



Brocéliande
Communauté de Communes
Conquérants d'Avenir

ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE

COMMUNAUTE DE COMMUNES DE BROCELIANDE

DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE

REALISE ENTRE AVRIL ET JUIN 2022

PAR

Le GIP AGV35 & La DDTM







■ Sommaire :

Introduction	Page 4
- Qui sommes-nous ?	
- Les études d'opportunité	
Rappel des lois et méthodologie	Page 5
- Rappel des lois et règlements	
- Méthodologie de travail	
Caractériser l'ancrage	Page 6
- 3 phases d'intervention	
- Les critères d'analyse qualitative	
Contexte et perspectives	Page 7
Ancrages et installations	Page 8
- Les ancrages liés aux installations illicites	Page 8
- Ancrages et terrains privés	Page 9
Constats et préconisations	Page 10
- Les constats	Page 10
- Préconisations	Page 11
Représentation synthétique de l'étude	Page 12
Annexe	Page 13
- Fiche opérationnelle	Page 13

■ Introduction :

Qui sommes-nous ?

Le GIP (Groupement d'Intérêt Public) AGV 35 est l'outil de mise en œuvre du schéma départemental d'accueil des gens du voyage d'Ille-et-Vilaine (SDAGV). Son objectif général est de faciliter l'intégration des familles itinérantes dans l'environnement qui les accueille.

AGV 35 est un GIP dont les activités en proximité (sur le terrain) permettent de participer à renforcer la cohésion sociale entre gens du voyage et sédentaires, et de renforcer le sentiment d'appartenance à la collectivité.



L'ensemble de l'équipe du GIP AGV35 intervient pour faciliter les relations entre les différents acteurs institutionnels et les familles du voyage dans tous les domaines par des actions d'informations, de sensibilisation, de médiation et d'accompagnement. L'accompagnement apparaît comme une mission transversale assurée au quotidien par les agents d'AGV35.

Trois grandes missions (réparties dans trois pôles) découlent ainsi de cet objectif :

L'accompagnement social conventionné dans le cadre du pôle Accompagnement.

L'accompagnement médico-socio-éducatif dans le cadre du pôle Action Territoriale.

La coordination du schéma départemental d'accueil des gens du voyage et l'accompagnement de l'habitat et de l'itinérance, dans le cadre du pôle Schéma.

Les études d'opportunité (ou diagnostic)

Inscrites dans le schéma départemental d'accueil des gens du voyage d'Ille et Vilaine, les études initiales sont indispensables pour analyser finement les situations d'ancrage des gens du voyage sur le territoire du département et confirmer ou infirmer les obligations prescrites.

Dans la droite ligne du schéma, l'objet de l'étude est d'évaluer le besoin, et en fonction de leur mode de vie, les familles qui fréquentent le secteur, se verront proposer tel ou tel type d'accueil. C'est-à-dire, les aires permanentes d'accueil qui ont pour objet de permettre les stationnements des gens du voyage itinérants dont le séjour peut aller jusqu'à quelques mois, les aires de grands passages qui ont pour objet d'accueillir les gens du voyage à l'occasion des grands rassemblements traditionnels, et enfin, les terrains familiaux locatifs destinés à accueillir durablement des gens du voyage souhaitant se sédentariser. En annexe au schéma, des terrains de petits passages, peuvent être proposés pour accueillir les groupes familiaux, moins nombreux, à l'occasion d'évènements familiaux, pour des raisons économiques, etc.

Les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) du département peuvent solliciter AGV35 pour réaliser ces études avec l'appui de la DDTM35.

Elles seront assurées, dans le cadre de l'observatoire départemental des gens du voyage, également inscrit dans le schéma 2020 – 2025 et créé au sein d'AGV35 depuis septembre 2021. Outre les études d'opportunité (et les diagnostics) qui sont une priorité d'ici la fin de l'année 2023, l'observatoire définira des indicateurs et des thèmes sociaux et sociétaux pour évaluer les besoins d'accueil et d'intégration au fil des années. Lesquels indicateurs alimenteront utilement les révisions sexennales du schéma départemental d'accueil des gens du voyage.



■ Rappel de la loi et méthodologie :

Rappel des lois et règlements :

2 décembre 1983 une décision du Conseil d'Etat¹, analysée comme imposant aux communes les mesures nécessaires pour assurer l'accueil temporaire des gens du voyage sur leur territoire.

31 mai 1990 art 28 de la loi n° 90-449 dite Loi Besson, vient expliciter la décision du 2 décembre 1980, elle intègre dans la mise en œuvre du droit au logement, le principe de planification au niveau départemental des conditions d'accueil des gens du voyage (GDV) dans les communes de plus de 5000 habitants.

5 juillet 2000 La Loi 2000-614, ou loi Besson II, renforce ce dispositif par la mise en place d'un schéma départemental d'accueil des gens du voyage (SDAGDV) ; Les communes et les EPCI doivent mettre à la disposition des GDV les aires permanentes d'accueil inscrites dans le schéma. En contrepartie ils disposent de la possibilité de recourir à la procédure de mise en demeure et d'évacuation forcée des occupants illicites d'un terrain, prévue par son article 9.

