

**SCHEMA DEPARTEMENTAL
D'ACCUEIL
DES GENS DU VOYAGE**

Numéro spécial - juin 1998

« La diversité du monde du voyage se prête mal à une classification satisfaisante de ses composantes et il n'existe pas de terme adéquat pour définir de façon scientifique les catégories de personnes devant être regardées comme des itinérants.

Les textes varient et parlent de nomades, tsiganes, populations d'origine nomade, de populations non sédentaires, de sans domicile fixe.

Le terme nomade qui était l'appellation juridique utilisée dans la loi du 16 juillet 1912 a disparu avec la loi du 3 janvier 1969 et doit être considéré comme n'ayant plus aucune signification précise.

En fait, deux vocables :

- l'un se référant au mode de vie : gens du voyage,**
- l'autre à un caractère ethnique : tsigane,**

permettent d'aborder utilement la condition des itinérants d'habitude.

En se référant à leur origine, on distingue habituellement :

- les tsiganes, originaires de l'Inde, immigrés en Europe depuis cinq à six siècles et qui comprennent diverses ethnies, notamment Manouches, Roms, Sintis, Gitans...**
- les Yeniches, de souche européenne, et qui ont depuis plusieurs générations adopté le mode de vie et les coutumes des tsiganes,**
- les personnes, individus isolés ou membres de multiples groupes, qui vivent en habitat mobile.**

En se référant au mode de vie, il s'agit d'une population fidèle à certains comportements spécifiques : organisation structurée autour du nomadisme, fidélité et respect envers les traditions, usage d'une langue propre à caractère essentiellement oral et fractionnée en nombreux dialectes ainsi que solidarité familiale développée. Ces points communs fondamentaux desquels se dégage un style de vie et qui sont constitutifs de l'identité culturelle tsigane n'empêchent cependant pas une grande variété de modes de vie, d'activités professionnelles, d'habitat, ce qui doit conduire à éviter toute généralisation fondée sur des observations trop ponctuelles. »

(M. Delamon - rapport à Monsieur le Premier Ministre - 13 juillet 1990)

La loi n°90-449 du 31 mai 1990, visant à la mise en oeuvre du droit au logement, dispose en son article 28 :

« Un schéma départemental prévoit les conditions spécifiques d'accueil des gens du voyage, en ce qui concerne le passage et le séjour, en y incluant les conditions de scolarisation des enfants et celles d'exercice d'activités économiques.

Toute commune de plus de 5000 habitants prévoit les conditions de passage et de séjour des gens du voyage sur son territoire, par la réservation de terrains aménagés à cet effet.

Dès la réalisation de l'aire d'accueil définie à l'alinéa ci-dessus, le maire ou les maires des communes qui se sont groupées pour la réaliser pourront, par arrêté, interdire le stationnement des gens du voyage sur le reste du territoire. »

Ces dispositions assurent la continuité d'une circulaire interministérielle du 20 juillet 1980 qui avait conduit en Ile et Vilaine à l'élaboration, en 1981, du plan départemental d'aménagement des aires de stationnement.

Les études préalables au schéma départemental d'accueil des gens du voyage se sont déroulées de juin 1991 à novembre 1993.

Le bureau de l'urbanisme, au sein du Service urbanisme et construction de la direction départementale de l'équipement, a animé un groupe de travail réunissant :

- la direction départementale des affaires sanitaires et sociales,
- l'éducation nationale,
- les services du conseil général, direction de l'aménagement et de l'Environnement et du Cadre de vie (DAEC) et la direction des affaires sociales (DAS 35),
- les services du district urbain de l'agglomération rennaise,
- l'association Ulysse 35.

Par ailleurs, différentes séances de travail, organisées par le préfet et le président du conseil général, ont réuni les membres de ce groupe et les services de police et de gendarmerie.

Le présent schéma marque l'aboutissement d'une série de 11 réunions de concertation locale qui se sont tenues au cours des années 1994-1995. Il s'appuie sur l'accord de principe recueilli auprès de la majorité des élus consultés sur le projet. Il traduit la volonté de l'ensemble des représentants de l'Etat, du conseil général, des communes et groupements de communes, d'Ulysse 35 ainsi que des usagers, de prolonger la dynamique partenariale suscitée par la mise en oeuvre, en Ile et Vilaine, du plan départemental pour le logement des personnes défavorisées.

S'appuyant sur le bilan dressé à la fin de la décennie 1981-1991 par Ulysse 35, dont la grande expérience en la matière est reconnue par tous, il permet, à partir de l'existant, **de définir les priorités et les objectifs qu'il paraît nécessaire d'atteindre dans la décennie à venir**, à savoir :

- *pérenniser le réseau actuel,*
- *remettre en état les terrains qui le nécessitent,*
- **développer la capacité d'accueil de façon équilibrée sur le territoire départemental** en s'appuyant sur trois zones prioritaires : la zone littorale, le district de Rennes et la périphérie du district.

Mais l'accueil est un tout qui englobe le choix des terrains ainsi que l'accompagnement scolaire, social et familial des gens du voyage. Le présent schéma comporte donc un chapitre sur ces sujets.

Enfin, **le schéma départemental d'accueil des gens du voyage n'est pas un document figé une fois pour toutes**. Il doit évoluer pour tenir compte des réalisations et des besoins à venir. La dernière partie du document est, en conséquence, consacrée **à l'actualisation du schéma et au rôle que jouera en la matière le comité de suivi**.

SOMMAIRE

LA PRESENCE DES GENS DU VOYAGE EN ILLE ET VILAINE

1981 : le plan d'aménagement départemental des aires de stationnement des gens du voyage p. 11

- la fréquentation p. 11
- les conditions de l'accueil p. 12
- propositions contenues dans le plan p. 14

1991 : le bilan p. 15

- la population des gens du voyage p. 15
- les conditions d'accueil p. 17
 - les terrains aménagés p. 18
 - le stationnement spontané p. 21
 - les terrains privés p. 23

1995 : la situation au 31 décembre p. 25

les effets de la politique d'accueil p. 27

LE SCHEMA DEPARTEMENTAL D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE

les objectifs pour la future décennie p. 33

- éléments pour la définition d'une politique p. 33
- évaluation des besoins p. 35

le réseau d'accueil pour la future décennie p. 38

- consolider, pérenniser le réseau existant p. 39

- développer le réseau de façon équilibrée sur le territoire départemental p.40
- échéancier de réalisation p. 47
- la gestion des rassemblements p. 48

l’habitat individuel, la sédentarisation p. 50

L’ACCOMPAGNEMENT SCOLAIRE, SOCIAL ET ECONOMIQUE

la scolarisation p. 55

une adaptation constante p. 55

le dispositif actuel p. 56

l’accompagnement social et les actions socio-éducatives p. 58

la situation en Ille-et-Vilaine p. 60

perspectives pour la décennie à venir p. 64

l’insertion économique p. 65

LES FINANCEMENTS MOBILISABLES

création de terrains p. 69

réaménagement de terrains p. 70

sédentarisation p. 70

L’ACTUALISATION DU SCHEMA

ANNEXES

**LA PRESENCE DES GENS DU VOYAGE
EN ILLE ET VILAINE**

1981 : LE PLAN D'AMENAGEMENT DEPARTEMENTAL DES AIRES DE STATIONNEMENT DES GENS DU VOYAGE.

La circulaire interministérielle du 20 juillet 1980 préconisait notamment l'élaboration d'un plan d'aménagement départemental des aires de stationnement souhaitables et réalisables.

Le plan élaboré par la DDE montre, à partir d'une enquête lancée auprès de la gendarmerie, des polices urbaines et des subdivisions de l'équipement, la situation de l'accueil des gens du voyage dans le département en 1981.

Il a semblé intéressant de décrire brièvement la situation de l'époque afin de mieux éclairer à la fois l'importance des équipements réalisés et la persistance de certaines situations.

LA FREQUENTATION

Elle concerne 200 à 300 familles sur le département et dépend directement de leurs activités professionnelles, de leurs coutumes, habitudes et attaches familiales ou affectives. De ce fait, elle varie en importance et en durée selon les secteurs et les périodes considérées.

Globalement, cette **fréquentation apparaît saisonnière** avec des **pôles d'attraction permanents** sur les **agglomérations importantes du département.**

Il est possible de distinguer :

La fréquentation de séjour

Elle concerne :

- **les pôles d'attraction permanents**, Rennes et les communes environnantes, Fougères et Saint Malo, qui attirent par leurs équipements (hôpitaux, écoles...), pour la clientèle potentielle qu'ils représentent ou l'exercice des activités professionnelles des nomades. Ces pôles voient augmenter les populations nomades en hiver, époque des rassemblements et de la sédentarisation temporaire pendant quelques mois.

- **les zones de concentration estivale** : le littoral, et en particulier Saint Malo, attire par le potentiel des activités liées au tourisme. Mais les possibilités de fréquentation sont très limitées à cause de la quasi-inexistence de lieux de stationnement autorisés (4 familles stationnent en permanence au Vivier-sur-Mer).
- **les zones de fréquentation de séjour limité** constituées par tous les petits centres où les nomades peuvent exercer leurs activités professionnelles.

La fréquentation de passage.

Elle peut être :

- périodique, rare ou fréquente : liée aux flux de migration qui traversent le département ou à l'attractivité de foires, fêtes locales ou marchés
- ou bien irrégulière, voire exceptionnelle : liée à l'activité commerciale ou artisanale exercée par cette population dans les communes rurales. Il s'agit dans ce cas d'une fréquentation temporaire qui peut être constatée dans n'importe quelle commune du département. La localisation dépend des possibilités de travail et de l'accueil reçu. Cela ne semble cependant concerner que quelques familles et plus particulièrement dans le sud du département.

