme il en existe dans certains départements.

→ **Accès au dispositif FSL** : En Ille-et-Vilaine, les familles du voyage qui stationnement sur les aires d'accueil sont exclues de ce dispositif. Pourtant certains CDAS accordent des aides au titre de l'aide à l'énergie et eau et d'autres pas. Les sommes demandées sont en général très inférieures aux montants alloués aux autres bénéficiaires non voyageurs. Le public voyageur renvoie fréquemment son incompréhension et son sentiment d'exclusion devant la non reconnaissance de leur habitat comme étant un logement.

→ **L'accès au travail** : Il reste nécessaire de développer des réponses en matière de travail, d'emploi salarié particulièrement auprès des femmes et des jeunes<sup>23</sup>.

## **D/ Faire face aux situations délicates**

→ **Imaginer d'autres formes d'hébergement en urgence** : Les mesures de prise en charge de droit commun ne sont pas adaptées au mode de vie des voyageurs. Par ailleurs, il y a un besoin en structures d'accueil pour permettre aux femmes d'être hébergées en cas de situation de détresse.

→ **Nécessité d'un appui technique** : Il est essentiel d'avoir un appui technique du conseil général dans la mission relative à la protection de l'enfance notamment en recevant une aide à l'évaluation et la décision. Le regard extérieur est indispensable, ainsi que les connaissances juridiques et le partage de l'information.

<sup>23</sup> Voir chapitre Insertion Professionnelle dans le document général

→ **La halte garderie à Gros Malhon :** Cet espace de socialisation était un ancrage indispensable sur le plan éducatif et relationnel. Le manque d'anticipation et de préparation des familles vers les structures de droit commun est préjudiciable dans ce domaine.

→ **Nécessité de garder une relation de proximité et de confiance avec les familles :** Du temps d'Ulysse35, un camping car aménagé était un outil singulier et efficace, qui permettait d'être à proximité des gens tout en respectant leur intimité. Cet outil n'existe plus. Il a été demandé par les voyageurs lors de l'enquête<sup>24</sup> et, du point de vue du service social d'AGV35, il permettrait de rester en contact avec les familles, particulièrement celles qui sont en grandes difficultés.

→ **Le personnel intervenant dans l'accueil doit être informé (ou formé) sur la médiation et son rôle dans la gestion des conflits :** En effet, en cas de situation délicate (conflictuelle) ce personnel doit être en mesure de diagnostiquer les situations et faire la différence entre celles qui relèvent de la négociation directe et celle qui demande l'intervention d'un tiers médiateur.

→ **Le médiateur doit jouir de moyens et d'actions autonomes dans la mise en place du processus de médiation :** Dans ses actions, le médiateur doit pouvoir piloter lui même le processus de médiation (« curative » ou « préventive ») et avoir la possibilité de faire appel aux seuls concernés dans la recherche des solutions (ou de projet).

→ **Il faut élaborer une formation spécifique qui répond aux besoins du médiateur, car dans chaque médiation la violence est omniprésente :** L'évocation des causes du conflit avec les protagonistes met en évidence le danger potentiel de la rencontre si le médiateur n'est pas en mesure de gérer la situation. L'amateurisme ne peut pas y avoir sa place. La formation doit permettre au médiateur de développer la médiation dans sa dimension juridique, éducative, familiale, économique et sociale.

→ **La médiation doit avoir une légitimité institutionnelle pour pouvoir opérer efficacement et sans qu'elle soit perçue comme une intrusion dans le dispositif :** La médiation préventive est une action importante dans l'accueil. Car elle contribue progressivement à la pacification des relations. Outre le maintien des liens avec les usagers à travers des « visites » régulières (une par quinzaine) sur les terrains d'accueil du département, le médiateur doit participer activement aux instances de dialogue instituées par l'ancien schéma (mise en place des projets sociaux et comités techniques). Car la médiation préventive commence par le maintien de ce dialogue entre tous les acteurs du territoire. L'efficacité de la médiation passe par sa connaissance et sa reconnaissance par le dispositif tout entier.

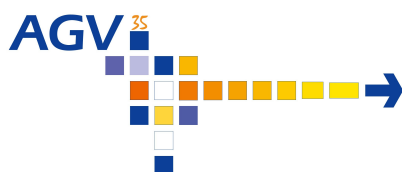
---

<sup>24</sup> Données issues de l'étude « connaître les gens du voyage, leurs attentes et leurs besoins », 2010



**Première partie :**

# **LES STATIONNEMENTS**



## Introduction

L'insertion professionnelle comprend des actions comme la formation professionnelle, la remise à niveau, les contrats aidés, les actions de recherche d'emploi, etc. La mobilisation de ces ressources relevant du droit commun tend, depuis 2001 à être de plus en plus élargie à la population des gens du voyage. Cependant, une telle démarche ne cesse de se heurter à des obstacles. Ces obstacles peuvent être compris lorsqu'on prend conscience que deux conceptions différentes de l'économie et du travail s'affrontent suscitant bon nombre d'incompréhensions de part et d'autre. « *En fait, les ressources des Tsiganes dépendent largement de l'ordre économique des sociétés dans lesquelles ceux-ci sont appelés à s'intégrer.* »<sup>1</sup>. Un certain nombre d'activités sont pratiquées de façon ancestrale par les gens du voyage notamment le commerce, l'artisanat (la vannerie...), les travaux saisonniers (vendanges, cueillette, manutention...). D'autres se sont développées comme la récupération (de métaux, de palettes, carrelages, composés informatiques), l'entretien de jardin, de bâtiments, les travaux de dé-assemblage et de désamiantage... Ce qui témoigne de l'adaptation des gens du voyage à l'évolution économique de la société dans laquelle ils vivent : « l'économie Tsigane n'est pas statique »<sup>2</sup>. Ceci amène à penser que les gens du voyage ne sont pas, ainsi que de nombreux acteurs sociaux le laissent croire, aussi démunis face aux mutations économiques. Il semblerait que, généralement, les gens du voyage recherchent, et valorisent plus, les activités indépendantes dont la rentabilité est immédiate, et plutôt liées à un effort ponctuel. Ils se distinguent des entreprises « sédentaires » par leur souplesse d'organisation du travail. Ils peuvent répondre là où apparaît un besoin ponctuel, une carence entre l'offre et la demande et là où ils sont les seuls à proposer un service spécialisé. Ce sont eux qui doivent prendre l'initiative du contact économique avec les « gadjé » et qui définissent leur espace d'action. Enfin,

<sup>1</sup>(Reynier, A (1998) Reynier, A. (1998) Quelques jalons pour comprendre l'économie tsigane. *Etudes tsiganes*, 12, p.9)

<sup>2</sup>(Reynier, 1998, p.9)

l'organisation du travail se fait essentiellement au sein de la structure familiale sur la base d'un système profondément égalitaire. La réalité du terrain a tendance à faire oublier ces éléments importants caractérisant cette population et cela conduit inexorablement à des actions de conversion des gens du voyage aux fonctionnements économiques sédentaires, et donc, de droit commun. Cette politique se heurte à des pratiques ancestrales qui survivent depuis des siècles malgré une incessante volonté de « dompter » cette population encore considérée comme nomade.

Dans le même temps, tandis que les actions d'insertion se mettent en place, la population des gens du voyage souffre de plus en plus d'inadaptation du fait, entre autre, de cadres législatifs pénalisant fortement la rentabilité de Ces activités (coût de l'entrepreneuriat : charges sociales, crédits, investissements en matériel homologué, assurances etc.) ou limitant de façon drastique leur pratique (réglementation concernant la récupération des déchets, et de professions telles que le porte à porte, le commerce ambulante, le stockage et le transport de déchet, le ramonage, le désamiantage, etc.)<sup>3</sup>. Leurs capacités d'adaptation traditionnelles se heurtent là à un obstacle incontournable : la maîtrise de la lecture et de l'écriture qui est la clef nécessaire pour la moindre démarche administrative avalisant l'exercice de ces professions qui, jusque là, pouvaient s'exercer sans autres formes de procédures. Les contrôles se renforçant, les gens du voyage se voient pressés de modifier profondément leur façon de vivre puisque toute démarche administrative, outre la connaissance de la lecture et de l'écriture, implique également un lieu de résidence fixe. Ne pouvant répondre aux injonctions légales, ils sont donc considérés comme délinquants, inadaptés, instables et peu dignes de confiance. La discrimination à l'encontre des gens du voyage ne cesse de s'accroître. Ainsi, de nombreux témoignages expliquent que, pour obtenir un emploi intérimaire, il vaut mieux

<sup>3</sup>Voir annexe pour les principales lois concernant les activités professionnelles des gens du voyage.

cache son mode de vie. Trop peu d'entre eux ont recours à la Halde pour signaler les cas courants de discrimination. Il est trivial de rappeler que si la précarité et la pauvreté sont les principales causes de la délinquance, la discrimination produit les mêmes effets.

Depuis de nombreuses années des actions se sont mises en place pour faciliter l'insertion professionnelle des gens du voyage. Les préconisations dans ce domaine se sont centrées sur trois axes principaux : la lutte contre l'illettrisme, la formation professionnelle et la validation d'acquis ainsi que la régularisation des activités indépendantes. Ces points soulevés lors des ateliers régionaux de Bretagne en Septembre 2001 ont été formulés en terme d'objectif dans le dernier schéma départemental de 2003.

## I- Les objectifs du schéma 2004-2010<sup>4</sup>

Les objectifs énoncés pour ce qui concerne l'insertion professionnelle de la population des gens du voyage reposaient sur 3 **grands axes** :

- **Favoriser l'insertion** en menant un travail sur les représentations que les gens du voyage se font de leur environnement et sur les images très négatives qu'ils véhiculent.
- **Renforcer la connaissance** partagée des problématiques et des modes d'intervention.
- **Développer des échanges** et la mutualisation des expériences.

L'orientation générale de l'objectif concernant l'insertion professionnelle est développée dans le paragraphe suivant :

### ➤ **Faciliter l'exercice des activités artisanales et commerciales et développer la formation professionnelle et l'insertion par l'économique :**

Le maintien d'activités commerciales et artisanales est la condition du maintien du mode de vie du voyage. Pour autant, pour de nombreux jeunes membres de cette communauté, l'insertion passe par la possibilité de disposer d'un emploi salarié,

<sup>4</sup>Schéma Départemental d'accueil des Gens du Voyage, Novembre 2003, p.37-58

gagé de ressources fixes. Les deux passent par la maîtrise de savoir-faire que la scolarisation ne leur a pas permis d'acquérir. Les moyens soutenant les orientations énoncées ci-dessus ont été proposés :

### ➤ **Développement d'actions de formation, régularisation, soutien à l'activité économique**

En prenant appui sur l'expérience développée dans le cadre des CLI avec l'association Adie d'aide à la gestion et à la régularisation des activités économiques, un partenariat est à développer afin de permettre l'extension de cette approche à l'ensemble des personnes intéressées.

#### **Devront ainsi être étudiés :**

- La mise en place de stages de gestion en collaboration avec les organismes professionnels,
- Les moyens d'agréer des personnes n'ayant pas les diplômes nécessaires ou le nombre d'années d'activité déclarées (évaluation personnalisée, stage de qualification...),
- Les possibilités de soutien matériel et organisationnel.

## A/ Les moyens mis en œuvre

A partir de ces objectifs, des moyens ont été mobilisés pour développer les actions en faveur de l'insertion professionnelle des gens du voyage. Des organismes tels que l'Adie dans le cadre des CLI ainsi que le CLPS se sont investis dans l'action d'aide à l'insertion professionnelle des gens du voyage.

### 1/ **Les Commissions Locales d'Insertion : un moyen pour le développement d'une politique territoriale en faveur d'un projet d'insertion professionnelle pour les gens du voyage**

Du fait de leurs missions (réaliser l'animation de la politique locale d'insertion, évaluer les besoins d'insertion des bénéficiaires de son territoire, recenser l'offre disponible et formuler des propositions pour le développement d'actions nouvelles, élaborer le programme local d'insertion (PLI) etc.) et de leur proximité territoriale les CLI

constituent un des moyens institutionnels pouvant permettre d'intégrer la question spécifique de l'insertion professionnelle des gens du voyage. Les CLI, regroupent différents acteurs locaux dont des personnes de droit public ou privé œuvrant dans le domaine de l'insertion et de la lutte contre les exclusions. C'est dans ce cadre qu'intervient l'Adie.

## **2/ L'Adie comme levier pour l'insertion professionnelle des gens du voyage<sup>5</sup>**

L'Adie propose un accompagnement aux personnes souhaitant créer leur propre activité sans pouvoir accéder aux prêts bancaires. Les allocataires des minima sociaux (RSA, API, ASS) sont le public cible de l'Adie (56% de personnes financées). Une part significative des clients financés (18%) est illettrée ou sait à peine lire, écrire et compter. C'est souvent ce faible niveau de formation qui est à l'origine d'une difficulté d'insertion dans le monde du travail salarié. Depuis sa création en 1989, l'Adie a accordé 43 747 micro crédits, soit 37 349 nouvelles entreprises financées et 44 818 emplois créés. Le taux d'insertion des personnes financées est de 75% (part des personnes soutenues par l'Adie au cours des 5 dernières années qui sont sorties des dispositifs d'aide sociale). Les activités soutenues par l'Adie relèvent principalement du secteur commercial (26%) mais des activités comme le service à la personne, le bâtiment (12%) et l'artisanat (7%) sont également représentées. En Ille-et-Vilaine, l'Adie a accordé des financements principalement à des entreprises individuelles (69%). Les gens du voyage représentent une population pertinente pour l'Adie : ils ont des activités à très faible rentabilité qui constituent la plupart du temps des revenus complémentaires aux minima sociaux. Les activités des gens du voyage relèvent essentiellement du travail indépendant. Les gens du voyage n'ont pas accès au crédit bancaire.

<sup>5</sup>«L'ADIE, une association pour le droit à l'initiative économique.» Assoreennes publié le 21 Mars 2007- Assoreennes .org

## **3/ Le CLPS comme moyen de validation d'acquis, de formation et de remise à niveau pour les gens du voyage**

Le CLPS est un organisme privé de formation pour adulte, dont les publics sont principalement des demandeurs d'emploi, des salariés, des jeunes et des adultes en formation par alternance. Cet organisme bénéficie de conventions avec l'AFPA, d'agrément avec le Fongecif, Agefiph et d'habilitations avec Pôle Emploi pour les Bilans de Compétence Approfondis. Cet organisme bénéficie de nombreux sites répartis sur toute la Bretagne dont 8 sur l'Ille-et-Vilaine. Il propose notamment des formations générales permettant aux usagers de faire une remise à niveau dans les compétences scolaires non acquises. En partenariat avec la CLI, le CLPS a mis en place des Ateliers de Savoir Fondamentaux. L'objectif de l'ASF est d'apprendre aux personnes les actes les plus simples de la vie quotidienne (lire un horaire de bus, remplir un document administratif, répondre à une offre d'emploi, gérer un budget...). Lire, écrire, compter, s'exprimer aisément sont les clés de l'autonomie sociale et professionnelle.

## **4/ La mission d'insertion professionnelle d'Ulysse 35**

Ulysse 35 était une association loi 1901, conventionnée avec le Conseil Général, qui s'était donnée comme mission le développement d'une médiation et d'intégration dans la cité auprès des familles du voyage<sup>6</sup> et d'accompagnement social sur Rennes Métropole et le département<sup>7</sup>. Dans le cadre de cette mission, en plus d'un service social composé de deux assistantes sociales, l'association bénéficiait d'un poste de conseillère en Économie sociale et familiale. La mission de cette personne consistait, entre autre, à accompagner les jeunes dans leurs démarches vers la mission locale. Un suivi pouvait être alors organisé en collaboration avec le conseiller de la mission locale. Elle avait également pour mission d'accompagner les personnes défavorisées bénéficiaires du RMI. Dans ce but une convention

<sup>6</sup> Ulysse35 Rapport d'activité 2004. p.19

<sup>7</sup>Ulysse 35 Rapport d'activité 2006 p.1



avait été signée avec le CCAS de Villejean. Les membres de l'équipe sociale travaillaient en collaboration avec les ALI.

### **5/ Un nouvel outil spécifique pour la gestion de l'accueil des gens du voyage en Ile-et-Vilaine : AGV 35**

AGV35 est un GIP créé dans le but de gérer, avec ses partenaires, l'accueil des gens du voyage sur le département d'Ile-et-Vilaine. Cet accueil prend en compte tous les aspects de la spécificité de la population des gens du voyage : la mobilité, le stationnement, la vie culturelle et sociale, la scolarisation ainsi que les problématiques d'intégration, de discrimination et d'insertion sociale. La structure s'est dotée, depuis un an, d'un poste de chargé de mission insertion professionnelle qui développe des actions spécifiques en relation avec les partenaires de la structure auprès des gens du voyage. Ce poste permet à AGV35 d'intervenir dans les champs de la formation, de la professionnalisation et de la légalisation des activités en apportant un soutien et un accompagnement auprès de familles bien connues de la structure.

### **B/ Les actions développées pour l'insertion professionnelle des gens du voyage**

Un certain nombre d'actions ont été entreprises depuis 2005 par les différents acteurs décrits ci-dessus pour développer l'insertion professionnelle des gens du voyage. Ces actions se caractérisent par deux approches : une approche de création et de régularisation d'activités déjà en place et une approche de validation d'acquis, de formation professionnelle et de remise à niveau des connaissances scolaires concernant l'écriture et la lecture.

### **1/ Actions « d'insertion professionnelle par l'activité économique »**

Conformément aux prescriptions énoncées dans le schéma départemental de 2003, les CLI se sont mobilisées pour développer des actions spécifiques destinées à l'insertion professionnelle des gens du voyage. La densité de la population à Rennes, essentiellement regroupée et domiciliée sur le terrain de Gros Malhon, a engagé plus spécifiquement la CLI sur Villejean. En Mars 2005, la commission a sollicité l'intervention de l'association Ulysse 35, afin de prendre connaissance des caractéristiques socio-économiques et de la législation de l'activité de la population des gens du voyage. En Septembre 2005, est abordée par la commission de Villejean la problématique globale du mode de vie des gens du voyage qui induit la nécessité de construire, de manière inter-institutionnelle, une offre d'emploi adaptée. En Avril 2006 la CLI Territorialisée sur Villejean fait paraître un état des lieux de la situation socio-économique de la population des gens du voyage de l'agglomération Rennaise à partir des données de l'antenne CCAS de Villejean. On note, en décembre 2005, que 352 familles de la population des gens du voyage sont bénéficiaires du RMI. 45% des bénéficiaires sont des couples avec enfants (dans la population sédentaire la majorité des bénéficiaires sont des personnes isolées ou sans enfant). Ils ont entre 30 et 49 ans (59%) et 72% des actions d'insertion conduites avec les bénéficiaires concernent l'emploi en direction de la création de micro-entreprises (81% des actions conduites pour les bénéficiaires de la population sédentaire concernent l'emploi et la formation). Des Animateurs Locaux d'Insertion sont mobilisés pour accompagner les gens du voyage dans un projet professionnel, et ce, dans le cadre du dispositif RSA. Leur mission est essentiellement d'évaluer le projet d'insertion et de préconiser, quand cela est nécessaire, un accompagnement avec l'Adie. Ces actions d'accompagnement concernent essentiellement :

- Le suivi administratif (tenue de registre, courriers, impôts et caisses sociales).

- L'orientation pour les formalités d'immatriculation.
- L'instruction des demandes de prêts.

La mission locale est présente dans les comités techniques et participe donc également aux actions d'insertion professionnelle auprès des jeunes voyageurs, du moins au niveau des instances techniques. Cependant si ses actions sont bien développées sur Rennes Métropole, elles restent très marginales sur le reste du département. Lorsque les voyageurs les sollicitent, ils se heurtent à la nécessité de maîtriser la lecture et l'écriture pour accéder à une formation et un emploi.

## **2/ Actions d'accompagnement développées en collaboration avec l'ADIE**

L'ADIE s'avère être un partenaire essentiel dans les actions de création et/ou de régularisation d'activités économiques pour les gens du voyage. Par convention, l'ADIE est engagée depuis 2006, en partenariat avec le CCAS de Villejean, dans des actions d'accompagnement et d'aide à l'insertion professionnelle des gens du voyage. Elle reprend ainsi une mission inaugurée par l'ADI, d'aide à la création et au développement des micro-entreprises par les voyageurs. Aujourd'hui les actions sont bien installées : un conseiller ADIE accompagne 35 voyageurs sur le département de l'Ille-et-Vilaine : de 15 à 20 à Rennes, 4 ou 5 à Fougères et 10 à St Malo et le pays Malouin. Ces prestations se font dans le cadre de rendez-vous au siège de l'association à Rennes à la demande des voyageurs, ou au CCAS de Villejean à la demande des ALI. Pour le reste du département, un membre de l'ADIE se déplace régulièrement (une fois par mois au moins) pour rencontrer les entrepreneurs.

Ces prestations consistent :

- à fournir une information et à sensibiliser à la prise de registre (Autonomie, régularisation),
- à accompagner les entrepreneurs dans les démarches administratives : immatriculation de l'entreprise, le traitement des charges sociales et du dossier ACCRE/EDEN, la mise en place du régime de la micro-entreprise et l'accès au RMI,

- à aider au développement et à la viabilité des activités traitées (formations semi-collectives, mutualisation des achats...),

- à mettre en place un partenariat avec des acteurs économiques,

- et à évaluer l'autonomie à différents stades du parcours.

## **3/ Actions d'insertion professionnelle par le biais de la formation**

L'illettrisme est un des handicaps de la population des gens du voyage. Cette particularité conditionne fortement l'insertion professionnelle maintenant qu'il n'est plus possible d'exercer la moindre activité (commerce, artisanat, et même travaux saisonniers...) sans avoir à effectuer des démarches exigeant de savoir lire et écrire. L'accès à l'écriture et à la lecture reste une priorité afin de permettre aux personnes ayant des lacunes dans ce domaine d'y remédier. Le CLPS s'investit en 2006 dans la formation des gens du voyage pour l'acquisition de la lecture et de l'écriture par le biais des Ateliers de Savoires Fondamentaux (ASF) et propose de se déplacer sur le terrain de Gros Malhon. Les actions menées concernent essentiellement des formations de base de remise à niveau. En effet, la seule action concrète ayant été mise en place ne concerne que la remise à niveau en lecture et écriture et ne concerne pas les validations de compétences professionnelles.

## **4/ Actions d'Ulysse 35 favorisant l'insertion professionnelle**

En référence aux rapports d'activité remis par Ulysse35, il est possible de prendre en compte un certain nombre d'actions développées dans le cadre des relations entre l'association et les partenaires tels que la mission locale et le CCAS de Villejean. Notamment, la mise en place d'une cellule d'appui mensuelle avec le CCAS de Villejean avec laquelle l'association, représentée par la conseillère d'insertion et les assistantes sociales, contribue à élaborer des projets d'insertion sociale et/ou professionnelle<sup>8</sup>. En 2006 Ulysse 35 réalise une enquête auprès de

<sup>8</sup> Ulysse35, Rapport d'activité 2004. p.51 et Ulysse35, Rapport d'activité 2005, p.44

20 jeunes entre 16 et 25 ans sur Rennes Métropole. Cette enquête met en évidence que très peu de ces jeunes ont une formation : 2 ont participé à des ateliers de formation en cuisine et mécanique (dans le cadre judiciaire) et 1 a fait un stage en entreprise. Cependant les résultats indiquent que tous ont développé des savoir-faire dans le cadre familial : les vendanges, la récupération, les marchés, la mécanique et la maçonnerie. Une formation « Attestation Sécurité Routière » a été réalisée auprès de 7 adolescents de plus de 16 ans en partenariat avec la MAIF et le GRETA. Un atelier « look et image » pour des adultes en recherche d'emploi a été créé en partenariat avec PRISME et la CLI.

### **5/ Actions d'insertion professionnelle développées par AGV35**

Le chargé de mission d'AGV35 a développé 72 suivis spécifiques d'insertion professionnelle auprès des gens du voyage. Ils ont consisté principalement à apporter un accompagnement socio-professionnel. Celui-ci se décline autour :

- Du recueil des éléments sur les thématiques d'emploi, de banque, d'assurance, des titres de circulation ou d'identité, pour renseigner les voyageurs, élus et techniciens ou partenaires.
- D'un accompagnement des voyageurs entrepreneurs dans le suivi de leur activité en lien avec les animateurs locaux d'insertion du département et de l'ADIE.

Le suivi administratif est assuré par des permanences à Rennes sur le terrain du gros Malhon ainsi qu'à Villejean au CCAS/CDAS. Lors de ces permanences, il est proposé une aide à la gestion administrative et comptable de l'entreprise : RSI, modalités de paiement, régularisation de dossier, d'échéances, déclaration de revenus auprès de la CAF et du RSI, dossier de couverture de santé (affiliation sécurité sociale, CMU), taxe professionnelle, impôt sur le revenu, problématiques en matière bancaire et d'assurances.

## **II - Bilan et constats sur l'insertion professionnelle**

La population des gens du voyage a toujours été considérée comme ayant un niveau socio-économique faible, voire très faible. Il semble que ces perceptions, qui ont cours depuis des siècles, soient toujours d'actualité. Cependant, il est vrai qu'il reste toujours assez difficile d'évaluer la situation socio-économique de cette population. Ainsi, mêmes les gestionnaires qui côtoient quotidiennement les familles sur les aires d'accueil ont une représentation contradictoire de leurs conditions économiques (50% d'entre eux pensent que les familles se trouvant sur les terrains sont dans une situation de précarité et d'extrême précarité et 51% pensent qu'ils sont d'un niveau social aisé voir très aisé<sup>9</sup>). La population est diversifiée et ses conditions socio-économiques, comme pour toute population, évoluent. En Ille-et-Vilaine peu de données permettent de faire un point précis sur cette évolution. Cependant, nous avons réuni un certain nombre d'informations fournies d'une part par l'enquête réalisée dans le cadre de la coordination du schéma départemental par AGV 35 en collaboration avec l'AUDIAR auprès des gens du voyage et des ALI des différents CCAS et CDAS du département et, d'autre part par des données délivrées par des documents officiels tels que des comptes-rendus de commissions fournis à AGV 35. Ces informations recouvrent les thématiques suivantes :

- la situation socio-économique des gens du voyage,
- l'accompagnement réalisé par l'Adie,
- les formations et validation d'acquis,
- et les besoins des gens du voyage et des ALI.

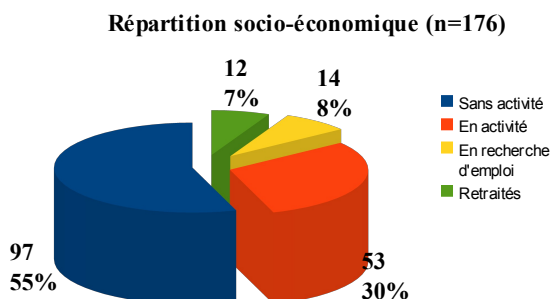
<sup>9</sup>Résultat issus de l'enquête 2010 « attentes et besoins des gestionnaires en Ille et Vilaine »

## A/ La situation socioéconomique des gens du voyage

### 1/ Analyse de la situation socio-économique globale des gens du voyage

La population du voyage qui a été interrogée (N=108) est relativement équilibrée en ce qui concerne le nombre d'hommes (42,61%, 75<sup>10</sup>) et de femmes (57,40%, 101) la composant. La structure familiale majoritaire qui caractérise cette population reste la famille. On dénombre 63% (68) de ménages. Il faut, cependant, noter une forte proportion de femmes seules (31%, 33) pour 6% (7) d'hommes seuls. En ce qui concerne la situation socio-économique, la population<sup>11</sup> se répartit en 4 grandes catégories. On constate, ici, que la majorité des personnes est sans activité (55%, 97), 30% est active (53), 8% (14) en recherche d'emploi et 7% (12) retraitée.

figure 1- Synthèse globale de la situation économique des gens du voyage<sup>12</sup>



Les données fournies par les CCAS et CDAS de l'ensemble du département répertorient 411 personnes suivies par des ALI de chacun de ces organismes. Ces

<sup>10</sup>Les chiffres en gras représentent le nombre de personnes prises en compte pour le calcul des pourcentages.

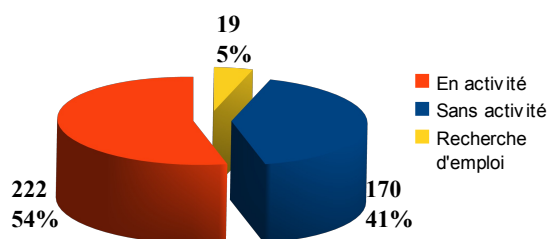
<sup>11</sup>108 questionnaires passés auprès des gens du voyage ont été retenus pour obtenir les données décrivant leur situation socio-économique. Cependant la population totale concernée pour présenter la situation socio-économique s'élève à 176 individus (puisque les conjoints sont comptabilisés indépendamment au sein du ménage).

<sup>12</sup> Données issues de l'étude « connaître les gens du voyage, leurs attentes et leurs besoins », 2010

données sont basées sur les dossiers des familles stationnant sur l'ensemble du territoire.

figure 2 – Synthèse globale de l'activité des gens du voyage sur la base des dossiers suivis par les CCAS et CDAS sur le département

#### Répartition socio-économique sur le département (n=411)



Les données montrent que les CDAS et CCAS déclarent 54% (222) de la population en activité. Une proportion moindre est sans activité (41%, 170) et très peu sont en recherche d'emploi (5%, 19). Elles sont, par contre, en contradiction avec celles recueillies auprès des gens du voyage (30%, 53) seulement s'étant déclarés en activité et 55% (97) sans activité. La différence entre ces deux représentations peut être analysée en prenant en compte la répartition socio-économique sur l'ensemble du département.

On remarque que les proportions varient en fonction des CCAS et des CDAS interrogés. En effet, les données obtenues auprès des CDAS et CCAS indiquent que pour deux secteurs : Vitré (63%) et Rennes (60%), il y a une majorité de personnes comptabilisées par leurs services comme étant en activité. Par contre, dans les autres zones du département, une majorité de personnes est comptabilisée comme étant sans emploi, notamment sur le territoire de Saint Malo (74%) et de Redon (72%), puis viennent ensuite les territoires de Saint-Brice-en-Cogles (67%) et Fougères (55%). Les chiffres concernant Vitré et Rennes sont assez surprenants étant donné le constat qui est fait sur l'attribution du RSA. Celui-ci concerne en effet la quasi totalité de la population (97,32%). En analysant la population totale répertoriée par les CCAS et CDAS du département et en prenant en compte l'activité, on

constate que 11 personnes ne sont pas bénéficiaires du RSA, tandis que pratiquement la totalité de la population perçoit cette aide, même si la majorité des personnes sont déclarées en activité.

## 2/ Analyse de l'attribution du RSA auprès de la population des gens du voyage

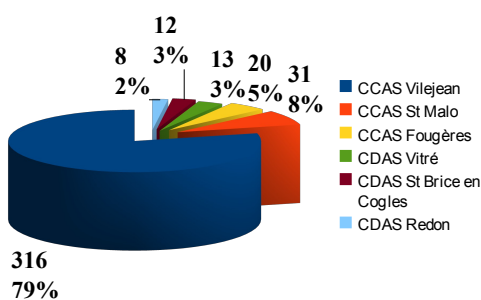
Sur l'ensemble des individus suivis par les CDAS et CCAS (411), 97,32 % (400) bénéficient du RSA et seulement 2,68% (11) n'en sont pas bénéficiaires. Ces proportions se retrouvent dans les déclarations des gens du voyage interrogés<sup>13</sup>. La grande majorité de la population (85,41%) bénéficie du Revenu de Solidarité Active. L'attribution de cette aide est donc généralisée à l'ensemble de la population. On constate que Rennes centralise la majorité des dossiers (79%, 316), viennent ensuite Saint-Malo (8%, 31), Fougères (5%, 20), Vitré (3%, 13), Saint-Brice-en-Coglès (3%, 12) et Redon (2%, 8). Il faut noter que, pour ces deux derniers secteurs, les ALI rencontrés n'avaient pas toutes les informations sur certains dossiers et donc que ces personnes n'ont pas été comptabilisées pour ce diagnostic.