7 août 2015. Une nouvelle organisation territoriale de la République² rend les EPCI compétents en matière d'aménagement, entretien et gestion des aires d'accueil et des terrains familiaux locatifs à compter du 1er janvier 2017.

27 janvier 2017. La loi Égalité et citoyenneté abroge la loi du 3 janvier 1969 et supprime le statut spécifique des Gens du voyage. Elle améliore la loi de 5 juillet 2000 en intégrant les Terrains Familiaux Locatifs (TFL) et d'autres formes d'habitats comme réponses possibles dans les schémas départementaux à la problématique d'accueil des GDV.

Février 2017. La Cour des comptes dresse un bilan constatant un renforcement de l'ancrage territorial des Gens du voyage, et en conclut que c'est l'attachement à la vie en caravane, plus que le mode de vie itinérant, qui identifie cette population.

6 octobre 2021. La défenseuse des droits alerte notamment, sur les insuffisances en matière d'aires d'accueil.

1. CE, 2 décembre 1983, n° 13205, Ville de Lille c/ Ackermann.

2. Loi n° 2015-1718 du 7 août 2015, loi NOTRe.

Méthodologie de travail

Les étapes de l'étude d'ancrage ou diagnostic.

- **Mise en place des instances de suivi : comité de pilotage, comité technique de suivi, définition des acteurs, validation des objectifs, définition du calendrier.**
- **Diagnostic territorial vis-à-vis du schéma : réalité de l'accueil et des besoins, contexte et possibilité en matière d'urbanisme et d'habitat.**
- **Diagnostic social, définition des critères de priorité, identification des familles et de leur contexte d'accompagnement social + diagnostic individualisé le cas échéant (si projet terrain familial)**
- **Rédaction des résultats de l'étude**
- **Présentation de l'étude et remise du document final au comité de pilotage**
- **Vote de l'assemblée communautaire**
- **Modification du schéma départemental le cas échéant si le vote des élus suit les préconisations de l'étude.**

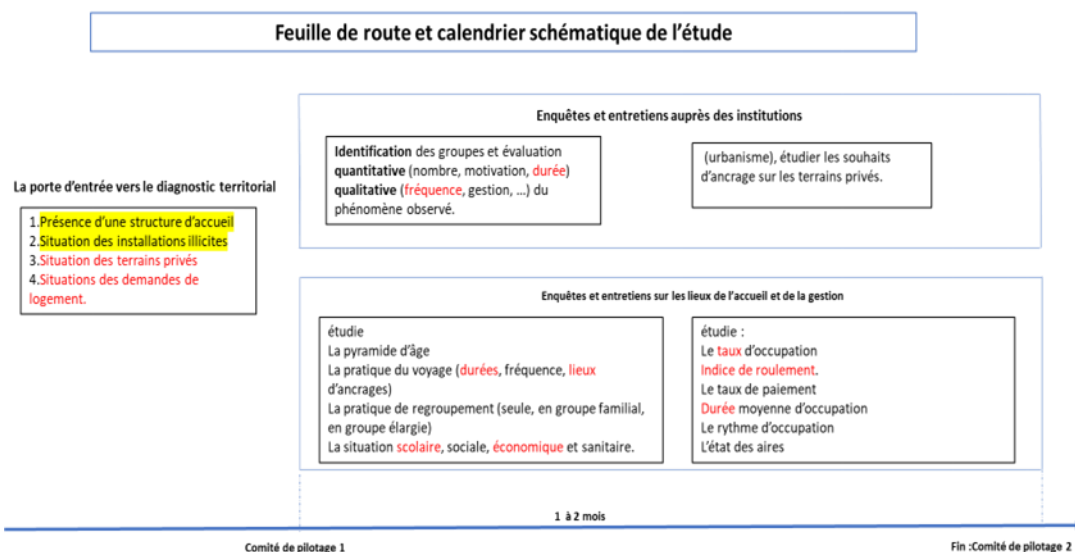
A la fin de l'étude : suivi du projet par une médiation territoriale, collective et individualisée.



■ Caractériser les ancrages

■ 3 phases d'intervention

Le schéma ci-contre, distingue 2 phases. A gauche, la phase I, exploratoire. A droite La phase II principale. Une phase III, de contrôle, non matérialisée sur le schéma, précède souvent les conclusions finales. Les items en rouge représentent des indicateurs de mobilité.



La phase exploratoire, récolte les premières données réutilisables plus tard et confirme les objectifs de l'étude. C'est une enquête, auprès des communes membres de l'EPCI, qui nous apporte des données plutôt quantitatives, sur l'itinérance des familles. L'élargissement de l'éventail de travail, lors de la deuxième phase, au moyen d'observations, d'enquêtes et d'entretiens sur le terrain, va nous permettre d'établir un point précis des besoins nouvellement identifiés. Particulièrement, en matière d'accroissement des installations durables. Ce qui nous a conduit à définir des « indicateurs de mobilité » pour distinguer 3 types d'ancrage : épisodique, provisoire ou pérenne.