LES CONDITIONS DE L'ACCUEIL.

Dans le département, l'accueil se fait principalement dans des lieux de stationnement affectés à d'autres usages.

Nombre de communes ayant un lieu de stationnement autorisé ou toléré sur:

- parking, place ou délaissé : 37
- terrain de sport, camping : 4
- terrain avec dépôts matériaux, ordures, carrières : 9
- indéfini : 12.

Ces lieux ont été recensés essentiellement au sud du département sur les communes rurales et chefs-lieux de cantons, alors qu'au nord, seules les principales agglomérations semblent avoir des lieux de stationnement autorisés (Saint-Malo, Dol-de-Bretagne, Combourg...)

Les terrains effectivement réservés aux gens du voyage :

Ils sont situés principalement dans les grandes villes du département, Rennes, Fougères, Redon. Comportent, en outre, un terrain les chefs-lieux de cantons de Saint-Méen-le-Grand, Argentré-du-Plessis, La Guerche-de-Bretagne, Montfort-sur-Meu, Bain-de-Bretagne. Enfin, quelques terrains sont situés en zone rurale.

Sur 13 terrains recensés :

- 4 sont très éloignés de l'agglomération ce qui est gênant pour la scolarisation des enfants,
- 4 sont situés près de stations d'épuration ou à proximité de dépôts d'ordures (Fougères, Montfort-sur-Meu, La Guerche-de-Bretagne, St-Sulpice-des-Landes)
- le terrain ou le chemin d'accès risque souvent d'être impraticable en hiver par des caravanes (7 terrains sur 13 sont desservis par des chemins non empierrés).

Les équipements y sont souvent légers voire inexistantes :

- non équipés : 4
- peu équipés (point d'eau, WC éventuel) : 7 (dont Rennes)
- équipés : 2 (dont Rennes).

Seuls 6 terrains ont des équipements utilisables (eau, WC), les autres n'ayant pas d'équipement, ou encore des équipements détériorés ou quasiment inutilisables car non adaptés aux besoins.

En fait, seul le terrain du Gros Malhon à Rennes se distingue par la qualité de ses équipements (blocs sanitaires, bacs à laver, jeux, plantations, aires de travail pour le stockage de ferrailles, réparation des moteurs, lavage des véhicules, gardiennage). Notons que la présence d'une aire de travail est particulièrement importante pour les nomades qui pratiquent couramment ces activités.

*

*

*

L'analyse de la situation de l'accueil des gens du voyage en Ille et Vilaine en 1981 fait apparaître que peu de terrains permettent un accueil effectivement décent de ces populations qui sont le plus souvent rejetées à l'écart des sédentaires pour éviter les conflits. Ceci ne facilite pas la scolarisation des enfants, ni les rapports entre les sédentaires et les nomades.

Le stationnement souvent inorganisé conduit en particulier à des dépôts d'ordures sauvages qui contribuent à la mauvaise réputation des nomades.

Il convient donc d'essayer d'améliorer les conditions du stationnement dans le département par la réalisation de terrains équipés:

- en tenant compte des besoins des gens du voyage (minimum d'hygiène : eau, WC, aire stabilisée sur les lieux de séjour et de passage habituel, bac à ordures)
- en respectant leur genre de vie (vie en plein-air, en groupes familiaux) et leurs traditions.

PROPOSITIONS CONTENUES DANS LE PLAN.

Elles concernent la réalisation :

- de terrains de séjour quasiment permanent, concernant les grandes agglomérations où il convient d'éviter les fortes concentrations (plus de 30 caravanes)
- de terrains de séjour dans les petites villes attractives, assurant une meilleure répartition sur l'ensemble du département
- de haltes et lieux de passage en zone rurale, permettant une libre circulation et offrant un accueil décent.

1991 : LE BILAN.

Afin d'établir un bilan du « plan d'aménagement départemental des aires de stationnement des gens du voyage » sur la période 1981-1991, mais aussi afin de cerner au plus près la réalité de leur présence dans le département, une étude-bilan diagnostic a été réalisée par l'association Ulysse 35 à la demande de l'Etat, du conseil général et du district urbain de l'agglomération rennaise.

Cette étude, effectuée durant l'année 1991 et dont les données sont toujours d'actualité, a guidé les réflexions préalables à la définition du schéma d'accueil des gens du voyage.

LA POPULATION DES GENS DU VOYAGE.

Différentes enquêtes permettent de cerner la présence des caravanes un jour donné, sans méconnaître la difficulté d'identification de populations hétérogènes quant à leur origine, leur habitat, leur mobilité. En conséquence, les résultats peuvent être pour partie sous ou sur-estimés.

Date	District de Rennes	Hors district	Ensemble département
2-12-87	303 * (58,5 %)	215 (41,5 %)	518
14-06-88	138 (54,8 %)	114 (45,2 %)	252
2-12-88	294 * (64,0 %)	166 (36,0 %)	460
14-06-89	134 (58,8 %)	94 (41,2 %)	228
1-03-91	198 (54,4 %)	166 (45,6 %)	364

* dont 89 et 55 caravanes dans le cadre d'une fête foraine.

Le nombre de caravanes qui séjournent dans le département peut être estimé à 550 l'hiver et 250 l'été. Il faut considérer que 15 % des gens du voyage possèdent 2 caravanes et que la composition moyenne des ménages est de 4,4 personnes.

Dès lors, suivant les périodes, 220 à 500 ménages, composés de 900 à 2200 personnes fréquentent le département dont 120 à 330 ménages (500 à 1400 personnes) stationnés dans l'aire du district rennais.

Eléments démographiques

Les éléments démographiques présentés ci-dessous concernent un échantillon non représentatif d'une population de gens du voyage utilisatrice des terrains rennais, cette approche des caractéristiques démographiques des voyageurs ayant été faite à partir d'un échantillon de 183 ménages séjournant sur les terrains rennais de septembre 1990 à mars 1991.

Le problème de représentativité d'un échantillon de cette population est pratiquement insoluble : mobilité, difficultés de définir avec certitude cette catégorie, rareté des sources fiables. Ce type d'approche doit être considéré comme une photographie rappelant des éléments d'une réalité perçue dans un espace et un temps donnés. En conséquence, toute tentative de généralisation risque d'être abusive et de contribuer à la constitution de stéréotypes plus ou moins néfastes.

nombre de ménages	183	
nombre d'hommes	170	
nombre de femmes	178	348 (adultes en ménage)
dont isolés	18 (dont 7 ont des enfants à charge)	
nombre d'enfants à charge	0-5 ans : 140 6-11ans : 150 12-15 ans : 67 16-25 ans : 85 + 26 ans : 18	- 16 ans : 357 soit 44,2 % de l'échantillon) (1)
total enfants à charge	460	
population totale (adultes+enfants)	808	
nombre de personnes/ménage.....	4,41	
nombre d'enfants à charge/femme	2,58	
nombre total d'enfants/femme en ménage.....	3,43 (2)	
nombre d'enfants/femme	2,66 (3)	

(1) rappel : rapport Bideberry, ministère des affaires sociales, mai 1981 : - de 16 ans 47 % (44,2 % de - de 16 ans dans notre échantillon), 16-25 ans 51 %, + de 65 ans 2 %.

(2) ce calcul tient compte des enfants du ménage qui sont mariés, aussi le nombre total d'enfants des 178 femmes de notre échantillon est de 612.

(3) ce calcul intègre les femmes en âge de procréer (de + de 15 ans) qui n'ont pas d'enfant (estimation du nombre de femmes en âge de procréer à la charge de leurs parents : 52 femmes)

La comparaison de la structure de cette population avec celle de la population française (INSEE 1988) laisse apparaître deux éléments centraux :

- il s'agit d'une population jeune avec un taux de fécondité supérieur à la moyenne nationale (4)
- les moins de 20 ans représentent plus de la moitié de l'échantillon, ce qui correspond à un écart de plus de 27,3 % avec la population nationale. En revanche, le nombre d'anciens est très en-deçà des niveaux nationaux, - 14 %. Sous réserve d'une analyse plus approfondie, on peut considérer que la population observée se caractérise par une forte croissance et des comportements démographiques originaux. Si ces observations permettent d'avancer l'idée que la nuptialité (5) est précoce et fortement endogame (6), la natalité peut connaître, à l'avenir, un fléchissement en raison de la diffusion progressive des moyens contraceptifs.

La faible proportion de personnes âgées laisse entrevoir une espérance de vie très inférieure aux moyennes françaises. Toutefois, compte-tenu de la généralisation de la protection sociale chez les nomades depuis les années 1960-1970, on peut estimer que l'état sanitaire de cette population s'améliore (accès aux soins, PMI*, conditions de vie) et qu'un phénomène de « rattrapage » vis-à-vis des niveaux nationaux peut s'opérer à l'avenir.

LES CONDITIONS D'ACCUEIL.

Les 364 caravanes recensées le 1er mars 1991 se répartissent de la manière suivante :

- **60 %** des caravanes dans les terrains aménagés
- **17 %** des caravanes en dehors des terrains aménagés en stationnement dit « spontané »
- **22 %** des caravanes dans des terrains privés
- **1 %** des caravanes dans des terrains de camping.

(4) le nombre d'enfants par femme calculé à partir de notre échantillon (3,43 enfants par femme en ménage, 2,66 en intégrant les femmes en âge de procréer n'ayant pas d'enfant) ne peut être comparé précisément au taux de fécondité élaboré par l'INED.