La quasi totalité de la population des gens du voyage bénéficiaire du RSA

Autant de bénéficiaires du RSA actifs que non actifs

figure 3– Répartition des dossiers de RSA suivis par les différents CCAS et CDAS d'Ille-et-Vilaine

Répartition des dossiers de RSA (n=400)



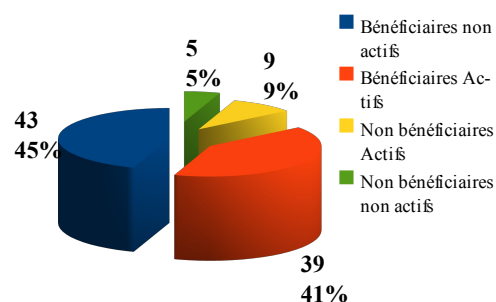
Ces résultats témoignent du fait que l'activité créée ne permet pas de subvenir aux besoins des familles même lorsqu'elles ont des revenus. Si de nombreux bénéficiaires n'exercent pas d'activité professionnelle (45%), une proportion équivalente (41%) reçoit le

<sup>13</sup>Pour l'analyse de la population bénéficiaire des minima sociaux (RSA), les ménages et les personnes seules ont été comptabilisés (n = 108), les retraités ont été extraits (n = 96)

RSA en complément de ses revenus. Seuls 9% de la population active ont des revenus suffisants permettant de ne pas avoir recours à l'aide du Revenu de Solidarité. 5% ne peuvent bénéficier de ce revenu (parce qu'ils n'entrent pas dans ce dispositif).

figure 4 – Description de la population bénéficiaire du RSA<sup>14</sup>

Répartition des bénéficiaires du RSA (n=96)



La précarité, voire la pauvreté, caractérise la population interrogée. Il semble que le nombre des bénéficiaires des aides sociales ne varie pas dans le temps. Pour illustrer cela nous prendrons comme point de référence le CCAS de Villejean qui regroupe la majorité des dossiers des familles du département. Les données qu'il a recueillies depuis 2003 indiquent une stabilité en ce qui concerne l'attribution des aides. D'après ces données on note une diminution de 10,22% du nombre de bénéficiaires de contrat d'insertion entre 2005 et 2010. Cependant cette diminution est à interpréter avec prudence. Si l'on peut considérer qu'une très faible proportion des personnes inscrites dans un dispositif d'aide à l'insertion professionnelle soit parvenue à s'autonomiser professionnellement, il faut également considérer le fait que la plupart ont pu quitter le département ou qu'elles ont été radiées et ne figurent plus dans les statistiques de ce CCAS.

Globalement ces données indiquent que les gens du voyage en Ille-et-Vilaine restent dans une grande précarité. Leur situation socio-professionnelle ne semble pas évoluer. Ce constat correspond aussi à la perception de cette population qu'ont 33% des gestionnaires de terrains qui estiment que la situation socio-

<sup>14</sup> Données issues de l'étude « connaître les gens du voyage, leurs attentes et leurs besoins », 2010

Les métiers les plus exercés par les gens du voyage sont la récupération, et les prestations de services. On note l'apparition d'activités telles que transporteur, maçon, couvreur, cuisinier. Notons la disparition des travaux saisonniers et de l'artisanat

économique des gens du voyage stationnant sur les aires d'accueil ne change pas et même, pour 30%, qu'elle empire<sup>15</sup>. Cette situation de pauvreté a un impact sur l'ensemble des domaines de vie des gens du voyage et concerne également les questions de discrimination dont ils sont victimes et d'intégration à la population sédentaire. Elle a également, bien sûr, des répercussions sur la délinquance.

## B/ La légalisation des activités

Un effort important a été demandé pour amener les gens du voyage à légaliser leur activité notamment en terme de majorité déclaration de revenu et de statut de travailleur. La situation économique globale des personnes exerçant des activités de récupération et de prestation de service nécessitant, pour la plupart, la mise en place d'un soutien social, le statut d'auto-entrepreneur autorisant la perception de minima sociaux (RSA), est apparu comme l'un des moyens privilégiés pour aider les gens du voyage à déclarer leur activité sans pour autant être mis trop en difficulté financièrement quand leur chiffre d'affaire ne leur permet pas de vivre. Par ailleurs, le fait d'être dans le cadre du dispositif « RSA » impose aux entrepreneurs de déclarer leurs revenus et donc d'exercer leur activité de façon légale. Ceci est bien intégré par les entrepreneurs.

### 1/ Description de la population active

En ce qui concerne la population des gens du voyage que nous avons interrogée, on constate que la majorité des personnes en activité sont des hommes (86,80%, 46). Seules 7 femmes (13,21%) se sont déclarées en activité. Ce constat renvoie à une tradition et une spécificité de cette population. En effet, les femmes se consacrent essentiellement à l'éducation des enfants et ne souhaitent pas travailler. Cependant, certaines d'entre elles (9%), seules ou mariées, avec ou sans enfants, déclarent rechercher des emplois intérimaires (heures de ménages, garde

<sup>15</sup>Résultat issu de l'enquête 2010 « attentes et besoins des gestionnaires en Ille et Vilaine »

d'enfants...). Par ailleurs, même si ces aspects n'ont pas été pris en compte dans la présente enquête, il faut aussi noter que les femmes, dont le mari travaille, les soutiennent en assumant des tâches diverses notamment la gestion administrative et financière dans les cas où le mari est entrepreneur.

Les métiers exercés sont assez diversifiés. Cette diversité existe également par le fait que certaines personnes exercent à la fois deux ou trois activités. La récupération (32%, 17) et les prestations de services (30%, 16) sont les métiers majoritairement représentés. Si le commerce (13%, 7) reste une activité encore pratiquée, l'artisanat (2%, 1) et les travaux saisonniers (2%, 1) ne semblent plus du tout être développés par la communauté des gens du voyage d'Ille-et-Vilaine, tandis qu'apparaissent des activités telles que le bâtiment (6%, 3, (2 maçons, 1 couvreur)), les missions d'intérim<sup>16</sup> et le transport routier (4%, 2). Une personne développe une activité dans la restauration (cuisinière). Les choix vers le commerce ou l'intérim concernent plus particulièrement les femmes qui, pour une très faible part, peuvent rechercher une activité n'empiétant pas sur leur activité principale qui est l'éducation des enfants. Parmi les 7 femmes s'étant déclarées actives, 3 font du commerce, 3 des missions d'intérim et une de la récupération.

### 2/ Description des statuts encadrant les activités

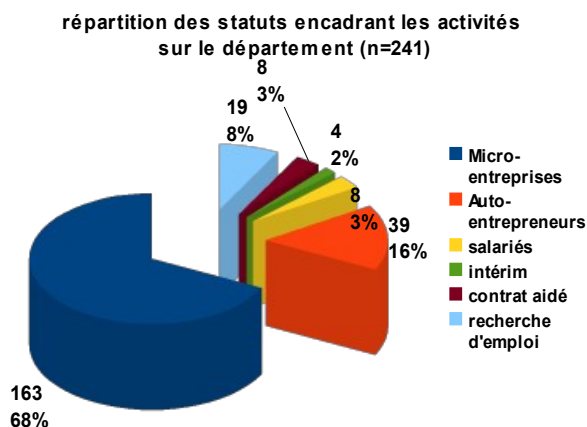
La grande majorité des activités exercées par les gens du voyage (66%, 35) est encadrée juridiquement. Soit sous un des statuts d'entrepreneurs de micro-entreprise ou d'auto-entrepreneur, soit sous un statut de salarié (intérim ou sous contrat à durée déterminée).

<sup>16</sup>L'activité exercée dans ce cadre n'a pas été précisée par les individus.

Une grande majorité des activités encadrées juridiquement

Une population active composée majoritairement d'hommes

**figure 5 – Répartition des statuts juridiques encadrant les activités des gens du voyage actifs (information CCAS et CDAS)**



**Le statut majoritaire encadrant les activités des gens du voyage est celui d'entrepreneur**

Ces données confirment un état de fait traditionnel pour les gens du voyage qui semblent préférentiellement développer leur activité professionnelle de façon indépendante en créant leur propre structure : 84% de la population interrogée exercent dans le cadre du statut d'auto-entrepreneur et de micro-entreprise. Le statut de salarié est extrêmement peu choisi par les gens du voyage (3%) et l'intérim, qui pourrait être envisagé comme une solution alternative entre l'activité libérale et le salariat, n'est pas non plus très développé (2%).

Un certain nombre d'efforts, depuis quelques temps, a été fait pour encourager les personnes à exercer leur activité dans le cadre d'un statut juridique. L'Adie, par l'intermédiaire des animateurs locaux d'insertion, s'est engagée depuis 2004 à accompagner les travailleurs pour créer et développer leur activité dans le cadre d'un statut d'auto-entrepreneur.

Les statuts choisis varient en fonction des différents CCAS et CDAS consultés. On remarque que dans quelques CCAS et CDAS certains statuts sont largement majoritaires. Le statut d'auto-entrepreneur est majoritairement développé à Saint-Brice-en-Cogles (100% de la population active : c'est-à-dire 3 personnes) et à Saint-Malo (7 personnes sur 9). A Fougères, sur l'ensemble de la population active suivie par le CDAS (10 personnes) 8 sont micro-entrepreneurs, 2 sont auto-entrepreneurs. A Rennes Villejean le statut

de micro-entreprise est également majoritaire (150 personnes sur 186 personnes). Très peu d'individus bénéficient d'un statut de salarié : aucun à Fougères et 5 à Rennes Villejean. A Vitré, par contre, la majorité de la population active comprenant 10 individus est salariée. Soit par le biais de contrats aidés (6), soit dans le cadre d'un emploi (1) ou de missions intérim (2). Seule une personne est sous un statut d'auto-entrepreneur. A Redon sur une population active de 4 personnes, 2 sont en micro-entreprise, 2 sont salariées (1 est salariée et 1 autre fait des missions intérimaires). On note donc à la fois le fait que, majoritairement, la population exerce ses activités de façon indépendante sous les statuts de micro-entrepreneur ou d'auto-entrepreneur et que le statut de salarié est très faiblement développé sauf au CDAS de Vitré. On remarque que le statut de micro-entreprise est majoritaire. Ceci s'explique sans doute par le fait qu'il est plus ancien que le statut d'auto-entrepreneur, lequel, depuis 2009 semble se développer chez les gens du voyage. Cependant, bien que ces statuts puissent être considérés comme plus adaptés aux besoins économiques des gens du voyage et à leur besoin d'indépendance, de par leur allègement en terme de charges sociales, de la plus grande simplicité de leur régime fiscal et qu'il, pour le statut d'auto-entrepreneur, permet la perception du RSA, ils s'avèrent cependant difficiles à gérer par la majorité des voyageurs. En effet, ceux-ci restent confrontés aux obligations administratives et donc à la maîtrise de la lecture et de l'écriture, mais aussi à la nécessité de fournir une adresse fixe où ils devront recevoir les différents courriers. Force est de constater que l'acquisition d'un statut, si elle permet une légalisation de l'activité et donc une protection certaine, est loin de résoudre la question de l'insertion professionnelle des gens du voyage et de leur autonomie économique. Les obstacles restent encore nombreux. Un accompagnement important est presque toujours nécessaire. Dans la population des gens du voyage que nous avons interrogée (n=28) on constate que 15 (53,57%) entrepreneurs sont accompagnés par l'Adie. L'autre partie (46,42%, 13) se déclare autonome dans la gestion de son activité ou bénéficie de l'aide de membres de la famille recevant eux-mêmes un

accompagnement.

Afin d'évaluer la progression de la dynamique de légalisation entreprise dans le département, nous avons demandé aux personnes de la communauté des gens du voyage qui avaient un statut de micro-entreprise ou qui exerçaient sans statut, si elles souhaitaient acquérir le statut d'auto-entrepreneur et si elles avaient entrepris des démarches dans ce but. **11** personnes (39,28%) ont déclaré souhaiter l'acquisition du statut d'auto-entrepreneur pour développer leur activité. Sur ces 11 personnes, **7** déclarent avoir déjà entrepris des démarches dans ce but. Cependant **4** le font pour changer de statut : passer de la micro-entreprise à l'auto-entrepreneariat et seulement **2** pour l'acquérir. **1** personne a fait des démarches mais a finalement opté pour un emploi salarié. **4** souhaitant devenir auto-entrepreneurs n'ont pas encore fait de démarches.

L'Adie intervient dans la plupart des démarches qui ont été faites, soit pour changer de statut, soit pour acquérir le statut d'auto-entrepreneur. Sur les 7 personnes ayant fait des démarches pour devenir auto-entrepreneur, **4** sont suivies par l'Adie. **2** ont fait des démarches auprès de Carrefour 18 et l'AMIPS. Une a fait une démarche pour s'informer à la chambre de commerce.

### 3/ Les formations et validation d'acquis

Une des préconisations formulée dans le schéma départemental concernait la formation et la validation de compétences. Il est bien reconnu aujourd'hui que les gens du voyage ont des savoir-faire dans un certain nombre de domaines (récupération, vente, artisanat...). Il apparaît donc intéressant de tenir compte de ces savoirs et de les promouvoir. Par ailleurs, de par leur longue expérience et du fait de leur mobilité, ils ont une grande capacité à se diversifier et à s'adapter à de nouveaux métiers. Malheureusement l'illettrisme, voire l'analphabétisme et la nécessité d'avoir des diplômes pour exercer certains métiers rendent l'accès à l'emploi difficile. Un certain nombre d'efforts ont été réalisés pour permettre l'accès à des formations, notamment en ce qui concerne la lecture et l'écriture. Le CLPS de Rennes s'est investi dans cette mission.

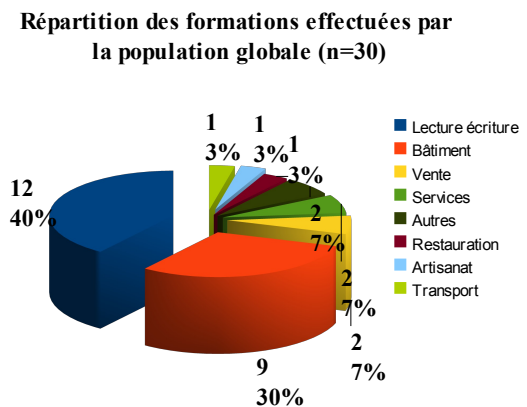
30 personnes sur 98 auraient bénéficié d'une formation

Une majorité de formations en lecture et en écriture

Les formations en lecture et en écriture suivies essentiellement par les femmes

Dans l'enquête réalisée auprès des gens du voyage, un point à été fait sur les formations suivies. <sup>17</sup>On constate que seuls 30,61% (**30**) de cet échantillon ont suivi une formation tandis que 69,40% (**68**) n'en n'ont pas suivies. Ce sont majoritairement les hommes qui suivent des formations (56,67%, **17**). Cependant 43,33% (**13**) de femmes en ont également bénéficié. Les formations en lecture et écriture constituent la part la plus importante (40%, **12**) de l'ensemble des formations effectuées. Viennent ensuite les formations dans le bâtiment (30%, **9**). Quelques autres types de formations ont été effectués, mais dans une mesure quasiment négligeable : vente (7%, **2**), services (7%, **2**), autres (7%, **2**) (cette catégorie regroupe des formations diverses et une remise à niveau effectuée au CLPS), restauration (3%, **1**), artisanat (3%, **1**) et transport (3%, **1**).

figure 6 – Répartition des types de formations effectuées par la population globale<sup>18</sup>



Ce sont les femmes qui se forment de façon plus importante à la lecture et l'écriture. Pour les 13 femmes ayant eu une formation, **8** (62%) ont suivi une formation à la lecture et l'écriture. 3 femmes ont suivi d'autres types de formation : une dans le service (informatique), une autre dans la vente et la dernière dans la restauration (cuisinière). Deux ont également fait une formation de remise à niveau et des formations diverses.

<sup>17</sup>Les données présentées reposent sur une base de **111** personnes, les retraités ont été extraits ainsi qu'une non réponse (**n=98**).

<sup>18</sup> Données issues de l'étude « connaître les gens du voyage, leurs attentes et leurs besoins », 2010



### III – Les besoins

Il existe plusieurs obstacles au développement économique des gens du voyage tels que la modification de l'environnement économique, l'impact des réglementations et des lois spécifiques encadrant leurs activités, la discrimination, la gestion au jour le jour et l'absence d'épargne qui en résulte, de grandes difficultés à la gestion administrative, l'absence de qualification, la faible maîtrise des procédures administratives et le faible niveau scolaire.

Face à ces obstacles les besoins sont conséquents. Pour les évaluer il serait nécessaire de les aborder suivant une double perspective. Celle des voyageurs et celle des organismes qui prennent en charge de façon globale les questions d'insertion professionnelle. Il semble, au cours des différents rencontres qui ont été effectuées dans le cadre de cette enquête, que la première préoccupation des différents acteurs concernés par l'insertion professionnelle des gens du voyage doit être celle de la discrimination. Un travail de sensibilisation des partenaires et des administrations aux problématiques de l'insertion professionnelle des gens du voyage doit être renforcé afin de lutter contre les préjugés existants (représentations négatives sur cette population). Ceci sera exprimé comme un premier besoin.

#### A/ Besoins relatifs à l'emploi

Ainsi qu'ils l'expriment quand on leur demande ce que seraient leurs besoins, les gens du voyage répondent en premier lieu : « du travail ». En effet l'analyse des réponses aux questions ouvertes qui ont été posées durant l'enquête auprès de cette population met en évidence une majorité de réponses concernant l'emploi et la formation. Les personnes expriment ainsi les difficultés auxquelles elles sont confrontées : « *le plus dur est de trouver un emploi* ». De nombreux voyageurs ont émis le souhait d'avoir des missions intérimaires. Pour les femmes qui ont exprimé ce besoin la raison en est qu'elles souhaitent concilier la vie familiale avec un emploi. Pour les hommes c'est « *pour*

*rester libre et ne travailler que l'hiver* ». ».

Des besoins en formation sont également exprimés. L'illettrisme est un des handicaps le plus important qui pénalise lourdement l'accès à l'emploi et à la formation des gens du voyage. Certaines des personnes que nous avons rencontrées sont bien conscientes de la nécessité de s'affranchir de cet obstacle. Dans les réponses que nous avons recueillies la plupart des formations évoquées en terme de demandes concernent la lecture et l'écriture.

Bien que les gens du voyage se sédentarisent de plus en plus, la caravane et le véhicule restent les outils de base permettant, outre le logement, la possibilité de gagner sa vie<sup>19</sup>. Ils sont donc indispensables au développement économique des familles et de la communauté en général. Les données recueillies auprès des familles de l'Ille-et-Vilaine indiquent que la majorité d'entre elles (59% soit 64 familles sur 108) ne possèdent pas de véhicule tracteur pour déplacer la ou les caravanes. Ceci étant, lorsqu'ils ont un véhicule, les voyageurs expriment le besoin d'avoir les moyens de passer le permis de conduire.

Par ailleurs, il faut développer l'adaptation professionnelle comme stratégie salvatrice. Les gens du voyage ont acquis une faculté à s'adapter. Ils ont des savoir-faire sous-exploités. Ils ont la capacité d'exécuter une mission ponctuelle, lorsqu'elle répond aux besoins du marché du travail. A la différence des sédentaires, les voyageurs ne construisent pas leur avenir professionnel de la même façon. Ils sont sur l'instant, sur l'immédiateté, il n'y a pas de projection sur l'avenir. Le développement des micros et des auto-entreprises apparaît comme une solution envisageable et viable, dans la mesure où les services de l'État, les caisses de sécurité sociale, la chambre des métiers et du commerce prennent en compte les réelles difficultés que connaissent les gens du voyage pour faire face aux procédures et aux charges de toutes natures. Un soin particulier doit être apporté concernant l'explication des procédures relatives à l'inscription à la chambre du commerce et

<sup>19</sup>Ce point est également abordé dans la partie concernant l'insertion sociale.

des métiers. Une sensibilisation sur la population des gens du voyage doit être faite auprès de ces organismes, tant au niveau des directions que du personnel en contact avec cette population afin de lutter contre les préjugés. En parallèle, des actions d'alphabétisation et de lutte contre l'illettrisme sont à mener pour soutenir l'employabilité et l'autonomie des gens du voyage.

D'autre part, actuellement les politiques d'insertion ont tendance à globaliser les personnes en situation de difficulté d'insertion. Ainsi, les populations en difficulté des cités, les personnes en situation de handicap sont concernées par des mesures identiques. Celles-ci ne répondent pas aux problèmes d'insertion des gens du voyage. Car les « sédentaires » bénéficient peu ou prou d'une base scolaire commune. Pour les voyageurs la scolarisation est marquée par la discontinuité, l'absence, ou la carence d'enseignement. Il en résulte un taux d'illettrisme élevé chez eux. Il fût une époque où leurs activités étaient rentables, grâce, en partie, à leur itinérance. Aujourd'hui, où le voyage devient difficile et coûteux, internet pourrait se substituer aux déplacements physiques tout en permettant de « voyager », ainsi, il y a certainement des métiers qui pourraient être exercés de la même façon par cette population. Des études de marché permettraient d'évaluer cette idée.

## **B/Besoins d'accompagnement**

La politique de légalisation des activités a encouragé fortement les gens du voyage à donner un cadre législatif à leur activité. Cependant ils sont lourdement pénalisés dans cette démarche du fait des difficultés dues à l'illettrisme, à la méconnaissance des démarches administratives, et à la nécessité de confier leurs affaires à des personnes qu'ils connaissent et en qui ils peuvent avoir confiance. Parmi les personnes rencontrées certaines ont émis le besoin d'avoir des informations sur le statut d'auto-entrepreneur et souhaiteraient que l'Adie soit plus présente sur les terrains.

Une attention particulière devra être développée pour les voyageurs ayant déjà une activité en qualité de travailleurs

indépendants avant mai 2009. Il conviendrait de vérifier s'ils sont au régime fiscal de la micro-entreprise (forfait annuel de cotisations sociales), et dans ce cas, assurer avec eux, le passage au régime fiscal de l'auto-entreprise (régime du micro-social simplifié) qui permet une gestion plus souple des charges sociales. Cela a aussi des répercussions au niveau du montant versé de prestations de la CAF et particulièrement le RSA. Dans le cas où le voyageur est sous le régime de la micro entreprise, lorsqu'il déclare ses revenus d'activités, un forfait de 250 euros est déduit de son montant de prestation RSA. Ce forfait déduit ne prend pas en compte le niveau de revenu d'activité que le voyageur facture 50 ou 900 euros, le forfait de 250 euros est systématiquement déduit du versement des prestations de la CAF. De ce fait, le voyageur ne souhaite plus légaliser son activité.

La mise en place d'un atelier de lecture et écriture, de calcul, pour les entrepreneurs voyageurs favorisera l'autonomie administrative. Cet atelier peut prendre la forme d'un « club des voyageurs-entrepreneurs ». Il est important également de réduire les incompréhensions entre les administrations et les organismes professionnels. Les caisses de sécurité sociale pour les travailleurs indépendants ayant fusionné, le traitement des dossiers ne semble pas identique et selon la caisse, selon les personnels. Le même phénomène est observable concernant les formalités de création d'entreprise. En effet, on note une disparité selon les départements sur les compétences requises, ainsi que sur l'exigence de certains documents nécessaires à la création. Il apparaît même que l'inscription d'entreprise par internet soit moins pointilleuse concernant ces exigences de documents et de compétences requises à l'exercice de la profession. Les créations d'entreprise doivent être identiques dans tous les départements, avec les mêmes exigences.

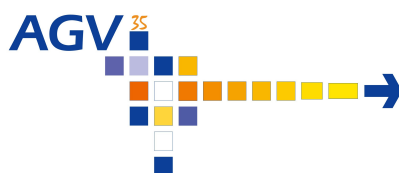
## **C/ Besoins relatifs à la formation**

Il semble intéressant de se pencher sur une action complétant le processus actuel d'éducation des adolescents et pré-adolescents. En effet, il est proposé une formation à distance par le CNED, qui ne paraît pas atteindre ses objectifs en matière d'acquisition de savoirs fondamentaux (lecture/écriture). Les causes sont multiples, mais la principale est la difficulté des parents à accompagner l'apprentissage et l'assiduité des enfants. L'objectif pour les enfants d'atteindre le niveau de fin d'étude de 3ème peut permettre de travailler sur les formations professionnelles du type BEP ou CAP. Il convient de se préoccuper de ceux ayant moins de 25 ans, car ils ne peuvent être bénéficiaires du RSA, et de les orienter vers les missions locales, et de les sensibiliser à l'esprit d'entreprise. Une évaluation en lecture et écriture peut être proposée afin de pouvoir déterminer les axes de progression individuelle à emprunter afin de favoriser l'insertion professionnelle. La mise en place de la VAE est essentielle et apparaît comme la seule alternative à la reconnaissance de leurs savoir-faire. La plupart des VAE nécessitent la maîtrise de la lecture et de l'écriture, le travail sur cet axe doit donc être accentué. Pour les métiers du bâtiment, les validations proposées sont réalisées en partenariat avec l'Académie de Rennes (centre de formation en apprentissage), mais les formations sont dispensées dans le Finistère (CAP. charpentier bois et Maçon). Actuellement, la seule formation réalisable est la formation dispensée à Vitré : « peinture et revêtement » (Brevet professionnel). L'objection principale des voyageurs portera probablement sur le secteur géographique de formation et sur le problème de la rémunération durant la formation. Un autre obstacle peut survenir lors de la constitution de la VAE relative à la difficulté de prouver la réalité des activités exercées. En effet, la plupart des personnes travaillant (ou ayant travaillé) a exercé sans pièces justificatives (factures, bulletin de salaire...).



**Septième partie :**

**OUTILS DE SUIVI ET  
D'ÉVALUATION  
DU SCHÉMA**



# I/ les objectifs du schéma 2003-2009

## A/ Rappels des objectifs et des moyens

Le schéma 2003/2009 avait prévu des structures de pilotage du schéma ainsi qu'un dispositif de coordination, d'observation et d'information.

### 1/ Structure de pilotage du schéma

**La commission consultative départementale** se réunit au moins deux fois par an, sur convocation du préfet et du président du Conseil général (ou de l'un des deux) ou sur demande du tiers de ses membres.

Elle émet un avis sur toute convention intercommunale de création ou de gestion des aires d'accueil.

Elle est informée de la réalisation des objectifs du schéma. Dans ce cadre, elle émet un avis sur le bilan annuel de mise en œuvre des orientations du schéma en matière d'habitat des gens du voyage.

Elle est informée de la programmation financière.

La commission consultative se substitue au comité de suivi prévu par le schéma départemental de 1998.

**Le comité de pilotage** est animé conjointement par le préfet et le président du Conseil général. Il constitue l'instance politique décisionnelle, valide les propositions de la coordination départementale, liées à la mise en œuvre du schéma.

Le comité de pilotage se substituait au groupe d'appui technique instauré par le schéma départemental de 1998.

### 2/ Le dispositif de coordination, d'observation et d'information

**La coordination départementale** réunit les services de l'État, du Conseil Général, des EPCI compétents et des communes de plus de 5000 habitants, ou de moins de 5000 habitants disposant d'aires d'accueil, Ulysse 35. Elle constitue l'instance technique d'élaboration d'une politique départementale d'accueil des gens du voyage. Elle se saisit des

orientations tracées dans le schéma pour définir ses déclinaisons opérationnelles. Lieu de mutualisation des expériences réalisées au niveau local, elle apporte aux communes son aide et ses conseils. Elle met en œuvre les outils permettant de connaître en temps réel : les ouvertures et les fermetures des aires, les disponibilités en places. Elle veille aux bonnes conditions de déroulement des grands passages et des grands rassemblements éventuels. Les pouvoirs publics réunis (État, collectivités locales) y traitent ensemble et de manière solidaire l'accueil de ces grands groupes et rassemblements.

**Le coordinateur départemental** est le Référent départemental, il anime la coordination départementale. Dans ce cadre, il est chargé de faire à la coordination toutes propositions visant à améliorer la gestion des aires et plus largement, l'accueil des gens du voyage. Il rend compte de sa mission au comité de pilotage. Personne ressource (référent Conseil général), il exerce une mission d'assistance départementale auprès des élus : maires, Présidents d'EPCI et Conseillers Généraux. Il les conseille afin de leur permettre d'appliquer les préconisations du schéma, et de les pérenniser dans le temps, tant dans les domaines de la gestion que de l'accompagnement social. Le coordinateur joue un rôle de facilitateur, en assurant le lien avec différents acteurs, grâce à sa vision d'ensemble. Il veille à la prise en compte de la situation des gens du voyage, dans les dispositifs départementaux ( PDI, PDALPD). Sa mission pourrait s'exercer à travers les tâches suivantes : Mettre en place des outils d'information à destination des acteurs et des gens du voyage. Animer des réunions avec les maires et gestionnaires des aires, à l'échelle des EPCI, pour coordonner les politiques, et veiller à l'harmonisation des pratiques à l'échelle du département. Être l'interlocuteur des comités techniques locaux. Être l'interlocuteur de l'observatoire : pour le suivi des résultats d'observation (fréquentation des aires, scolarisation...) et

leurs implications en termes d'orientations politiques. S'informer des pratiques des autres départements et en informer les élus, afin de mutualiser les expériences, notamment dans le domaine de la sédentarisation. Ceci, afin d'éviter les stationnements prolongés générateurs de conflits. Assister et veiller aux conditions d'application des décisions de la cellule opérationnelle "Grands rassemblements".

**La cellule opérationnelle « Grands rassemblements »** est animée par le cabinet du préfet; elle vise à anticiper, organiser, accompagner les grands rassemblements, par un dispositif d'accueil reposant sur le repérage des terrains pouvant accueillir les grands rassemblements, la connaissance préalable des groupements qui passeront et séjourneront dans le département, ainsi que les pasteurs responsables, l'organisation d'un contact avec les pasteurs pour s'entendre sur les lieux, les dates, l'importance du groupe et les conditions de séjour; l'élaboration des principes d'une convention entre collectivité et communauté fixant les conditions de séjour du groupe (participation financière, durée, gestion...). L'objectif visé est celui d'un accueil solidaire des grands rassemblements. Sur les deux pays potentiellement concernés : Rennes et Saint-Malo, il importe que l'accueil puisse être partagé par les différentes communes. Au sein du pays, et à partir d'un ciblage de secteurs plus précis, l'échelle intercommunale paraît la plus opérationnelle. La cellule réunira ainsi les EPCI concernés, pour fixer de manière concertée les conditions de cet accueil.

**L'observatoire départemental des gens du voyage.** Le principe d'observatoire a été adopté en 2001 par le comité de suivi du schéma départemental de 1998. L'AUDIAR en est le maître d'œuvre. Les outils d'observation sont actuellement testés sur Rennes Métropole, auprès des communes disposant d'aires d'accueil : suivi mensuel de l'occupation des aires, enfants d'âge scolaire accueillis et enfants scolarisés, perception des droits d'usage et montants des impayés. La mise en oeuvre de l'observatoire répond bien à l'une des premières orientations générales du schéma : " permettre une meilleure

connaissance des populations et de leurs déplacements". Au-delà des enjeux de dénombrement quantitatif, il s'agit bien de construire une connaissance qualitative, permettant d'identifier les processus de mutation en oeuvre au sein de cette population plurielle : habitat (stationnement, déplacements), activités économiques, insertion sociale, famille et d'anticiper ainsi les enjeux et les besoins... A travers une vocation départementale, il permet de saisir plus finement les spécificités territoriales des différents pays et des différentes agglomérations urbaines. Il pourra mobiliser les informations de la police et de la gendarmerie, et en organiser le recueil et le traitement. L'observatoire pourrait ainsi constituer un outil d'aide à la décision et d'évaluation permanente. Les observations et analyses produites pourraient ainsi guider les orientations stratégiques de la coordination départementale.

**Le pôle ressources** anime le réseau des opérateurs concernés sur le département, capitalise les informations extérieures (réseaux nationaux), l'information issue des expériences menées sur les départements, afin de les diffuser, organise des séances d'échange d'information, de formation sur les gens du voyage. Il travaille en partenariat avec l'observatoire pour une meilleure diffusion des informations, alimente un fond documentaire à disposition des acteurs concernés, diffuse les expériences en matière de gestion et en analyse les coûts, travaille à la mise en place d'outils d'information : plaquette d'information à l'usage des élus municipaux, plaquette d'information à l'usage des gens du voyage. La mission de pôle ressources pourrait être confiée à l'association Ulysse 35.