Par exemple, un ancrage pérenne dans un secteur géographique donné peut être auguré, au prime abord, par les tentatives de sédentarisation sur les terrains privés ou par une demande (formalisée) de logement auprès des CCAS (Centre Communal d'Action Social). Deux critères qu'on pourrait constater par l'analyse de la première phase (exploratoire) de l'étude. Confrontées au terrain lors de la deuxième phase (ou phase principale), ces données seront confirmées ou infirmées grâce à des indicateurs que nous aurions définis précédemment.

■ Les critères d'analyse qualitative

INDICATEURS DE MOBILITE	SEUILS DE DISTINCTION	ANALYSES
DUREE	(+ OU -) 15 JRS, 3 MOIS, 6 MOIS, ...	Exprime un comportement
FREQUENCE ANNUELLE	1 à 2 FOIS ...	Exprime un comportement
MOTIVATION	EVENEMENT, CHANTIER, SCOLA. ...	Exprime un comportement
DEMANDE DE LOGEMENT EXPRIMEE	DEPÔT D'UN DOSSIER DE DEMANDE	Exprime un souhait
SOUHAITS MANIFESTES	TERRAIN PRIVE OU LIEU APPROPRIE	Exprime un souhait
NOMBRE DE PERSONNES	FAMILLE, GROUPE, ...	Exprime un comportement
LIEUX ET LIEU DE RATTACHEMENT	NOMBRE DE HALTES, DUREE, ...	Exprime un comportement

Les indicateurs de mobilité sont définis sur la base des critères d'évaluations des modes de vie et d'ancrage, des possibilités de scolarisation des enfants, d'accès aux soins et d'exercice d'activité économique. C'est à partir de l'étude croisée des données recueillies lors de nos enquêtes et entretiens que nous allons aboutir à un classement par type d'ancrage.



■ Contexte et perspective :

■ Communauté de commune de Brocéliande et l'accueil des familles itinérantes

La Communauté de Commune de Brocéliande est composée de 8 communes, peuplée par 18938 habitants, elle s'étend sur 296.86 Km². Sa situation géographique à 20 kms au sud-ouest de Rennes, s'étirant sur l'axe rapide Rennes-Vannes-Lorient, lui confère un statut de halte provisoire en été, entre Lorient et Vannes d'une part et Rennes d'autre part. Le reste de l'année, elle constitue un lieu de passage habituel pour des familles itinérantes venant des localités voisines.

Depuis sa création en 1993 l'EPCI n'a figuré que dans la version 2020 – 2025 du schéma départemental d'accueil des gens du voyage (SDAGV). A l'époque du premier schéma en 2002 et de sa version révisée en 2007, aucune commune membre n'atteignait le seuil de 5000 habitants. Aujourd'hui, une commune, membre, a atteint ce seuil de peuplement que la loi du 5 juillet 2000 rappelle au II alinéa 2 de son article 1^{er} : « Les communes de plus de 5000 habitants figurent obligatoirement au schéma départemental. Il précise la destination des aires permanentes d'accueil et leur capacité. Il définit la nature des actions à caractère social destinées aux gens du voyage qui les fréquentent ».

Ce diagnostic vient donc vérifier les nouvelles hypothèses. C'est-à-dire, évaluer les besoins et l'offre d'accueil existante qui porte notamment sur la fréquence et la durée des séjours des familles itinérantes, l'évaluation de leur mode de vie et de leur ancrage et les possibilités de scolarisation des enfants, d'accès aux soins et d'exercice d'activités économiques.

■ Analyse de la phase exploratoire de l'étude

Comme indiqué plus haut, la phase exploratoire est la porte d'entrée vers le diagnostic territorial, elle prépare l'étude pour un diagnostic approfondi. Elle va cartographier, dans l'espace et dans le temps, l'itinérance des familles qui fréquentent le territoire.

Une série de 4 questions, spécifiques et fermées, que nous avons adressé aux 8 communes de l'EPCI, 7 ont répondu à notre enquête. L'analyse des données recueillies a donné lieu au tableau ci-dessous.

	Accueil	Installations Illicites	Terrains privés illégaux	Terrains privés légaux	demandes	NB Habitants
1	Bréal-Sous-Monfort	Néant	1 situation	3 situation ou +	Non	6524
2	Maxent	Néant	Non	3 situation ou +	Non	1487
3	Monterfil	Néant	Non	Non	Non	1377
4	Paimpont	Néant	Non	3 situation ou +	Non	1614
5	Plélan-le-Grand	oui	3 situations ou +	2 situations	Non	4100
6	Saint-Péran	Néant	Non	Non	Non	420
7	Saint-Thurial					
8	Treffendel	Néant	Non	Non	Non	1302

L'analyse des réponses révèle l'absence d'une structure officielle pour l'accueil des familles itinérantes. Ce qui peut se comprendre, dans la mesure où aucune commune membre ne figurait dans les SDAGV précédents.

La lecture du tableau nous donne deux renseignements : 1, l'existence d'une halte officielle d'installation spontanée. 2, deux catégories d'ancrage étudier.

- Les installations illicites, 4 situations recensées dans 2 communes.
- Les terrains privés illégaux, 17 situations recensées dans 4 communes.