(5) dans le sens de la vie commune, création d'un ménage selon le rituel des gens du voyage

(6) recrutement du conjoint au sein du monde du voyage

* PMI : protection maternelle et infantile.

Les terrains aménagés

A la fin de l'année 1991, le département compte 26 terrains d'accueil représentant 329 places. Ces terrains se répartissent ainsi :

- les terrains centraux : 6 terrains, 162 places

* Rennes	Gros Malhon	45 places (1975)*
	Plaine de Baud	40 places (1984)
* Saint-Malo	Montagne St Joseph	28 places (1983)
* Fougères	Le Guénaudière	25 places (1986)
* Redon	Sainte Marie	12 places (1989)
* Vitré	en construction	12 places (1991).

* année de réalisation

Ces équipements offrent des prestations de bonne qualité, ils sont gérés par un personnel permanent ou à temps partiel, la gestion est municipale (Fougères, Redon) ou associative (Rennes, St Malo). La durée des séjours est réglementée.

- les terrains des communes du district de Rennes : 13 terrains, 96 places

* Betton	10 places (1985)
* Pacé	10 places (1985)
* Bruz	8 places (1985)
* Chantepie	6 places (1986)
* Chapelle-des-Fougeretz	6 places (1986)
* Mordelles	8 places (1986)
* Chartres-de-Bretagne	6 places (1986)
* Thorigné-Fouillard	6 places (1986)
* Le Rheu	8 places (1987)
* Montgermont	8 places (1989)
* Acigné	6 places (1989)
* Vern-sur-Seiche	6 places (1989)
* Saint-Grégoire	8 places (1991)

Ces aires d'accueil offrent des équipements permettant un séjour prolongé : sanitaires, douches, eau, électricité. Elles sont gérées par le district et les communes. Il s'agit de terrains de petite taille destinés à l'accueil des groupes familiaux restreints pour des séjours de trois à six mois. Toutefois, ces équipements sont aussi fréquentés par des voyageurs de passage (séjour de moins de 15 jours

- les terrains hors du district de Rennes : 7 terrains, 71 places

* Retiers	12 places (1985)
* Combourg	12 places (1985)
* Antrain	8 places (1986)
* Dol-de-Bretagne	14 places (1987)
* Melesse	10 places (1988)
* Gévezé*	8 places (1988)
* Louvigné-du-Désert	7 places (1991)

* Gévezé à l'heure actuelle fait partie du district urbain rennais

Ces terrains connaissent des fréquentations et des fonctionnements variés. Ainsi, les terrains de Melesse et Gévezé sont utilisés pour des séjours longs et viennent compléter le réseau districale. D'autres terrains, Retiers, Dol-de-Bretagne, accueillent des populations de passage mais également quelques familles qui souhaitent se stabiliser.

L'examen des fréquentations des aires d'accueil durant le premier trimestre 1991 montre trois types de fréquentation :

Fréquentation intensive

Durant les mois de janvier, février, mars, de nombreuses aires d'accueil connaissent une fréquentation très élevée. Certaines sont régulièrement surchargées et leurs taux d'occupation vont de 70 à 126 %.

Il s'agit des terrains urbains de Rennes, Saint-Malo, Fougères, et des terrains d'accueil de certaines communes périphériques, Acigné, Chantepie, La Chapelle-des-Fougeretz, Le Rheu, Chartres-de-Bretagne, Montgermont, Pacé, Vern-sur-Seiche, Gévezé, Melesse.

Le terrain de Thorigné-Fouillard, en raison d'une fréquentation antérieure régulière et élevée, est classé dans la première catégorie bien qu'au cours du premier trimestre 1991 il ait été sous-utilisé (50 à 69 %).

Fréquentation épisodique.

Des terrains situés dans le district et hors district accueillent les gens du voyage de manière épisodique. Il s'agit d'une fréquentation de passage ou de l'installation durable d'un groupe restreint. Ces terrains, dont les taux d'occupation vont de 20 à 50 %, ont une utilisation temporaire en raison de leur situation géographique ou de leur niveau d'équipements. Il s'agit des terrains de Betton, Bruz, Dol et Redon.

Bruz, qui connaît des fermetures fréquentes, peut être classé selon la période dans la 1ère ou la 2ème catégorie.

Fréquentation nulle ou incontrôlée.

Les terrains de Mordelles, Antrain, Combourg, Retiers, sont soit fermés, soit occupés de manière plus ou moins spontanée.

Les raisons techniques (inondations, inadaptation des équipements) mais aussi et surtout des dysfonctionnements persistants (difficultés d'assurer une gestion, d'appliquer un règlement, présence de groupes familiaux peu scrupuleux) expliquent ces échecs, ponctuels ou durables.

Le stationnement spontané

Afin de connaître les conditions d'accueil réservées aux gens du voyage en dehors des 25 communes dotées d'un terrain, une enquête a été effectuée auprès de 229 communes. La moitié des collectivités interrogées a accueilli des gens du voyage entre 1990 et mars 1991.

Seules 33 communes (14 %) offrent un emplacement désigné convenant à l'accueil provisoire. Ces emplacements sont soit des haltes peu équipées (eau, WC), soit des zones naturelles (anciennes carrières, landes communales) ou des délaissés de voirie.

En l'absence de lieux répondant à leurs attentes, les gens du voyage utilisent différents espaces publics ou privés, à savoir dans :

- 27 % des cas des terrains de sports
- 20 % « « des zones naturelles
- 18 % « « des parkings
- 13 % « « des délaissés de routes
- 11 % « « des places publiques
- 6 % « « des campings municipaux
- 5 % « « des zones d'activités
- 1 % « « des campings privés.

Les séjours sont de courte durée (83 % des séjours inférieurs à une semaine) rares en hiver et forts de juin à septembre.

Fréquemment, l'installation des gens du voyage dans une commune fait l'objet d'une intervention du maire et (ou) de la police afin d'obtenir le départ de ces familles ou la limitation de la durée de leur séjour. S'engage alors un rapport de force qui peut être géré dans la négociation ou aboutir à des conflits entraînant de la part de voyageurs une forme de résistance passive ou des réactions d'hostilité à l'égard des responsables municipaux, voire de l'environnement.

En conséquence, les relations entre ces communes et les gens du voyage sont souvent marquées par une incompréhension réciproque. Les communes sont alors tentées de se « protéger » en adoptant des mesures limitant le stationnement sur leur territoire ; les voyageurs de leur côté entretiennent un ressentiment à l'égard des « gadgés » (non tzigane, sédentaire).

Mais, si 43 % des communes de l'échantillon ont vécu des conflits avec des gens du voyage, pour 35 % l'accueil se réalise de manière satisfaisante. 14 % des communes interrogées nuancent leurs appréciations car si elles accueillent des familles du voyage en bonne intelligence, elles éprouvent certaines difficultés avec d'autres.

Les terrains privés.

Depuis plusieurs années, il apparaît que certains voyageurs acquièrent des terrains, bâtis ou non. Comme l'indique le recensement des caravanes effectué en mars 1991, le stationnement sur terrain privé concerne environ 80 caravanes (22 % des 364 recensées).

Ces terrains sont localisés essentiellement dans le district urbain rennais (Pont-Péan, St-Jacques-de-la-Lande, nord de Rennes) et suivant un axe Rennes-Baie du Mont St Michel avec plus particulièrement des terrains situés à Guipel, Combourg, Dol-de-Bretagne, Mont-Dol.

Ces terrains familiaux appartenant aux gens du voyage (seules 3 familles sur 72 sont locataires) peuvent être classés en 3 groupes :

- terrains avec pavillons et jardins permettant le stationnement des caravanes (31-43 %)
- terrains équipés d'un garage, d'un mobil-home ou d'un chalet (25-35 %)
- terrains nus équipés parfois d'un WC et d'un point d'eau (16-22 %).

Par ailleurs, il ne faut pas assimiler ce type d'habitat à un phénomène de sédentarisation. En effet, 53 % des terrains sont utilisés de manière quasi-permanente soit environ 40 familles. Les autres (47 %) sont utilisés périodiquement et parfois de manière exceptionnelle (insuffisance de terrains, contraintes locales).

1995 : LA SITUATION AU 31 DECEMBRE

A la fin de l'année 1991, le département comptait donc 26 terrains d'accueil représentant 329 places.

Au 31 décembre 1995, la situation a évolué.

Un nouveau terrain a été ouvert en octobre 1995 à St Jacques de la Lande. Sa capacité est de 8 emplacements-ménages. L'emplacement -ménage d'une surface minimale de 100 m² permet l'accueil d'une famille avec 2 caravanes. Il répond à l'évolution des modes de vie des gens du voyage.

Le terrain de Pacé, réaménagé en 1993, comporte aujourd'hui 7 emplacements-ménages. De la même façon un nouveau terrain de 6 emplacements-ménages a été réalisé en 1993 à Chantepie en remplacement de celui construit en 1986.

Ces modifications donnent donc **une capacité actuelle d'accueil de 355 caravanes.**

Mais **un certain nombre de terrains ne peuvent plus accueillir des caravanes.** Les raisons sont identiques à celles soulignées dans la situation de 1991. Ceux de Dol, Combourg, Antrain, Fougères et Mordelles sont concernés ; **ils représentent une capacité de 67 places.**

En conséquence, **au 31 décembre 1995 l'équipement du département est :**

nombre de terrains	capacité d'accueil - caravanes
27	355
nombre de terrains ouverts	capacité d'accueil-caravanes
22	288

(Il faut noter qu'en 1996, le district urbain de l'agglomération rennaise réalisera à Le Verger une halte de passage de 4 emplacements ménages.)