## **B/ Point sur les objectifs du schéma : les moyens mis en œuvre**

### **1/ Structure de pilotage du schéma**

**La commission consultative départementale** s'est réunie au moins deux fois par an, conformément à la loi du 5 juillet 2000 qui définissait son fonctionnement.

Une réunion permettait de présenter l'avancée de la mise en œuvre du schéma (en janvier de chaque année) tandis qu'une autre (en septembre ou octobre) était l'occasion de présenter le bilan des grands passages estivaux de l'été qui venait de s'achever.

**Le comité de pilotage**, instance politique décisionnelle, a validé les propositions de la coordination départementale à une seule reprise à l'occasion de la révision partielle du schéma intervenue le 23 novembre 2006.

Le comité de pilotage s'est avéré être une instance lourde à mobiliser car essentiellement composée des mêmes membres que la commission consultative.

### **2/ Le dispositif de coordination, d'observation et d'information**

**La coordination départementale** ne s'est réunie qu'à une occasion pour travailler sur l'harmonisation des modalités de gestion des aires d'accueil. Les élus se sont, pour la plupart, fait représenter par leur service en charge de la gestion des aires. C'est une instance qui se superpose à celles consacrées au pilotage du schéma.

**Le coordinateur départemental** fut recruté dès la signature du schéma par le Préfet et le Président du Conseil Général. Outils de suivi et de mise en œuvre du schéma, il a appuyé tous les services de l'État et du Conseil Général impliqués de près ou de loin dans l'accueil des gens du voyage. Moyen de coordination des actions et référent en matière de suivi de la mise en œuvre du schéma, les services du département et de la Préfecture ont, dès la création du poste, pu s'appuyer sur sa vision globale des différentes thématiques liées à l'accueil des gens du

voyage. Accompagnement des collectivités dans la mise en œuvre des prescriptions du schéma (rédaction de guides, informations liées à la création et à la gestion des aires, liens avec les différents services de l'État ou du département, etc.), accompagnement des élus dans la gestion des stationnements spontanés, préparation des grands passages estivaux, médiation entre élus et gens du voyage, instruction des demandes d'aide au fonctionnement des aires, préparation et animation des instances de suivi du schéma, ont constituées ses missions principales entre 2003 et 2009.

Après la disparition de l'Association Ulysse 35, les membres créateurs du Groupement d'Intérêt Public AGV 35 (Conseil Général, CAF, État et Rennes Métropole) l'ont choisi comme Directeur de cette nouvelle structure.

**L'observatoire départemental des gens du voyage.** L'observatoire a accompagné le coordinateur départemental depuis 2004. Porté par l'AUDIAR, cet outil d'observation a pu éditer différentes études entre 2004 et 2008 (analyses des terrains privés de gens du voyage sur le département; analyses annuelles du fonctionnement des aires, etc.). L'observatoire a pu prendre une part importante au diagnostic du schéma 2003/2009.

**Le pôle ressources** avait été confié Ulysse 35. Il a été effectivement créé et animé par l'association jusqu'en 2008, date de sa disparition.



## II/ besoins et enjeux pour le schéma 2011/2017

### A/ Pilotage du schéma

**La commission consultative départementale**, conformément à la loi de référence doit continuer à se réunir au moins deux fois par an. Elle pourra, définir l'ordre du jour en fonction des besoins de suivi de mise en œuvre d'actions spécifiques dans le cadre du schéma révisé (habitat adapté, gestion des aires, etc.)

**Le comité de pilotage** doit être animé conjointement par le préfet et le président du Conseil général. S'il doit effectivement être l'instance politique décisionnelle du schéma, il est nécessaire d'étudier si, compte tenu de la création du GIP AGV 35, il est toujours pertinent de maintenir ces deux instances composées des mêmes principaux membres. Le CA d'AGV 35 a en effet prévu dans sa convention constitutive, la possibilité d'inviter toute personne ressource concernée par la mise en œuvre du schéma.

### B/Coordination,information et observation

**La coordination départementale** est clairement réclamée tant par les personnes en charge de l'accueil des gens du voyage dans les communes et EPCI compétents (DGS, techniciens, élus) que par les collectivités non inscrites au schéma (pour les grands passages et groupes familiaux). Il est nécessaire à nouveau de fixer la fréquence des rencontres ainsi que le cadre.

**Le coordinateur départemental**, désormais Directeur du GIP AGV 35 reste, épaulé maintenant par une équipe complète de professionnels, l'outil de coordination entre les services de l'État, du Conseil Général et de la CAF d'Ille et Vilaine. Après près de deux ans de fonctionnement, la convention constitutive de la structure publique précise ses moyens d'interventions, ses missions et objectifs prioritaires et affirme son lien étroit avec le schéma départemental d'accueil des gens du voyage et ses objectifs. Ainsi, les missions

et objectifs du GIP AGV 35 pourraient évoluer en fonction des travaux des groupes de travail thématiques qui travaillent sur la révision du schéma.

**L'observatoire départemental des gens du voyage.** Si ses travaux apportent un éclairage indéniable sur la mise en œuvre du schéma, il est néanmoins nécessaire de préciser qui compose exactement son comité de pilotage et comment les rôles s'articulent entre AGV 35 et l'AUDIAR qui porte le projet depuis 2004.

**Le pôle ressources** qui avait été mis en œuvre par Ulysse 35 est désormais une des missions confiées au GIP AGV 35. Il apparaît important, dans le cadre du futur schéma révisé, de définir précisément ce qui pourrait constituer le pôle ressource attendu.

**L'idée d'une cellule opérationnelle « Grands rassemblements »** qui ne s'est jamais véritablement constituée depuis 2004, doit être à nouveau étudiée. Depuis 2004 le coordinateur travaille directement avec les Sous Préfet d'arrondissement afin de préparer les grands passages estivaux. Depuis 2009 (date de création du GIP AGV 35 et date de la nomination du Sous Préfet de Saint-Malo comme référent Etat des gens du voyage sur le département), le Directeur d'AGV 35 et son équipe de médiateurs travaillent directement avec le Sous Préfet pour préparer chaque été. La pertinence de la cellule de veille doit être étudiée à nouveau, comme son organisation et ses modalités de fonctionnement.

## Glossaire

AAH allocation adulte handicapé  
ACCRE aide aux chômeurs créateurs repreneurs d'entreprise  
ADIE association pour le droit à l'initiative économique  
AFPA association nationale pour la formation professionnelle des adultes  
AGV35 accueil gens du voyage en Ille et Vilaine  
ALI animateur local d'insertion  
APA allocation personnalisée d'autonomie  
API allocation parent isolé  
ARH agence régionale d'hospitalisation  
ARS agence régionale de santé  
ASF ateliers des savoirs fondamentaux  
ASL accompagnement social lié au logement  
ASS allocation de solidarité spécifique  
ASV atelier santé ville  
AUDIAR agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennaise  
AVIAM association d'aide aux victimes d'accidents médicaux et à leur famille  
BEP brevet d'études professionnelles  
CAF caisse d'allocation familiale  
CAP certificat d'aptitude professionnelle  
CCAS centre communal d'action sociale  
CDAS centre départemental d'action sociale  
CHGR centre hospitalier Guillaume Rénier  
CHU centre hospitalier universitaire  
CIO centre d'information et d'orientation  
CLH commission locale de l'habitat  
CLI commission locale d'insertion  
CLPS contribuer à la promotion sociale  
CMU couverture maladie universelle  
CNED centre national d'éducation à distance  
CSP code de la santé publique  
CUCS contrat urbain de cohésion sociale  
DDASS direction départementale action sanitaire et sociale

DDEA direction départementale équipement et aménagement  
EDEN encouragement au développement d'entreprises nouvelles  
EPCI établissement public de coopération intercommunale  
FNASAT fédération nationale des associations solidaires d'action avec les tsiganes et les gens du voyage  
FSL fond solidarité logement  
GIP groupement d'intérêt public  
GRSP groupement régional de santé publique  
HALE haute autorité de lutte contre les exclusions et pour l'égalité  
MDPH maison départementale des personnes handicapés  
MOUS maîtrise d'ouvrage urbaine et sociale  
PDALPD plan départemental d'action pour le logement des personnes défavorisées  
PIG programme d'intérêt général  
PLAI prêt locatif aidé d'intégration  
PLH programme local de l'habitat  
PLI programme local d'insertion  
PLU plan local d'urbanisme  
PMI protection maternelle et infantile  
PRAPS Programmes régionaux d'accès à la prévention et aux soins  
PRISME professionnels de l'intérim, services et métiers de l'emploi  
PRS plan régional de santé  
PRSP plan régional de santé publique  
  
RSA revenu de solidarité active  
RSI régime social des indépendants  
SEGPA section d'enseignement général et professionnel adapté  
SREPS schéma régional d'éducation pour la santé  
URML union régionale des médecins libéraux  
VAE validation des acquis de l'expérience  
VRD voirie et travaux urbains  
SADIV société d'aménagement et de développement d'Ille-et-Vilaine  
MGI mission générale d'insertion  
PJJ protection judiciaire de la jeunesse  
CHRS centre d'hébergement et de réinsertion sociale



## Bibliographie

Provot Bernard, L'habitat adapté, l'urbanité réconciliée, *Études Tsiganes*, volume 11, 1998.

Provot Bernard, Stationnement et habitat : de la précarité à l'espace organisé, *Hommes & Migrations*, 1995.

Liégeois Jean-Pierre, *L'accès aux droits sociaux des populations tsiganes en France*, Editions. ENSP, 2007.

Reynier, Alain, Quelques jalons pour comprendre l'économie tsigane, *Études tsiganes*, 12, 1998.

Réseau Idéal Connaissances « *Prévention et accès aux soins : comment améliorer la santé des gens du voyage ?* », Synthèse de la rencontre technique 1er juin 2010.

Réseau Idéal Connaissances « *L'évolution de l'habitat dédié aux gens du voyage en Charente pendant les 25 dernières années* » 3 mars 2010.

Réseau Idéal Connaissances « Gens du voyage et politiques de l'habitat », 24 juin 2009.

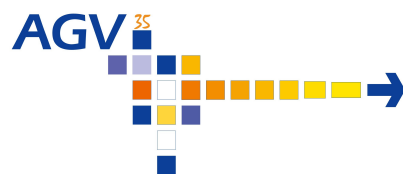
Réseau Français des Villes-Santé de l'Organisation Mondiale de la Santé, « *La santé des gens du voyage : comprendre et agir* », 2009

Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la mer, « *guide de l'habitat adapté pour les gens du voyage* », 2009

Agence Régionale de Santé du centre – Délégation Territoriale de Loir-et-Cher. « *Faciliter l'accès aux soins et à la prévention en matière de santé des gens du voyage : les dispositifs à mettre en place dans le département de Loir et Cher* »



# ANNEXES



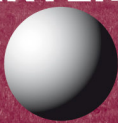




# **ETUDES**

**Observatoire Départemental  
d'Ille-et-Vilaine  
« Accueil des gens du voyage »**





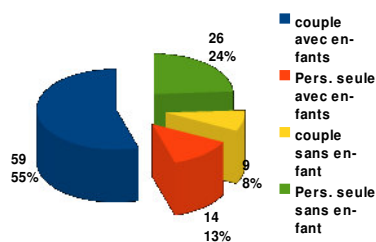
## Qui sont les voyageurs ? Quelles sont leurs attentes ?

Une centaine de personnes fréquentant les aires d'accueil du département ont été enquêtées cet été par AGV 35. Qui sont-elles ? Que nous disent-elles sur elles-mêmes, leurs pratiques, leurs attentes ? Pas de scoop : ce sont des familles nombreuses, plutôt jeunes. Elles dépendent massivement des minima sociaux, pratiquent une multi-activité, plutôt en auto-entrepreneur. On dénombre aussi, des couples sans enfant, et des personnes issues du monde sédentaire qui ont habité en maison ou appartement. Elles envisagent des séjours plutôt longs sur les aires, supérieurs à six mois, avec un ancrage fort sur une commune, ce qui ne les empêche pas de pratiquer aussi des stationnements spontanés, et parfois hors du département. Que disent-elles de leurs critiques et de leurs attentes ? Plutôt satisfaites des équipements sur lesquels elles stationnent, il n'empêche que ces personnes ont une préférence pour un habitat sédentaire autre que le terrain familial privé. Si les enfants sont facilement scolarisés au niveau élémentaire, au-delà les représentations sont encore largement négatives et l'utilité mal évaluée. L'accompagnement scolaire des enfants est difficile pour ces parents qui, pour une partie d'entre eux, maîtrisent encore mal la lecture et l'écriture.

### 55 % des familles enquêtées ont 3 enfants et plus

Au total 108 personnes ont été interrogées. Dans leur grande majorité, il s'agit de ménages avec enfants (68%).

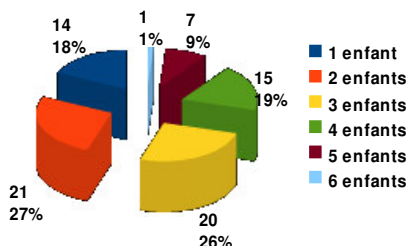
composition familiale



Toutefois, la part des personnes seules (8%) et des couples sans enfant (24 %) mérite attention car elle constitue le tiers des effectifs. Qui sont-elles ? Des personnes âgées ? Des personnes en rupture de couple momentanée ? Des jeunes couples ?

Au sein des familles, la proportion des familles nombreuses est élevée : 3 sur 10 ont quatre enfants ou plus, et 1 sur 2 a trois enfants ou plus.

nombre d'enfants à charge



## Sommaire

55 % des familles enquêtées ont 3 enfants et plus

Des ménages jeunes, qui ont plus d'une fois sur 5 un lien avec le monde sédentaire

Seuls 31 % des ménages ont une activité professionnelle

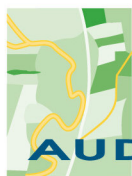
37 % des familles disent vouloir rester toute l'année sur l'aire d'accueil

Ancrage sur une commune mais aussi stationnements spontanés et séjours hors département

Une scolarisation effective, un certain désir d'école mais aussi une peur du collège

Services sociaux et médicaux connus et utilisés

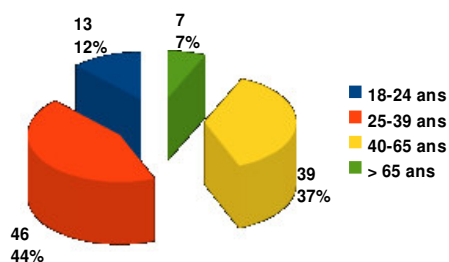
Les aires d'accueil donnent satisfaction, mais ... les gens du voyage ont envie d'autre chose ...



## Des ménages jeunes, qui ont plus d'une fois sur cinq un lien avec le monde sédentaire

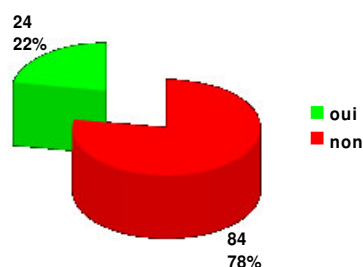
Les personnes interrogées sont en majorité des femmes (83 %). Comme l'ensemble de la population qui stationne sur les aires d'accueil, elles sont jeunes : 56 % ont moins de 40 ans.

tranche d'âge des personnes interrogées



Une part non négligeable des couples a une origine, pour partie sédentaire : l'un des deux conjoints en est issu. Seuls deux couples sont en totalité d'origine sédentaire.

origine sédentaire



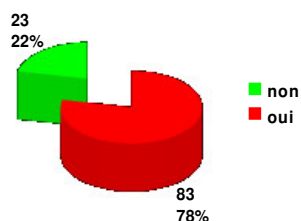
Cette réalité sociale explique que 20 % des ménages interrogés ont, préalablement à leur stationnement actuel sur une aire d'accueil, habité en maison (dont certains avec une caravane). Et même 11% des ménages ont habité en appartement.

## Seuls 31 % des ménages ont une activité professionnelle

Les personnes interrogées déclarent pour 31% avoir, elles ou leur conjoint, une activité professionnelle. Toutefois, 12 % seulement déclarent être en recherche d'emploi. Ce paradoxe n'est peut-être qu'apparent, car ce sont surtout des femmes qui ont répondu, et la réponse exprimée n'a peut-être concerné que leur propre réalité, plus que celle de leur couple. Or, l'activité des femmes est faible au sein du monde des voyageurs.

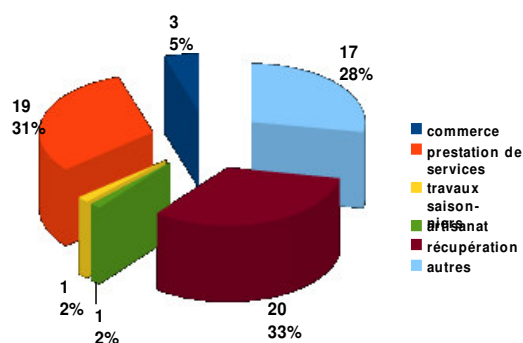
Il n'est donc pas surprenant que près de 8 ménages sur 10 soient bénéficiaires des minima sociaux.

bénéficiaires de minima sociaux



En revanche, il est fréquent que certains ménages exercent plusieurs activités professionnelles. La principale activité concerne celle de la récupération (33%), vient en deuxième position celle de prestations de services. La pratique de métiers plus traditionnels (artisanat, commerce, travaux saisonniers...) ne concerne que 9 % des ménages. Près du tiers (28%) ne se reconnaissent pas dans les activités présentées dans le questionnaire et déclarent en pratiquer une autre ? De quoi s'agit-il ?

métiers exercés

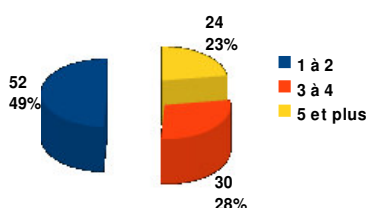


Parmi les ménages exerçant une activité, 57% seraient auto-entrepreneurs ou créateurs d'une micro-entreprise, soit au total 18 % des familles de voyageurs. Et parmi eux, 80 % (soit 15 ménages) sont accompagnés par l'ADIE (Association pour le Droit à l'Initiative Economique) ou AGV 35.

### 37 % des familles disent vouloir rester toute l'année sur l'aire d'accueil

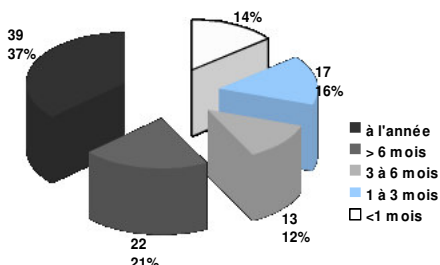
Compte tenu du nombre élevé d'enfants par famille, il n'est pas surprenant que plus de la moitié d'entre elles utilisent plus de deux emplacements. Il y a presque autant de petits groupes familiaux à stationner sur 1 ou 2 emplacements, que de grands groupes sur 3 emplacements ou plus. Pour 77 % les gens du voyage ont une à deux caravanes par emplacement.

nombre d'emplacements occupés par le groupe familial sur le terrain



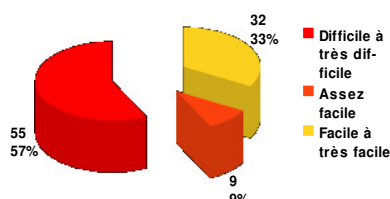
Ces familles semblent pratiquer plutôt des longs séjours. 60 % disent vouloir rester au moins 6 mois sur l'aire d'accueil où elles sont enquêtées, et même 37 % toute l'année. Elles sont toutefois 14 % aussi à dire n'envisager y stationner que moins d'un mois.

Durée de séjour envisagée sur l'aire d'accueil



La durée des séjours peut s'expliquer aussi par la difficulté déclarée à trouver une place d'accueil : 57 % estiment que c'est difficile voire très difficile. Dans la mesure également où nombre de familles voyagent en groupe élargi, cela complique encore la possibilité de trouver des emplacements disponibles.

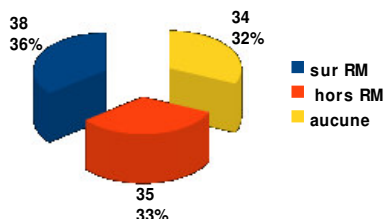
trouver une place d'accueil



### Ancrage sur une commune mais aussi stationnements spontanés et séjours hors département

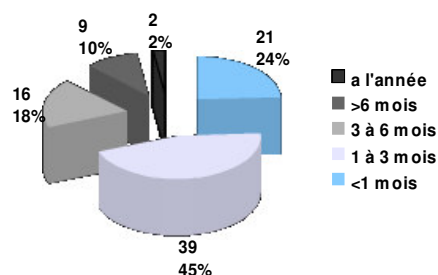
Dans l'ensemble (70%) les familles ont l'habitude de stationner sur une même commune. En fait, elles se répartissent en 3 tiers : celles qui stationnent sur Rennes Métropole, celles qui fréquentent le reste du département et celles qui n'ont pas d'habitude particulière.

commune de stationnement habituelle



Cette pratique correspond globalement à un choix (en grande proportion il y a correspondance entre communes de préférence et communes fréquentées). Toutefois, la préférence pour Rennes Métropole est un peu supérieure (46%) au taux de fréquentation. En dehors de Rennes Métropole la préférence s'exprime prioritairement pour St Malo.

temps passé sur du stationnement spontané

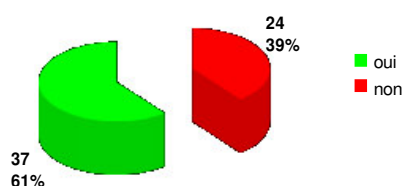


Néanmoins, les familles conservent une mobilité, puisque 80 % pratiquent aussi un stationnement spontané, en dehors des aires d'accueil. 76 % déclarent passer un mois par an hors du département, et 38 % plus de trois mois par an. Près de la moitié des voyageurs (48%) participent à des rassemblements religieux.

## Une scolarisation effective, un certain désir d'école mais aussi une peur du collège

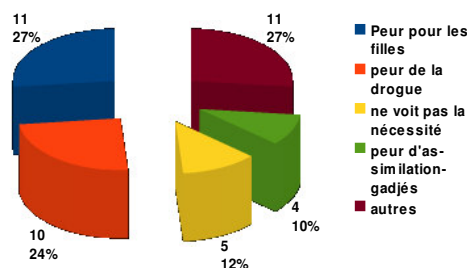
Plus de 90 % des gens du voyage scolarisent leurs enfants à l'école élémentaire, tous les jours et au moins 6 mois par an. Ils souhaitent aussi la présence d'un professeur de la coordination migrante dans l'école où leur enfant est scolarisé.

Préférence scolarisation quand présence coordination migrant



Au niveau du collège la majorité des enfants du voyage sont scolarisés par l'intermédiaire du CNED. Les voyageurs expriment, en effet, leur crainte vis à vis du collège : peur de l'assimilation aux gadjés, de la drogue, de la violence particulièrement vis à vis des filles. Ce sont autant de freins à la scolarisation des enfants au sein des établissements. Mais toutes les raisons ne sont pas avouées : 27 % des motifs ne sont pas précisés.

raisons de non scolarisation au collège (autre que CNED)



Ainsi, pour près de 100% des parents, l'école maternelle et primaire paraît nécessaire, tandis que le collège n'est important que pour 55% et le lycée pour seulement 17%. Si en effet, au niveau élémentaire la pratique paraît acquise, les pourcentages paraissent élevés au regard de la pratique scolaire des enfants au collège. Entre l'expression qui peut masquer un certain malaise et la pratique réelle il semble bien exister une contradiction. L'aide aux devoirs est un souci pour nombre de parents. Pour le niveau primaire 73% s'estiment en capacité de le faire, ils ne sont plus que 30 % pour le collège et 3 % pour le lycée. Plus de la moitié des parents déclarent que leurs enfants sont suivis dans leurs devoirs par une personne extérieure (63% au primaire 43% au collège).

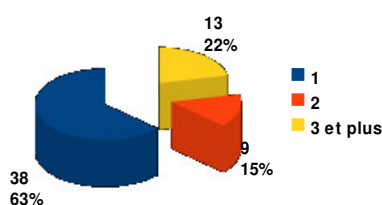
Parents en mesure d'aider leurs enfants

au primaire	au collège	au lycée
73%	30%	3%

En effet le tiers des voyageurs interrogés déclarent maîtriser la lecture et l'écriture. C'est important, car il est toujours très difficile d'oser avouer ce handicap.

La mobilité des enfants du voyage est un facteur à prendre en compte. La majorité des parents scolarisent leurs enfants dans la même école, mais ils sont 22 % à changer d'école dans l'année.

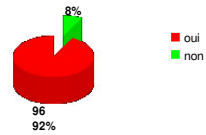
nombre de classes fréquentées par an



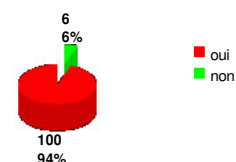
## Services sociaux et médicaux connus et utilisés

Plus de 90 % des gens du voyage interrogés disent bien connaître les démarches et ne pas rencontrer de difficultés pour scolariser leurs enfants ou pour contacter les services sociaux et médicaux.

connaissance des démarches pour contacter les services sociaux



connaissance des démarches pour contacter les services médicaux



Inversement, ils sont plus de la moitié à ne pas connaître les démarches pour contacter la mission locale et plus de 40 % à ne pas savoir comment solliciter les services d'animation.

connaissance des démarches pour contacter mission locale



Certains voyageurs (35%) sont demandeurs de services sur l'aire d'accueil, notamment pour la visite d'une sage femme de PMI et d'une puéricultrice.

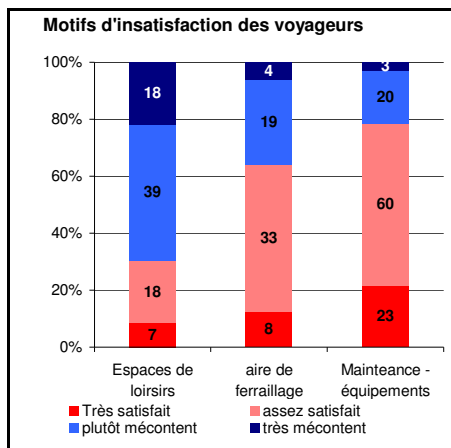
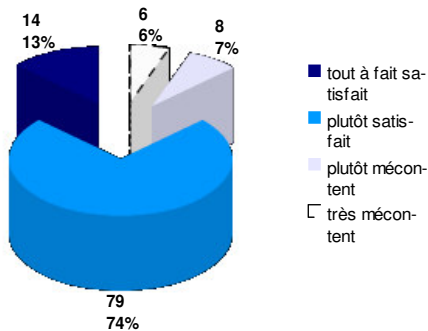
Pour 85 % les personnes enquêtées ont un médecin référent, et elles en sont contentes pour 72 %. Et près de 90 % disent bénéficier de la CMU.

AUDIAR  
4 avenue Henri Fréville  
CS 40716  
35207 Rennes Cedex 2  
Tél. 02 99 01 86 40  
Fax 02 99 01 86 69  
Contact :  
Catherine CAILLE  
02 99 01 86 51  
c.caille@audiar.org

## Les aires d'accueil donnent satisfaction, mais ...

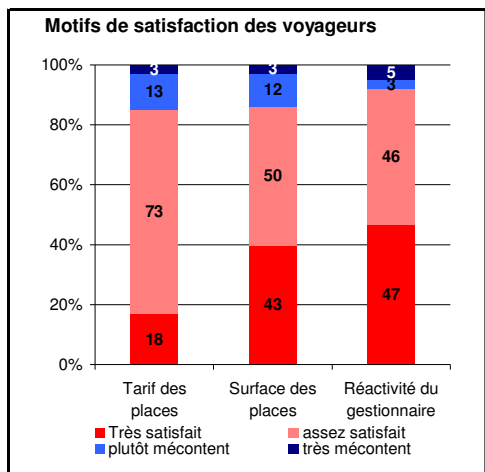
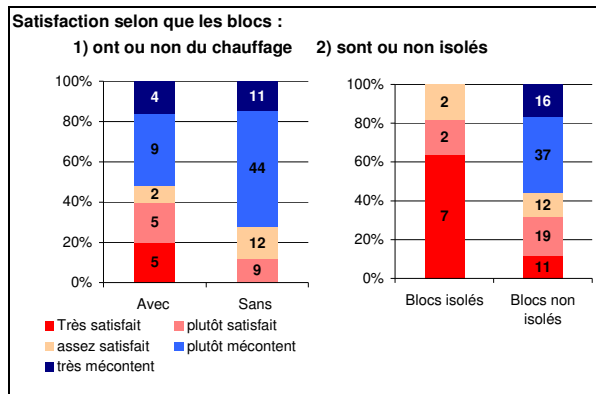
Les gens du voyage interrogés expriment dans un très grande majorité leur satisfaction vis à vis des aires d'accueil (74 % sont plutôt satisfaits). Toutefois, 13 % n'en sont pas satisfaits. Pourquoi ?

satisfaction conditions habit (aire d'accueil)



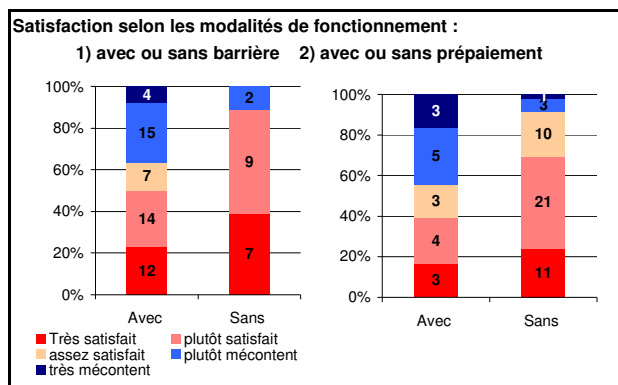
L'individualisation des blocs sanitaires contribue certainement à la satisfaction globale des gens du voyage quant aux équipements. Toutefois, certains niveaux de prestations restent différents d'une aire à l'autre et suscitent donc des appréciations contrastées en fonction des prestations offertes :

Il ne semble pas que la qualité globale de l'équipement, sa gestion, sa localisation ou son environnement soient particulièrement visés. En effet, en ce qui concerne les tarifs, les surfaces des emplacements, la réactivité du gestionnaire la proportion des mécontents restent assez identiques à l'appréciation globale portée.



Le chauffage et surtout l'isolation des blocs sanitaires sont fortement appréciés (65%), inversement leur absence est durement ressentie par les voyageurs (au moins 60 %). Ils apprécient moyennement l'existence d'une barrière d'accès, mais leur hostilité y reste modérée (40%). Ils n'adhèrent pas fortement au pré-paiement (40 % en sont satisfaits- soit 12 familles) et sont même satisfaits de son absence (65%).

En revanche des points plus précis comme le manque d'espaces verts ou de loisirs, la conception de l'aire de ferrailage et la maintenance révèlent un niveau plus élevé d'insatisfaction.



## Les gens du voyage ont envie d'autre chose ...

Peut-être aussi l'expression d'un certain niveau d'insatisfaction vient-il, non pas de l'équipement lui-même, mais plutôt du désir d'autre chose.

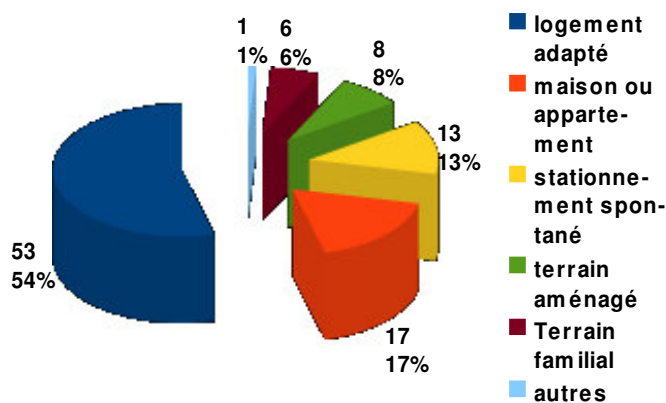
Les gens du voyage enquêtés, disent en effet envisager pour 77 %, une forme d'habitat sédentaire. L'habitat adapté représente une réelle demande des gens du voyage.

Ils sont également 13 % à souhaiter pratiquer principalement le stationnement spontané.

Le terrain familial privé ne représente que 6% des souhaits d'habitat.

35 % des ménages enquêtés disent avoir engagé des démarches pour une sédentarisation.