Les cases en jaunes : indiquent les situations à traiter.

Les cases rouges : indiquent l'absence réponses.

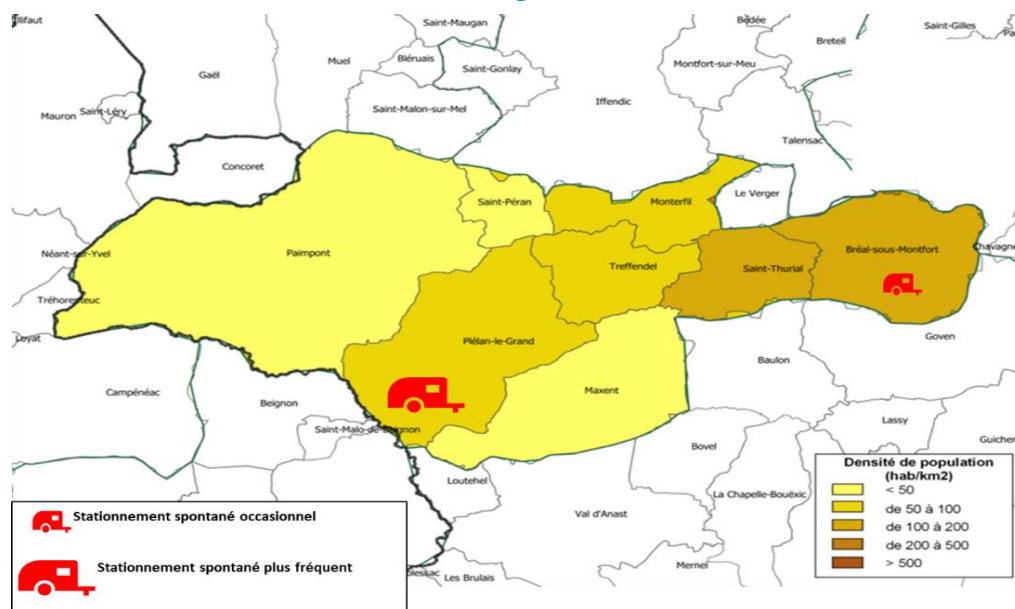
■ Ancrage et installations

Les données de la phase précédente nous indiquent 2 catégories de recherche (d'ancrage) utiles : les Installations Illicites (2I) et les terrains privés illégalement aménagés. Quant aux situations des terrains privés légalement aménagés, elles s'apparentent à une sédentarisation dans le cadre du droit commun.

3 installations illicites (2I)

2 Localités concernées

■ Les ancrages liés aux installations illicites



1. Plélan-Le-Grand, 1 à 5 familles, stationnement par roulement (en groupe de 1, 2 ou 3 familles à la fois) sur Le Parc d'Activité des grands chênes. Ce lieu est utilisé régulièrement par ces familles comme une halte de passage ; une 10aine de semaines réparties sur l'année par tranche de 1 à 3 semaines. Ils pratiquent l'itinérance au gré des autorisations et des tolérances sur un secteur, à cheval entre le département d'Ille-et-Vilaine et le Morbihan sur un rayon d'une 15aines de kms.

1 autre groupe (10aine de caravanes) effectue un passage estival (entre juillet et août) de chaque année, et fait une halte d'une semaine ou 2. Il s'agit souvent d'une halte provisoire, entre d'autres lieux d'ancrages. Elle est ponctuelle,

motivée par une habitude qui au fil des années, s'est transformée en opportunité professionnelle (libérale) de récupération de ferraille et de l'exercice d'une activité « de services aux particuliers ».

2. Bréal-Sous-Monfort, 4 à 6 familles passent faire une halte de quelques semaines une fois l'année (certaines années). Les fois où AGV35 a été sollicité, il s'agissait des familles locales qui tournent sur le secteur du sud de Rennes (Le verger, Mordelles, Le Rheu). Elles venaient vers Bréal-Sous-Monfort quand les places manquaient sur le secteur rennes-métropolitain, notamment à l'occasion des fermetures estivales des aires d'accueil du sud de Rennes. Selon les années, parfois on les trouvait à Monfort-Sur-Meu, par exemple.

Les familles évoquées ci-dessus n'ont pas été rencontrées à l'occasion de ce diagnostic. Du fait de leur itinérance, elles ne se trouvaient pas sur le territoire pendant l'enquête. Néanmoins, toutes ont été rencontrées en médiation, à plusieurs reprises, sur les lieux du stationnement lors des interventions d'AGV35 sur les installations illicites.