La fréquentation est toujours importante pour l'ensemble des terrains du district. Elle représente en 1994, 39 053 journées-caravanes.

Les taux d'occupation annuelle des différents terrains sont les suivants :

- Rennes Gros Malhon : 79%,
- Rennes plaine de Baud : 81%,
- Pacé, Chantepie, Vern-sur-Seiche, Chartres de Bretagne et Acigné : égale ou supérieure à 70%,
- St-Grégoire, Thorigné-Fouillard et Le Rheu : entre 66 et 70%,
- Montgermont et Gévezé : entre 50 et 55%,
- Bruz : 45%,
- Betton : 37,6%,
- La Chapelle-des-Fougeretz : 8,9%.

LES EFFETS DE LA POLITIQUE D'ACCUEIL.

Les gens du voyage en Ille et Vilaine constituent une population jeune qui connaît une forte croissance. Elle reproduit le mode de vie nomade en l'adaptant aux évolutions du monde moderne.

L'examen des modes de vie montre :

- **le passage d'un stationnement rural diffus à un stationnement concentré autour de pôles urbains l'hiver,**
- **une mobilité estivale forte à caractère familial ou communautaire, régional ou national,**
- **des regroupements familiaux ou religieux massifs en milieu urbain ou dans les zones touristiques.**

La réalisation de 27 terrains d'accueil, motivée par une volonté de réduire des concentrations de caravanes et le désir de supprimer le stationnement sauvage, répond à un objectif d'ordre public et de contrôle de l'espace accompagné d'une orientation humaniste visant la promotion sociale, économique, culturelle des gens du voyage.

Les effets de la politique d'accueil sont multiples et peuvent être analysés tant du point de vue des communes d'accueil que du point de vue des usagers.

Pour les communes, la réalisation d'une aire d'accueil a permis de passer d'une situation conflictuelle à une situation contractuelle. Si les conflits, prenant naissance lors de l'occupation sauvage d'un espace ou encore d'une mauvaise utilisation d'équipements publics, n'ont pas totalement disparu, l'organisation de l'accueil permet aux communes d'établir avec les gens du voyage un « contrat d'utilisation » fixant leurs droits et leurs devoirs. Les contacts fréquents, une sorte de fidélisation de la clientèle, encouragent la résolution négociée des petits problèmes qui ne manquent pas d'apparaître dans toute vie en collectivité.

Le contrôle du stationnement des caravanes a permis de limiter le stationnement sauvage, de réduire le nombre de familles du voyage accueillies en un même lieu et d'améliorer l'insertion des gens du voyage dans la commune, notamment par la scolarisation des enfants à l'école communale.

Pour les gens du voyage, l'aménagement d'une aire d'accueil donne l'assurance de pouvoir séjourner dans les meilleures conditions de confort et pour une durée permettant la scolarisation et l'exercice des activités professionnelles. La précarité du stationnement sauvage, source de tension, de rejet, laisse place à un accueil de qualité mais qui implique des contraintes (paiement d'un droit de place, règlement, barrières, limitation de la durée des séjours).

Pour certains groupes déviants, une organisation structurée du stationnement va à l'encontre de leurs aspirations (gratuité, liberté d'accès, de circulation et de stationnement), ce qui les amène soit à refuser cette forme d'accueil, soit à faire l'objet de mesures d'interdiction de séjour en raison de comportements contraires au règlement de ces terrains (impayés, manque d'hygiène, dégradations).

Contrairement aux idées généralement admises, **il n'apparaît pas que la création d'aires d'accueil entraîne une sédentarisation accrue ou une fréquentation plus massive des gens du voyage.** La mise à disposition d'un réseau d'aires d'accueil départementales offre la possibilité d'une plus grande mobilité.

En effet, pour les gens du voyage, l'assurance de pouvoir séjourner ici ou là, dans de bonnes conditions matérielles de stationnement, sans faire l'objet d'expulsion, encourage les déplacements.

La fréquentation du département par les gens du voyage n'a pas augmenté massivement depuis l'ouverture d'aires d'accueil. Si, momentanément, des groupes importants y séjournent, c'est pour des motifs bien identifiés : hospitalisation d'un proche au CHR, mission évangélique tzigane.

Il faut noter, toutefois, que si la création d'équipements n'a pas suscité d'attraction particulière de gens du voyage résidant dans d'autres départements, **la forte croissance de la population qui réside traditionnellement dans la région laisse entrevoir la nécessité de développer une offre répondant aux besoins à venir et permettant d'assurer une fluidité des mouvements des gens du voyage.**

L'organisation de l'accueil influence le mode de vie des voyageurs. Chaque forme d'accueil apporte des améliorations et des modifications de leurs conditions matérielles d'existence, leurs relations à l'environnement, l'accès à de nouveaux services.

La modification des durées de stationnement.

Sur certains terrains districaux ou départementaux, **un stationnement de plus longue durée est dorénavant possible.** Cela permet une scolarisation plus

suivie pour les enfants, et les familles, qui sont attachées à une bonne scolarisation de leurs jeunes, reviennent régulièrement dans la même commune pour y séjourner 5-6 mois ou même une année scolaire complète. Ainsi, ces familles connaissent le milieu scolaire et les enseignants de la commune, les enfants acquièrent des habitudes de fréquentation de l'école et se lient d'amitié avec de jeunes sédentaires de la commune d'accueil.

On observe également **une fidélisation de certaines catégories de voyageurs pour des motifs économiques**. Les récupérateurs de métaux travaillent en sous-traitance avec les grands ferrailleurs exploitants et l'assurance d'obtenir des ressources, faibles mais régulières, entraîne une mobilité réduite sur une aire géographique restreinte (20/30 km).

Pour les intervenants sociaux, du service social d'Ulysse 35 ou des secteurs, **ce stationnement de moyenne ou de longue durée** (2-3 mois, 3-6 mois) **permet un meilleur suivi social et de PMI** (protection maternelle et infantile). Aussi, **un travail de longue haleine peut-il être réalisé auprès des familles les plus pauvres et celles qui se trouvent marginalisées**.

L'amélioration générale de l'hygiène.

Tous les terrains aménagés sont équipés de WC, douches, bacs à linge, et offrent la possibilité d'une distribution de l'électricité.

Les familles du voyage bénéficient ainsi d'équipements qui leur permettent d'améliorer leurs conditions d'hygiène (sanitaires, douches) et qui facilitent l'utilisation de matériel électroménager (ex : machine à laver le linge).

Les familles pauvres qui séjournaient autrefois sur des lieux de stationnement sauvage font, sur ces terrains aménagés, l'apprentissage d'une plus grande propreté.

Les aires d'accueil constituent une « base » de travail pour les intervenants sociaux qui peuvent ainsi contribuer à l'autonomie de ces familles par des actions visant l'éducation sanitaire et l'insertion sociale.

L'accès aux services.

La diffusion du courrier, l'aide administrative, les informations relatives aux actes de la vie quotidienne, sont autant de services permettant aux familles qui le souhaitent une régularisation de leur situation administrative et un accès plus facile aux services publics (consultation de nourrissons, stages de formation, planning familial).

**LE SCHEMA DEPARTEMENTAL
D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE**

LES OBJECTIFS POUR LA FUTURE DECENNIE

ELEMENTS POUR LA DEFINITION D'UNE POLITIQUE.

L'étude bilan diagnostic confiée à Ulysse 35 met en évidence, à partir d'entretiens avec les élus, des gestionnaires de terrains d'accueil, des gens du voyage, différents éléments qui doivent guider les choix pour la réactualisation du schéma départemental.

Les réalisations effectuées durant la période 1981-1995 donnent aujourd'hui :

- **un savoir-faire technique, conception et gestion des équipements, suivi social,**
- **une expérience de la concertation et de l'animation d'un réseau d'accueil,**
- **une capacité d'adaptation et d'innovation des partenaires de l'accueil.**

Mais l'écoute des usagers et des gestionnaires de terrains montre que les gens du voyage :

- recherchent un équilibre entre l'individuel et le communautaire,
- accèdent à des solutions d'habitat individualisé permettant un regroupement familial limité aux proches (ascendants, descendants) tout en maintenant des liens communautaires lors d'événements familiaux ou religieux,
- présentent des comportements ambivalents: attitude de clients exigeants appréciant le confort matériel des équipements d'accueil et attitudes de contestataires remettant en cause des contraintes collectives et l'intervention des « sédentaires » dans la gestion de leur mobilité,
- désirent être écoutés mais refusent d'assurer une responsabilité de gestion,
- se replient sur eux-mêmes et revendiquent la liberté quant au mode de vie et d'habitat mais expriment un besoin de sécurité et une crainte à l'égard d'un avenir incertain.

Chez les gestionnaires de terrains d'accueil on constate :

- des difficultés à appliquer une réglementation (constat d'un recul du droit sur les aires d'accueil aménagées comme pour les occupations sauvages),
- des situations ponctuelles d'insécurité, notamment sur les terrains importants,
- des difficultés à assurer un entretien et une maintenance des équipements (défaillance de certains usagers en matière de nettoyage et délicatesse vis-à-vis des installations).

Par ailleurs, il faut aussi reconnaître l'échec de certains équipements qui se sont avérés ingérables pour des raisons de localisation, de conception, ou de dysfonctionnement chronique.