### Souhait des modes d'habitat





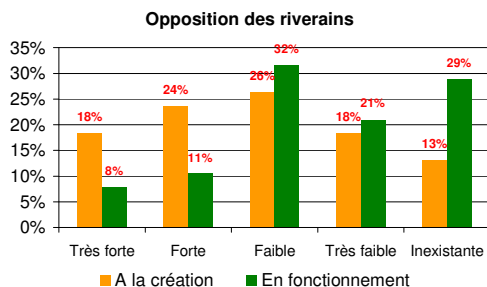
## Quelle implication pour les communes et les EPCI : élus et techniciens ?

Pour la révision du schéma départemental d'accueil des gens du voyage, élus et techniciens communaux ou d'EPCI ont été interrogés par AGV 35, tout comme les gestionnaires des aires d'accueil et les gens du voyage qui y stationnent, afin d'apporter leur point de vue sur la mise en place et le fonctionnement de ces équipements. La quarantaine d'élus et la quinzaine de techniciens enquêtés en charge de l'accueil des gens du voyage, partagent nombre de constats sur les facteurs de réussite d'une aire d'accueil aménagée. Dans les réponses apportées, tous ces acteurs mettent en avant l'implication politique et technique à plusieurs niveaux de décision et de gestion. Pour eux, le projet nécessite un portage politique fort, une répartition des tâches et des missions, des moyens alloués pour l'accompagner, le suivre et en assurer la mise en œuvre. Cela passe aussi, par la création un projet social et le développement d'actions de communication vis à vis des gens du voyage tout comme des riverains de l'équipement.

### Pour une aire d'accueil : l'accompagnement du projet, condition de la réussite

La trentaine d'élus communaux interrogés, indiquent tous une plus ou moins forte opposition des riverains au moment de la création d'une aire d'accueil. Mais, dans la mesure où cette création est accompagnée, gérée et que l'implication des élus et des services ne se dément pas, cette réticence semble bien diminuer avec le temps, au fur et à mesure que l'aire fonctionne.

Les élus à 42 % estiment qu'à la création de l'aire d'accueil, les oppositions sont fortes, alors qu'ils ne sont plus que 20 % à la ressentir après sa mise en fonctionnement.



## Sommaire

Pour une aire d'accueil : l'accompagnement du projet, condition de la réussite

Un effort de communication et de médiation incontournable

Une prise en compte aussi des autres modes d'accueil

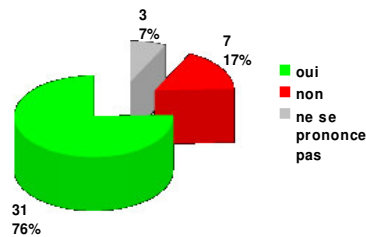
Des constats identiques pour les élus des EPCI

Une implication des services : direction ou chargé de mission

Si l'acceptation de l'aire d'accueil par les riverains s'améliore avec le temps, c'est que la commune s'implique dans la réussite du projet. Plusieurs conditions préparent à l'intégration de cet équipement :

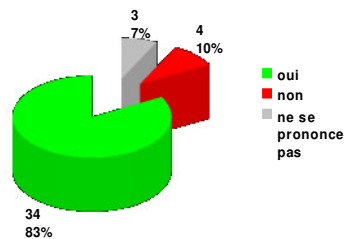
1. **politiques** : les élus considèrent en effet les voyageurs comme des habitants à part entière de la commune.

Considèrent les gens du voyage comme des habitants de la commune



2. **institutionnelles et financières** : les CCAS doivent s'impliquer. Les élus estiment nécessaire à plus de 80 %, que les CCAS participent au projet social.

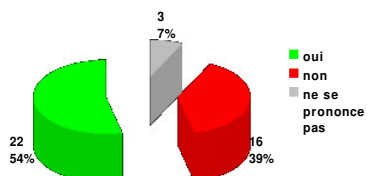
Importance de l'implication du CCAS dans le projet social



Pour 65 % des élus, les CCAS doivent accepter les demandes d'aides des gens du voyage même s'ils ne sont pas domiciliés dans la commune.

3. **sociales et partenariales** : pour 65 % des élus interrogés, la mise en place d'un projet social est très importante. Plus de la moitié d'entre eux y ont contribué.

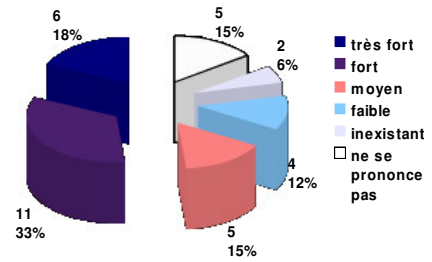
Contribution des élus à la mise en place du projet social



L'impact des projets sociaux est estimé important :

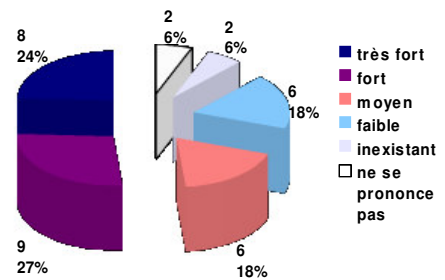
- à la fois pour faciliter la gestion des terrains :

Impact du projet social sur la gestion du terrain



- à la fois pour l'insertion des gens du voyage à la vie locale :

Impact du projet social sur l'insertion des gens du voyage à la vie locale

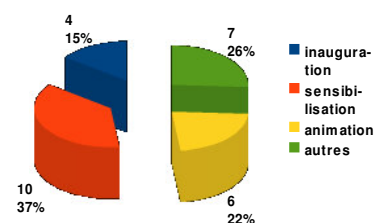


## Un effort de communication et de médiation incontournable

Pour les élus, l'implication se traduit de plusieurs manières. Ce sont à la fois des actions vis à vis de la population de la commune et des voyageurs ainsi que des actions de médiation.

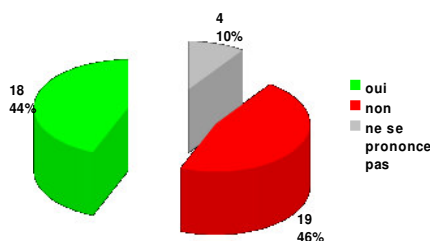
80 % des élus ont communiqué lors de la création de l'aire d'accueil. Et plus de la moitié ont mis en place des actions de sensibilisation ou d'information sur la population des gens du voyage. Des moyens financiers ont été dégagés pour leur mise en place.

Développement des moyens financiers par type d'action



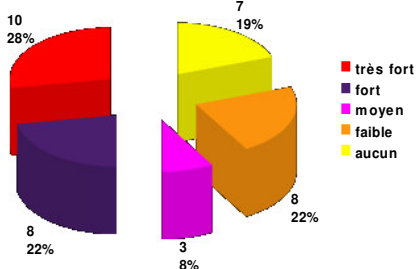
Les élus interrogés ont pour 44 % également investi financièrement pour favoriser l'intégration des gens du voyage.

Part des communes ayant engagé des moyens financiers



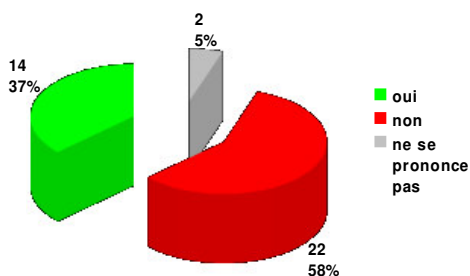
Cela se traduit par un accompagnement important du gestionnaire de l'aire. La moitié des élus estiment cet investissement fort à très fort.

Investissement à l'appui et l'accompagnement du gestionnaire



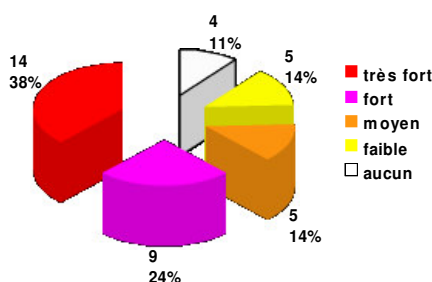
La scolarisation des enfants est une préoccupation forte des élus communaux. Pour 37 %, ils ont mis en place une procédure pour connaître les enfants stationnant sur leur commune et en âge d'être scolarisés.

Mise en place de procédure pour connaître les enfants d'âge scolaire



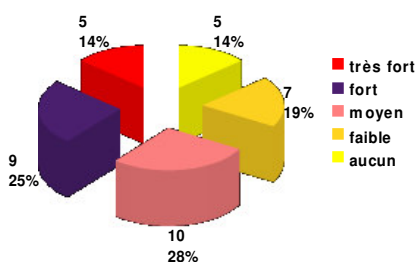
L'autre volet d'implication pour les élus est l'écoute vis à vis des riverains. Cela représente aussi, selon eux, une part importante de l'accompagnement du projet.

Investissement pour la prise en compte des doléances des riverains



L'investissement des élus sur la médiation et la résolution des conflits est plutôt fort. En effet, ils sont 40 % à estimer s'investir fortement voire très fortement.

Investissement pour la médiation et la résolution des conflits

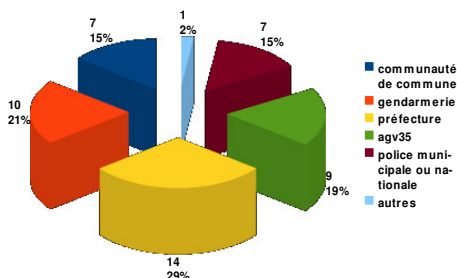


### Une prise en compte aussi des autres modes d'accueil

La réalisation d'une aire aménagée n'est pas la seule réponse à apporter pour réaliser l'accueil des gens du voyage. Les communes doivent faire face à d'autres réalités.

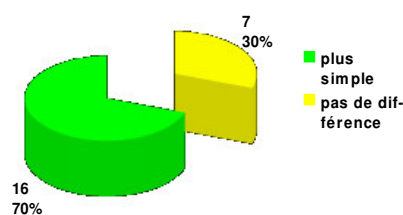
40 % des communes sont concernées par le stationnement de grands groupes pour un passage plus ou moins long. Dans ce cas là, pour faire face à la demande, les communes s'adressent en priorité à la préfecture, à la gendarmerie et à AGV 35.

Sollicitation des partenaires en cas de grands passages



Parmi les communes interrogées, 70 % sont également confrontées à des stationnements spontanés. Mais, pour les 2/3 d'entre elles, les conditions de ces stationnements sont plus simples à gérer depuis qu'une aire d'accueil existe sur la commune. Dans certains cas il est possible de convaincre les voyageurs de partir (61%).

**Gestion des stationnements spontanés depuis la création de l'aire d'accueil**



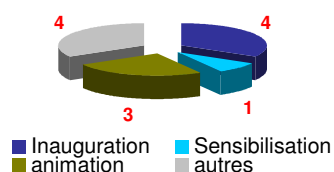
### Des constats identiques pour les élus des EPCI

Une dizaine d'élus d'EPCI ont également été interrogés. Ils partagent les mêmes constats que les élus communaux. Comme ces derniers ils se sont impliqués dans la création des aires d'accueil. Ils sont alors présidents (6/10) ou vice présidents (4/10).

Comme leurs homologues communaux, ils soulignent la forte opposition des riverains au démarrage, mais aussi sa diminution lorsque l'aire est en fonctionnement.

Ils s'impliquent également fortement sur ces projets (8 fois sur 10). Ils considèrent importants l'existence d'un projet social, les actions de communication, les moyens financiers et l'attention portée à l'accompagnement de la gestion.

**Actions financées par l'EPCI**



### Une implication des services : direction ou chargé de mission

Quinze techniciens communaux en charge de l'accueil des gens du voyage ont été interrogés : 8 d'entre eux sont des directeurs généraux de service et 5 sont des chargés de mission dévolus à cette tâche. Ils n'interviennent pas directement auprès des

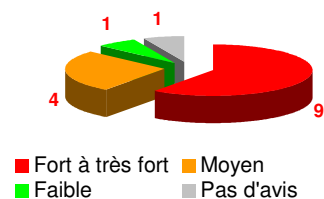
gens du voyage mais en cas de problème, en appui au gestionnaire de l'équipement.

**Techniciens des EPCI**



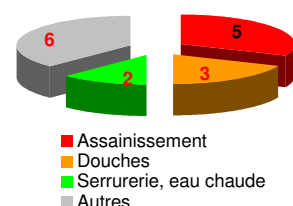
Plus de la moitié évoquent leur rôle dans l'organisation d'échanges et de structures de concertation et de suivi, dans la gestion de conflits. La contribution des techniciens au développement du projet social est forte, particulièrement en ce qui concerne la mobilisation partenariale et la rédaction du projet. Elle participe aussi à créer les liens entre les partenaires pour le suivi du projet social et sa mise en œuvre. La moitié des techniciens interrogés déclarent être présents sur l'animation du projet social. A 60 %, ils estiment que la mise en place d'un projet social est importante.

**Rôle du projet social évalué :**



Toutefois, ce qui est paradoxal et méritera d'être approfondi lors des travaux de révision du schéma départemental, est l'appréciation par ces techniciens, que le projet social n'a qu'un impact faible sur la gestion du terrain et sur l'insertion des familles dans la commune ? Les techniciens expriment également rencontrer des difficultés techniques liées au fonctionnement des équipements. Seuls deux d'entre eux déclarent rencontrer des problèmes d'ordre juridique, mais le tiers disent avoir des difficultés organisationnelles. Il sera intéressant lors des échanges dans les groupes de travail pour la révision du schéma de faire remonter ces problèmes afin de savoir quelle en est la nature exacte.

**Principales difficultés évoquées :**





## Les terrains privés propriété des voyageurs sur le département en 2008

Il y a relative stabilité des effectifs de terrains acquis par les voyageurs, ainsi que du nombre des communes concernées. Rennes Métropole et le nord du département sont toujours fortement concernés. Ces terrains acquis par les voyageurs sont toujours en majorité sur les secteurs agricoles et naturels des communes. On peut estimer qu'environ 1300 à 1775 personnes stationnent de façon plus ou moins permanente sur ces terrains.

**En 2008, toujours beaucoup de terrains privés acquis par les voyageurs et autant de communes concernées (12%)**

Le taux de réponse à l'enquête est assez bon : 75 % des communes du département .

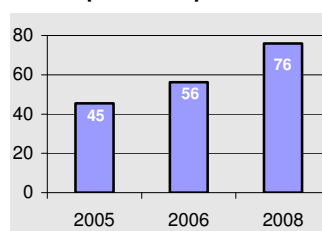
Parmi les communes ayant répondu : 16 % ont des terrains, soit 12 % des communes du département.

Tes terrains privés				
Résultats de l'enquête	2005	2006	2008	
Communes ayant répondu	160	198	266	
Communes n'ayant pas répondu	192	154	86	
Total des communes du 35	352	352	352	

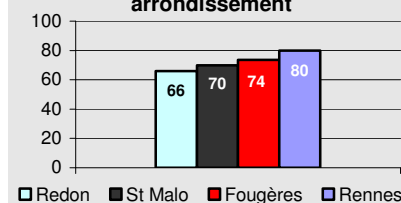
Source : enquête 2005-2006-2008 Coordination départementale

Les taux de réponse des communes est un peu plus important sur l'arrondissement de Rennes. Et globalement, il est bien meilleur qu'en 2005 et 2006.

Taux de réponse au questionnaire



Taux de réponse en 2008 par arrondissement



### Sommaire

**En 2008, toujours beaucoup de terrains acquis par les voyageurs sur 12 % des communes du département**

**Une quarantaine de communes et plus de 120 terrains**

**L'axe Rennes-St Malo toujours principalement concerné**

**Les terrains acquis par les voyageurs sont plutôt en zone agricole et naturelle et depuis de nombreuses années**



## Une quarantaine de communes et plus de 120 terrains

Enquête sur les terrains privés	Communes avec terrain						Total des terrains		
	2005		2006		2008		2005	2006	2008
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%			
Fougères	2	4	1	2	2	4	2	1	2
Redon	3	6	4	8	5	9	3	7	7
Rennes	29	16	31	17	25	14	96	102	91
St Malo	7	11	1	2	10	16	26	1	23
<b>Total</b>	<b>41</b>	<b>12</b>	<b>37</b>	<b>10</b>	<b>42</b>	<b>12</b>	<b>127</b>	<b>111</b>	<b>123</b>

Source : enquête 2005-2006-2008 Coordination départementale

En 2008 sur le département, 42 des communes enquêtées ont des terrains privés acquis par les voyageurs. Pour la moitié, elles comptent un seul terrain.

Seules, quelques communes sont concernées par des acquisitions multiples de terrains.

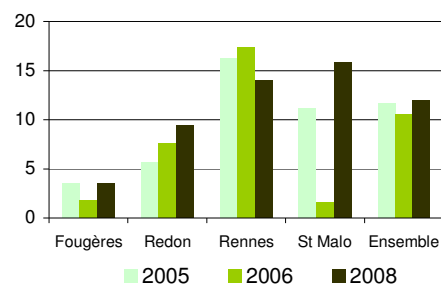
Communes selon le nombre de terrains acquis par les voyageurs								
Nombre de terrains 2008	0	1	2	3	4	5	6 et +	Total
	Fougères	40	2					
Redon	30	3	2					35
Rennes	119	11	4	3	1	2	4	144
St Malo	34	5	2		1	2		44
<b>Total département</b>	<b>223</b>	<b>21</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>265</b>
	84	8	3	1	1	2	2	100

Moyenne 2005 / 06 (sur 180 communes en moyenne ayant répondu)								
Total département	140	19	7	3	3	4	5	179
	78	10	4	1	2	2	3	100

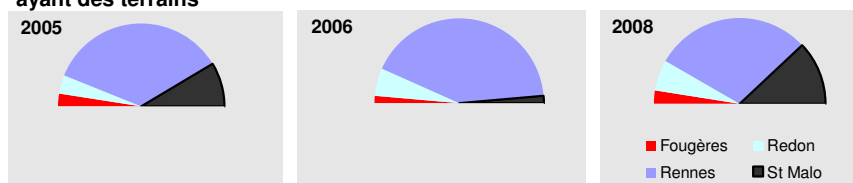
Source : enquête 2005-06-2008 Coordination départementale

Les communes des arrondissement de Rennes et de St Malo sont plus que les autres confrontées à cette réalité. L'arrondissement de St Malo compte 16 % de ses communes avec des terrains privés. C'est sur l'arrondissement de Rennes, que l'on trouve les communes qui comptent le plus grand nombre de terrains (6 communes ont plus de 5 terrains).

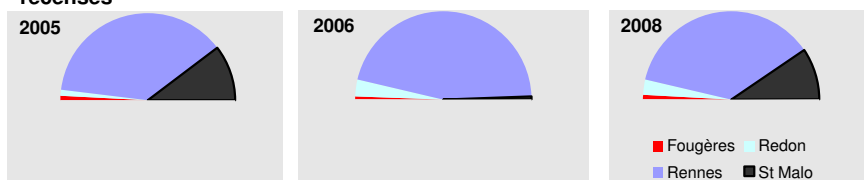
### Taux de communes ayant des terrains



### Répartition par arrondissement des communes ayant des terrains



### Répartition par arrondissement des terrains recensés



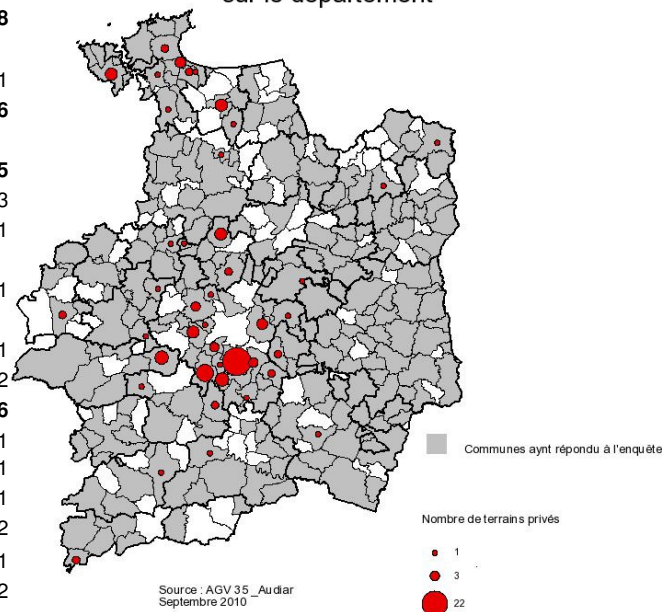
## L'axe Rennes-St Malo toujours très concerné

Les EPCI principalement concernés par la présence de terrains privés de voyageurs, sont situés en grande partie sur le nord du département.

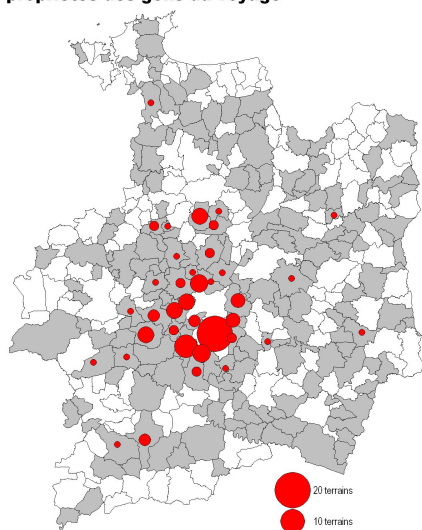
Nombre de terrains privés par EPCI	Total des terrains		
	2005	2006	2008
CA du Pays de Saint Malo	8	1	11
CA Rennes Métropole	79	79	68
CA Vitré communauté	0	1	
CC au Pays de la Roche aux Fées	0	0	1
CC de Brocéliande	2	6	6
CC de la Baie du Mt St Michel	2	0	
CC de la Côte d'Émeraude, Rance	0	0	5
CC du Canton de Guichen	1	3	3
CC du Canton de Pipriac	1	4	1
CC de St Aubin du Cormier	1	1	
CC du Coglais	0	0	1
CC du Pays d'Aubigné	1	1	
CC du Pays de Bécherel	2	2	1
CC du Pays de Château-giron	0	1	2
CC -Pays Dol de Btgne Mt St Michel	8	0	6
CC - Pays de la Bretagne Romantique	8	0	1
CC du Pays de Liffré	0	0	1
CC du Pays de Louvigné du Désert	1	0	1
CC du Pays de Montfort	2	1	2
CC Pays Moyenne Vilaine et Semnon	1	0	1
CC du Pays de Redon	0	0	2
CC du Pays de St Méen-le-Grand	0	0	2
CC du Val d'Ille	9	10	8
Hors EPCI	1	1	
<b>Total</b>	<b>127</b>	<b>111</b>	<b>123</b>

Source : enquête 2005 - 2006 Coordination départementale

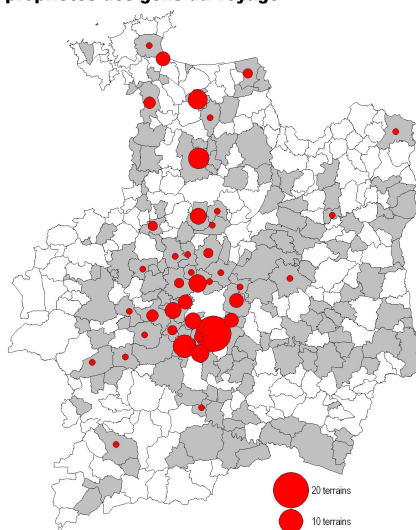
Dénombrement des terrains privés en 2008 sur le département



Nombre de terrains privés en 2006 propriétés des gens du voyage



Nombre de terrains privés en 2005 propriétés des gens du voyage



## Les terrains acquis par les voyageurs sont plutôt en zones agricoles et naturelles et depuis de nombreuses années

Les questionnaires sont souvent remplis de manière incomplète et fragmentaire. Toutefois, avec les éléments fournis, il semblerait que :

*Les terrains soient toujours en majorité écrasante sur le domaine agricole ou les espaces naturels :*  
 54 % sur le département  
 100 % sur l'arrondissement de Redon  
 73 % sur celui de Rennes  
 60 % sur celui de St Malo

*Les terrains sont plutôt de petite taille. Plus de 60 % des terrains, en 2006 et en 2008, ont moins de 2000 m2.*

*Pour 16 %, les voyageurs sont propriétaires de ces terrains depuis au moins 20 ans .*

*Sur ces terrains, il est très difficile d'apprécier la fréquentation scolaire. Malgré, cela il semblerait en 2006 et en 2008 que « de » l'absentéisme scolaire soit identifié.*

*Les 3/4 des terrains comptent moins de 6 caravanes. La part des terrains avec plus de 6 caravanes serait en progression. On peut estimer sur la base de 3 ou 4 personnes par caravane, que ces terrains accueillent entre 1775 et 1300 personnes.*

*Sur près de la moitié des terrains le stationnement est permanent. Il semblerait que cette proportion soit en augmentation.*

AUDIAR  
 39 rue Capitaine Maignan  
 CS 46911  
 35069 RENNES Cedex  
 Tél. 02 99 01 86 40  
 Fax 02 99 01 86 69  
 Contact :  
 Catherine CAILLE  
**02 99 01 86 51**  
 c.caille@audiar.org

Terrains selon le zonage PLU ou POS			
	2005	2006	2008
Urbain	19		5
A urbaniser	16	1	15
Naturel et agricole	75	29	54
<b>Total renseigné</b>	<b>110</b>	<b>30</b>	<b>74</b>
% non renseigné	13	73	40

Terrains selon leur superficie			
	2006	2008	
< 1000 m2	34	37	33
1000 à 2000 m2	32	31	28
2000 à 3000 m2	11	17	15
3000 à 4000 m2	8	8	7
> 4000 m2	16	19	17
<b>Total renseigné</b>	<b>100</b>	<b>112</b>	<b>100</b>
% non renseigné	32	9	

Terrains selon l'année d'acquisition			
	2006	2008	
avant 1990	16	15	16
1990 / 99	48	40	44
2000 et après	36	36	40
<b>Total renseigné</b>	<b>100</b>	<b>91</b>	<b>100</b>
% non renseigné	48	26	

Terrains selon la fréquentation scolaire			
	2006	2008	
Ne sait pas	31	40	53
Pas du tout	23	10	13
Régulièrement	33	19	25
Un peu	13	6	8
<b>Total renseigné</b>	<b>100</b>	<b>75</b>	<b>100</b>
% non renseigné	45	39	

Terrains selon le nombre de caravanes			
	2006	2008	
< 6 caravanes	82	72	73
6 caravanes et +	18	26	27
<b>Total renseigné</b>	<b>100</b>	<b>98</b>	<b>100</b>
% non renseigné	46	20	

Terrains selon leur occupation			
	2006	2008	
Permanente	33	49	45
Régulière	21	30	27
Occasionnelle	46	31	28
<b>Total renseigné</b>	<b>100</b>	<b>110</b>	<b>100</b>
% non renseigné	34	10	



## Bilan 2009 des accueils sur les aires aménagées

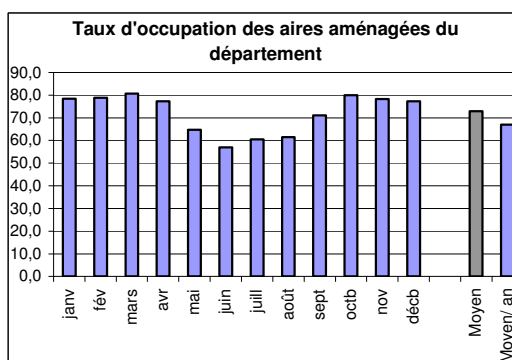
**A**u cours de 2009, de nombreuses aires d'accueil sont entrées en fonctionnement sur le département. La capacité des places offertes est ainsi passée sur les terrains aménagés de 240 à près de 280 places. Rennes Métropole du fait de son rôle métropolitain compte encore beaucoup de places, mais un véritable maillage sur le département se met en place. Pour autant les taux d'occupation des aires restent élevés, 70 % en moyenne sur l'année et jusqu'à 80 % en hiver. Au total plus de 600 séjours ont été effectués sur ces aires en 2009. Cela représente plus de 750 personnes par mois en moyenne à séjourner sur ces équipements. Pour 40 % cette population a moins de 18 ans et 28 % des familles comptent au moins 5 personnes. Compte tenu de ce profil démographique, les enjeux en matière de santé, d'éducation, d'insertion ... sont particulièrement importants, constituant le volet de l'accueil complémentaire au développement des places.

### Les taux d'occupation des aires d'accueil restent élevés

A la fin de l'année 2009, 33 communes possèdent une aire d'accueil aménagée, ce qui correspond à 275 emplacements. Dans les prochains mois, d'autres terrains devront également ouvrir. Il est donc particulièrement important de suivre l'occupation de ces aires aménagées.

Pour 2009, le taux d'occupation de ces terrains reste élevé, plus de 70 % en moyenne et avec peu de creux, sauf celui de l'été. Ce taux est également un peu sous estimé, du fait des nouveaux équipements ouverts qui ne donnent pas encore leur meilleur « rendement ».

Les taux observés confirment ceux des années antérieures.



	Taux d'occupation des aires aménagées			
	Arddissmt Rennes	Arddissmt Fougères	Arddissmt Redon	Arddissmt St Malo
Sur la période de fonctionnement	75,7	82,4	52,4	69,3
Sur toute l'année (12 mois)	69,1	75,5	49,6	66,3

### Sommaire n°5

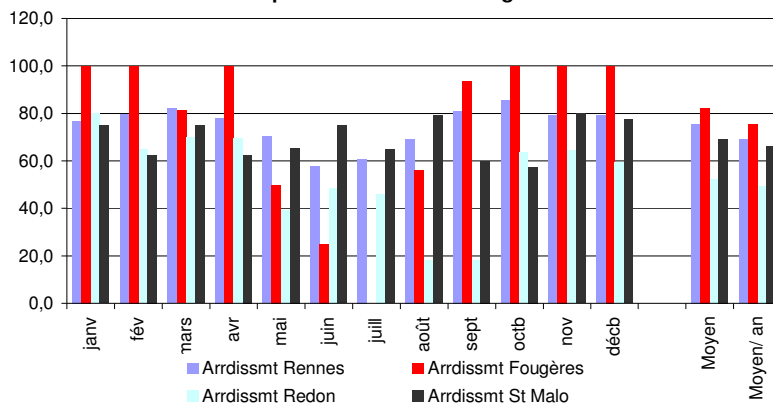
Les taux d'occupation des aires d'accueil restent élevés

Des stationnements de courte durée, mais aussi des familles qui demeurent

Plus de 600 voyageurs en moyenne par mois

28 % des familles constituées de 5 personnes et plus

Taux d'occupation des aires aménagées en 2009



C'est sur l'arrondissement de Redon que les taux d'occupation ont été les plus faibles, mais les terrains ont ouvert seulement en 2009, et il convient donc d'attendre pour mesurer vraiment leur fonctionnement.

### Des séjours de courtes durées mais aussi des familles qui « demeurent »

Depuis 2007, on observe que les séjours de courte durée sont majoritaires. En 2009, c'est toujours le cas, les séjours de moins d'un mois comptent pour 58%.

Toutefois cette observation va à l'encontre des observations des partenaires sur les terrains, et de la tendance à l'allongement des séjours en raison de la scolarisation des enfants.

En fait, cette contradiction n'est peut-être qu'apparente ou moins forte qu'il n'y paraît à première vue.

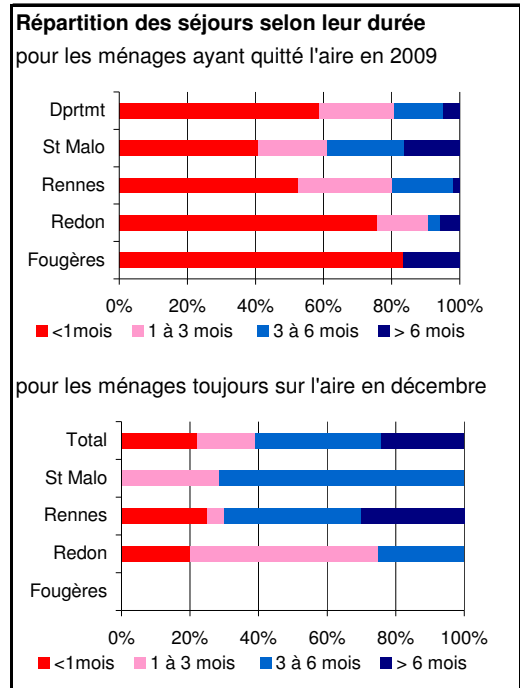
Les statistiques ne peuvent prendre en compte que des séjours, pas des familles (pour des raisons évidentes de secret statistique). Or, il semblerait que des familles, bien qu'installées sur un terrain, s'absentent pour des courtes voire très courtes durées, mais reviennent ensuite sur l'aire où elles ont leurs habitudes. Elles sont donc comptabilisées en fonction de leurs différents séjours. Ne serait-ce pas, les conditions d'une plus grande offre qui permettrait cette possibilité de « petits voyages », puisque la famille est davantage assurée de retrouver une place à son retour ? Ce qui n'est pas nécessairement contradictoire avec un ancrage fort sur une commune et un attachement dans la durée avec celle-ci.