Localisation	Nombre de ménage(s)	Durée totale en semaine(s)	Fréquence depuis octobre 2021	Type d'ancrage
Plélan-Le-Grand	1 à 5	10	Episodique	Provisoire
Plélan-Le-Grand	7	2	Estivale	Episodique
Bréal-Sous-Monfort	6	2	Estivale	Épisodique

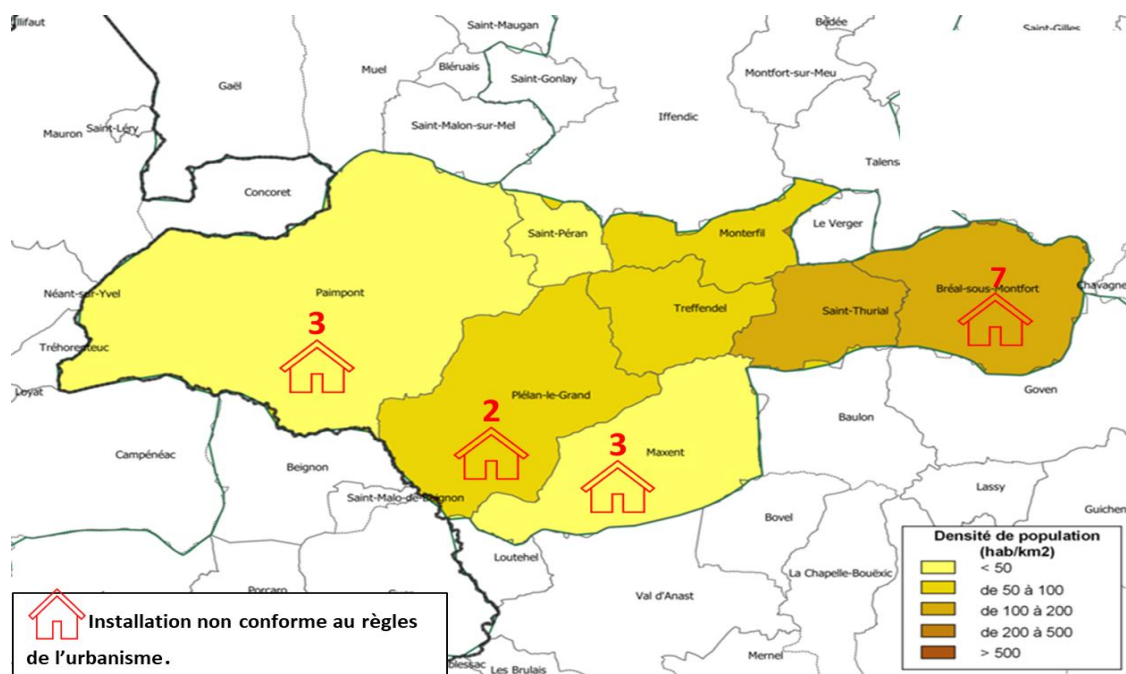
Tableau récapitulatif des 2I observées sur le territoire depuis octobre 2021.



■ Ancrages et terrains privés.

(L'installations de certaines familles sur des terrains dont elles sont propriétaires)

Les tentatives de fixation sur des terrains privés sur le territoire de la communauté de communes, sont nombreuses. Malgré leur non-conformité aux règles de l'urbanisme, Elles peuvent s'apparenter à des souhaits d'ancrage pérenne.



17 situations qui s'apparentent à un ancrage pérenne.

L'installation sur un terrain (en zone non constructible), aménagé avec des structures d'habitation en méconnaissance des règles d'urbanisme (en rouge sur la carte ci-dessus).

17 situations :

3 à Paimpont

2 situations à Plélan-Le-Grand

3 Situations à Maxent

9 situations à Bréal-sous-Monfort

4 Localités d'ancrage.

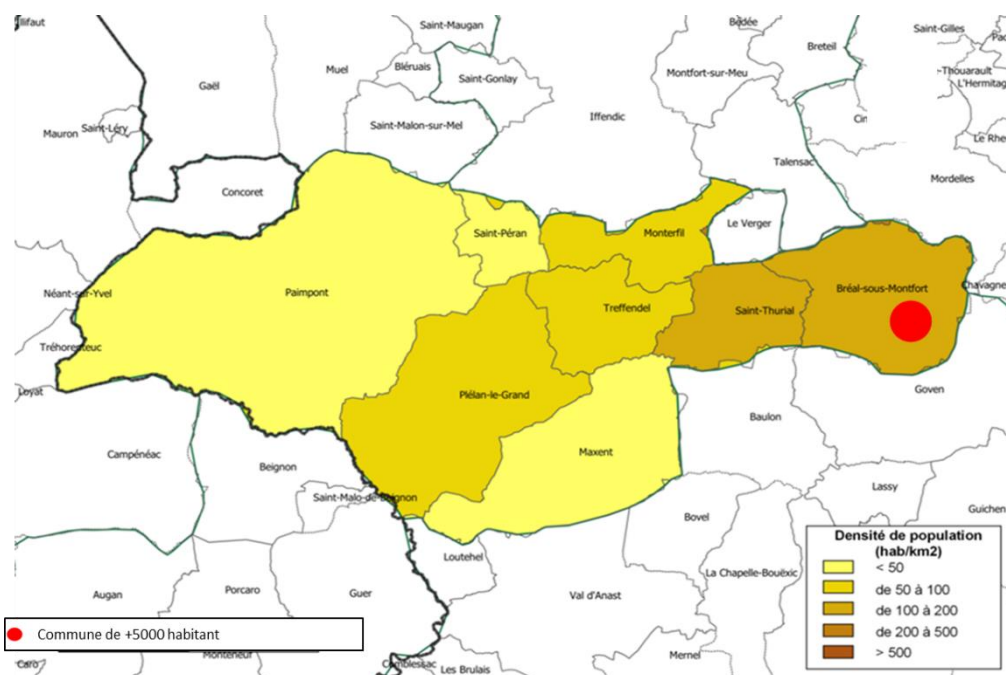
Sur les 17 terrains 13 sont renseignés où on constate la répartition sur le tableau ci-dessous.