Enfin, outre les phénomènes de concentration temporaire qui déstabilisent momentanément les terrains d'accueil, le dispositif ne répond pas aux besoins d'habitat d'une catégorie particulière de la population nomade (familles pauvres en voie de sédentarisation, groupes déviants exclus pour cause d'impayés ou d'infraction).

Durant les années à venir, il faudra consolider le réseau d'accueil existant.

L'avenir de ce réseau repose sur la capacité des acteurs (élus, gestionnaires, associations, usagers) à consacrer les moyens matériels et humains nécessaires à la consolidation du fonctionnement des aires d'accueil et à l'amélioration de certaines prestations.

Pour certains terrains d'accueil il apparaît nécessaire de réaliser des travaux permettant :

- l'individualisation des prestations, séparation des emplacements, comptage individualisé de l'eau et de l'électricité, sanitaires,
- la fourniture de prestations mieux adaptées à l'usage : nature du sol, eau chaude,
- la délimitation des aires de travail et le traitement des hydrocarbures,
- la mise à disposition d'un équipement téléphonique et des moyens d'extinction d'incendie devront être réalisés.

EVALUATION DES BESOINS.

Toute évaluation précise des besoins en terrains d'accueil est difficile en raison de l'imprévisibilité des comportements de la population concernée.

Elle dépend à la fois :

- **de l'évolution démographique**
- **de la progression du nombre de terrains privés**
- **des migrations régionales, nationales et de l'impact des réalisations des départements voisins.**

Une étude démographique, menée par l'Université de Caen-Basse Normandie à la demande d'Ulysse 35, permet de cerner l'évolution de la population.

L'étude réalisée à partir d'un échantillon de 475 ménages (1739 individus) comporte différents constats :

- **une structure par âge de la population des gens du voyage qui n'a pas grand chose à voir avec celle de la population française** : les personnes de 20 ans et moins y sont proportionnellement plus nombreuses et les plus de 60 ans moins nombreuses.
- **une structure familiale spécifique** : la proportion des familles d'un et deux enfants dans la population accueillie sur les terrains est d'un tiers inférieure à celle observée pour le reste de la France. En revanche, les familles de 6 enfants et plus sont proportionnellement neuf fois plus nombreuses.
- **une « mise en couple » jeune** : 19 ans. L'âge moyen des femmes au premier mariage dans la France entière était de 25,2 ans en 1988.

Les perspectives d'évolution de la population.

L'hypothèse la plus vraisemblable, basée sur une espérance de vie en progression et une fécondité en baisse, fait état d'une augmentation de 84,6 % en 2022.

L'évolution plausible de l'effectif de la population des gens du voyage par tranche de 5 années pourrait être la suivante :

Année	Population estimée
1992	1739
1997	2005
2002	2260
2007	2515
2012	2757
2017	2989
2022	3210

Evolution du nombre de caravanes.

L'équipement en caravanes fluctue en fonction de l'âge du père : ce sont les 20-34 ans qui sont le plus souvent possesseurs de deux caravanes alors que les 35 ans et plus semblent équipés d'une seule caravane (en 1995, 30 % environ des familles possèdent deux caravanes, en 1991 la proportion était de 15 %).

On peut estimer le nombre de caravanes des gens du voyage en Ille et Vilaine :

- entre 250 et 300 l'été (auxquelles peuvent s'ajouter celles des rassemblements religieux de courte durée : une semaine = 100 caravanes)
- entre 500 et 550 environ l'hiver (auxquelles peuvent s'ajouter celles de rassemblements familiaux de durée plus ou moins longue selon le motif, ex.: une hospitalisation).

A partir d'une estimation de 500 caravanes en 1992, leur nombre s'élèverait à :

- **700 en 2002**
- **900 en 2012.**

En prenant en compte notamment l'incertitude liée à l'évolution du nombre de terrains privés (72 identifiés en 1991, le nombre actuel pouvant être évalué entre 140 et 150), **il apparaît nécessaire de retenir comme objectif la réalisation de 120 à 150 emplacements par décennie.**

Les terrains.

Afin de répondre à l'évolution du mode de vie et avec le souci que les **terrains d'accueil** puissent fonctionner dans de bonnes conditions, il faut entendre par « emplacement » **une surface minimale de 100m² dénommé « emplacement-ménage » qui permet d'accueillir la caravane principale et la seconde.**

L'expérience montre que **les terrains d'accueil « lieux de vie »** qui donnent aujourd'hui satisfaction sont des terrains comprenant 6 à 10 emplacements-ménages (cf annexe plan des terrains de Chantepie et St Jacques de la Lande).

Leur localisation doit éviter la proximité de nuisances présentant des risques pour la santé et la sécurité, génératrices de surcoûts importants et constituant des obstacles à une insertion souhaitable dans la vie locale.

Afin de simplifier la gestion et responsabiliser les familles, il est préférable que la distribution d'eau et d'électricité soit individualisée. Le sanitaire-ménage est la solution idéale (cf. plan du terrain de Chantepie et Saint Jacques) mais le coût de construction peut conduire à réaliser des sanitaires collectifs.(cf. annexe, plan du terrain de Saint Grégoire) Ces équipements destinés à un usage intensif et conçus pour un entretien réduit, doivent allier simplicité et robustesse.

Toujours dans le souci d'une responsabilisation, le paiement hebdomadaire de la redevance (9 f par jour/caravane actuellement sur les terrains du district rennais), et des frais d'eau et d'électricité semble la solution à retenir.

Enfin, il apparaît nécessaire :

- de mettre en place un règlement intérieur,
- de contrôler les entrées par chicane ou potelets,
- que les familles s'inscrivent en mairie, déposent une caution et présentent leur titre de circulation,
- que la durée de séjour soit d'un mois renouvelable avec un maximum de 5 mois.

L'accueil des gens du voyage peut aussi être réalisé par une halte de passage.

Une halte de passage comporte de 4 à 6 emplacements, un local sanitaire et un emplacement poubelles (cf annexe : halte de passage de Le Verger).

Il semble utile aussi, dans certains cas, de prévoir, même pour des séjours de courte durée, une aire de ferrailage.

Par ailleurs, à l'image de la réglementation de l'usage des terrains d'accueil, des règles d'utilisation sont nécessaires.

LE RESEAU D'ACCUEIL POUR LA FUTURE DECENNIE

Le bilan de l'accueil des gens du voyage a mis en évidence différents aspects qui méritent la plus grande attention :

- **les rassemblements** ayant lieu :
 - * à l'occasion d'événements familiaux notamment lors d'hospitalisations au CHR de Rennes d'un membre d'une famille,
 - * à l'occasion de rassemblements religieux en période estivale dans les communes littorales ;
- **les besoins d'habitat** d'une catégorie particulière de la population nomade que sont **les familles les plus pauvres en voie de sédentarisation**,
- **la présence de groupes déviants** exclus des terrains pour cause d'impayés ou d'infractions,
- **l'accès à des solutions d'habitat individualisé** permettant un regroupement familial.

Mais de ce bilan de l'accueil des gens du voyage ressortent plus particulièrement **deux principes majeurs qui fondent l'action pour les années à venir** :

- 1) **consolider, pérenniser le réseau d'accueil existant**
- 2) **développer l'accueil en réseau de façon équilibrée sur le territoire départemental.**

CONSOLIDER, PERENNISER LE RESEAU EXISTANT

L'état des lieux effectué au 31 décembre 1995 montre que **5 terrains représentant 67 places ne remplissent plus leur rôle d'accueil.**

Le bilan a montré l'échec de certains équipements qui se sont avérés ingérables pour des raisons de localisation, de conception ou de dysfonctionnement chronique. Cette situation est aussi causée par le comportement de groupes déviants.

Il faut donc analyser chaque cas et aboutir à une réouverture de ces terrains.

Ainsi le district urbain de l'agglomération rennaise, devant des difficultés rencontrées sur certains terrains, a entrepris les efforts nécessaires à la pérennisation de son réseau.

Il a, par exemple, en 1993, devant les dysfonctionnements du terrain de Chantepie situé à côté de la station d'épuration, construit un nouveau terrain de 8 emplacements-ménage à un endroit plus adapté. Le nouveau terrain donne satisfaction et a comptabilisé 2039 journées-caravanes en 1994. De la même façon le terrain de Pacé a été réaménagé en 1993 sur la base de 7 emplacements-ménages.

Le terrain de Mordelles aujourd'hui fermé va être réaménagé en 1996 et comportera 6 emplacements-ménages. Durant la même année le terrain de La Chapelle-des-Fougeretz sera aussi réaménagé en 5 emplacements-ménages.

A l'image de la démarche menée par le district de Rennes, **les communes de Dol-de-Bretagne, Antrain, Combourg et Fougères ont à réaménager leurs terrains dans des délais acceptables.**

Par ailleurs, **le terrain de Saint-Malo une fois réaménagé jouera un rôle structurant dans le dispositif à mettre en place pour la zone littorale.**

DEVELOPPER LE RESEAU DE FAÇON EQUILIBREE SUR LE TERRITOIRE DEPARTEMENTAL

L'expérience acquise durant les 15 dernières années montre que **la réalisation d'un terrain d'accueil des gens du voyage ne « se décrète pas »**.

Il est **nécessaire qu' existe une réelle volonté politique d'accueillir les gens du voyage**.

Elle se traduit par la désignation d'un élu (maire, adjoint) représentant « l'autorité » auprès des gens du voyage et qui, avec un employé communal, va gérer leur présence. Celui-ci doit assurer, en plus d'une présence régulière, une grande qualité de dialogue.