Séjours en 2009 (en %) selon la durée des ménages :				
sortis au cours de l'année	< 1 mois	1 à 3 mois	3 à 6 mois	> 6 mois
	58	22	14	5
encore présents au 31/12	< 1 mois	1 à 3 mois	3 à 6 mois	> 6 mois
	24	18	39	26

Il existe aussi une réelle pratique de courts séjours, notamment sur les grands terrains rennais.

Mais des familles restent également très longtemps sur la même aire, et donc ne sont pas comptabilisées dans les sorties de l'année, car leur durée de stationnement dépasse 12 mois.

Leur importance n'est pas négligeable. Sur 195 familles présentes le 15 décembre sur les aires d'accueil, 26 % stationnent depuis plus de 6 mois, 39 % sont là depuis 3 à 6 mois. Et seulement 42 % sont sur les aires d'accueil depuis moins de 3 mois.



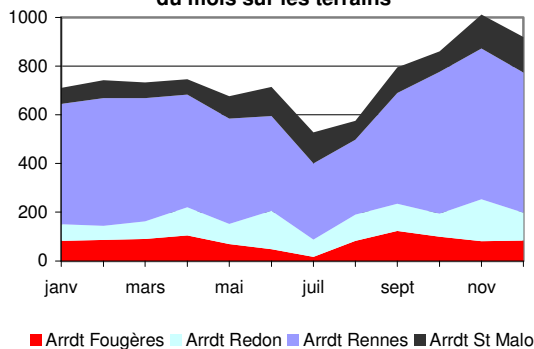
## Plus de 600 voyageurs en moyenne par mois

La population du voyage est toujours plus importante à séjourner sur les aires aménagées l'hiver. Au cours de ces mois le nombre de ces familles qui ont séjourné

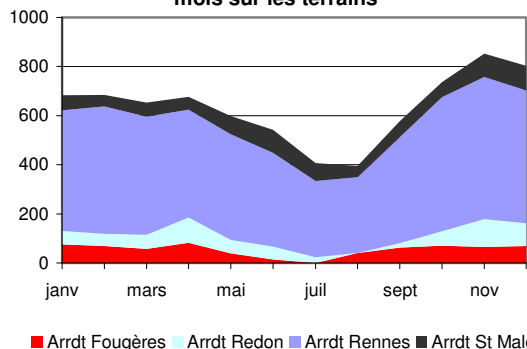
sur une aire, de seulement 1 jour à tout le mois, correspondent à plus de 1000 personnes.

Nombre de personnes accueillies au cours du mois sur les aires d'accueil													Moyenne mensuelle sur l'année	
	janv	févr	mars	avr	mai	juin	juil	août	sept	oct	nov	déc	Total	
Arrdt Fougères	81	87	90	104	69	48	17	81	123	100	80	84	964	80
Arrdt Redon	69	57	72	117	83	158	71	109	111	93	174	113	1227	102
Arrdt Rennes	494	525	507	462	433	389	312	308	455	583	619	576	5663	472
Arrdt St Malo	67	73	63	64	91	120	127	76	106	84	138	147	1156	96
<b>Total</b>	<b>711</b>	<b>742</b>	<b>732</b>	<b>747</b>	<b>676</b>	<b>715</b>	<b>527</b>	<b>574</b>	<b>795</b>	<b>860</b>	<b>1011</b>	<b>920</b>	<b>9010</b>	<b>751</b>

Cumul des voyageurs stationnant au cours du mois sur les terrains



Cumul des voyageurs stationnant au 15 du mois sur les terrains

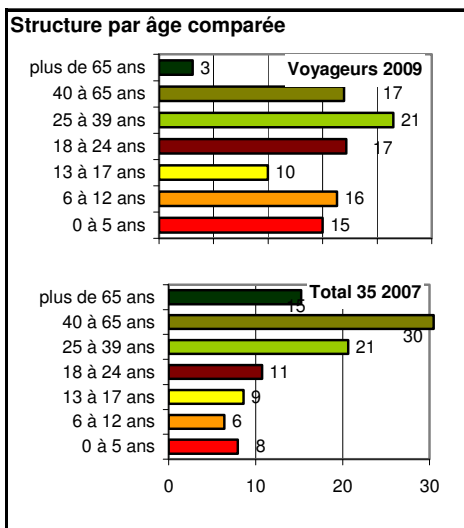
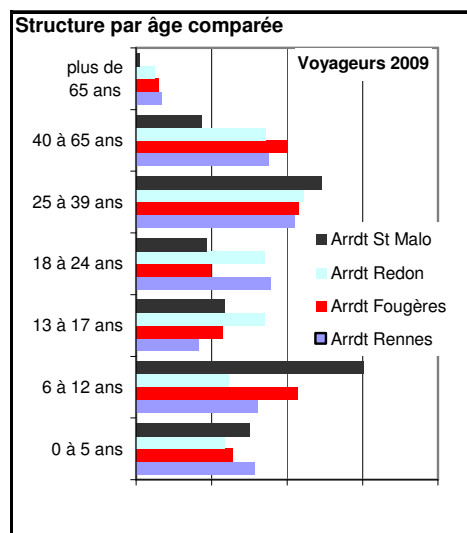


## 45 % des voyageurs ont moins de 18 ans, 15 % moins de 5 ans

Depuis 2006, les analyses sur l'âge des voyageurs séjournant sur le département confirment l'extrême jeunesse de cette population.

Alors que les habitants du département ne comptent que 14 % de moins de 12 ans, les gens du voyage en comptent 30 %. Or, on le sait, la fréquentation du collège par les enfants du voyage est une vraie difficulté.

Inversement les voyageurs vivent moins vieux que les autres habitants du département : 3 % ont 65 ans ou plus.



**Répartition (en %) par âge des voyageurs ayant séjourné sur les terrains**

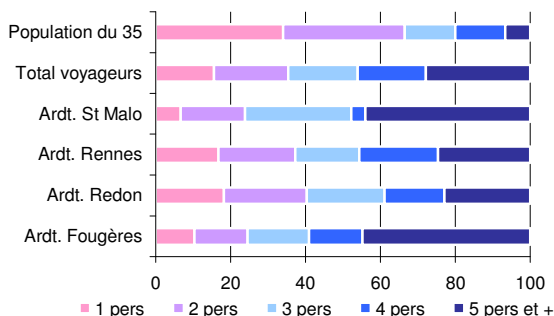
	0 à 5 ans	6 à 12 ans	13 à 17 ans	18 à 24 ans	25 à 39 ans	40 à 65 ans	plus de 65 ans
<b>2009</b>							
Ardt. Fougères	13	21	11	10	22	20	3
Ardt. Redon	12	12	17	17	22	17	3
Ardt. Rennes	16	16	8	18	21	18	3
Ardt. St Malo	15	30	12	9	25	9	0
<b>Total voyageurs</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>10</b>	<b>17</b>	<b>21</b>	<b>17</b>	<b>3</b>
<b>Population du 35</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>11</b>	<b>21</b>	<b>30</b>	<b>15</b>

## 28 % des familles sont constituées de 5 personnes et plus

Selon les années, les proportions de familles nombreuses varient un peu, parmi les voyageurs qui fréquentent les aires d'accueil. Mais globalement, la structure démographique des populations du voyage reste fortement dominée par la famille nombreuse.

On dénombre toujours très peu de familles monoparentales et de personnes isolées. En outre, il s'agit de la structure familiale prise en compte au moment de l'entrée sur l'aire d'accueil. Et un père peut être momentanément absent, pour des raisons de santé, de travail ... la famille se déclare alors pour la durée du séjour, comme « parent isolé ». Ce qui est vrai mais .. pour le séjour seulement.

Ménages selon le nombre de personnes



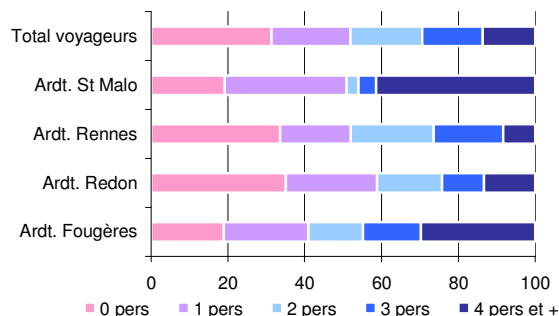
Familles du voyage selon le nombre de personnes

En % en 2009	1 pers	2 pers	3 pers	4 pers	5 pers et +
Ardt. Fougères	10	14	16	14	45
Ardt. Redon	18	22	21	16	23
Ardt. Rennes	17	20	17	21	25
Ardt. St Malo	7	17	28	4	44
<b>Total voyageurs</b>	<b>16</b>	<b>20</b>	<b>19</b>	<b>18</b>	<b>28</b>
<b>Population du 35</b>	<b>34</b>	<b>32</b>	<b>14</b>	<b>13</b>	<b>7</b>

Alors que les ménages du département sont pour 34 % composés de personnes seules, les familles présentes sur les aires d'accueil sont à 30 % constituées de ménages de 4 personnes et plus. Mis en relation avec la pyramide des âges, ces chiffres montrent qu'il s'agit souvent de très jeunes parents. Il semblerait en effet, aux dires des acteurs de terrain, que la natalité parmi les familles qui séjournent sur le département concernent de très jeunes gens. Le recul de 3 années d'observation est trop court pour mesurer une évolution sur ce point.

Ce sont des problématiques qui concernent les politiques de santé, d'insertion ... qui sont à replacer dans le contexte de la révision du schéma d'accueil des gens du voyage dont les travaux démarrent.

Ménages selon le nombre de personnes à charges



Familles du voyage selon le nombre de personnes à charge

En % en 2009	0 pers	1 pers	2 pers	3 pers	4 pers et +
Ardt. Fougères	19	22	14	15	30
Ardt. Redon	35	24	17	11	13
Ardt. Rennes	34	18	22	18	8
Ardt. St Malo	19	32	3	5	41
<b>Total voyageurs</b>	<b>31</b>	<b>21</b>	<b>19</b>	<b>16</b>	<b>14</b>

ACCUEIL DES  
GENS DU VOYAGEGestionnaire d'aire  
d'accueil :  
un métier, de multiples  
missions ...

**A**u total 35 gestionnaires, exerçant leur métier sur une aire d'accueil du département ont été enquêtés par AGV 35. Leur point de vue, croisé avec celui d'élus, d'autres techniciens et de gens du voyage alimentera la réflexion pour la révision du schéma départemental d'accueil des gens du voyage. Ils s'expriment ici, à partir de questions posées sur leur pratique professionnelle, leurs difficultés, leur rapport avec les gens du voyage. Dans leur majorité, ils regrettent un manque de formation adaptée à une pratique professionnelle complexe qui exige d'eux des compétences diverses. A la fois responsable de la gestion et du fonctionnement, ils assurent auprès de voyageurs un rôle d'accompagnement et d'écoute. Malgré cela, ils entretiennent avec eux de bons rapports et souhaitent le plus souvent continuer leur activité. Ils souffrent d'un manque de reconnaissance, mais s'estiment dans leur grande majorité soutenus par leur collectivité de tutelle. Ils estiment que les gens du voyage sont dans une situation de grande précarité. Ils sont confrontés sur les aires d'accueil à l'illettrisme des gens du voyage. Les enfants, les sollicitent également de façon importante.

## Sommaire

Des équipements plutôt adaptés aux besoins

Gestionnaire : un vrai métier, mal reconnu

Gestionnaire : des missions diverses, difficiles à concilier

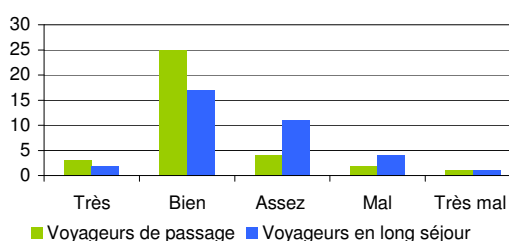
Un accompagnement à la scolarisation

L'accompagnement social, pour une population très précarisée

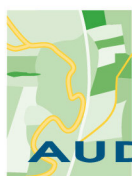
## Des équipements plutôt adaptés aux besoins

Les 35 gestionnaires d'aires d'accueil interrogés, répondent pour plus de la moitié qu'elles sont bien adaptées aux besoins des voyageurs qui sont présents de façon durable sur les aires d'accueil. Cette appréciation positive est nettement plus élevée (80%) en ce qui concerne les voyageurs qui sont de passage sur ces aires.

## Les aires sont-elles adaptées aux voyageurs :

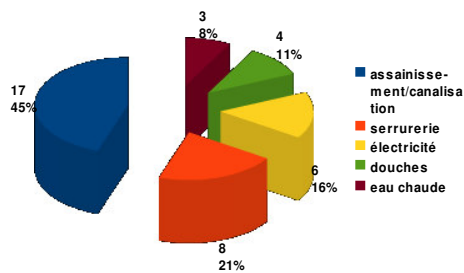


Les 35 gestionnaires jugent adaptées, voire très adaptées les aires d'accueil du département



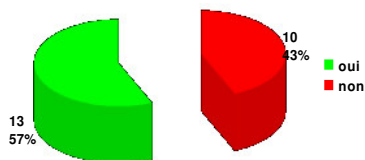
Leur fonctionnement est jugé bon par les gestionnaires (62%). Ce qui n'empêche pas des problèmes récurrents d'être dénoncés. Ils portent sur l'assainissement et les canalisations. Le ressenti des voyageurs est identique.

Eléments ne fonctionnant pas



Le pré-paiement est minoritaire sur les aires en fonctionnement : seulement le quart en sont équipées. Mais, plus de la moitié des gestionnaires souhaiterait pouvoir y avoir recours. Les voyageurs ne partagent pas ce point de vue.

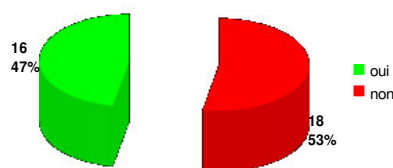
souhait système de prépaiement



## Gestionnaire : un vrai métier, mal reconnu

Plus de la moitié des gestionnaires exerçant sur les terrains d'Ille et Vilaine, n'ont pas été recrutés en tant que tels. Ils sont agents territoriaux (policiers municipaux, gardes champêtre, agents techniques, etc...) pour la plupart.

recruté en tant que gestionnaire

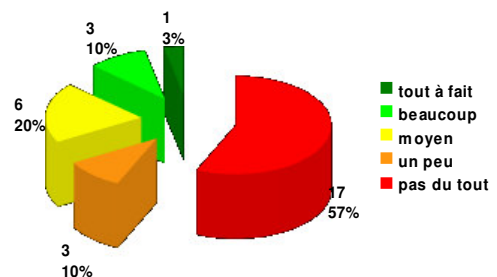


Ils sont 25 % à ne pas souhaiter continuer leur travail. Parmi eux, aucun n'a été recruté en tant que tel pour assumer cette mission. Il semblerait donc que le manque de définition

initiale ne soit pas un frein unique à l'implication dans ce travail.

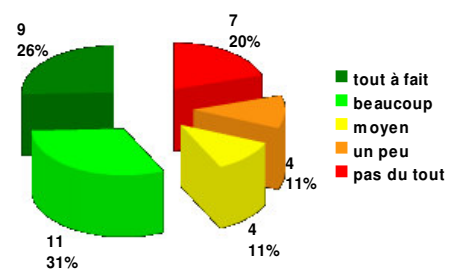
Plus de la moitié des gestionnaires ne se sentent pas du tout valorisés par la collectivité (commune et/ou EPCI) qui les emploie. Ils ont un vrai problème de reconnaissance et de valorisation de leur travail.

Valorisation de la mission par la collectivité



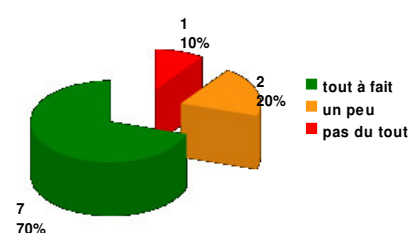
Pour autant, les gestionnaires n'ont pas le sentiment d'être abandonnés par leur collectivité de tutelle. Ils se sentent pour la moitié, épaulés par leur commune et même pour 70 % soutenus par leur communauté de communes. Il paraît peut-être un peu paradoxal que le soutien de la collectivité la plus en prise directe (la commune), soit moins fortement ressenti par les gestionnaires. 20 % ne se sentent pas du tout soutenus par elle.

Soutien accompagnement de la commune



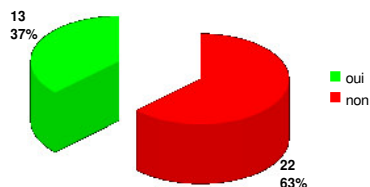
Les gestionnaires employés par une société privée, se sentent davantage soutenus par elle.

Soutien accompagnement par la société gestionnaire



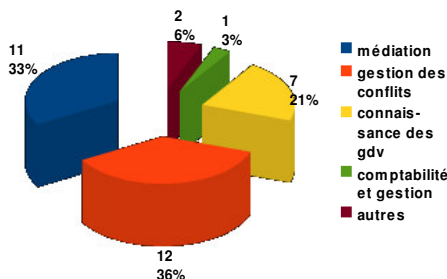
Dans la majorité des cas (63 %), les gestionnaires n'ont reçu aucune formation au préalable à leur embauche.

Formation préalable des gestionnaires



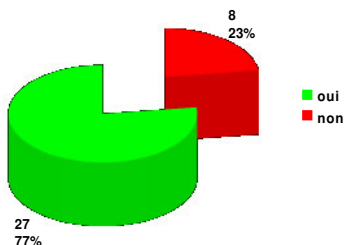
La médiation et la gestion de conflits arrivent en tête de leurs besoins exprimés.

Formations souhaitées



Malgré ce manque, à plus de 75 %, ils souhaitent continuer leur mission.

Souhait des gestionnaires de poursuivre leur mission

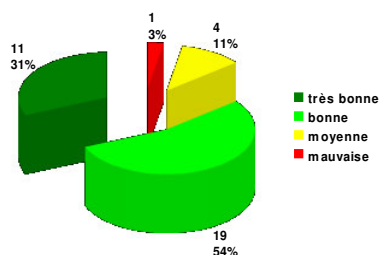


## Gestionnaire : des missions diverses, difficiles à concilier

Les missions assurées par les gestionnaires sont multiples. Pour beaucoup elles concernent l'accompagnement social dans les différents secteurs de vie des voyageurs.

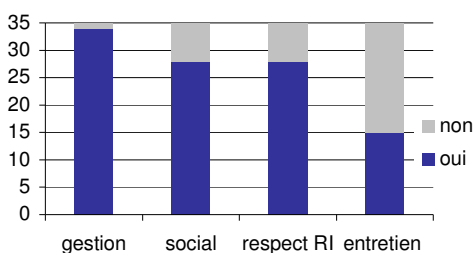
Ils ont dans l'ensemble de bonnes relations avec les gens du voyage, malgré ce déficit de formation.

Relation avec les gens du voyage



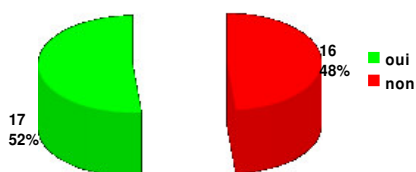
Ils assurent (à 80 %) auprès des familles une écoute importante, une aide administrative, facilitent les contacts avec les partenaires.

Missions assurées par les gestionnaires



Mais, ils émettent pour plus de la moitié, le souhait de bénéficier d'une formation, dans les différents domaines qui touchent à leur pratique.

Souhait des gestionnaires de bénéficier d'une formation

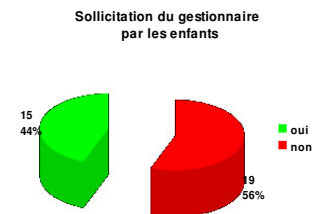


Mais, ils sont également responsables du bon fonctionnement de l'équipement ce qui nécessite (pour 80 %) de faire respecter le règlement, avec éventuellement la fonction de rappel à l'ordre ; ils ont tous à gérer les arrivées et les départs ...

Ils veillent au bon entretien du terrain, voire en assure eux mêmes directement la tâche (43 %).

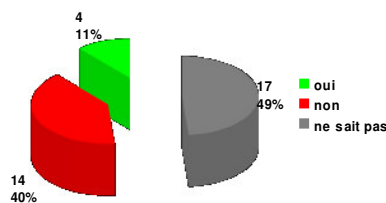
## Un accompagnement à la scolarisation

Parmi ses missions, le gestionnaire a un rôle tout à fait particulier vis à vis des enfants. Près de la moitié déclarent être sollicités très souvent par eux.



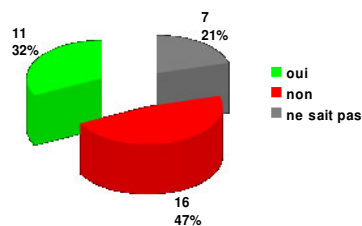
Une majorité de gestionnaires ne sait pas si les enfants sont suivis dans leurs devoirs, ni s'ils bénéficient d'un soutien scolaire.

Enfants suivis pour leurs devoirs



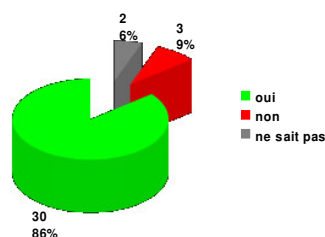
Mais ils sont plus du tiers à relever que les enfants s'ennuient pendant les vacances scolaires.

Besoin des enfants d'une animation pendant les vacances scolaire



Ils constatent à 90 % être confrontés à l'illettrisme. Selon eux, les gens du voyage illettrés seraient nombreux sur les aires d'accueil. D'où la difficulté pour les parents, évoquée par les gens du voyage eux-mêmes, de l'accompagnement scolaire.

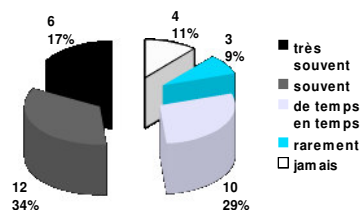
Illettrisme sur le terrain



## L'accompagnement social, pour une population très précarisée

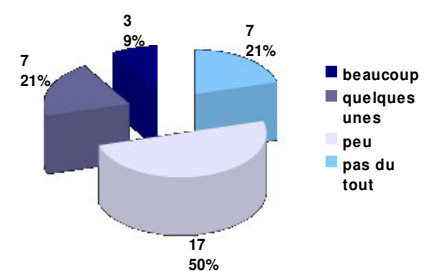
Pour les mêmes raisons, les familles sollicitent très souvent les gestionnaires pour de l'accompagnement social et administratif.

Sollicitation pour accompagnement social



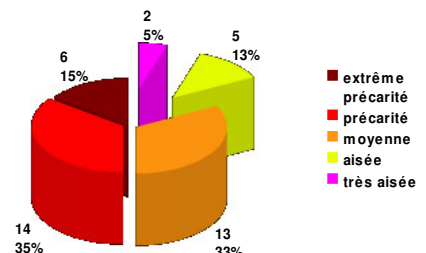
A 70 % les gestionnaires estiment les dettes contractées par les voyageurs sur les aires d'accueil très peu nombreuses, voire inexistantes. Toutefois, pour 30 % ces dettes sont considérées élevées et pour 20 % moyennes.

Dettes sur l'aire d'accueil



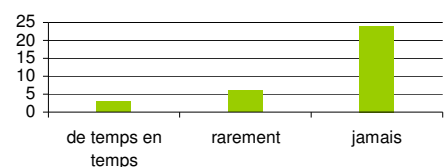
Pour 50 % des gestionnaires, les voyageurs sont en situation de précarité voire d'extrême précarité. 30 % pensent que cette situation ne s'améliore pas et 30 % qu'elle se dégrade.

Situation éco et sociale des gens du voyage



Les gestionnaires sont rarement sollicités pour aider les voyageurs dans leur recherche d'emploi. Selon eux, les métiers les plus fréquents sont liés à la récupération de métaux et aux prestations de service.

Sollicitations pour une recherche d'emploi



24 gestionnaires sur 35 ne sont jamais sollicités



# **STATIONNEMENTS**





**Coordination départementale du  
Schéma d'accueil des gens du voyage  
Département d'Ille et Vilaine**

**La préparation des grands passages  
Saison 2010**

**LA GESTION DES GRANDS PASSAGES**

**Page 3**

- A- Le dispositif départemental Page 3
- B- Le calendrier d'organisation Page 4
- C- Les modalités d'accueil Page 5
- D- Rôle et intervention de chacun Page 7

**LES ANNEXES**

**Page 8**

- Annexe 1 : Exemple de déroulement d'un accueil Page 8
- Annexe 2 : Convention type Ordures ménagères Page 9
- Annexe 3 : Convention type Ordures ménagères et Eau Page 10
- Annexe 4 : Convention type Occupation temporaire Page 11
- Annexe 5 : Fiche proposition de terrain Page 12
- Annexe 6 : Fiche Evaluation des grands passages Page 13
- Annexe 7 : Exemple d'arrêté d'ouverture de terrain Page 15

### **A- Le dispositif départemental:**

Pour assurer une réponse efficace et équilibrée concernant les grands passages, le niveau intercommunal a été privilégié.

**Le schéma départemental prévoit des aires d'accueil pérennes** sur le territoire du département. Cela permet de ne pas rechercher, chaque année, un terrain adapté et cela autorise un financement de l'équipement par des aides du Conseil Général et de l'Etat à l'investissement.

En Ille et Vilaine, les EPCI qui ont la compétence accueil gens du voyage ont ou peuvent réaliser des équipements pérennes (Rennes Métropole, CCPR ...). La problématique des EPCI qui n'ont pas la compétence (St Malo) met en attente la réalisation de ces terrains ... En attendant, des solutions provisoires sont mises en place.

#### Rennes métropole :

Calendrou, herbe (4.5 ha actuellement en travaux) et enrobé (4000 m2) sur la commune de Cesson

Les Mines, enrobé (5000 m2) sur la commune de St Jacques

La prévalaye, herbe (2 ha) sur la commune de Rennes

Ker Lann, herbe (2.5 ha) sur la commune de Bruz (terrain de la SADIV)

#### Redon :

Terrain provisoire (3.5 ha) désigné depuis 2005 sur Saint Jean la Poterie.

#### Fougères :

Terrain provisoire (3.5 ha) désigné depuis 2006 sur la commune de Fougères.

#### St Malo :

Terrain provisoire (2ha) désigné depuis 2007 sur la commune de Saint-Malo

**Le schéma départemental a prévu par ailleurs** la création d'un poste de coordinateur dont un des rôles consiste à travailler sur l'anticipation et la préparation de l'accueil de ces grands passages : réalisation d'un guide des grands passages, recherche de terrains, rencontres avec les pasteurs, travail sur une procédure d'accueil départementale et régionale, soutien des élus, information des gens du voyage. Dans ce cadre, il conduit des missions de médiation. Depuis janvier 2010, il dirige un GIP créé par le Préfet, le Président du Conseil Général et la CAF afin, sur la problématique des grands passages d'assurer les missions suivantes :

- programmation des missions évangéliques par la coordination départementale de l'accueil des gens du voyage : un GIP départemental recueille les demandes des pasteurs, les contacte et négocie les lieux de stationnement, les durées et les rencontres à l'occasion du grand rassemblement de Nevoy. La programmation est présentée aux élus concernés plusieurs semaines avant l'arrivée des groupes.

- Définition des modalités d'accueil à l'échelle régionale : les préfectures de Bretagne s'entendent sur les groupes à accueillir, la durée des stationnements des missions, les tarifs à appliquer, etc.
- Réalisation d'un guide des grands passages à destination des élus (procédures, conventions types, contacts, etc.)
- Médiation et accompagnement des élus pour l'accueil des missions évangéliques et des groupes familiaux

## **B- Le calendrier d'organisation:**

- Septembre** : Réception, par le coordinateur départemental, des courriers envoyés par les différents pasteurs souhaitant organiser un passage en Ille et Vilaine. Les communes qui reçoivent directement de telles demandes doivent les faire passer au coordinateur, à la Préfecture.
- Janvier** : Réalisation, par le coordinateur, du tableau récapitulatif des demandes, et de fiches renseignées des groupes ayant formulé une demande (date, nombre de caravanes attendues, besoins techniques, marge de manœuvre, etc.)
- Février** : Rencontre entre médiateurs et coordinateurs bretons pour vérifier la cohérence des passages des groupes et les capacités d'accueil des départements en fonction des demandes formulées.
- Négociation avec les pasteurs pour un accueil organisé et satisfaisant sur l'ensemble du territoire breton (nombre maximum de passage par département, conditions et modalités d'accueil des groupes, etc.).
- Réalisation du tableau récapitulatif des passages en Bretagne et du tableau détaillé des besoins de terrains pour les passages en Ille et vilaine (qui est attendu, où, quand, combien de temps, etc.).
- Mars** : Courrier adressés aux EPCI pour entamer la recherche de terrains adaptés.  
Recherche des terrains par les EPCI désignés.  
Réception, par le coordinateur, des propositions de terrains et vérification qu'ils répondent bien aux attentes pour cet usage.
- Avril** : Validation définitive, par la Préfecture, des terrains qui devront accueillir les passages.
- Mai** : Déplacement du coordinateur à Gien (regroupement général des évangélistes avant le début des missions) avec les médiateurs bretons pour exposer aux pasteurs présents les modalités d'accueil en Bretagne (**les procédures et règles sont établies**). Ce sera aussi l'occasion de caler avec eux une rencontre avec les élus ou correspondants locaux des communes où leur groupe va passer. C'est enfin l'occasion de rencontrer et d'expliquer aux responsables des missions refusées pourquoi leur groupe ne peut entrer dans le dispositif d'accueil.  
Réalisation, et diffusion aux communes concernées, du tableau définitif des passages sur le territoire du département.  
Rencontre entre la préfecture (sous préfet, coordinateur), le conseil général et les communes concernées pour travailler sur les modalités d'accueil définies au niveau régional.  
Début des grands passages sur le territoire régional.

**Août :** Les grands passages à caractère religieux se terminent par un grand rassemblement (La convention Mondiale) fin août.

### **C- Les modalités d'accueil:**

**En fonction de l'analyse des passages de l'année passée, et des demandes pour l'été à venir**, les terrains de grands passages sont désignés auprès de la Préfecture par les communes ou intercommunalités concernées sur l'ensemble du département d'Ille et Vilaine.

Chaque collectivité (commune ou intercommunalité) se doit d'organiser la gestion matérielle de son terrain de grand passage et désigne un correspondant technique permanent (CTP).

La Préfecture établit un calendrier prévisionnel d'occupation des terrains du département et le diffuse auprès des communes et intercommunalités concernées.

**Le suivi du stationnement** est indispensable pour évaluer qualitativement et quantitativement les passages sur le territoire départemental.

Durant la période d'ouverture des terrains de grand passage, les correspondants locaux transmettent au coordinateur la fiche d'évaluation des passages (cf annexe) au terme de l'occupation du terrain par les voyageurs. La préfecture doit connaître la disponibilité de chaque terrain.

A la fin de la période des grands passages, un bilan du fonctionnement des terrains sera réalisé par le coordinateur en lien avec les correspondants locaux.

### **Détails des conditions et des modalités d'accueil**

- 1- Les groupes de voyageurs doivent prévenir la commune **et** la Préfecture de leur volonté de stationner sur un territoire (au moins quinze jours avant pour préparer leur éventuel passage)
- 2- Les voyageurs doivent communiquer le nombre de caravanes qui seront présentes ainsi que le type de terrain recherché et la durée prévue du stationnement.
- 3- Un interlocuteur responsable du groupe doit être identifié pour la signature du protocole de mise à disposition du terrain.
- 4- Les groupes de voyageurs devront obtenir une autorisation de stationnement et suivre les obligations qui en découlent.
- 5- Un état des lieux sera réalisé à l'arrivée et au départ du groupe avec le représentant.
- 6- Les représentants des groupes ont la responsabilité d'assurer la sécurité des voyageurs pendant la durée du stationnement et d'organiser ordre et nettoyage du terrain et de ses alentours.