Localisation	Nombre de terrains	Statut Juridique	Utilisation
Paimpont	3	Non renseigné	Non renseignée
Plélan-Le-Grand	2	Non conforme	Permanente
Maxent	3	Non conforme	1 régulière 1 Permanente 1 non renseignée
Bréal-Sous-Monfort	9	7/9 non conforme	4 occasionnelles 2 régulières 2 permanentes 1 non renseignée

Tableau récapitulatif des terrains privés utiliser par leur propriétaire dans des tentatives de fixation.

■ Constats et préconisations

■ Les constats



L'EPCI figure dans le SDAGV 2020 – 2025.

1 commune de +5000 Habitants

Territoire d'itinérance

Fort ancrage via les terrains privés

Jusqu'à aujourd'hui, l'accueil des gens du voyage sur le territoire de l'EPCI est régi par la jurisprudence du 2 décembre 1983¹ : le Conseil d'Etat (CE) a jugé que si les pouvoirs de police générale dont dispose le maire d'une commune lui permettent de réglementer les conditions de circulation et de séjour des gens du voyage en vue d'éviter toute atteinte à la salubrité, la sécurité ou la tranquillité publique, les mesures ainsi prises « ne sauraient légalement ni comporter une interdiction totale de stationnement et de séjour ni aboutir à une impossibilité pour les nomades de stationner pendant le temps minimum qui leur est nécessaire ».

Une commune, Bréal-Sous-Monfort, dépasse le seuil de 5000 habitants. Ce qui place l'EPCI à la portée de la loi Besson II³ : « Les communes de plus de 5000 habitants figurent obligatoirement au schéma départemental ». En conséquence, l'EPCI sera soumis aux obligations du SDAGV (2020 – 2025) dans un délai de 2 ans. Cette période inclut les étapes de l'étude d'opportunité et de la réalisation du projet.

Les installations illicites sur le territoire de l'EPCI ont été évaluées à 8 semaines entre mars 2021 et mai 2022, elles sont gérées, au cas par cas, parfois avec le concours d'AGV35, conformément à l'esprit de la décision du 2 décembre 1983, sans grande difficulté.

Une tendance forte à l'ancrage territorial avec installation sur des parcelles privées (dont les occupants sont les propriétaires) : 17 parcelles réparties sur 4 communes. La plupart des cas, on évoque une cohabitation paisible. Néanmoins, les situations non conformes aux règles de l'urbanisme sont potentiellement problématiques.

3. La loi n°2000 – 614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage, dites « loi Besson II ».

Hormis les ancrages sur les terrains familiaux privés, il n’y a pas de cas d’ancrage pérenne issu de l’itinérance. De ce fait, les prescriptions du SDAGV (2020 – 2025), peuvent évoluer en conséquence ; Brocéliande, se verrait bien conserver son mode actuel de gestion, au cas par cas, si elle avait la possibilité : un, d’avoir un espace dédié à l’accueil, et deux, de bénéficier des procédures de mise en demeure de l’article 9 de la loi Besson II⁴, pour les situations délicates. Car, avec ce niveau de besoin, la balance bénéfice-risque ne penche pas en faveur de la création d’un équipement permanent d’accueil tel qu’il est prévu par loi de 5 juillet 2000 ; un tel équipement serait trop coûteux en création, en fonctionnement, en entretien et en réparations.

La commune de Bréal-Sous-Monfort, figure dans la version actuelle du SDAGV. C’est l’occasion pour la communauté de commune (Cf. Loi NOTRe) de se doter d’un dispositif d’accueil adapté aux besoins actuels :

2 aires de petits passages pour accueillir 10 ménages chacune.

1. La création de 2 aires de petits passages. Une à Bréal-sous-Monfort et une à Plélan-Le Grand. 2000 m² chacune, pour permettre l’accueil et le séjour d’une durée de 1 à 2 semaines de 10 ménages, avec possibilité d’accueillir 5 familles en temps de pluie. A la différence d’une aire permanente d’accueil et des aires de grands passages (petites et grandes), elle n’a pas de caractère obligatoire. En revanche, elle est inscrite en annexe du SDAGV et, si elle est réalisée, sa conformité peut être validée par ce même SDAGV.

L’aire de petit passage admet un aménagement sommaire (accès à l’eau, à l’électricité et aux sanitaires), une gestion réduite à l’ouverture et la fermeture de l’aire, et à la signature d’une convention d’accueil provisoire.