L'objectif quantitatif à atteindre pour les 10 années à venir est de mettre en oeuvre les moyens pour réaliser de 120 à 150 emplacements supplémentaires en créant des terrains d'accueil comportant chacun de 8 à 10 emplacements-ménages.

La répartition spatiale de cet objectif répond à trois principes fondamentaux :

- **organiser l'accueil de la zone littorale**
- **compléter l'organisation sur le district urbain de l'agglomération rennais**
- **amorcer l'accueil en périphérie du district.**

Dans le cadre de ces objectifs quantitatifs et géographiques, le développement du réseau d'accueil se réalise de la façon suivante (chiffres moyens dans la fourchette mentionnée ci-dessus) :

Localisation	Nombre de terrains d'accueil		Total des emplacements
	10 emplacements	8 emplacements	
Zone littorale	1	2	26
District urbain rennais	1	5	50
Périphérie du district		8	64
total	2	15	140

A cette répartition, il faut ajouter la réalisation de 20 à 30 emplacements correspondant à 5 haltes de passage dans les communes de la baie du Mont Saint-Michel.

La répartition spatiale permet une complémentarité des équipements fondée sur un fonctionnement en réseau. Celui-ci, qui existe déjà pour les terrains du district rennais, vise notamment à une meilleure utilisation des terrains, une meilleure rotation avec une gestion équilibrée des périodes de fermeture, une coordination des gestionnaires, une identification des familles ne respectant pas les règles.

Pour aboutir à ce « fonctionnement en réseau », la mise en place d'une structure souple est à rechercher.

Organiser l'accueil dans la zone littorale.

Les communes strictement littorales sont au nombre de 21. Au recensement général de la population de 1990, elles accueilleraient 11 % de la population du département.

Le stationnement des gens du voyage est à organiser aussi bien pour la période hivernale dans le cadre du réseau départemental, que pour la période estivale, pendant laquelle les gens du voyage stationnent plus spécialement dans la Baie du Mont Saint-Michel.

L'accueil des familles en réseau à partir de l'équipement de passage de Saint-Malo, sera facilité par la réalisation :

- **d'un terrain de 10 emplacements à Dinard**
- **d'un terrain de 8 emplacements à Cancale et Pleurtuit.**

Durant la période estivale, la zone littorale est fréquentée par de nombreux voyageurs, alors que, dans le même temps, les terrains de l'agglomération rennaise sont peu utilisés.

Ce constat, fait périodiquement depuis de nombreuses années, rend nécessaire la création de haltes de passage. Ceci devrait apporter, dans un premier temps, une réponse partielle aux problèmes que pose cette fréquentation, localisée plus particulièrement dans la baie du Mont Saint-Michel.

En conséquence, **indépendamment de la gestion des rassemblements religieux, et afin de compléter le réseau des terrains d'accueil évoqués ci-dessus, des haltes de passage de 4 à 6 emplacements dans les communes de : Saint Benoît des Ondes, Hirel, Le Vivier-sur-Mer, Cherrueix, Saint-Broladre, permettraient l'atténuation des conflits estivaux.**

Compléter l'organisation sur le district urbain de l'agglomération rennaise

Le district urbain de l'agglomération rennaise regroupe 33 communes. Les 318 132 habitants recensés en 1990 représentent 39,8% de la population du département.

La création et la gestion des terrains d'accueil pour les gens du voyage est une compétence districale depuis le 19 août 1982.

La maîtrise d'ouvrage des travaux de création de terrains d'accueil est assurée par le district, la commune fournissant le terrain.

Il prend également en charge les réaménagements (exemple de Chantepie, Pacé, Mordelles, La Chapelle-des-Foutgeretz...) des terrains anciens.

Par ailleurs, une convention peut être passée entre le district et une commune afin que celle-ci puisse réaliser, suivant sa volonté, des travaux complémentaires allant soit dans le sens d'une meilleure intégration dans l'environnement, soit dans le sens d'une amélioration de la protection du voisinage.

L'accueil sur les terrains est assuré par le gestionnaire du terrain, personne nommée par arrêté du Président du district, parmi le personnel communal de la commune considérée, comme régisseur du terrain. Celui-ci encaisse les redevances, frais d'électricité et d'eau et les reverse au trésorier du district.

Pour des raisons d'efficacité, la gestion s'appuie sur chaque service communal.

Ainsi, la commune assure l'entretien courant, la collecte des ordures ménagères, l'entretien des espaces verts, et les petites réparations liées à la maintenance.

Le district prend en charge les abonnements d'eau et d'électricité, les assurances (incendie), les grosses réparations d'entretien et le renouvellement du matériel de sécurité.

En compensation du service assuré par les communes, celles-ci perçoivent une dotation de solidarité depuis 1992.

Pour les deux terrains de Rennes (Gros Malhon et Plaine de Baud) la gestion directe est confiée à l'association Ulysse 35, mais la commune conserve les mêmes obligations en matière de fonctionnement.

A la fin de l'année 1995, il existe dans le district, deux terrains centraux de passage à Rennes (85 places) et 15 terrains d'accueil pour une capacité de 130 places. L'ensemble des terrains du district représente 60,6% de la capacité d'accueil départementale.

Les objectifs initiaux du plan districale de 1982 qui s'inscrivait dans le cadre du premier « plan d'aménagement départemental des aires de stationnement » sont en grande partie atteints en prenant en compte le terrain de Gévezé réalisé par la commune avant son adhésion au district.

Aujourd'hui la politique districale d'accueil des gens du voyage est un des exemples de ce qui pourrait être fait en matière de réalisation et de gestion de terrain.

Dans le cadre du développement des capacités d'accueil pour les 10 années à venir, l'objectif districale s'inscrit dans une fourchette de 40 à 60 emplacements-ménages nouveaux.

Les réalisations prioritaires portent sur un terrain de 10 emplacements à Cesson-Sévigné (15 800 habitants) quatrième ville du département et des terrains de 8 emplacements à Vezin-le-Coquet et Noyal-Chatillon-sur-Seiche puis, en s'éloignant de Rennes, à Noyal-sur-Vilaine, l'Hermitage et Saint-Gilles, afin de réaliser une couverture spatiale équilibrée.

Dans le cadre du schéma districale, restent à réaliser des terrains à Saint-Erblon, Pont-Péan et Chavagne, et pour les communes moins importantes que sont La Chapelle-Thouarault, Cintré, Chevaigné et Saint Sulpice la Forêt, des haltes de passage, à l'image de celle de Le Verger.

Amorcer l'accueil en périphérie du district urbain de l'agglomération rennaise.

Afin de compléter l'action du district urbain de l'agglomération rennaise, il est nécessaire, dans le cadre « du développement du réseau des terrains d'accueil de façon équilibrée », de prévoir la réalisation de terrains en périphérie.

Les groupements de communes dans ce secteur représentaient, au recensement général de 1990, 18,5 % de la population départementale. A l'heure actuelle, seule la commune de Melesse possède un terrain.

Dans le cadre du schéma, des terrains de 8 emplacements sont à réaliser à Liffré, Chateaubourg, Chateaugiron, Guichen et Montfort-sur-Meu.

A ces communes, il faut ajouter celles de Janzé, La Guerche-de-Bretagne et Bain-de-Bretagne. Outre l'importance de leur population, le stationnement très régulier des gens du voyage sur leur territoire implique la nécessité d'y réaliser un terrain d'accueil.

A l'image de l'expérience du district ces terrains pourraient être réalisés et gérés dans le cadre de l'intercommunalité. Ceci est d'ailleurs prévu par les statuts de la communauté de communes de Chateaugiron. Pour les différentes autres communautés, il paraît nécessaire d'envisager une extension de leurs compétences à « la définition et mise en oeuvre d'une politique d'accueil des gens du voyage », en plus de celle qu'elles détiennent déjà en matière d'aménagement de l'espace.

ECHEANCIER DE REALISATION

Dans le cadre du développement du réseau, mais aussi dans le respect de la loi du 31 mai 1990 qui prévoit que toute commune de plus de 5000 habitants doit réserver un terrain aménagé pour le séjour des gens du voyage, les terrains à réaliser prioritairement sont ceux de Cesson-Sévigné, Dinard, Liffré, Bain-de-Bretagne et Guichen.

La réalisation de ces cinq terrains pour la fin 1999 est à considérer comme un objectif raisonnable.

Le schéma départemental a, par ailleurs, pour objectif de **conduire l'ensemble des communes concernées à réfléchir à la localisation d'un futur terrain d'accueil des gens du voyage.**

Le contenu du plan d'occupation des sols doit non seulement ne pas compromettre l'accueil, mais l'organiser en respectant la diversité des modalités (réalisation d'un terrain spécifique, stationnement sur terrains privés et sédentarisation).

Le terrain d'accueil des gens du voyage constitue un équipement d'intérêt général. A ce titre, il peut faire l'objet d'un « **emplacement réservé** » dans le cadre des dispositions du P.O.S.

La révision d'un P.O.S. ou sa modification, permettra donc de réfléchir à la localisation du terrain des gens du voyage et à sa matérialisation par un emplacement réservé.

LA GESTION DES RASSEMBLEMENTS

Ces rassemblements répondent à deux préoccupations différentes et se situent dans deux secteurs distincts :

- les rassemblements dus en général à une hospitalisation au CHR de Rennes peuvent regrouper jusqu'à 40 caravanes. Ils sont localisés dans les communes périphériques de Rennes (Chantepie, St Jacques de la Lande, Pacé...).
- les rassemblements liés à une manifestation religieuse peuvent regrouper 100 caravanes dans une commune littorale durant la période estivale.