- 7- Le stationnement doit être respectueux des riverains. Il ne doit être constaté aucun trouble à l'ordre public.
- 8- Les ordures ménagères devront être déposées dans les bennes déposées à l'entrée du terrain; les ordures autres que ménagères et objets encombrants devront être jetés dans la déchetterie adaptée indiquée au responsable du groupe à son arrivée.
- 9- Des rencontres fréquentes entre le correspondant technique permanent et les voyageurs sur et hors du terrain permettront de garder un contact et d'échanger sur le stationnement, et d'avertir rapidement en cas de problème.
- 10- Les sommes fixées par le protocole de mise à disposition du terrain devront être acquittées. Ces montants par jour et par grande caravane sont fixés au niveau régional :
  - 20 € par caravane et par semaine pour eau, électricité et ramassage des ordures.
  - 10 € par caravane et par semaine pour eau et ramassage des ordures.
  - 5 € par caravane et par semaine pour le ramassage des ordures.
- 11- Concernant les règles élémentaires de sécurité :
  - rien de doit être implanté sur les voies d'accès (voitures, remorques, caravanes) pour toujours permettre l'arrivée des secours.
  - les bornes à incendie doivent toujours être accessibles
12. En cas de délits avérés, une plainte doit être déposée pour que police ou gendarmerie puissent intervenir et mener leur enquête.



## **D- Rôle et intervention de chacun:**

**Les communes** ou les groupements de communes, conformément au schéma départemental, sont responsables de l'accueil de ces rassemblements.

**Les Gens du Voyage**, à travers leur représentant, sont responsables des dispositifs d'accueil qui sont mis à leur disposition, du bon déroulement des séjours, des chartes signées et de la limitation du nombre de caravanes.

---

### **Le conseil Général**

Aide à l'investissement pour les aires "permanentes" de grand passage.

---

### **La Préfecture**

Aide à l'investissement pour les aires "permanentes" de grand passage.  
Octroi de la force publique en cas de troubles à la sécurité publique  
Coordonne la mise en œuvre de l'accueil avec l'outil AGV 35

---

### **AGV 35 (n° astreinte week-end : 06 48 33 85 80)**

Coordonne la mise en œuvre de l'accueil

- Veille au respect des préconisations du schéma
- Conseille pour l'organisation et la gestion des grands passages
- Échange avec les élus sur les besoins et localisations des grands passages
- Recueille les propositions de terrains
- Rencontre et échange avec les pasteurs sur les grands passages et les modalités d'accueil
- Organise et prépare les grands passages; en informe les élus
- Coordonne l'occupation des terrains départementaux
- Veille au suivi des missions et des groupes sur les autres départements
- Recherche la cohérence et l'harmonisation sur le territoire départemental.(accueil, outils, etc....)
- Recueille et traite l'évaluation des grands passages

---

### **La Direction Départementale de l'Équipement**

Instruction des demandes de subventions à l'investissement :

---

### **Gendarmerie et Police Nationale**

Participe à l'accueil et au bon stationnement des voyageurs  
Citoyenneté  
Intervention si nécessaire

**EXEMPLE DE DEROULEMENT D'UN ACCUEIL**

1. Le maire ou le correspondant technique permanent (CTP) est informé par le responsable identifié des voyageurs de leur arrivée sur le territoire communal.
2. Le maire ou le CTP en informe la gendarmerie ou la police qui se rend sur les lieux (pour réguler la circulation).
3. Le maire ou le CTP rejoint la gendarmerie pour accueillir le groupe de gens du voyage. Le coordinateur départemental du schéma se rend sur place si nécessaire.
4. Le maire ou le CTP fait un état des lieux des équipements et du terrain avec le responsable désigné du groupe de gens du voyage.
5. Le maire ou le CTP, après avoir lu son contenu, fait signer la ou les conventions par le responsable désigné des voyageurs. Elle contractualise la durée du stationnement autorisé, la participation financière à verser par le groupe, les règles d'occupation du site.
6. A la signature du protocole d'occupation du terrain, le maire ou le CTP peut soit encaisser une caution équivalente au moins à la moitié du montant du estimé, soit encaisser la totalité de ce montant, soit convenir du moment précis ou le règlement par le responsable désigné aura lieu. Pour mémoire, les montants par jour et par famille ont été fixés au niveau régional :
  - 10 euros par caravane et par semaine pour l'électricité (installation et encaissement par ERDF)
  - 10 euros par caravane et par semaine pour eau et ramassage des ordures.
  - 5 euros par caravane et par semaine pour le ramassage des ordures (si pas d'alimentation en eau)
7. Le maire ou le CTP enclenche la mise en œuvre des moyens nécessaires à l'accueil du groupe :
  - mise en marche de **l'alimentation en eau**.
  - Mise à disposition d'un branchement pour raccorder si besoin le groupe en électricité (boîtier à la charge du groupe et pose par ERDF)
  - contact du prestataire qui viendra déposer au plus vite une **benne à ordure** à l'entrée du terrain, et déclenchement du dispositif de ramassage de ces ordures.
8. La déchetterie la plus proche sera clairement indiquée aux voyageurs pour qu'ils puissent y déposer tous les déchets qui ne seront pas des ordures ménagères (ferraille, objets encombrants, etc.).
9. Pendant le séjour, le maire ou le CTP se rend régulièrement sur le terrain pour échanger avec le responsable sur le déroulement du séjour.
10. La police ou la gendarmerie devront être sollicitées pour qu'elles passent régulièrement sur et autour du terrain pour rassurer habitants et voyageurs.
11. Si un chapiteau ou tout autre structure accueillant du public est installé, l'organisateur de la manifestation doit obtenir l'autorisation du maire. Au préalable il doit même faire parvenir au maire, huit jours avant la date d'ouverture au public l'extrait du registre de sécurité. S'il le juge nécessaire, le maire peut faire visiter l'établissement avant ouverture au public, par la commission de sécurité, notamment pour ce qui concerne son implantation, ses aménagements, les sorties et les circulations. Notons enfin qu'il faut veiller à ce que tous les lieux accueillant du public (exemple : chapiteaux, tentes, etc.) puissent être accessibles aux personnes handicapées.
12. Avant le départ, une rencontre entre le maire, le CTP et le représentant des voyageurs est organisée en mairie pour faire le bilan du passage, encaisser le solde des montants prévus.
13. Au départ du groupe, le responsable doit être le dernier à quitter le terrain. Ni déchets, ni caravanes ne doivent rester.
14. Toujours au moment du départ du groupe, le maire ou le CTP doit prévoir des moyens pour rendre impossible l'accès au terrain jusqu'au prochain passage organisé (pose de blocs de granit par exemple).
15. Il n'est pas inutile de se faire épauler par la gendarmerie ou la police, à l'instant du départ, pour réguler la circulation et éviter l'entrée de « queues de mission » sur le terrain.

## CONVENTION TYPE ORDURES MENAGERES

Entre soussignés,  
La Communauté d'agglomération appelée ci-après « la Communauté d'agglomération »,

.....  
Et

Le représentant des gens du voyage accueillis, appelés ci-après « les preneurs »,  
.....

### Article 1 : OBJET

La présente convention a pour objet de définir les conditions de mise en place d'un service de collecte d'ordures ménagères.

### Article 2 : OBLIGATIONS DE LA COMMUNE

La communauté d'agglomération s'engage, pour une durée de .....jours, à partir du .....jusqu'au.....

- à déposer une benne à l'entrée du terrain
- à assurer la collecte des ordures ménagères

### Article 3 : OBLIGATIONS DES PRENEURS

Les preneurs s'engagent à séparer les déchets ménagers traditionnels, des déchets provenant des sanitaires chimiques, ainsi qu'à les déposer dans la benne en bordure de route, dans des sacs poubelles fermés pour permettre leur collecte. Tout ce qui est autre que déchets ménagers devra être jeté par les preneurs (par leurs propres moyens) dans la déchetterie la plus proche (.....).

A l'issue de la période précitée, le groupe devra rendre le terrain exempt de tous déchets épars.

Les preneurs s'engagent à disposer du matériel mis à leur disposition en bon père de famille.

### Article 4 : CONDITIONS FINANCIERES

Les preneurs s'engagent à verser à <sup>(1)</sup>....., une somme forfaitaire de ..... par semaine et par caravane, soit ..... au total en compensation des prestations de service décrites à l'article 2.

Cette somme est payable d'avance.

Fait à....., le.....

Le Président de.....

Les preneurs

<sup>1</sup>( ) Au Syndicat de collecte des ordures ménagères ou bien à la Commune si elle assure en régie le ramassage.

## CONVENTION TYPE ORDURES MENAGERES ET EAU

Entre soussignés,  
La Commune de, appelée ci-après « la Commune »,

.....  
Et

Le représentant des gens du voyage accueillis, appelés ci-après « les preneurs »,  
.....

### Article 1 : OBJET

La présente convention a pour objet de définir les conditions de mise en place d'un service de collecte d'ordures ménagères et de fourniture d'eau potable.

### Article 2 : OBLIGATIONS DE LA COMMUNE

La commune s'engage, pour une durée de ..... jours, à partir du ..... jusqu'au ..... :

- à mettre à la disposition des preneurs des bennes pour les ordures ménagères et à les informer des jours de collecte et de leurs modalités.
- à autoriser les gens du voyage à s'approvisionner en eau sur le territoire de la commune.

### Article 3 : OBLIGATIONS DES PRENEURS

Les preneurs s'engagent à séparer les déchets ménagers traditionnels, des déchets provenant des sanitaires chimiques, ainsi qu'à les rassembler, dans des sacs poubelles fermés, dans les bennes à ordures mises à leur disposition, à l'entrée du terrain, pour permettre leur collecte.

Tout ce qui est autre que déchet ménager devra être jeté par les preneurs dans la déchetterie la plus proche (.....), par leurs propres moyens.

A l'issue de la période précitée, les preneurs devront quitter le terrain et le rendre au propriétaire exempt de tous déchets épars.

Les preneurs s'engagent à disposer du matériel mis à leur disposition en bon père de famille.

Les preneurs sont responsables de tous les accidents ou dommages qui pourraient résulter de leurs activités, conformément au principe général édicté par le code civil (articles 1382 à 1384).

### Article 4 : CONDITIONS FINANCIERES

Les preneurs s'engagent à verser à Monsieur le maire de ....., une somme forfaitaire de **5 euros** par semaine et par famille, soit ..... au total en compensation de la prestation « ordures ménagères ».

Les preneurs s'engagent à verser à Monsieur le maire une somme forfaitaire de **5 euros** par semaine et par famille, soit ..... en compensation de la prestation de service « eau ».

Le montant des compensations financières pour les prestations « ordures ménagères » et « eau » s'élève à **..... euros au total.**

Cette somme est payable en une fois à la signature de la présente convention.

Fait à....., le.....

Le Maire de .....

Les preneurs

## CONVENTION TYPE OCCUPATION TEMPORAIRE

Entre soussignés,  
Le propriétaire du terrain, appelé ci-après « le propriétaire »,  
.....

Et  
Le représentant des gens du voyage accueillis, appelés ci-après « les preneurs »,  
.....

### Article 1 : OBJET

La présente convention a pour objet de définir les conditions de mise à disposition du terrain cadastré : ,  
situé.....

en vue de permettre son utilisation temporaire pour une durée de .....jours, à partir de  
(*date d'arrivée*).....jusqu'au (*date de départ*).....par le groupe représenté  
par .....pour le stationnement d'environ (*préciser le nombre*)  
.....caravanes.

Cette mise à disposition est consentie par le propriétaire aux conditions suivantes.

### Article 2 : OBLIGATIONS DU PROPRIETAIRE

Pendant la période visée à l'article 1<sup>er</sup>, le propriétaire s'engage à ne pas demander l'expulsion pour cette occupation.

### Article 3 : OBLIGATIONS DES PRENEURS

A l'issue de la période précitée, les gens du voyage s'engagent à quitter les lieux immédiatement.

Les preneurs s'engagent à jouir du terrain mis à leur disposition en bon père de famille. Les utilisateurs du terrain sont ainsi tenus de prendre toutes les mesures nécessaires pour que leur présence et leurs activités n'apportent ni gêne ni trouble de voisinage et plus généralement ne compromette pas l'ordre public.

Les preneurs sont responsables de tous les accidents ou dommages qui pourraient résulter de leur présence et de leurs activités, conformément au principe général édicté par le code civil (articles 1382 à 1384).

### Article 4 : CONDITIONS FINANCIERES

Les preneurs s'engagent à verser une somme de .....au  
propriétaire, en compensation de l'occupation du terrain.

Cette somme est payable d'avance.

Une caution de..... est versée  
au propriétaire pour dédommager d'éventuelles dégradations occasionnées sur le terrain. Si aucune  
dégradation n'est constatée après le départ des preneurs, le propriétaire s'engage à rembourser les preneurs.  
En cas de dégradations occasionnées par les preneurs à un coût supérieur à la caution, ceux-ci s'engagent à  
dédommager intégralement le propriétaire.

Fait à....., le.....

Le propriétaire

Les preneurs

## FICHE PROPOSITION DE TERRAIN

**COMMUNE DE :**

### LOCALISATION DU TERRAIN

(joindre un plan de localisation)

**Adresse:**

**Cadastre:**

**Propriétaire:**

### LE TERRAIN

**Superficie:**

**Voies d'accès:**

**Composition du sol**

### L'EQUIPEMENT

Arrivée d'eau	oui	non
Electricité	oui	non
Assainissement	oui	non
Autre (préciser):		

Modalité du ramassage des ordures:

**Disponibilité du terrain:**      du \_\_\_\_\_ au \_\_\_\_\_

**Observations diverses:**

**FICHE EVALUATION DES GRANDS PASSAGES (à compléter par la commune)**

<b>Commune :</b>  <b>Correspondant local :</b>	<b>Nom des responsables du groupe :</b> - - - -
--	---

**L'ARRIVEE DU GROUPE**

<b>L'arrivée était-elle annoncée ?</b> OUI                  NON	<b>Combien de temps avant ?</b>
<b>Si mission annoncée, par qui ?</b> Les gens du voyage      OUI      NON La Gendarmerie              OUI      NON Le coordinateur              OUI      NON Autre.....                      OUI      NON	<b>Accord préalable avec le groupe pour le stationnement ?</b> OUI                  NON
	<b>Une convention a été signée</b> OUI                  NON

**LE TERRAIN**

<b>Localisation prévue :</b>	<b>Propriétaire :</b>
<b>Localisation réelle :</b>	<b>Superficie :</b>

**L'EQUIPEMENT**

<b>Branchement eau</b> OUI      NON <b>Après accord</b> OUI      NON	<b>Branchement edf</b> OUI      NON <b>Après accord</b> OUI      NON <b>Compteur forain</b> OUI      NON <b>Paiement au réel</b> OUI      NON <b>Groupe électrogène</b> OUI      NON
<b>Assainissement</b> OUI      NON <b>Toilettes mobiles</b> OUI      NON	

## LE SEJOUR

Date arrivée prévue :

Date arrivée réelle :

Date départ prévue :

Date départ :

Nombre de caravanes annoncées :

Nombre de caravanes installées :

**Une redevance a été perçue du groupe**

OUI NON

Si oui, à combien s'élève t'elle ?

Des caravanes sont restées à l'issue du délai autorisé

OUI NON

Pour quelle raison avancée par le groupe ?

**Consommations :**

**Eau :**

Coût :

**Electricité :**

Coût :

**Tonnage déchets**

Coût :

Des dégradations ont été constatées sur le terrain

OUI NON

Détails et estimations des dégâts :

### **Pour information**

Estimation des frais restant à la charge de la commune :

### **OBSERVATIONS**

(A retourner à la coordination départementale d'accueil des gens du voyage – Sous Préfecture de Saint-Malo)



## EXEMPLE D'ARRETE D'OUVERTURE DE TERRAIN

### ARRETE RELATIF A L'OUVERTURE ET LA FERMETURE D'UN TERRAIN DE GRANDS PASSAGES

**VU** le Code Général des Collectivités Locales ;

**VU** la loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage ;

**VU** la loi n°2003-239 du 18 mars 2003 pour la sécurité intérieure ;

**VU** l'arrêté conjoint de la Préfète d'Ille et Vilaine et du Président du Conseil général d'Ille et Vilaine en date du 31 octobre 2003 portant approbation du schéma départemental d'accueil des gens du voyage ;

Pour les E.P.CI seulement

**VU** la (les) délibération(s) de(s) communes de..... ;

#### **Le conseil municipal ( ou le conseil de l'E.P.C.I) autorise :**

- l'ouverture d'un terrain de grands passages destiné à l'accueil des rassemblements traditionnels estivaux des gens du voyage et situé (indiquer les parcelles)....., du ..... au .....

- le Maire ( ou le Président) à signer toute convention de mise à disposition à titre gratuit du terrain avec son propriétaire si besoin et à réaliser les aménagements sommaires si nécessaire ( brève description ; estimation ) ;

- le Maire (ou le Président) à signer avec les représentants des groupes de gens du voyage qui stationneront sur ce terrain une convention d'occupation prévoyant une redevance.

Le Conseil municipal ( ou communautaire) prend note qu'à la date du....., le terrain sera remis dans son état initial et s'appliqueront sur ce terrain les règles générales relatives au stationnement des gens du voyage.

**A ....., le .....**

**Le Maire ou le Président,**



# HABITAT



# LOI n° 2000-614 du 5 juillet 2000 modifiée relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage (1)

NOR: EQUX9900036L

L'Assemblée nationale et le Sénat ont délibéré,

L'Assemblée nationale a adopté ;

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

## Article 1er

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 5 000 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'Etat 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.

**(Loi n°2003-239 du 18 mars 2003 pour la sécurité intérieure, art.54)** Le schéma départemental tient compte de l'existence de sites inscrits ou classés sur le territoire des communes concernées. La réalisation des aires permanentes d'accueil doit respecter la législation applicable, selon les cas, à chacun de ses sites.

III. - Le schéma départemental est élaboré par le représentant de l'Etat 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'Etat 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'Etat 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 concernées, 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 oeuvre du schéma. Elle est présidée conjointement par le représentant de l'Etat 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 oeuvre 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'Etat 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'Etat dans les départements, du président du conseil régional et des présidents des conseils généraux, ou de leurs représentants.

## Article 2

I. - Les communes figurant au schéma départemental en application des dispositions des II et III de l'article 1er sont tenues, dans un délai de deux ans suivant la publication de ce schéma, de participer à sa mise en oeuvre. Elles le font en mettant à la disposition des gens du voyage une ou plusieurs aires d'accueil, aménagées et entretenues. Elles peuvent également transférer cette compétence à un établissement public de coopération intercommunale chargé de mettre en oeuvre les dispositions du schéma départemental ou contribuer financièrement à l'aménagement et à l'entretien de ces aires d'accueil dans le cadre de conventions intercommunales.

II. - Les communes et les établissements publics de coopération intercommunale intéressés assurent la gestion de ces aires ou la confient par convention à une personne publique ou privée.

III. - **(Loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, art.201)** Le délai de deux ans prévu au I est prorogé de deux ans, à compter de sa date d'expiration, lorsque la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale a manifesté, dans ce délai, la volonté de se conformer à ses obligations :

« - soit par la transmission au représentant de l'Etat dans le département d'une délibération ou d'une lettre d'intention comportant la localisation de l'opération de réalisation ou de réhabilitation d'une aire d'accueil des gens du voyage ;

« - soit par l'acquisition des terrains ou le lancement d'une procédure d'acquisition des terrains sur lesquels les aménagements sont prévus ;

« - soit par la réalisation d'une étude préalable.

« Le délai d'exécution de la décision d'attribution de subvention, qu'il s'agisse d'un acte unilatéral ou d'une convention, concernant les communes ou établissements publics de coopération intercommunale qui se trouvent dans la situation ci-dessus est prorogé de deux ans. » ;

IV. - **(Loi n°2007-1822 du 24 décembre 2007 de finances pour 2008, art.138)** Un délai supplémentaire est accordé, jusqu'au 31 décembre 2008 à compter de la date d'expiration du délai prévu au III, à la commune ou à l'établissement public de coopération intercommunale qui a manifesté, dans les conditions fixées au III, la volonté de se conformer à ses obligations et qui, au terme de ce délai, n'a pu néanmoins s'en acquitter.

## Article 3

I. - **(Loi n°2007-1822 du 24 décembre 2007 de finances pour 2008, art.138)** Si, à l'expiration des délais prévus à l'article 2 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'Etat 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.

II. - Le 31° de l'article L. 2321-2 du code général des collectivités territoriales est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :

« 31° Les dépenses occasionnées par l'application des dispositions des articles 2 et 3 de la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage ;

« 32° L'acquittement des dettes exigibles. »

#### Article 4

**(Loi n°2007-1822 du 24 décembre 2007 de finances pour 2008, art. 138)** L'Etat prend en charge, dans la limite d'un plafond fixé par décret, les investissements nécessaires à l'aménagement et à la réhabilitation des aires prévues au premier alinéa du II de l'article 1er, dans la proportion de 70 % des dépenses engagées dans les délais fixés aux I et III de l'article 2. Cette proportion est de 50 % pour les dépenses engagées dans le délai prévu au IV du même article 2.

**(Loi n°2006- 872 du 13 juillet 2006 portant engagement national pour le logement, art. 89).** Pour les aires de grand passage destinées à répondre aux besoins de déplacement des gens du voyage en grands groupes à l'occasion des rassemblements traditionnels ou occasionnels, avant et après ces rassemblements, prévues au troisième alinéa du II de l'article 1<sup>er</sup>, le représentant de l'Etat dans le département peut, après avis de la commission consultative départementale, faire application d'un taux maximal de subvention de 100 % du montant des dépenses engagées dans le délai fixé à l'article 2, dans la limite d'un plafond fixé par décret. **(Loi n°2007-1822 du 24 décembre 2007 de finances pour 2008, art. 138)** L'Etat peut assurer la maîtrise d'ouvrage de ces aires. Dans ce cas, le montant des dépenses qu'il engage est soumis au plafond précité.

La région, le département et les caisses d'allocations familiales peuvent accorder des subventions complémentaires pour la réalisation de ces aires d'accueil.

#### Article 5

I. - Dans l'intitulé du livre VIII du code de la sécurité sociale et du titre V de ce livre, les mots : « Aide aux associations logeant à titre temporaire des personnes défavorisées » sont remplacés par les mots : « Aides aux collectivités et organismes logeant à titre temporaire des personnes défavorisées ou gérant des aires d'accueil des gens du voyage ».

II. - Avant le premier alinéa de l'article L. 851-1 du même code, il est inséré un « I ».

III. - L'article L. 851-1 du même code est complété par un II ainsi rédigé :

« II. - Une aide forfaitaire est versée aux communes ou aux établissements publics de coopération intercommunale qui gèrent une ou plusieurs aires d'accueil de gens du voyage. Elle est également versée aux personnes morales qui gèrent une aire en application d'une convention prévue au II de l'article 2 de la loi no 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage.

« Une convention passée avec l'Etat fixe, compte tenu de la capacité effective des aires d'accueil, le montant prévisionnel de l'aide versée annuellement à ces gestionnaires. Cette convention détermine les modalités de calcul du droit d'usage perçu par les gestionnaires des aires d'accueil et définit les conditions de leur gardiennage. »

IV. - A l'article L. 851-2 du même code, les mots : « L'aide est liquidée et versée » sont remplacés par les mots : « Les aides sont liquidées et versées ».

V. - A l'article L. 851-3 du même code, les mots : « Le financement de l'aide » sont remplacés par les mots : « Le financement des aides ».

## Article 6

I. - Les modalités de mise en oeuvre des actions de caractère social mentionnées au II de l'article 1er, dont le financement incombe à l'Etat, au département et, le cas échéant, aux organismes sociaux concernés, dans le cadre de leurs compétences respectives, sont fixées par des conventions passées entre ces personnes morales et les gestionnaires des aires d'accueil prévues par le schéma départemental.

II. - Des conventions passées entre le gestionnaire d'une aire d'accueil et le département déterminent les conditions dans lesquelles celui-ci participe aux dépenses de frais de fonctionnement des aires d'accueil prévues au schéma départemental, sans que cette participation puisse excéder le quart des dépenses correspondantes.

## Article 7

Le deuxième alinéa de l'article L. 2334-2 du code général des collectivités territoriales est ainsi rédigé :

« Cette population est la population totale majorée, sauf disposition particulière, d'un habitant par résidence secondaire et d'un habitant par place de caravane située sur une aire d'accueil des gens du voyage satisfaisant aux conditions de la convention de l'article L. 851-1 du code de la sécurité sociale et aux normes techniques en vigueur, fixées par un décret en Conseil d'Etat. La majoration de population est portée à deux habitants par place de caravane pour les communes éligibles l'année précédente à la dotation de solidarité urbaine prévue à l'article L. 2334-15 ou à la première fraction de la dotation de solidarité rurale prévue à l'article L. 2334-21. »

## Article 8

Le code de l'urbanisme est ainsi modifié :

1o Au 2° de l'article L. 111-1-2, après les mots : « Les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs, », sont insérés les mots : « à la réalisation d'aires d'accueil ou de terrains de passage des gens du voyage, »

**(modifié par la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, cet alinéa n'est plus en vigueur depuis le 14 décembre 2000).**

2o Au premier alinéa de l'article L. 121-10, après les mots : « la satisfaction des besoins présents et futurs en matière d'habitat », sont ajoutés les mots : « , y compris ceux des gens du voyage » ;

**(abrogé par l'article 2002 de la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains – cet alinéa n'est plus en vigueur depuis le 14 décembre 2000).**

**L'article L121-1 du code de l'urbanisme s'applique (créé par la loi du 13 décembre 2000) : « les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales déterminent les conditions permettant d'assurer :**

**[...] 2° la diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale dans l'habitat urbain et dans l'habitat rural, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques... en tenant compte en particulier de l'équilibre entre emploi et habitat ainsi que des moyens de transport et de la gestion des eaux.**

3o Le chapitre III du titre IV du livre IV est complété par un article L. 443-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 443-3. - Dans les zones constructibles, des terrains bâtis ou non bâtis peuvent être aménagés afin de permettre l'installation de caravanes constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs. L'autorisation d'aménagement est délivrée dans les formes, conditions et délais définis par le décret en Conseil d'Etat mentionné à l'article L. 443-1. »



**L'article L443-3 du code de l'urbanisme a été modifié par l'article 15 de l'ordonnance n°2005-1527 du 8 décembre 2005 relative au permis de construire et aux autorisations d'urbanisme et remplacé par le nouvel article suivant, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2007 :**

« Art.L.444-1 - L'aménagement de terrains bâtis ou non bâtis pour permettre l'installation de caravanes constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs est soumis, selon la capacité d'accueil de ces terrains à permis d'aménager ou à déclaration préalable. Ces terrains doivent être situés dans des zones constructibles ».

#### Article 9

I. - Dès lors qu'une commune remplit les obligations qui lui incombent en application de l'article 2, son maire ou, à Paris, le préfet de police peut, par arrêté, interdire en dehors des aires d'accueil aménagées le stationnement sur le territoire de la commune des résidences mobiles mentionnées à l'article 1er. Ces dispositions sont également applicables aux communes non inscrites au schéma départemental mais dotées d'une aire d'accueil, ainsi qu'à celles qui décident, sans y être tenues, de contribuer au financement d'une telle aire (**Loi n°2003-239 du 18 mars 2003 pour la sécurité intérieure, art.55**) ou qui appartiennent à un groupement de communes qui s'est doté de compétences pour la mise en œuvre du schéma départemental.

**(Loi n°2007-297 du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance, art.27)** Les mêmes dispositions sont applicables aux communes qui bénéficient du délai supplémentaire prévu au III de l'article 2 jusqu'à la date d'expiration de ce délai ainsi qu'aux communes disposant d'un emplacement provisoire faisant l'objet d'un agrément par le préfet, dans un délai fixé par le préfet et ne pouvant excéder six mois à compter de la date de cet agrément.

L'agrément est délivré en fonction de la localisation, de la capacité et de l'équipement de cet emplacement, dans des conditions définies par décret.

L'agrément d'un emplacement provisoire n'exonère pas la commune des obligations qui lui incombent dans les délais prévus par l'article 2.

II. - (**Loi n°2007-297 du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance, art.27**) En cas de stationnement effectué en violation de l'arrêté prévu au I, le maire, le propriétaire ou le titulaire du droit d'usage du terrain occupé peut demander au préfet de mettre en demeure les occupants de quitter les lieux.

La mise en demeure ne peut intervenir que si le stationnement est de nature à porter atteinte à la salubrité, la sécurité ou la tranquillité publiques.

La mise en demeure est assortie d'un délai d'exécution qui ne peut être inférieur à vingt-quatre heures. Elle est notifiée aux occupants et publiée sous forme d'affichage en mairie et sur les lieux. Le cas échéant, elle est notifiée au propriétaire ou titulaire du droit d'usage du terrain.

Lorsque la mise en demeure de quitter les lieux n'a pas été suivie d'effets dans le délai fixé et n'a pas fait l'objet d'un recours dans les conditions fixées au II bis, le préfet peut procéder à l'évacuation forcée des résidences mobiles, sauf opposition du propriétaire ou du titulaire du droit d'usage du terrain dans le délai fixé pour l'exécution de la mise en demeure.

Lorsque le propriétaire ou le titulaire du droit d'usage du terrain fait obstacle à l'exécution de la mise en demeure, le préfet peut lui demander de prendre toutes les mesures nécessaires pour faire cesser l'atteinte à la salubrité, à la sécurité ou la tranquillité publiques dans un délai qu'il fixe.

Le fait de ne pas se conformer à l'arrêté pris en application de l'alinéa précédent est puni de 3 750 € d'amende.

II bis. -(**Loi n°2007-297 du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance, art.27**) Les personnes destinataires de la décision de mise en demeure prévue au II, ainsi que le propriétaire ou le titulaire du droit d'usage du terrain peuvent, dans le délai fixé par celle-ci, demander son annulation au tribunal administratif. Le recours suspend l'exécution de la décision du préfet à leur égard. Le président du tribunal ou son délégué statue dans un délai de soixante-douze heures à compter de sa saisine.

III. - Les dispositions du I, du II et II bis ne sont pas applicables au stationnement des résidences mobiles appartenant aux personnes mentionnées à l'article 1er de la présente loi :

1o Lorsque ces personnes sont propriétaires du terrain sur lequel elles stationnent ;

2o Lorsqu'elles disposent d'une autorisation délivrée sur le fondement de l'article L. 443-1 du code de l'urbanisme ;

3o Lorsqu'elles stationnent sur un terrain aménagé dans les conditions prévues à l'article L. 443-3 du même code.

IV. - En cas d'occupation, en violation de l'arrêté prévu au I, d'un terrain privé affecté à une activité à caractère économique, et dès lors que cette occupation est de nature à entraver ladite activité, le propriétaire ou le titulaire d'un droit réel d'usage sur le terrain peut saisir le président du tribunal de grande instance aux fins de faire ordonner l'évacuation forcée des résidences mobiles. Dans ce cas, le juge statue en la forme des référés. Sa décision est exécutoire à titre provisoire. En cas de nécessité, il peut ordonner que l'exécution aura lieu au seul vu de la minute. Si le cas requiert célérité, il fait application des dispositions du second alinéa de l'article 485 du nouveau code de procédure civile.

#### Article 9-1

**(Loi n°2007-297 du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance, art.28)** Dans les communes non inscrites au schéma départemental et non mentionnées à l'article 9, le préfet peut mettre en oeuvre la procédure de mise en demeure et d'évacuation prévue au II du même article, à la demande du maire, du propriétaire ou du titulaire du droit d'usage du terrain, en vue de mettre fin au stationnement non autorisé de résidences mobiles de nature à porter atteinte à la salubrité, la sécurité ou la tranquillité publiques.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux personnes mentionnées au IV de l'article 9. Les personnes objets de la décision de mise en demeure bénéficient des voies de recours mentionnées au II bis du même article.

#### Article 10

I. - Les schémas départementaux établis en application de l'article 28 de la loi no 90-449 du 31 mai 1990 visant à la mise en oeuvre du droit au logement, publiés antérieurement à l'entrée en vigueur de la présente loi, font l'objet d'un nouvel examen dans les conditions et délais prévus à l'article 1er ci-dessus.