Une gestion adaptée aux durées de séjour

2. Pour prévenir les séjours qui dépassent les durées prévues, il est utile de distinguer les séjours courts avec les conventions provisoires en vigueur, des séjours plus longs dont le prix (forfait hebdomadaire) doit être révisé à la hausse chaque semaine supplémentaire jusqu’à un seuil de 1 mois, par exemple. Au-delà duquel, le paiement sera facturé « au réel » avec une taxe de séjour qui intégrerait les autres frais non facturés, pour une limite à ne pas dépasser (3 mois).

Ce mode de gestion peut aussi être utilisé dans la gestion d’éventuelle installation illicite autorisée (ou tolérée) *a posteriori*, dont la durée dépasse les 2 semaines de séjour.

De par sa nature, l’accueil nécessite une gestion ponctuelle (non continue,) qui peut être assurée par la direction générale des services et par les services techniques, avec l’appui possible d’AGV35.

Recherche de solutions alternative pour les terrains privés

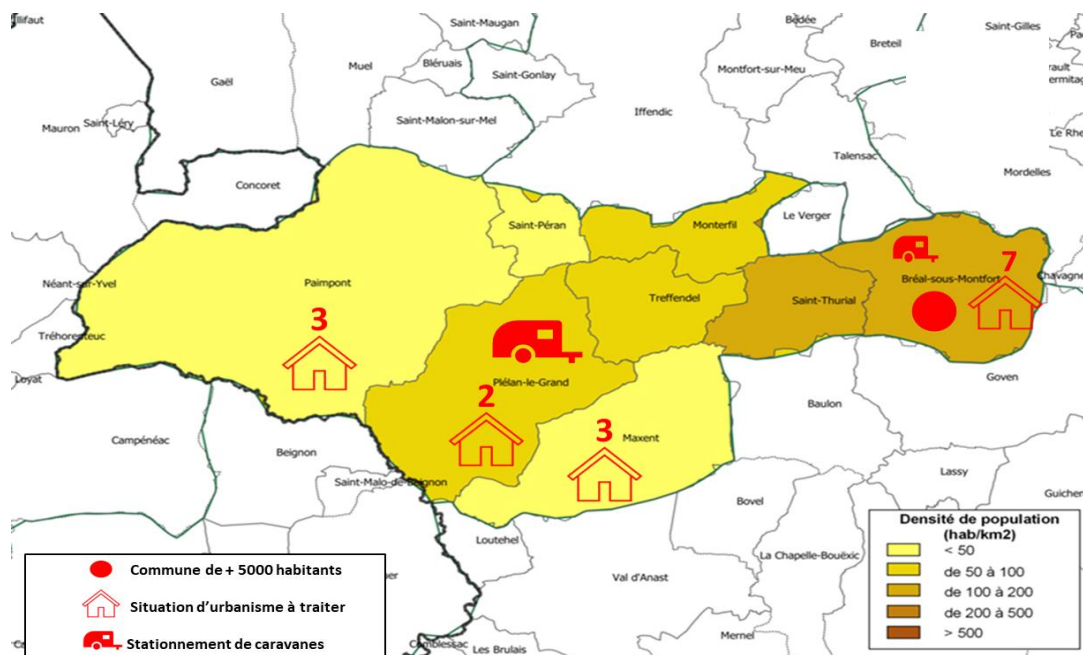
3. A la différence des questions destinées à l’accueil provisoire des gens du voyage itinérants, la problématique des terrains familiaux privés est régie par le droit de l’urbanisme. En conséquence, ces situations se règlent (dans un deuxième temps) au niveau communal par un examen, au cas par cas, à la recherche des solutions adaptées avec les familles ; le modèle des terrains familiaux locatifs* pourrait faire partie des options à proposer.

Le traitement de ces situations pourra être accompagné par AGV35 et la DDTM35, à la demande de la commune.

4. L’article 9 dispose que : « dès lors qu’une commune remplit les obligations qui lui incombent en application des dispositions 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 1^{er} (...) ».



■ Représentation synthétique :



■ Récapitulons

Prescription des schémas (2020 – 2025)	
Aire permanente d'accueil	0
Aire de grands passages	0
Aire de petits passages	2
Terrains familiaux locatifs	3
Habitats adaptés spécifiques	0
Etude d'opportunité avr. – sept. 2022 Préconisations adaptées aux Besoins actuels.	
Terrain de petits passages	2

On remarque un important écart entre les préconisations du présent diagnostic et les prescriptions du SDAGV.



Aire de petits passages. En bas à droite, une borne pour l'électricité et une borne pour l'eau (en rouge). En bas à gauche, système pour évacuer l'eau pluviale.

Destination et durée	Subvention d'investissement	Subvention fonctionnement	Financements complémentaires	Equipement technique	Inscription au SDAGV
Séjours courts, 2 semaines	70% du montant des dépenses dans la limite d'un plafond fixé à 3048,98€/place (non prioritaire dans les financements Etat)	Non	DETR (Dotation d'Equipement des Territoires Ruraux) ou DSIL (Dotation de Soutien à l'Investissement LOCAL) contrat de territoire	Sommaire : accès eau, électricité, vide sanitaire et wc	En annexe

Caractéristiques du terrain de petits passages



■ Annexe :

■ Fiche opérationnelle – Etude d’opportunité.