Pour « gérer dans des conditions acceptables » pour tous c'est-à-dire pour les élus, la population communale concernée et les gens du voyage, il faut rechercher la coopération de tous avec l'aide de l'association Ulysse 35. La solution ne passe pas par un « équipement aménagé pour l'accueil des rassemblements » mais par la recherche d'une « procédure d'accueil » permettant d'établir un « contrat d'utilisation d'un lieu à titre exceptionnel et temporaire ».

Cette « gestion acceptable pour tous » implique la maîtrise de deux éléments :

Les terrains

Ils doivent répondre, indépendamment des aspects de sécurité et de salubrité, à quelques conditions :

- être suffisamment portants pour rester praticables en fonction des conditions climatiques ; durant l'été des terrains après récoltes de foin ou de céréales peuvent convenir,
- ne pas être trop pentus, présenter un accès relativement aisé et être à proximité d'un réseau d'eau potable.

Les équipements

Ce sont des sanitaires chimiques, l'enlèvement des ordures ménagères, un branchement électrique, avec pose d'un branchement forain et la distribution d'eau par la pose d'un compteur de chantier en fonction de la configuration du réseau.

L'ensemble de ces équipements doit être mis à la disposition du responsable (chef de famille ou pasteur pentecôtiste) moyennant une redevance.

A titre d'exemple, en 1994, le coût moyen par jour et par caravane pour un rassemblement de 100 caravanes, pendant une semaine, était de 14,00 F auxquels s'ajoute la consommation d'eau et d'électricité.

La maîtrise des terrains et des équipements passe par la coopération entre les différentes communes, groupements de communes et le département.

Les terrains peuvent être :

- des terrains maîtrisés par une collectivité par exemple, dans le cadre d'une réserve foncière ou de terrains en voie d'urbanisation,
- des terrains privés utilisés dans le cadre d'une convention.

Les équipements pourraient être soit loués à chaque rassemblement, soit acquis par une structure regroupant plusieurs collectivités et mis à disposition.

La fréquence des rassemblements, lorsqu'ils sont induits par un événement familial, ne peut être maîtrisée. Cependant l'utilisation du terrain mis à disposition doit répondre à certaines règles. Outre le contrat d'utilisation, la durée de séjour doit être précisée. Ainsi, lors d'un décès, il paraît nécessaire que le séjour cesse 48 heures après les obsèques.

En revanche il paraît possible d'envisager que les rassemblements religieux soient, à l'avenir, négociés. Pour ce faire, dans un premier temps, une coopération Etat, association Ulysse 35 et représentants des organisations religieuses doit être mise en place afin de négocier suffisamment tôt le nombre, l'importance et le calendrier de ces manifestations. Dès lors, une concertation sera menée avec les collectivités susceptibles d'accueillir un rassemblement.

L'HABITAT INDIVIDUEL, LA SEDENTARISATION

L'HABITAT INDIVIDUEL

Depuis quelques années, de nombreuses familles de gens du voyage acquièrent des terrains, bâtis ou non. Ce phénomène s'amplifie : 80 terrains familiaux en 1991, 140 en 1993.

Les terrains sont localisés, pour beaucoup, dans les communes du district rennais mais aussi le long d'un axe Rennes-Baie du Mont Saint Michel.

L'acquisition de terrains privatifs n'est pas sans poser de problèmes.

Le premier est l'achat de terrains qui, au regard des règles d'urbanisme, ne correspondent pas à leur destination. Dans certains cas, le non respect des règles d'urbanisme, la réalisation de constructions illicites, conduisent à des situations difficiles à gérer.

D'autres problèmes résultent de l'absence d'équipements (eau, électricité, équipements sanitaires).

Il paraît donc nécessaire de suivre attentivement ce processus. Une première mesure devrait consister en une large information, notamment de la Chambre Notariale, afin d'encadrer les acquisitions des terrains situés dans des zones naturelles de cultures ou de site.

LA SEDENTARISATION

« L'interdiction de sédentarisation sur les aires de stationnement, afin de les réserver aux itinérants et d'éviter ainsi que des investissements publics soient détournés de leur destination, conduit à élaborer une politique du logement pour les voyageurs et semi-sédentaires qui, sous la pression de l'évolution économique et sociale, sont contraints de modifier leur mode de vie.

Une telle politique est d'autant plus nécessaire que la catégorie des personnes défavorisées au regard du droit au logement comprend un pourcentage relativement élevé de gens du voyage sédentarisés.

Si pour l'immense majorité des populations en situation de précarité, le problème majeur est celui du chômage, la difficulté principale que vivent certains tziganes sédentaires tient au logement » (extrait du rapport de mission de M. Delamon à M. le Premier ministre - 13 juillet 1990).

La sédentarisation des gens du voyage concerne la plupart du temps les plus défavorisés, les plus pauvres qui ne possèdent plus la possibilité de voyager. La solution

est à rechercher dans le cadre du plan départemental d'actions pour le logement des familles défavorisées.

L'inadéquation entre l'offre existante et les besoins des familles est le révélateur des difficultés de sédentarisation.

Dans le district rennais, malgré le partenariat engagé dans le cadre de la procédure de maîtrise d'oeuvre urbaine et sociale (MOUS), la plupart des dossiers présentés dans les différentes commissions d'attribution de logements sont restés sans solution adaptée au mode de vie particulier des familles concernées. Une famille sur onze ayant fait une demande de sédentarisation a pu obtenir un logement locatif « sur mesure » dans le parc HLM à Bruz.

La recherche de solutions doit aller vers un habitat adapté à la sédentarisation à l'exemple d'expériences réalisées hors du département. Ainsi, elles pourraient être trouvées à travers :

- **le terrain familial de sédentarisation**, la caravane restant l'habitat principal. Ce terrain, d'une capacité de 3 à 6 caravanes maximum, permettrait le regroupement d'une famille (ascendants, descendants). Constitué d'une aire de stationnement bitumée, il comporterait un local de 30 à 40 m² assurant les fonctions de cuisine, sanitaire, rangement, séjour ;
- **le logement individuel complété par une caravane devenant l'habitat secondaire.** Celui-ci adapté à la structure familiale des gens du voyage serait implanté sur un terrain qui, outre le stationnement de 1 ou 2 caravanes, comporterait une aire de travail ;
- **le terrain de semi-sédentarisation** qui permettrait l'accueil de 4 ménages sur 4 parcelles de 100 m² environ. Chaque parcelle close comporterait un sanitaire, une aire de travail et une distribution d'eau et d'électricité.

L'usage serait réglementé sans limitation de la durée du séjour, sauf en cas de troubles ou d'impayés.

La réalisation de ces projets nécessite une mobilisation des différents acteurs dans le cadre du plan départemental d'actions pour le logement des familles défavorisées, les commissions locales de l'habitat ayant, par ailleurs, un rôle très important dans la recherche du logement individuel.

De la même façon, dans le cadre des programmes locaux de l'habitat, il est opportun que la recherche des solutions adaptées à la sédentarisation ou à la semi-sédentarisation figure dans les cahiers des charges des études.

**L'ACCOMPAGNEMENT SCOLAIRE,
SOCIAL ET ECONOMIQUE**

LA SCOLARISATION

« Je voyage, je vais à l'école »

Dans le département d'Ille et Vilaine, **la scolarisation des enfants du voyage fait l'objet d'une attention particulière depuis un peu moins de trente ans**. L'inspection académique a, dans un premier temps, créé des classes spécifiques dans une école volontaire (les Gantelles) pour accueillir cette population stationnant d'abord sur les prairies Saint-Martin puis sur le terrain aménagé du Gros Malhon à Rennes.

UNE ADAPTATION CONSTANTE.

- **au niveau structurel** : la création de ce terrain et le travail effectué par les différents acteurs sociaux et professionnels ont provoqué un accroissement progressif et constant du nombre d'enfants scolarisés. Pour faire face à cet accueil, le nombre de classes a été porté à 3 vers 1980.

L'ouverture d'un nouveau terrain de 40 places en 1984, Plaine de Baud, a entraîné la mise à disposition de 2 emplois d'enseignants à l'école Marcel Pagnol, encore dénommée à l'époque école de la rue Jeanne Jugan.

La Montagne St-Joseph à St Malo a vu naître, en 1983, une aire de stationnement de 28 places : une classe a été créée à l'école des Cottages.

L'implantation d'un terrain à Fougères, en 1986, n'a pas fait l'objet d'une attention particulière, la scolarisation peu importante ne justifiant pas la création d'une classe spécifique.

- **au niveau pédagogique : de la classe spécifique à la scolarisation en classe banale.**

Pendant une bonne dizaine d'années, les enseignants et les élèves du voyage ont déroulé une vie scolaire autonome : les seuls moments de rencontre ayant lieu pendant les récréations et le midi. La création du 3ème poste aux Gantelles a réamorcé la discussion sur la scolarisation : répartition des champs disciplinaires et volonté d'ouverture sur les classes ordinaires pour les enfants ayant des compétences avérées dans le domaine du langage et/ou de la lecture. Plusieurs enfants ont pu suivre une scolarité banale en CP, CE et CM.

Cette nouvelle forme de scolarisation a retenu l'attention des parents voyageurs et a conduit un certain nombre à revendiquer la suppression des classes spécifiques. Ils n'ont pas obtenu gain de cause immédiatement car les carences scolaires étaient importantes et l'alphabétisation restait un problème majeur d'autant que la volonté d'apprendre était loin d'être manifeste.