II. - L'article 28 de la loi no 90-449 du 31 mai 1990 précitée est abrogé. Toutefois, dans les départements qui ne disposent pas d'un schéma départemental approuvé dans les conditions définies à l'article 1er ci-dessus, les deux derniers alinéas de cet article restent en vigueur.

#### Article 11

Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application de la présente loi.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 5 juillet 2000.

## Cadre législatif

- Loi Besson relative à l'accueil des gens du voyage Texte de référence, l'article 9 de la loi n°2000-614 du 5 juillet 2000, établit une nette distinction entre les caravanes stationnées dans l'ensemble du territoire sur des terrains privés, et celles qui stationnent sur le domaine public. Les premières relèvent du droit de propriété et des règles d'urbanisme, les secondes de l'accueil des gens du voyage.

### 1/ Les terrains privés

- La loi du 5 juillet 2000 a introduit un article (L.443-3) dans le code de l'urbanisme qui prévoit que « Dans les zones constructibles, des terrains bâtis ou non bâtis peuvent être aménagés pour permettre l'installation de caravanes constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs. » Réalisés sur des terrains constructibles dans le cadre de l'article 443-7-1 du code de l'urbanisme, ils nécessitent une autorisation d'aménager pour ceux qui dépassent six caravanes et, en de ça de ce seuil, une autorisation de stationner. **Ils peuvent donc être situés sur une des 36 000 communes de France et doivent être envisagés dans la rédaction des documents d'urbanisme selon l'article L 121-1 du code de l'urbanisme qui préconise la mixité sociale dans l'habitat urbain et dans l'habitat rural sans discrimination.** Toutefois, la circulaire suggère de localiser les terrains familiaux de préférence en périphérie des agglomérations. Dans les communes ne disposant, ni d'un POS, ni d'un PLU, ni d'une carte communale, c'est l'article R 111 du code de l'urbanisme qui s'applique.

**article R-443-4 du code de l'urbanisme** : Dès lors que le stationnement de la ou des caravanes est d'une durée annuelle supérieure à trois mois continus et que la caravane constitue son habitat permanent, le demandeur doit obtenir en mairie une **autorisation de stationnement** dans les conditions prévus par l'article R-443-4 du code de l'urbanisme.

- Circulaire du 17 décembre 2003 relative aux terrains familiaux, permettant l'installation des caravanes constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs, précise les conditions de réalisation de ces terrains dans le respect des règles d'urbanisme et de financement par l'Etat de terrains locatifs. « Les terrains familiaux contrairement aux aires d'accueil, ne sont assimilables à des équipements publics. Ils correspondent à un habitat privé qui peut être locatif ou en pleine propriété. Réalisés à l'initiative de personnes physiques ou de personnes morales, publiques ou privées, ces terrains familiaux constituent des opérations d'aménagement à caractère privé. »

**Le Programme local de l'Habitat** précise qu'il importe « de prendre en compte les nouveaux modes de vie des voyageurs avec une offre adaptée. » Pour ce faire, la mise en œuvre inscrit la réalisation de terrains familiaux pour la gestion des terrains existants non réglementaires, avec un lien à établir avec les PLU, la programmation et la création de nouveaux terrains, en lien avec la CLH et l'élaboration des PLU.

## 2/ L'habitat adapté

- Circulaire du 5 juillet 2001, relative à l'application de la loi, traite des besoins en habitat des gens du voyage et précise que les modes de vie des populations dites gens du voyage sont variés et qu'ils nécessitent des modes d'habitat que l'on qualifie généralement d'habitat adapté. Elle préconise la mise en œuvre d'une dynamique partenariale, dans le cadre du schéma, qui sera l'occasion « d'informer et de sensibiliser les acteurs concernés et d'engager la recherche de solutions adaptées » et la mobilisation de PLA d'intégration comme outil privilégié de financement.

**La note technique réalisée par la direction générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la construction du 15 février 2001** à l'attention des directeurs départementaux de l'Équipement précise qu'affin de prendre en compte les besoins en habitat des gens du voyage, il est possible de mobiliser, d'une part, les dispositifs de droit commun nécessaires comme les plans départementaux pour le logement des personnes défavorisées (PDALPD) ou les PDI (plans départementaux d'insertion) et, d'autre part, les opérateurs éventuels à impliquer comme les organismes HLM ou les PACT ARIM. Quelle que soit la solution retenue pour répondre aux besoins en habitat des gens du voyage, celle-ci doit figurer en annexe du schéma départemental d'accueil des gens du voyage.

- Circulaire du 7 juin 2001, relative aux PDALPD et aux Fonds de Solidarité pour le Logement (FSL), prévoit que « Les besoins en habitat des gens du voyage en voie de sédentarisation, seront pris en compte par le plan départemental qui devra rechercher, pour satisfaire leurs besoins, des formes d'habitat adapté à leurs modes de vie, le schéma départemental d'implantation des aires d'accueil des gens du voyage, devant être, pour l'essentiel, consacré aux besoins des gens du voyage non sédentaires ».

## 4.5 - Assurer l'accueil des Gens du Voyage

### Contenu :

Il s'agit de prendre en compte les nouveaux modes de vie des voyageurs avec une offre adaptée. Cette diversité de l'offre conditionne le dispositif d'accueil dans son ensemble. Ainsi sont à programmer sur la durée du PLH, des terrains « soupapes » (aire de grand passage) par secteur (en plus des 3 existant aujourd'hui), pour raisons d'événements familiaux (décès, hospitalisation). Cet accueil doit, de plus, avoir un caractère tournant afin de ne pas concentrer le stationnement en quelques lieux.

### Mise en œuvre :

Elle repose sur la Dotation de Solidarité Communautaire « critère Gens du Voyage » qui permet l'indemnisation des communes pour leur participation à l'accueil des Gens du Voyage.

Elle maintient, pour les **terrains d'accueil**, le principe de la collaboration et la règle de répartition des rôles et des charges entre communes et Communauté d'agglomération.



Elle inscrit la réalisation de terrains privatifs familiaux pour :

- la gestion des terrains existants non réglementaires, avec un lien à établir avec les PLU
- la programmation et la création de nouveaux terrains, en lien avec la CLH et l'élaboration des PLU.

**Porteurs de l'action :**

- Rennes Métropole
- Communes.

**Partenaires :**

- liens à établir avec la CLH pour la création d'habitat adapté.
- liens à maintenir et à renforcer avec la coordination départementale pour la mise en œuvre du Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage, et l'AUDIAR.
- Ulysse 35
- Conseil Général
- Préfecture
- Bailleurs sociaux.

**Echéancier :**

- Aires d'accueil à réhabiliter :
  - Acigné : 2006 ; Bruz : 2007/2008 ; Rennes Gros Malhon 2006 ; Gévezé : 2008 ; Saint-Grégoire : 2006 ;
  - Saint-Jacques-de-la-Lande : 2006 ; Vern-sur-Seiche : 2007/2008
  
- Aires d'accueil à créer ou remplacer :
  - Noyal-Châtillon-sur-Seiche : 2007/2008
  - Rennes Petit Champeaux (20 emplacements, pour remplacer la Plaine de Baud de 20 places) : 2007
  
- Terrains soupapes à réaliser :
  - Pas de programmation en cours, mais urgence à développer l'offre pour qu'elle soit suffisante et tournante.
  
- Terrains familiaux privatifs :
  - Sur Vezin-le-Coquet, 4 logements en PLA insertion, dans le cadre de la programmation
  - Réflexion à prendre en compte dans le calendrier de programmation et d'échéancier des ZAC.

### Fiche action n° 6

## Mettre en place des actions opérationnelles pour développer l'offre de logements adaptés pour les gens du voyage en voie de sédentarisation

### PROBLEMATIQUES/ENJEUX :

La loi du 5 juillet 2000 a donné l'obligation aux collectivités locales et à l'Etat de mettre en œuvre et de coordonner le schéma d'accueil des gens du voyage (SDAGV).

Le schéma sera révisé en 2009. La priorité affichée est « de recenser les besoins des familles sédentaires ou très ancrées territorialement afin de déterminer les besoins en terrains familiaux ou en logements financés en PLAI, en veillant à leur prise en compte dans le PDALPD » (circulaire DGUHC du 16 mai 2007 relative à la mise en œuvre de la politique du logement).

L'AUDIAR chargé de l'observatoire départemental des gens du voyage fait, dans le bilan 2006-2007, le constat suivant : « les taux d'occupation des terrains en Ille et Vilaine sont au total très élevés. En moyenne, les places offertes sont occupées à 80 % sur l'ensemble de l'année. Les mois d'hiver, le taux varie autour de 90 %.

Des hypothèses sont posées : est-ce lié à une pénurie de places globales sur le département, à un besoin d'encrage pour les familles, à un « appel d'air » du fait du bon équipement du département au regard de ses voisins ? Le type d'équipement offert et les besoins en termes de logement sont-ils pertinents ? Les solutions actuelles de logement à partir des aires d'accueil répondent-elles au besoin de ce public ?

L'enjeu est donc de développer des moyens d'ingénierie pour identifier les besoins et réaliser des solutions adaptées en lien avec le SDAGV révisé.

### OBJECTIF :

Permettre aux gens du voyage d'avoir accès à une offre de logements adaptés en mobilisant les acteurs locaux et les financeurs.

### ACTIONS A METTRE EN ŒUVRE :

Action 6-1 : Identifier les besoins spécifiques des gens du voyage en terme d'habitat adapté

Action 6-2 : Repérer et recenser les demandes spécifiques en logement des gens du voyage (incluant la possibilité de stationnement de caravanes) leur permettant d'avoir accès aux prestations d'aides au logement

Action 6-3 : Mettre en place un programme expérimental d'habitat adapté permettant d'étendre l'action sur l'ensemble du territoire départemental

Action 6-4 : Mobiliser les partenaires pour construire des solutions innovantes dans le cadre des orientations du SDAGV et du PDALPD à partir notamment d'expériences développées dans d'autres départements

MOYENS : Observatoire départemental des gens du voyage, ASL, PLAI

PILOTE : Etat - Délégués

### PARTENAIRES ASSOCIES :

CAF, Etat, Collectivités locales, Bailleurs sociaux, associations spécialisées et association d'usagers.

**CRITERES ET INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION :**

Réalisation d'un diagnostic des besoins en logement adapté des gens du voyage  
Mobilisation des moyens d'ingénierie et nombre de ménages ayant bénéficiés de logements adaptés  
Mise en œuvre du programme expérimental et de solutions innovantes

**CALENDRIER : Durée du plan**



# **SCOLARITE**

## **Cadre législatif**

La scolarisation des enfants du voyage s'effectue conformément aux textes généraux qui concernent la scolarisation de tous les enfants. Les textes spécifiques visent à souligner ou préciser ce cadre général.

### **1/ Les textes généraux**

- **L'article L.111-1 du Code de l'éducation** : Il précise le cadre général du droit à l'éducation pour tous : « Le droit à l'éducation est garanti à chacun afin de lui permettre de développer sa personnalité, d'élever son niveau de formation initiale et continue, de s'insérer dans la vie sociale et professionnelle, d'exercer sa citoyenneté. L'acquisition d'une culture générale et d'une qualification reconnue est assurée à tous les jeunes, quelle que soit leur origine sociale, culturelle ou géographique ». L'éducation nationale se doit donc de mettre en œuvre les dispositions nécessaires pour assurer aux enfants des familles non sédentaires des conditions de scolarisation qui leur garantissent le respect de ce droit.

- **L'ordonnance du 6 janvier 1959 et les articles L 131-1 et L 131-6 du Code de l'éducation** : Ils fixent le cadre de l'instruction obligatoire : « L'instruction est obligatoire pour les enfants des deux sexes, français et étrangers, entre six ans et seize ans ». Pour ce qui a trait à l'enseignement élémentaire, « chaque année, à la rentrée scolaire, le maire dresse la liste de tous les enfants résidant dans sa commune et qui sont soumis à l'obligation scolaire ».

### **2/ Les textes spécifiques**

- **BO, hors série n°3 du 20 mai 1999** : Il concerne dans son chapitre III le contrôle de l'obligation scolaire : « Les dispositions de l'arrêté du 8 août 1966, relatif au contrôle de la fréquentation, de l'assiduité et de l'obligation scolaires des familles sans domicile fixe, sont toujours en vigueur. Les familles concernées sont tenues d'envoyer leurs enfants d'âge scolaire dans les établissements scolaires des communes sur le territoire desquelles elles séjournent, à moins qu'elles aient déclaré donner l'instruction dans la famille. (...) Il est rappelé que le maire de la commune de séjour ne peut refuser d'inscrire les enfants concernés, relevant de l'enseignement primaire ». Par ailleurs, la circulaire n°2002-101 du 25 avril 2002 précise qu'une « scolarisation plus suivie et régulière pour beaucoup d'enfants de familles non sédentaires doit pouvoir être assurée », et que pour ce faire, « la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage facilitera les possibilités de stationnement et en prolongera la durée potentiellement jusqu'à 9 mois ».

- **BO, spécial n°10 du 25 avril 2002** : Dans ce bulletin officiel, la circulaire d'application n°2002-101 « apporte des précisions sur les conditions d'accueil des enfants qui voyagent avec leur famille, des recommandations pour l'organisation et le suivi de cette scolarisation, ainsi que sur les modalités de pilotage départemental ».

**La scolarisation à l'école primaire :**

L'enfant doit pouvoir être accueilli dans l'école maternelle « qui constitue le socle éducatif sur lequel s'érigent les apprentissages systématiques de l'école élémentaire. Pour ce faire, on veillera à organiser un accueil privilégié des parents. (...) En effet, la

qualité de l'accueil est déterminante pour renforcer la confiance des parents et conduire à une plus grande assiduité des enfants ».

« A l'école élémentaire, il importe que l'accueil s'effectue dans le cadre des classes ordinaires. Des dispositifs spécifiques peuvent, si nécessaire, être envisagés à titre transitoire ».

« Les enseignants à fonctions spécifiques ont vocation à aider les enseignants des classes ordinaires en matière d'accueil et de suivi scolaires, de dialogue avec les enfants et les parents ; ils peuvent aussi être chargés du soutien aux enfants de familles non sédentaires intégrés dans les classes ordinaires ».

« Pour les élèves de familles non sédentaires, la mise en place d'outils de suivi pédagogique, insérés dans le livret scolaire, est une condition essentielle de l'efficacité de leur parcours scolaire ».

**La scolarisation dans l'enseignement du second degré :**

« La scolarisation dans le cursus ordinaire reste la règle. Néanmoins, pour répondre aux besoins de beaucoup d'élèves, dans le cadre de l'autonomie reconnue aux établissements, des mesures d'adaptation peuvent être développées. Elles peuvent se concrétiser par l'intégration dans des classes banales assortie de soutiens conséquents, dans le cadre de dispositifs d'aide et de soutien, par la mise en place de classes de rattrapage et de mise à niveau pour assurer la transition école-collège, ou de dispositifs spécifiques temporaires destinés à remédier aux difficultés scolaires importantes ».

« Des inscriptions au centre national d'enseignement à distance (CNED) sont régulièrement demandées pour permettre la scolarité de ceux pour qui une fréquentation scolaire assidue est difficile compte tenu de la très grande mobilité de leur famille. Cette solution doit être facilitée dans les cas avérés de déplacements fréquents mais ne saurait devenir le mode habituel de scolarisation des adolescents ».



# **INSERTION SOCIALE**



## Cadre législatif

Le cadre législatif encadrant l'insertion sociale d'une population telle que celle des gens du voyage relève globalement du droit commun. Cependant certaines lois s'adressent plus spécifiquement à cette population. Elles sont présentées ci-dessous.

### 1/ Règlementation concernant l'attribution des prestations sociales<sup>1</sup>.

● [Loi n°2007-290 du 5 mars 2007 - art. 51 \(V\) JORF 6 mars 2007 en vigueur le 1er juillet 2007](#) Par dérogation aux dispositions de l'article 10 de 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, les personnes auxquelles la loi précitée s'applique peuvent, si elles le souhaitent, élire domicile dans les conditions prévues au chapitre IV du titre VI du livre II du code de l'action sociale et des familles pour bénéficier des prestations sociales mentionnées au premier alinéa de l'article L. 264-1 du même code.

● [Loi n°2008-1249 du 1er décembre 2008 - art. 10](#) Pour prétendre au service des prestations sociales légales, réglementaires et conventionnelles, à l'exception de l'aide médicale de l'État mentionnée à l'article L.251-1 ainsi qu'à la délivrance d'un titre national d'identité, à l'inscription sur les listes électorales ou à l'aide juridique, les personnes sans domicile stable doivent élire domicile soit auprès d'un centre communal ou intercommunal d'action sociale, soit auprès d'un organisme agréé à cet effet. L'organisme compétent pour attribuer une prestation sociale légale, réglementaire ou conventionnelle est celui dans le ressort duquel la personne a élu domicile. Le département débiteur de l'allocation personnalisée d'autonomie, de la prestation de compensation du handicap et du revenu de solidarité active mentionnés respectivement aux articles L. 232-1, L. 245-1, L. 262-1 est celui dans le ressort duquel l'intéressé a élu domicile.

### 2/ Règlementation concernant l'élection de domicile <sup>2</sup>.

● [Loi n°2007-290 du 5 mars 2007 - art. 51 \(V\) JORF 6 mars 2007 en vigueur le 1er juillet 2007](#).

**Article R264-4** Créé par [Décret n°2007-893 du 15 mai 2007 - art. 1 JORF 16 mai 2007 en vigueur le 1er juillet 2007](#) Sont considérées comme ayant un lien avec la commune ou le groupement de communes au sens de l'article L. 264-4 les personnes qui sont installées sur son territoire. Les personnes qui ne remplissent pas cette condition et qui ne sont pas installées sur le territoire d'une autre commune sont également considérées comme ayant un lien avec la commune ou le groupement de communes, au sens de l'article L. 264-4, dès lors qu'elles y exercent une activité professionnelle, y bénéficient d'actions d'insertion ou exercent l'autorité parentale sur un enfant qui y est scolarisé.

**Article D264-1** Créé par [Décret n°2007-1124 du 20 juillet 2007 - art. 1 JORF 22 juillet 2007](#)

L'élection de domicile mentionnée à l'article L. 264-2 est accordée pour une durée d'un an. Les organismes mentionnés à l'article L. 264-1 remettent aux intéressés une attestation d'élection de domicile dont le modèle est fixé par arrêté conjoint des ministres chargés de l'action sociale, de la sécurité sociale et du ministre de l'intérieur. Cette attestation précise notamment le nom et l'adresse de l'organisme, la date de l'élection de domicile, sa durée de validité et, le cas échéant, l'énumération des prestations sociales pour lesquelles cette attestation peut être utilisée.

1 Source : [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr)

2 Source : [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr) et Code de l'action sociale et des familles.htm#sectionLEGISCTA000019868977

**Article D264-2** Créé par [Décret n°2007-1124 du 20 juillet 2007 - art. 1 JORF 22 juillet 2007](#)

Toute demande d'élection de domicile ou de renouvellement doit être suivie d'un entretien avec l'intéressé. Il reçoit alors une information sur ses droits et obligations en matière de domiciliation en application des lois, des règlements et, le cas échéant, du règlement intérieur de l'organisme. Il est invité à faire connaître à l'organisme s'il est déjà en possession d'une attestation délivrée par un organisme mentionné à l'article L. 264-1.

**Article D264-3** Créé par [Décret n°2007-1124 du 20 juillet 2007 - art. 1 JORF 22 juillet 2007](#)

L'organisme qui assure la domiciliation y met fin lorsque l'intéressé ne s'est pas présenté pendant plus de trois mois consécutifs, sauf si cette absence est justifiée par des raisons professionnelles ou de santé. A cette fin, l'organisme tient à jour un enregistrement des visites.

**Art. L264-2** - L'attestation d'élection de domicile ne peut être délivrée à la personne non ressortissante d'un État membre de l'Union européenne, d'un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse, qui n'est pas en possession d'un des titres de séjour prévus au titre Ier du livre III du code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile.

**Art. L264-3** L'absence d'une adresse stable ne peut être opposée à une personne pour lui refuser l'exercice d'un droit, d'une prestation sociale ou l'accès à un service essentiel garanti par la loi, notamment en matière bancaire et postale, dès lors qu'elle dispose d'une attestation en cours de validité.

**Art. L264-4** Lorsque les centres communaux ou intercommunaux d'action sociale refusent l'élection de domicile des personnes sans domicile stable qui en font la demande, parce qu'elles ne présentent aucun lien avec la commune ou le groupement de communes, ils doivent motiver leur décision. Le représentant de l'État dans le département peut conclure une convention de prise en charge des activités de domiciliation avec un organisme agréé. Les organismes agréés ne peuvent refuser l'élection de domicile que dans les cas prévus par leur agrément. Lorsqu'un des organismes mentionnés à l'article L. 264-1 refuse une élection de domicile, il doit orienter l'intéressé vers un organisme en mesure d'assurer sa domiciliation.

**Art. L264-5** L'organisme qui assure la domiciliation y met fin lorsque l'intéressé le demande, lorsqu'il acquiert un domicile stable ou lorsqu'il ne se manifeste plus.

#### ***Agrément des organismes procédant à l'élection de domicile***

**Art. L264-6** L'agrément délivré aux organismes mentionnés à l'article L. 264-1 est attribué par le représentant de l'État dans le département. Chaque commune du département met à disposition du public la liste des organismes agréés dans le département.

**Art. L264-7** L'agrément a une durée limitée. Il est attribué à tout organisme qui s'engage à respecter un cahier des charges arrêté par le représentant de l'État dans le département, après avis du président du conseil général, dans des conditions définies par décret, précisant notamment la durée d'existence de l'organisme et son objet.

#### ***Contrôle et évaluation***

**Art. L264-8** - Les organismes mentionnés à l'article L. 264-1 s'assurent que la personne qui élit domicile est bien sans domicile stable. Ils rendent régulièrement compte de leur activité de domiciliation au représentant de l'État dans le département.



**Art. L264-9** - Le rapport mentionné à l'article L. 115-4 évalue les conditions de mise en œuvre du présent chapitre et l'effectivité de l'accès aux droits mentionnés à l'article L. 264-1.

### ***Dispositions d'application***

**Art. L264-10** - Le présent chapitre n'est pas applicable aux procédures de domiciliation des étrangers qui sollicitent leur admission au séjour au titre de l'asile en application de l'article L. 741-1 du code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile.

### **3/ Réglementation concernant l'attribution du RSA <sup>3</sup>.**

● [La loi n° 88-1088 du 1er décembre 2008](#) instituant une prime de solidarité active. Les bénéficiaires de cette allocation sont les personnes allocataires du RMI sans activité, ou des personnes en activité qui travaillent à temps partiel ou à temps plein et qui ont des revenus insuffisants. Les allocataires sont tenus d'entamer des démarches d'insertion professionnelles et sociales lorsque le montant de ses revenus professionnels est inférieur à 500 euros et que les revenus du foyer sont inférieurs au RSA forfaitaire. Les personnes sont suivies par un référent unique. Les ressources prises en compte pour déterminer les droits au RSA comprennent l'ensemble des ressources de toutes les personnes composant le foyer et certaines aides sociales. Des exigences sont liées au lieu de résidence : le bénéfice du RSA est ouvert aux personnes résidant en France métropolitaine (c'est-à-dire dans l'hexagone) de manière stable et effective. En cas de séjour(s) hors de France, la durée du ou des séjours ne doit pas dépasser 3 mois par année civile ou de date à date. En cas de séjour(s) de plus de 3 mois, le RSA n'est versé que pour les seuls mois complets de présence en France. Les individus doivent faire valoir ses droits aux prestations sociales. En ce qui concerne les gens du voyage il est nécessaire de donner la preuve de l'élection de domicile.

### ***Droits et devoirs du bénéficiaire du revenu de solidarité active***

**Art. L262-27** Le bénéficiaire du revenu de solidarité active a droit à un accompagnement social et professionnel adapté à ses besoins et organisé par un référent unique. Pour l'application de la présente section, les mêmes droits et devoirs s'appliquent au bénéficiaire et à son conjoint, concubin ou partenaire lié par un pacte civil de solidarité, qui signent chacun le projet ou l'un des contrats mentionnés aux articles L. 262-34 à L. 262-36.

**Art. L262-34** Le bénéficiaire du revenu de solidarité active orienté vers l'institution mentionnée à l'article L. 5312-1 du code du travail élabore conjointement avec le référent désigné au sein de cette institution ou d'un autre organisme participant au service public de l'emploi le projet personnalisé d'accès à l'emploi mentionné à l'article L. 5411-6-1 du même code.

**Art. L262-35** Le bénéficiaire du revenu de solidarité active orienté vers un organisme participant au service public de l'emploi autre que l'institution mentionnée à l'article L. 5312-1 du code du travail conclut avec le département, représenté par le président du conseil général, sous un délai d'un mois après cette orientation, un contrat librement débattu énumérant leurs engagements réciproques en matière d'insertion professionnelle. Ce contrat précise les actes positifs et répétés de recherche d'emploi que le bénéficiaire s'engage à accomplir. Il précise également, en tenant compte de la formation du bénéficiaire, de ses qualifications, de ses connaissances et compétences acquises au cours de ses expériences professionnelles, de sa situation personnelle et familiale ainsi que de la situation du marché du travail local, la nature et les

<sup>3</sup> Sources : Code de l'action sociale et des familles.htm#sectionLEGISCTA000019868977 et [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr)

caractéristiques de l'emploi ou des emplois recherchés, la zone géographique privilégiée et le niveau de salaire attendu. Le bénéficiaire ne peut refuser plus de deux offres raisonnables d'emploi ainsi définies. Le contrat retrace les actions que l'organisme vers lequel il a été orienté s'engage à mettre en œuvre dans le cadre du service public, notamment en matière d'accompagnement personnalisé et, le cas échéant, de formation et d'aide à la mobilité. Lorsque le bénéficiaire ne respecte pas une stipulation de ce contrat, l'organisme vers lequel il a été orienté le signale au président du conseil général.

### ***Suspension.***

**Art. L262-37** Sauf décision prise au regard de la situation particulière du bénéficiaire, le versement du revenu de solidarité active est suspendu, en tout ou partie, par le président du conseil général:

1° Lorsque, du fait du bénéficiaire et sans motif légitime, le projet personnalisé d'accès à l'emploi ou l'un des contrats mentionnés aux articles L. 262-35 et L. 262-36 ne sont pas établis dans les délais prévus ou ne sont pas renouvelés ;

2° Lorsque, sans motif légitime, les dispositions du projet personnalisé d'accès à l'emploi ou les stipulations de l'un des contrats mentionnés aux articles L. 262-35 et L. 262-36 ne sont pas respectées par le bénéficiaire ;

3° Lorsque le bénéficiaire du revenu de solidarité active, accompagné par l'institution mentionnée à l'article L. 5312-1 du code du travail, a été radié de la liste mentionnée à l'article L. 5411-1 du même code ;

4° Ou lorsque le bénéficiaire refuse de se soumettre aux contrôles prévus par le présent chapitre.

Cette suspension ne peut intervenir sans que le bénéficiaire, assisté à sa demande par une personne de son choix, ait été mis en mesure de faire connaître ses observations aux équipes pluridisciplinaires mentionnées à l'article L. 262-39 dans un délai qui ne peut excéder un mois. Lorsque, à la suite d'une suspension de l'allocation, l'organisme payeur procède à une reprise de son versement et, le cas échéant, à des régularisations relatives à la période de suspension, il en informe le président du conseil général en précisant le nom de l'allocataire concerné et en explicitant le motif de la reprise du versement de l'allocation. Lorsqu'il y a eu suspension de l'allocation au titre du présent article, son versement est repris par l'organisme payeur sur décision du président du conseil général à compter de la date de conclusion de l'un des contrats mentionnés aux articles L. 262-35 et L. 262-36 ou du projet personnalisé d'accès à l'emploi.

### ***Recours et récupération.***

**Art. L262-45** L'action en vue du paiement du revenu de solidarité active se prescrit par deux ans. Cette prescription est également applicable, sauf en cas de fraude ou de fausse déclaration, à l'action intentée par l'organisme chargé du service du revenu de solidarité active, le département ou l'État en recouvrement des sommes indûment payées. La prescription est interrompue par une des causes prévues par le code civil. L'interruption de la prescription peut, en outre, résulter de l'envoi d'une lettre recommandée avec demande d'avis de réception, quels qu'en aient été les modes de délivrance. La prescription est interrompue tant que l'organisme débiteur des prestations familiales se trouve dans l'impossibilité de recouvrer l'indu concerné en raison de la mise en œuvre d'une procédure de recouvrement d'indus relevant des articles L. 553-2, L. 821-5-1 ou L. 835-3 du code de la sécurité sociale, L. 262-46 du code de l'action sociale et des familles ou L. 351-11 du code de la construction et de l'habitation.

***Lutte contre la fraude et sanctions.***

**Art. L262-52** La fausse déclaration ou l'omission délibérée de déclaration ayant abouti au versement indu du revenu de solidarité active est passible d'une amende administrative prononcée et recouvrée dans les conditions et les limites définies pour la pénalité prévue à l'article L. 114-17 du code de la sécurité sociale. La décision est prise par le président du conseil général après avis de l'équipe pluridisciplinaire mentionnée à l'article L. 262-39 du présent code. La juridiction compétente pour connaître des recours à l'encontre des contraintes délivrées par le président du conseil général est la juridiction administrative. Aucune amende ne peut être prononcée à raison de faits remontant à plus de deux ans, ni lorsque la personne concernée a, pour les mêmes faits, déjà été définitivement condamnée par le juge pénal ou a bénéficié d'une décision définitive de non-lieu ou de relaxe déclarant que la réalité de l'infraction n'est pas établie ou que cette infraction ne lui est pas imputable. Si une telle décision de non-lieu ou de relaxe intervient postérieurement au prononcé d'une amende administrative, la révision de cette amende est de droit. Si, à la suite du prononcé d'une amende administrative, une amende pénale est infligée pour les mêmes faits, la première s'impute sur la seconde. L'amende administrative ne peut pas être prononcée s'il a été fait application, pour les mêmes faits, de l'article L. 114-17 du code de la sécurité sociale. Le produit de l'amende est versé aux comptes de la collectivité débitrice du revenu de solidarité active.

**Art. L262-53** En cas de fausse déclaration, d'omission délibérée de déclaration ou de travail dissimulé constaté dans les conditions mentionnées à l'article L. 262-43 ayant conduit au versement du revenu de solidarité active pour un montant indu supérieur à deux fois le plafond mensuel de la sécurité sociale, ou en cas de récidive, le président du conseil général peut, après avis de l'équipe pluridisciplinaire mentionnée à l'article L. 262-39, supprimer pour une durée maximale d'un an le versement du revenu de solidarité active, à l'exclusion des sommes correspondant à la différence entre le montant forfaitaire applicable mentionné au 2° de l'article L. 262-2 et les ressources du foyer définies à l'article L. 262-3. Cette sanction est étendue aux membres du foyer lorsque ceux-ci se sont rendus complices de la fraude. La durée de la sanction est déterminée par le président du conseil général en fonction de la gravité des faits, de l'ampleur de la fraude, de sa durée et de la composition du foyer. Cette suppression ne peut être prononcée lorsque la personne concernée a, pour les mêmes faits, déjà été définitivement condamnée par le juge pénal ou a bénéficié d'une décision définitive de non-lieu ou de relaxe déclarant que la réalité de l'infraction n'est pas établie ou que cette infraction ne lui est pas imputable. Si une telle décision de non-lieu ou de relaxe intervient postérieurement au prononcé de la suppression du service des allocations, celles-ci font l'objet d'un versement rétroactif au bénéficiaire. Si, à la suite du prononcé d'une décision prise en application du présent article, une amende pénale est infligée pour les mêmes faits, les montants de revenu de solidarité active supprimé s'imputent sur celle-ci. La décision de suppression du revenu de solidarité active, la pénalité mentionnée à l'article L. 114-17 du code de la sécurité sociale et l'amende administrative prévue à l'article L. 262-52 du présent code ne peuvent être prononcées pour les mêmes faits. La décision de suppression prise par le président du conseil général est transmise à la Caisse nationale des allocations familiales et à la Caisse centrale de la mutualité sociale agricole qui en informent, pour son application, l'ensemble des organismes chargés du versement du revenu de solidarité active.