Ressources humaines	
Coordinateur du schéma Gdv 35, directeur AGV35	Jean-François RESTOIN
Chargé de mission observatoire départemental AGV35	Khaled KANSO
Chargée de mission logement AGV35	Isabelle LEVEQUE
Responsable délégation territoriale DDTM Redon	Sébastien SAILLEFEST
Responsable délégation territoriale DDTM Rennes	J-Philippe HUERTAS
Responsable délégation territoriale DDTM St Malo	Yannick RAUDE
Responsable délégation territoriale DDTM Fougères	Jérôme PIERRE

LES DIFFERENTES PHASES DE L’ETUDE	
Mise en place des instances de suivi :	Comité de pilotage et comité technique de suivi, avec désignation des acteurs, validations des objectifs et définition du calendrier.
Diagnostic territorial :	Vérifier la réalité de l’accueil vis-à-vis du schéma, identifier les besoins, étudier les possibilités selon les contraintes d’urbanisme et d’habitat.
Diagnostic social :	Définir les critères prioritaires d’accès et identifier les familles admissibles en fonction de leur contexte social et leur projet de vie.
Rédaction des résultats de l’étude :	
Comité de pilotage de fin :	Présentation de l’étude et remise du document final en guise d’avis.
Vote :	Validation (ou pas) de l’avis en conseil communautaire.
Modification du schéma départemental :	Si l’assemblée communautaire valide par un vote les préconisations du présent diagnostic.

PHASE 1	Comité de pilotage de l’étude et comité technique
Mise en place des instances de suivi de l’étude	<ul style="list-style-type: none"> - Calage de la date du premier comité de pilotage et lancement de l’étude. - Organisation du comité de pilotage - Présentation des étapes de l’étude - Echange et validation des axes de travail de l’étude par le comité de pilotage. - Définition du calendrier de l’étude par le comité de pilotage. - Proposition de la méthodologie adaptée aux besoins. - Définition des membres du comité technique de suivi de l’étude par le comité de pilotage. - Calage du calendrier des comités techniques de suivi et des comités de pilotage, par le comité de pilotage.

■ Fiche opérationnelle – Etude d’opportunité (suite).



PHASE 2	AGV35 ET DDTM
Diagnostic du territoire	<ol style="list-style-type: none"> 1- Contexte du schéma (éléments AGV35 et DDTM). <ul style="list-style-type: none"> - Pour la (ou les) communes identifiées par le comité de pilotage, obligations, réalités de l’accueil, sédentarisation et ancrage, la gestion sociale des accueils. - Pour l’EPCI (Etablissement Public de Coopération intercommunale), obligations, gestion de l’accueil sur les aires d’accueil, si elles existent et sur les haltes spontanées. 2- Entretien avec les élus <ul style="list-style-type: none"> - Maires ou Maires adjoints pour évoquer la réalité de l’accueil sur le plan communal, les solutions possibles et la propension de la commune à contribuer à la construction de ces solutions. - Président de l’EPCI ou Vice-Président pour avoir une évaluation empirique de la réalité de l’accueil réglementé, sur le volet habitat et sur le volet social. 3- Entretien avec les intervenants directs et indirects. <ul style="list-style-type: none"> - Direction : Directeur Général des Services de l’EPCI ou de la commune. - Service habitat et services dédiés à l’accueil des gens du voyage (Agents chargés de l’accueil et de l’animation sociale). 4- Diagnostic urbanisme et habitat (DDTM) <ul style="list-style-type: none"> - PLU (Plan Local d’Urbanisme), PLH (Plan Local d’Habitat), FSL (Fond de Solidarité Logement) existants et la place des gens du voyage. - Cohérence des zonages avec l’implantation des différents types d’équipements. - Identification de foncier adapté en fonction des besoins. 5- Analyse interne.

PHASE 3	AGV35
Diagnostic Social	<ol style="list-style-type: none"> 6- Définition avec l’EPCI des critères prioritaires (Phase copil, cotech) <ul style="list-style-type: none"> - Critères relatifs à l’autonomie et aux conditions sociales et économiques des ménages. - Identification des familles éligibles des terrains familiaux. 7- Réalisation des entretiens ciblés avec les familles identifiées. Les objectifs à définir : <ul style="list-style-type: none"> - Définition du projet - Etude de budget - Composition du ménage et contexte de la demande. 8- Entretiens avec les partenaires si besoin. <ul style="list-style-type: none"> - CCAS (Centre Communal d’Action Social), EDD (Election de domicile), suivi social - CDAS (centre Départemental d’Action Social) suivi RSA (Revenu de Solidarité Active). 9- Analyse interne.

PHASE 4	DDTM et AGV35
Rédaction, présentation, livraison	<ol style="list-style-type: none"> 10- Production d’écrit AGV35 11- Production d’écrit/cartographie par la DDTM 12- Finalisation du document et reproductions par AGV35 13- Présentation au comité de pilotage (AGV35/DDTM).



L'accompagnement des voyageurs entrepreneurs est cofinancé par le Fonds Social Européen dans le cadre du programme opérationnel régional - Emploi et inclusion - 2014-2020