#### 4/ Réglementation concernant l'accès à la CMU et CMUC<sup>4</sup>.

● Loi n° 2002-1575 du 30 Décembre 2002. « Cette loi stipule que l'accès (ouverture des droits et renouvellement) à la CMU et la CMUC ne peut être effectif qu'après un délai d'un mois suivant le dépôt de la demande et sans effets rétroactifs. [...] .La majorité d'entre eux ne peut avancer les frais et nombreux sont ceux qui n'ont pas de couverture maladie complémentaire. Par ailleurs, les populations se trouvant dans des situations précaires ont tendance à ne faire la mise à jour qu'au moment où des frais de soins coûteux surgissent »<sup>5</sup>.

Les dispositions générales mentionnent que:

**ArtL861-1** Les personnes résidant en France dans les conditions prévues par l'article L. 380-1, dont les ressources sont inférieures à un plafond déterminé par décret, révisé chaque année pour tenir compte de l'évolution des prix, ont droit à une couverture complémentaire dans les conditions définies à l'article L. 861-3. Cette révision prend effet chaque année au 1er juillet. Elle tient compte de l'évolution prévisible des prix de l'année civile en cours, le cas échéant corrigée de la différence entre le taux d'évolution retenu pour fixer le plafond de l'année précédente et le taux d'évolution des prix de cette même année. Ce plafond varie selon la composition du foyer et le nombre de personnes à charge. Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'âge, de domicile et de ressources dans lesquelles une personne est considérée comme étant à charge. Les personnes mineures ayant atteint l'âge de seize ans, dont les liens avec la vie familiale sont rompus, peuvent bénéficier à titre personnel, à leur demande, sur décision de l'autorité administrative, de la protection complémentaire dans les conditions définies à l'article L. 861-3. Une action en récupération peut être exercée par l'organisme prestataire à l'encontre des parents du mineur bénéficiaire lorsque ceux-ci disposent de ressources supérieures au plafond mentionné au premier alinéa.

**Art L861-2** L'ensemble des ressources du foyer est pris en compte pour la détermination du droit à la protection complémentaire en matière de santé, après déduction des charges consécutives aux versements des pensions et obligations alimentaires, à l'exception de certaines prestations à objet spécialisé et de tout ou partie des rémunérations de nature professionnelle lorsque celles-ci ont été interrompues. Un décret en Conseil d'État fixe la liste de ces prestations et rémunérations, les périodes de référence pour l'appréciation des ressources prises en compte ainsi que les modalités particulières de détermination des ressources provenant d'une activité non salariée. Les aides personnelles au logement sont prises en compte, conformément aux dispositions de l'article L. 262-10 du code de l'action sociale et des familles et des textes pris pour leur application, pour les premières demandes mentionnées au premier alinéa de l'article L. 861-5 du présent code à compter du 1er janvier 2006. Les bénéficiaires du revenu minimum d'insertion ont droit à la protection complémentaire en matière de santé. Les bénéficiaires des dispositions du présent titre qui sont affiliés sur critère de résidence au régime général sont exonérés de la cotisation prévue à l'article L. 380-2.

**ArtL861-4** Les personnes mentionnées à l'article L. 861-1 obtiennent le bénéfice des prestations définies à l'article L. 861-3, à leur choix :

- a) Soit auprès des organismes d'assurance maladie, gestionnaires de ces prestations pour le compte de l'État, dans les conditions prévues au chapitre II du présent titre ;
- b) Soit par adhésion à une mutuelle régie par le code de la mutualité, ou par souscription d'un contrat auprès d'une institution de prévoyance régie par le livre IX du présent code ou par le livre VII du code rural, ou d'une entreprise régie par le code des assurances, dans les conditions prévues au chapitre II du présent titre.

**Art L861-5** La demande d'attribution de la protection complémentaire, accompagnée

4 Source : [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr)

5 Liégeois, J.P. (2007) L'accès au droits sociaux des populations tsiganes en France. Eds ENSP

de l'indication du choix opéré par le demandeur en application de l'article L. 861-4, est faite auprès de la caisse du régime d'affiliation du demandeur. Le formulaire de la demande d'adhésion ou le contrat est établi d'après un modèle défini par décret en Conseil d'État.

Les services sociaux et les associations ou organismes à but non lucratif agréés par décision du représentant de l'État dans le département ainsi que les établissements de santé apportent leur concours aux intéressés dans leur demande de protection complémentaire et sont habilités, avec l'accord du demandeur, à transmettre la demande et les documents correspondants à l'organisme compétent. La décision est prise par l'autorité administrative qui peut déléguer ce pouvoir au directeur de la caisse. Cette décision doit être notifiée au demandeur dans un délai maximal fixé par décret et peut faire l'objet d'un recours contentieux devant la commission départementale d'aide sociale. En l'absence de notification de la décision au demandeur, la demande est considérée comme acceptée. Lorsque la situation du demandeur l'exige, le bénéfice de la protection complémentaire en matière de santé est attribué au premier jour du mois de dépôt de la demande, aux personnes présumées remplir les conditions prévues aux articles L. 380-1 et L. 861-1. Le bénéfice de cette protection est interrompu si la vérification de la situation du bénéficiaire démontre qu'il ne remplit pas les conditions susmentionnées. Les droits reconnus conformément aux articles L. 861-1 à L. 861-4 sont attribués pour une période d'un an renouvelable.

**Art. L861-6** La prise en charge prévue au a de l'article L. 861-4 est assurée par l'organisme qui sert au bénéficiaire les prestations en nature des assurances maladie et maternité, qui ne peut refuser cette prise en charge. Sous réserve des dispositions de l'avant-dernier alinéa de l'article L. 861-5, elle prend effet au premier jour du mois qui suit la date de la décision de l'autorité administrative prévue au troisième alinéa de l'article L. 861-5.

#### **5/ Réglementation concernant le stationnement illégal.** (Chapitre prévention de la délinquance)<sup>6</sup>

● [Loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des Gens du voyage, dite « Loi Besson »](#)). Ce texte fait obligation aux communes de plus de 5000 habitants de se doter d'un plan prévoyant l'implantation d'aires permanentes d'accueil pour les Gens du voyage. Néanmoins, à ce jour, la loi est loin d'avoir été appliquée (même si en Ille et Vilaine la construction d'aires d'accueil est en avance sur nombre de départements, il reste difficile de trouver des places). La mise en œuvre insuffisante de la loi précitée a pour conséquence d'exposer les Gens du voyage à l'occupation illégale de sites et à des expulsions au titre de la loi de 2000 pour la sécurité intérieure.

● [Loi 2000-614, 5 juillet 2000, Article 9](#), relative à l'accueil des gens du voyage. Dès lors qu'une commune remplit les obligations qui lui incombent en application de l'article 2, son maire ou, à Paris, le préfet de police peut, par arrêté, interdire en dehors des aires d'accueil aménagées le stationnement sur le territoire de la commune des résidences mobiles mentionnées à l'article 1er. Ces dispositions sont également applicables aux communes non inscrites au schéma départemental mais dotées d'une aire d'accueil, ainsi qu'à celles qui décident, sans y être tenues, de contribuer au financement d'une telle aire.

II. - En cas de stationnement effectué en violation de l'arrêté prévu au I, y compris sur le domaine public, le maire peut, 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 président du tribunal de grande instance aux fins de faire ordonner l'évacuation forcée des résidences mobiles. Sauf dans le cas où le terrain appartient à la commune, le maire

6 Source : [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr)

ne peut agir que si le stationnement est de nature à porter atteinte à la salubrité, la sécurité ou la tranquillité publiques. Le juge peut, en outre, prescrire aux occupants, le cas échéant sous astreinte, de rejoindre l'aire de stationnement aménagée en application de la présente loi à défaut de quitter le territoire communal et ordonner l'expulsion de tout terrain qui serait occupé en violation de cette injonction. Le juge statue en la forme des référés. Sa décision est exécutoire à titre provisoire. En cas de nécessité, il peut ordonner que l'exécution aura lieu au seul vu de la minute. Si le cas requiert célérité, il fait application des dispositions du second alinéa de l'article 485 du nouveau code de procédure civile.

● [Loi 2007-297, 5 Mars 2007](#) relative à la prévention de la délinquance. En cas de stationnement effectué en violation de l'arrêté prévu au I, le maire, le propriétaire ou le titulaire du droit d'usage du terrain occupé peut demander au préfet de mettre en demeure les occupants de quitter les lieux. « La mise en demeure ne peut intervenir que si le stationnement est de nature à porter atteinte à la salubrité, la sécurité ou la tranquillité publiques. « La mise en demeure est assortie d'un délai d'exécution qui ne peut être inférieur à vingt-quatre heures. Elle est notifiée aux occupants et publiée sous forme d'affichage en mairie et sur les lieux. Le cas échéant, elle est notifiée au propriétaire ou titulaire du droit d'usage du terrain. « Lorsque la mise en demeure de quitter les lieux n'a pas été suivie d'effets dans le délai fixé et n'a pas fait l'objet d'un recours dans les conditions fixées au II bis, le préfet peut procéder à l'évacuation forcée des résidences mobiles, sauf opposition du propriétaire ou du titulaire du droit d'usage du terrain dans le délai fixé pour l'exécution de la mise en demeure. « Lorsque le propriétaire ou le titulaire du droit d'usage du terrain fait obstacle à l'exécution de la mise en demeure, le préfet peut lui demander de prendre toutes les mesures nécessaires pour faire cesser l'atteinte à la salubrité, à la sécurité ou la tranquillité publiques dans un délai qu'il fixe. « Le fait de ne pas se conformer à l'arrêté pris en application de l'alinéa précédent est puni de 3 750 EUR d'amende. ».

● [Loi 2007-297, 5 Mars 2007](#), relative à la prévention de la délinquance. Le second alinéa de l'article L. 3214-1 est ainsi rédigé : « Le conseil général concourt aux actions de prévention de la délinquance dans le cadre de l'exercice de ses compétences d'action sociale. Il statue sur l'organisation et le financement des services et des actions sanitaires et sociaux qui relèvent de sa compétence, notamment des actions qui concourent à la politique de prévention de la délinquance. Pour la mise en œuvre des actions de prévention de la délinquance dans les communes définies au deuxième alinéa de l'article L. 2211-4 ou les établissements publics de coopération intercommunale définis à l'article L. 5211-59, une convention entre la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale intéressé et le département détermine les territoires prioritaires, les moyens communaux et départementaux engagés et leur mode de coordination, l'organisation du suivi et de l'évaluation des actions mises en œuvre. »

## **6/ Réglementation concernant l'exclusion sociale<sup>7</sup>.**

● [La loi n° 98-657 du 29 juillet 1998](#) relative à la lutte contre les exclusions mentionne en son article 1er : « La lutte contre les exclusions est au cœur de l'action de l'État garant du maintien de la cohésion sociale, d'une solidarité effective au bénéfice de nos concitoyens et du respect des valeurs républicaines qui cimentent la société ». L'état, les collectivités territoriales, les établissements publics, dont les centres communaux et intercommunaux d'action sociale, les organismes de sécurité sociale ainsi que les institutions sociales et médico-sociales participent à la mise en œuvre de ces principes.

<sup>7</sup> Source : [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr)

Ils poursuivent une politique destinée à connaître, à prévenir et à supprimer toutes les situations pouvant engendrer des exclusions. Ils prennent les dispositions nécessaires pour informer chacun de la nature et de l'étendue de ses droits et pour l'aider, éventuellement par un accompagnement personnalisé, à accomplir les démarches administratives ou sociales nécessaires à leur mise en œuvre dans les délais les plus rapides.

#### **7/ Réglementation pour la protection de l'enfance<sup>8</sup>.**

● [La loi 2007-293 du 5 Mars 2007 réformant la loi n° 98-657 du 29 juillet 1998](#) relative à la protection de l'enfance. La réforme de la protection de l'enfance vise à donner des moyens aux conseils généraux dans ce domaine. Elle se donne trois objectifs: développer la prévention, renforcer le dispositif d'alerte et d'évaluation des risques de danger, améliorer et diversifier les modes d'intervention. Entre autre, elle donne une priorité à l'action sociale par rapport au recours judiciaire. Elle définit quatre situations :

- L'enfant est en danger mais les parents acceptent l'intervention du service et les mesures proposées (notamment une mesure de placement ou d'action éducative). Dans ce cas il n'y a pas de signalement, la protection sociale suffit.
- L'enfant est en danger mais il est déjà pris en charge au titre de la protection sociale, mais les actions entreprises n'ont pas permis de remédier à la situation : dans ce cas il y a un signalement.
- Les mesures ne peuvent être mises en place en raison du refus de la famille d'accepter l'intervention du service et l'aide sociale ou de collaborer avec le service. Dans ce cas également il y a un signalement.
- On ne sait pas mais on a des inquiétudes sérieuses selon lesquelles l'enfant est présumé être en situation de danger et il est impossible d'évaluer cette situation. Il y a quand même un signalement de la part du président du conseil général auprès du procureur de la république.

Cette loi spécifie également un cadre en ce qui concerne l'échange des informations : les personnes soumises au secret professionnel qui mettent en œuvre la politique de protection de l'enfance définie à l'article L.112-3 ou qui lui apporte leur concours, sont autorisées à partager entre elles des informations à caractère secret afin d'évaluer une situation individuelle, de déterminer et de mettre en œuvre les actions de protection et d'aide dont les mineurs et leurs parents peuvent bénéficier.

---

<sup>8</sup> Source : [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr)





## Exemples de situations

### 1/ Illettrisme

**Exemple 1:** Mme C m'appelle, très inquiète. Elle vient de se sédentariser et elle a reçu une nouvelle facture de VEOLIA alors qu'elle vient à peine d'en régler une de 100 euros (par mandat avec un coût de 6 euros car elle n'a pas de chéquier et n'a pas d'ordre de virement). Je la rencontre et étudie les documents avec elle. Elle n'a pas lu le mot RAPPEL écrit en grand et elle s'est donc inquiétée inutilement. Cette personne a réussi à passer son permis de conduire récemment; cette réussite signifie que si la motivation est très forte, elle trouve les moyens de pallier à sa capacité très faible de déchiffrage.

**Exemple 2:** Mme J, veuve, 71 ans, totalement illettrée (elle signe en faisant une croix) veuve, attend patiemment que je l'aide à clore un imbroglio administratif avec les CAF et RSI de 2 départements et la caisse des dépôts et consignation depuis de longs mois. Tant que son mari vivait, elle ne s'occupait ni des papiers, ni des ressources, car c'était lui qui subvenait aux besoins du couple. La mort du mari l'a précipitée dans la précarité : plus aucune ressource personnelle, vente de la caravane (le mari avait des gains réguliers avec sa fonction pastorale et elle n'avait jamais fait aboutir son propre dossier de retraite). C'est une nièce qui l'a prise sous sa protection, tracte sa nouvelle caravane (minuscule), l'emmène dans tous leurs déplacements. Nous avons fait une demande de transfert du dossier CAF du Calvados où elle avait son élection d domicile vers le 35. A Caen, elle gardait précieusement le numéro de tél d'un agent d'accueil CAF avec laquelle elle avait noué une relation de confiance. Nous avons également initié divers dossiers pour accéder à ses droits à la retraite CRAM, RSI et CDC de Bordeaux). Ces transferts ont donné lieu à des complications: pertes de documents, droits RSA suspendus...au final beaucoup d'anxiété et une absence totale de revenus pendant 2 mois pour cette dame âgée.

Pour les gens du voyage, le fait de ne pas lire, ni écrire augmente singulièrement leur dépendance et complexifie leurs démarches quotidiennes. Très souvent, ils ne savent pas quelle personne (et encore moins sa fonction) ils ont rencontré pour régler un problème précis, parfois ils ne savent pas non plus le nom de l'organisme (ex: les femmes appellent le secours catholique : « le grand mur », leur repère est visuel. Elles appellent le Secours populaire « les points » ; le repère est fonctionnel.) Il est nécessaire de connaître leurs repères pour se comprendre. Leur culture étant fondamentalement orale, ils ont besoin de personnes de confiance. Ils craignent, à juste titre, de ne pas obtenir les informations justes, non interprétées par tel ou tel organisme. L'impossibilité de ne pas pouvoir vérifier, comparer des informations crée des réactions de suspicion, ou, à l'inverse, d'une confiance excessive. C'est à la fois valorisant et délicat pour nous et notre rôle d'assistantes sociales car certains ont tendance à nous donner leurs papiers et nous demander de faire beaucoup de choses à leur place. Il nous arrive d'avoir des responsabilités de type curatelle sans en avoir les moyens législatifs et fonctionnels.

## 2/ Election de domicile

Mme K nous sollicite car elle tente depuis des semaines d'obtenir un rendez-vous avec un maire afin d'obtenir une élection de domicile dans sa commune; elle y va régulièrement pour consulter sa banque, et des membres de sa famille y ont habité. Cette commune est un peu l'épi-centre de ses déplacements. Le CCAS de Villejean lui a fait clairement comprendre qu'elle ne peut plus prétendre à une Élection de Domicile au CCAS de Villejean car elle ne peut apporter, au minimum, 1 des documents suivants sur le territoire de Rennes métropole:

- facture d'emplacement de terrain
- facture d'électricité ou d'eau
- certificat de scolarité des enfants

la situation reste en suspens de longues semaines jusqu'à ce que le maire ait des propos ouvertement discriminatoires vis à vis de cette personne. La représentation globalement négative des gens du voyage semble autoriser de tels aveux qui seraient impossibles pour d'autres catégories de la population.

## 3/ Assurances

Les assureurs repèrent très vite les demandes d'assurance émanant des gens du voyage. Ils refusent purement et simplement de les assurer ou leurs proposent des tarifs bien supérieurs aux tarifs ordinaires. Cette situation est source de stress énormes et répétés: surcoût déséquilibrant des budgets déjà très justes. Cette difficulté à être en règle avec la loi incite les gens à trouver des fausses solutions. Par défaut, lassitude de se battre, ils se résignent parfois à n'assurer qu'un véhicule sur 2 ou de ne pas assurer la caravane, vivant alors avec la peur permanente d'être contrôlés et avoir des amendes...etc

**Exemple:** Mme L paie **141 euros par mois** pour assurer une caravane et une voiture de plus de 10 ans soit 1692 euros annuels. Les gens du voyages sont très démunis face cette situation. Quelles solutions ?

Dans le 35, nous n'avons pas mis en place de procédures de soutien à ces situations mais il existe des stratégies possibles :

- Certaines associations d'accueil des gens du voyage ont imaginé une forme de « sous-traitance » des dossiers avec une ou des compagnies d'assurance pour inspirer davantage confiance.
- Il existe aussi le Bureau Central de tarification à Paris qui peut être sollicité pour établir le montant de la prime lié au risque à couvrir si l'assuré n'a pas de malus important, n'a pas eu d'accident responsable dans les 3 années précédentes, n'a pas été condamné pour état d'ivresse.

## 4/ Le crédit caravane :

Un couple stationne sur un terrain avec un enfant âgé de 17ans. La famille rencontre des difficultés en lien avec le logement et vit dans des conditions très précaires depuis quelques années. Leur caravane est très abimée, le toit présente des fuites qui ne peuvent être colmatées. L'absence de système de chauffage rend l'habitat très humide. Les conditions de vie aggravent les problèmes de santé(maladie respiratoire, anxiété, dépression) et rendent les relations familiales difficiles. La famille vit de l'AAH de Monsieur plus un petit complément RSA et ne peut prétendre au prêt caravane de la CAF en l'absence d'allocations familiales qu'elle ne perçoit plus. Le couple se trouve

démuni devant la difficulté d'obtenir un prêt pour financer une nouvelle caravane. Celui-ci ne peut pas non plus obtenir un de prêt auprès de sa banque, sa capacité de remboursement est quasi nulle. Face à l'absence de solutions de financement, nous avons amené la famille à déposer une demande de logement social. Mais ce n'est pas le projet de la famille et il y a de fortes probabilités que l'intégration en logement soit difficile. Cette situation est révélatrice des difficultés auxquelles sont confrontées les familles les plus précarisées devant l'accès au crédit logement. Une reconnaissance juridique de la caravane comme un logement ouvrirait des droits aux aides et crédits logements pour les gens du voyage.

### **5/ Violence conjugales**

Madame et Monsieur Y ont vécu maritalement pendant 8 ans en caravane. Quatre enfants sont nés de cette union. Lors de son union, le couple avait respectivement 17 et 18 ans. Du fait de nombreuses incarcérations de son concubin, madame a souvent vécue ses grossesses toute seule.

Les violences physiques ont débuté en 2002 à la sortie de prison de monsieur. Madame est arrivée au siège d'Ulysse35 avec une demande d'hébergement sécurisant. Elle décrit de humiliations quotidiennes, des insultes, un contrôle de ses déplacements et de ses dépenses ainsi que des violences physiques sur fond d'alcoolisme. Un signalement est adressé au procureur dans le cadre de la mise en danger des enfants. Compte tenu de l'absence de place en hébergement d'urgence, une chambre d'hôtel lui a été proposée. Cette solution pose le problème de l'encadrement, du soutien et de la sécurité pendant cette période de grande fragilité et de risque aigu de violence. Malgré une présence auprès de madame lors de son hébergement à l'hôtel, celle-ci est retournée auprès de son concubin avec ses enfants. Madame est revenue quelques temps après avec la même demande. Après deux dépôts de plainte refusée par la gendarmerie, c'est finalement auprès du Commissariat de Police qu'elle a pu porter plainte. Madame a pu finalement être hébergée dans un CHRS. Cinq jours après, sous la pression de la famille, elle retourne au foyer familial. Madame réapparaît un an plus tard avec une nouvelle demande de mise à l'abri et d'une aide à la séparation. Après une admission en CHRS, elle passera en service d'insertion sociale avec une demande de protection, d'aide psychologique, d'aide éducative et un projet professionnel. Durant son séjour, madame continuera à être menacée par son concubin. Elle fera part de sa difficulté à lui dire non « pour être tranquille » et finira par porter plainte contre monsieur pour violence et menace de mort. Monsieur sera finalement incarcéré, Madame quittera le foyer d'accueil et retournera en caravane auprès de sa famille. Notre service continue un suivi régulier en collaboration avec l'APASE dans le cadre d'une AEMO. Cette situation met en avant la difficulté des femmes à sortir de l'emprise du conjoint violent et de s'extraire de la communauté (pressions familiales). Par ailleurs on note l'importance de la prise en charge rapide au niveau de l'hébergement et la nécessité d'un accompagnement moral, psychologique et juridique.

### **6/ La médiation**

Une famille de la communauté des gens du voyage circulant sur le territoire de Rennes métropole souhaitait s'installer sur l'aire d'accueil d'une commune de ce secteur. Une réputation peu édifiante précédant la famille va servir de justification à la commune pour refuser de l'accueillir. Face à ce refus la famille X contacte le médiateur. Celui-ci se rend sur l'aire d'accueil et constate la situation conflictuelle mettant en opposition deux parties : la commune d'un côté et la famille X de l'autre. Le médiateur a pris alors

contact avec la mairie et s'est mis en relation avec le gestionnaire de l'aire d'accueil. Il a essayé avec lui de répertorier les arguments qui motivaient le refus de l'accueil de cette famille. Et, de l'autre côté, il s'est entretenu avec la famille pour évaluer sa situation. Ces deux entretiens étaient importants dans la mesure où ils pouvaient aider à désamorcer la violence qui s'installait dans cette situation de conflit. Le gestionnaire n'étant pas décisionnaire pour donner son accord ou maintenir son refus en ce qui concerne l'accueil de la famille X, le médiateur a pris contact avec la mairie. Avec les décisionnaires il a essayé alors de trouver une solution en s'appuyant sur la législation d'un côté et en proposant un appui à la commune pour faciliter les relations entre la familles X et les autorités, d'un autre. L'appui proposé a été un accompagnement en collaboration avec le service social de l'association. Une autre équipe s'est constituée avec le médiateur, une personne de Rennes Métropole et un adjoint de la commune pour évaluer la façon dont la situation évoluait. Cette équipe est passée pendant un an toutes les semaines sur l'aire d'accueil. Un point a été fait mensuellement avec la mairie. Un projet a été mis en place et le lien avec la famille a été maintenu jusqu'à aujourd'hui.

# **INSERTION PROFESSIONNELLE**



## **Cadre législatif**

D'un point de vue législatif les gens du voyage sont soumis à certaines contraintes que la législation française a mises en place soit pour régler directement leur activité itinérante, soit indirectement. Les lois qui paraissent les plus à même d'avoir un impact sur les activités professionnelles des gens du voyage sont les suivantes:

### **1/ Réglementation des activités ambulantes :**

- [Loi 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. Elle régit les activités professionnelles traditionnelles des gens du voyage (commerce et artisanat). Elle impose la détention de livrets de circulation pour les personnes justifiant de ressources régulières ou d'un carnet de circulation pour les personnes ne pouvant justifier d'une activité. Par ailleurs la délivrance d'un titre de circulation implique la nécessité de rattachement à une commune.

- [Loi n°2008-776 du 4 août 2008 - art. 53](#) Statuant sur la carte autorisant les personnes à exercer une activité ambulante. Toute personne physique ou morale [...] n'ayant ni domicile ni résidence fixes de plus de six mois, au sens de [l'article 2 de la loi n° 69-3](#) du 3 janvier 1969[...]doit, pour exercer ou faire exercer une activité commerciale ou artisanale ambulante en faire la déclaration préalable auprès de l'autorité compétente (Chambre de Commerce) pour délivrer la carte mentionnée au quatrième alinéa. La déclaration mentionnée au premier alinéa est renouvelable périodiquement. Cette déclaration donne lieu à délivrance d'une carte permettant l'exercice d'une activité ambulante (la carte est soumise à tarification : 15 Euros).

### **2/ Réglementation des activités ambulantes commerciales et artisanales :**

- [Loi n°96-603 du 5 juillet 1996](#) relative au développement et à la promotion du commerce et de l'artisanat.

- [Décret n°98-246 du 2 avril 1998](#) relatif à la qualification professionnelle exigée pour l'exercice des activités prévues à l'article 16 de la loi n°96-603 du 5 juillet 1996 relative au développement et à la promotion du commerce et de l'artisanat.

- [Loi n°2002-73](#) dite de modernisation sociale du 17 janvier 2002.

- [Décret n°2009-194 du 18 février 2009](#) relatif à l'exercice des activités commerciales et artisanales ambulantes.

### **3/ Réglementation des activités de récupération des déchets :**

- [Circulaire 71-180 du 25 Mars 1971](#) autorisant les personnes sans domicile fixe munies d'un carnet de circulation à exercer l'activité de récupération de déchets. La récupération vise la collecte à titre gratuit d'épaves sur la voie publique, dans les décharges ou les propriétés privées de vieux papiers, cartons, chiffons, ferraille, meubles. Ces déchets sont considérés comme des objets mobiliers cédés à titre gratuit.

- [Décret n°88-1040 du 14 novembre 1988](#) relatif à la vente ou à l'échange de certains objets mobiliers. Cette loi impose de faire figurer dans un registre les objets mobiliers destinés à être vendus ou échangés. Le registre est coté et paraphé par le commissaire de police ou le maire lorsque les personnes ne disposent pas d'un établissement fixe ouvert au public.

- [La loi du 15 Juillet 1975](#) du code de l'environnement. Cette loi a pour fonction de régulariser l'élimination des déchets et la récupération des matériaux. Elle

règlemente entre autre (Art 1) : -Le transport des déchets et la valorisation des déchets par réemploi. Cette loi considère qu'est un déchet [...] tout bien meuble abandonné ou que son détenteur destine à l'abandon. Suivant l'article 2 toute personne produisant ou détenant des déchets est tenue d'en assurer ou d'en faire assurer l'élimination. Suivant l'article 8-1 de cette loi, le transport, les opérations de courtage et de négoce de déchets sont réglementés et soumis à déclaration s'ils ne présentent pas de danger. Le non respect de ces prescription entraine des sanctions.

- [Arrêté du 7 Juillet 2005](#) relatif à la traçabilité des déchets. L'article 6 de cet arrêté mentionne que les registres tenus par des personnes faisant du recyclage ou de la récupération des métaux et composés métalliques, du stockage et de l'échange de ces produits doit faire mentionner : la nature des déchets, la quantité, leur origine, le mode de traitement réalisé dans l'installation, la date de réception et la date à laquelle la fin du traitement est constatée.

- [Loi du 12 juillet 2010 \(Article 186\)](#) relative aux modes de paiement des métaux ferreux et non ferreux. Se basant sur l'article L. 112-6 du code monétaire et financier cette loi impose que « Toute transaction relative à l'achat au détail de métaux ferreux et non ferreux est effectuée par chèque barré, virement bancaire ou postal ou par carte de paiement au-delà d'un montant fixé par décret, sans que le montant total de cette transaction puisse excéder un plafond fixé par décret. Le non-respect de cette obligation est puni par une contravention de cinquième classe ».

**4/ Réglementation des déchetteries :** De plus en plus les déchetteries répondent à un arrêté municipal interdisant la récupération des déchets dans les bacs destinés à cet effet. Outrepasser cet arrêté est considéré comme vol, et donc passible de sanctions.

**5/ Réglementation de la concurrence :**

- [Loi n°2001-420 du 15 mai 2001 \(article L420-5 \)](#) relative aux nouvelles régulations économiques. Sont prohibées «les offres de prix ou de pratiques de prix de vente aux consommateurs abusivement bas par rapport aux coûts de production, de transformation et de commercialisation, dès lors que ces offres ou pratiques ont pour objet ou peuvent avoir pour effet d'éliminer un marché ou d'empêcher d'accéder à un marché une entreprise ou l'un de ses produits». Cet article précise que «les coûts de commercialisation comportent également et impérativement tous les frais résultant des obligations légales et réglementaires liées à la sécurité des produits ».

**6/ Réglementation contre les discriminations :**

- [Loi n° 2001-1066 du 16/11/01 : lutte contre les discriminations](#)

L'article L. 122-45 du code du travail est ainsi rédigé : « Art. L. 122-45. - Aucune personne ne peut être écartée d'une procédure de recrutement ou de l'accès à un stage ou à une période de formation en entreprise, aucun salarié ne peut être sanctionné, licencié ou faire l'objet d'une mesure discriminatoire, directe ou indirecte, notamment en matière de rémunération, de formation, de reclassement, d'affectation, de qualification, de classification, de promotion professionnelle, de mutation ou de renouvellement de contrat en raison de son origine, de son sexe, de ses mœurs, de son orientation sexuelle, de son âge, de sa situation de famille, de son appartenance ou de sa non-appartenance, vraie ou supposée, à une ethnie, une nation ou une race, de ses opinions politiques, de ses activités syndicales ou mutualistes, de ses convictions religieuses, de son apparence physique, de son patronyme ou, sauf inaptitude constatée par le médecin du travail dans le cadre du titre IV du livre II du présent code, en raison de son état de santé ou de son handicap. « Aucun salarié ne peut être sanctionné, licencié ou faire l'objet d'une mesure discriminatoire visée à l'alinéa précédent en raison

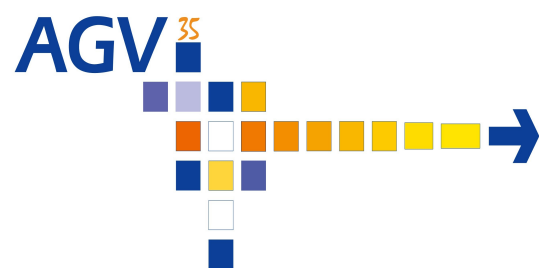


de l'exercice normal du droit de grève.« Aucun salarié ne peut être sanctionné, licencié ou faire l'objet d'une mesure

discriminatoire pour avoir témoigné des agissements définis aux alinéas précédents ou pour les avoir relatés. « En cas de litige relatif à l'application des alinéas précédents, le salarié concerné ou le candidat à un recrutement, à un stage ou à une période de formation en entreprise présente des éléments de fait laissant supposer l'existence d'une discrimination directe ou indirecte. Au vu de ces éléments, il incombe à la partie défenderesse de prouver que sa décision est justifiée par des éléments objectifs étrangers à toute discrimination. Le juge forme sa conviction après avoir ordonné, en cas de besoin, toutes les mesures d'instruction qu'il estime utiles.







**Diagnostic Schéma départemental d'accueil des gens du voyage  
Département d'Ille-et-Vilaine  
Octobre 2010**