Néanmoins, la tendance à mettre les enfants dans une classe ordinaire s'est accentuée et les enseignants spécifiques regroupaient à certains moments les élèves « tsiganes » pour des activités de français. Ceci leur permettait de travailler avec des groupes plus restreints et plus homogènes au niveau des besoins. Une nette amélioration des relations et un développement des acquisitions ont résulté de cette pratique.

LE DISPOSITIF ACTUEL.

Ce constat a débouché **sur la suppression des classes spécifiques**, tout en maintenant les emplois, pour conduire au dispositif actuel :

- **les enfants sont inscrits dans les classes ordinaires** en fonction de leur âge, de leurs compétences, de leur développement corporel et de l'effectif de la classe d'accueil. L'inscription se fait par le canal de la mairie ou directement auprès du responsable de l'école ;
- **le travail scolaire est pris en charge par l'ensemble des enseignants** de l'école et non pas seulement par le maître qui accueille ;
- **l'enseignant spécifique peut intervenir :**
 - * **de façon ponctuelle** pour apporter des informations sur le mode de vie des familles, sur les besoins scolaires ...
 - * **de façon durable** sur plusieurs semaines et en fonction du nombre d'enfants voyageurs présents dans l'école. La prise en charge s'opère selon deux modalités : une aide directe de l'enseignant auprès d'un groupe de 3 à 5 élèves sur une période de 3 semaines environ, ou une participation à l'encadrement des activités d'apprentissage conduites par le maître de la classe.

Actuellement, 3 enseignants interviennent prioritairement dans les écoles de Rennes, 1 enseignant sur le district et 1 instituteur à Saint-Malo. L'itinérance d'un enseignant sur le district a été décidée pour faire face à l'afflux dans les écoles d'enfants installés sur l'un des treize terrains créés entre 1985 et 1993. Depuis l'année scolaire 1994-1995, les enseignants de Rennes participent eux aussi à la « couverture pédagogique » du territoire districale.

Un emploi a été transféré au collège des Gayeulles pour répondre à la scolarisation des enfants de plus de 12 ans dans l'impossibilité d'intégrer une classe

de 6ème banale ou de l'enseignement spécialisé et pour tenter de mettre en oeuvre une réponse adaptée à la continuité des activités scolaires (apprentissage et renforcement des acquis) pour éviter le retour à une situation d'illettrisme.

*

*

*

Au cours des 5 dernières années, la fréquentation scolaire s'est multipliée par trois avec une forte progression en maternelle. Le temps de présence dans une école a connu la même évolution et de nouveaux lieux de scolarisation ont été mis en évidence.

Pour faire face à ces nouvelles données, une commission d'inspecteurs de l'éducation nationale a été mise en place depuis la rentrée 1995. Elle aura à se prononcer sur des modifications de fonctionnement, sur l'augmentation des moyens et à anticiper sur l'avenir : nouveau schéma départemental et explosion démographique liée à la pyramide des âges et au taux de fécondité. Elle aura à réfléchir sur le destin d'outils pédagogiques qui existent ou à entreprendre la mise en oeuvre de nouveaux supports « didactiques ». **Elle s'efforcera de répondre présente face à ces nouveaux enjeux.**

L'ACCOMPAGNEMENT SOCIAL ET SOCIO-EDUCATIF

La politique globale d'accueil prévoit l'organisation d'un accompagnement social, médico-social.

Les gens du voyage ayant des difficultés d'insertion sociale ou professionnelle peuvent avoir besoin d'un accompagnement social au même titre que les autres populations.

L'accompagnement social est une démarche qui vise à aider les personnes en difficulté, à résoudre les problèmes générés par des situations d'exclusion, à établir avec elles une relation d'écoute, de soutien, de conseil et d'entraide.

Cette intervention personnalisée, qui permet aux ménages et aux familles en situation difficile, d'avoir accès à l'ensemble de leurs droits : protection sociale, accès aux soins, logement, emploi, est un véritable contrat entre les familles concernées et l'institution chargée du suivi.

Il peut s'agir de favoriser la préscolarisation des enfants, l'alphabétisation des adultes, l'accès aux soins et la promotion de la santé des familles, l'aide dans l'accomplissement de leurs démarches administratives ainsi que toutes actions permettant l'adaptation des gens du voyage à leur environnement économique.

Ces actions peuvent nécessiter la création « de locaux socio-éducatifs » adaptés aux besoins permettant d'accueillir du personnel spécialisé (gardiennage, consultation de protection maternelle et infantile, permanence de conseillère en économie sociale et familiale...).

Les actions proposées par les différents partenaires de terrain : services sociaux, associations, administrations font l'objet d'une cohérence d'ensemble, avec la même analyse que pour toute personne en difficultés.

Les gens du voyage ont accès au revenu minimum d'insertion, lorsqu'ils sont en situation de précarité ou de pauvreté. Ils ont également accès à toutes les prestations sociales :

allocations familiales, de parent isolé, d'adulte handicapé, d'éducation spéciale, etc... des Caisses d'allocations familiales, aux aides légales du Conseil Général, ainsi qu'aux aides facultatives des CCAS.

Les actions socio-éducatives sont des activités collectives qui s'inscrivent en général dans un réseau d'intervenants et sollicitent différents dispositifs : Revenu Minimum d'Insertion (RMI), Fonds de Solidarité Logement (FSL)... ou services : Protection Maternelle Infantile (PMI), Centres de loisirs, ayant pour objectifs de situer la personne dans une relation d'échanges, plutôt que d'aide et d'assistance, pour lui permettre d'exprimer ses besoins, mais aussi ses ressources et ses potentialités.

Des projets thématiques : petite enfance, promotion de la santé, etc, ont toujours pour finalité la conquête de l'autonomie et la responsabilisation des personnes au contact des autres. Par ailleurs, l'organisation de ce type d'activités :

- crée un ou des groupes,
- sort les personnes de leur isolement,
- permet aux personnes une valorisation de leurs apports aux autres,
- crée une solidarité entre les personnes accompagnées.

LA SITUATION EN ILLE-ET-VILAINE :

L'Etat par l'intermédiaire des services de la DDASS vient renforcer les actions existantes par l'octroi de crédits d'intervention sociale, comme suite à des projets sociaux.

Le Conseil Général a confié par convention à l'association Ulysse 35 une mission de service social spécialisé auprès des gens du voyage.

Elle assure donc, en lien avec les services sociaux de secteur, une action sociale auprès des familles nomades les plus démunies.

Partenaire des pouvoirs publics, l'association Ulysse 35 assure un rôle de médiation et favorise la compréhension entre des populations nomades et les populations sédentaires.

Le district urbain de l'agglomération rennaise, sans financer directement les actions sociales au profit des gens du voyage, a néanmoins réalisé des équipements qui les permettent ou les favorisent.

Par ailleurs, il a signé avec Ulysse 35 une convention particulière de financement de 2 postes destinés à aider les communes périphériques de Rennes. Les terrains centraux quant à eux sont gérés par Ulysse 35, le district versant une subvention couvrant les charges salariales de 6 postes.

Les centres communaux d'action sociale reçoivent les demandes d'aide sociale et sont amenés, le cas échéant, à verser des aides financières facultatives.

Les communes assurent, en outre, la scolarisation primaire des enfants.

D'autres partenaires jouent également un rôle dans le cadre de l'accueil et de l'accompagnement social des gens du voyage. Ainsi **la caisse d'allocations familiales (CAF)** a donné à Ulysse 35 l'agrément « centre social » ce qui permet de proposer aux familles activités et services. Elle finance également un poste de travailleuse familiale dont les actions sont ciblées en direction des jeunes et des femmes.

Enfin, il convient de noter l'existence du **comité technique**, outil original de concertation.

C'est une instance interpartenariale animée par Ulysse 35, qui a pour objectif de faciliter la vie quotidienne des familles, leur insertion dans la vie locale ou l'accès aux services de proximité, de faciliter la mission de chaque partenaire et notamment celle du gestionnaire.

Composé d'élus, de gestionnaires, de travailleurs sociaux, de techniciens, d'éducateurs et d'enseignants, il aborde des thèmes variés : le fonctionnement et la gestion des terrains, la scolarisation, la vie sociale.

La situation en Ille et Vilaine, compte-tenu de ce qui précède, se présente de la façon suivante :

- * **en raison de la forte concentration de la population itinérante sur le district urbain de l'agglomération de Rennes, la prise en charge est assurée prioritairement par l'association Ulysse 35.** Ainsi une première convention signée entre le conseil général et Ulysse 35 en janvier 1983, réactualisée en 1994-1995, dans le cadre du schéma d'accueil et des nouvelles orientations sociales et médico-sociales approuvées par l'assemblée départementale, confie à cette association l'action sociale spécialisée en faveur des gens du voyage.

Les financements multiples permettent à Ulysse 35 de développer son action sur le district (district, CAF, Département, Etat).

Etant agréée comme centre social districale par la Caisse d'allocations familiales, l'association développe différentes activités en direction des enfants et des familles : halte garderie, activités de prévention pour les adolescents, action d'insertion pour les bénéficiaires du RMI...

La création d'une halte garderie sur le district a permis de favoriser la socialisation et la séparation progressive entre enfants et familles. Au-delà de l'accueil petite enfance, les mères viennent échanger sur des sujets qui les préoccupent, tels que l'éducation des enfants, la scolarisation, les problèmes de santé, les difficultés conjugales.

Par ailleurs, **l'intervention d'une travailleuse familiale est possible pour les familles des terrains de l'agglomération rennaise.**

Au-delà de la demande technique concernant la couture, la cuisine, c'est également un lieu de rencontres et d'échanges. La mise en place d'activités régulières oblige les familles à s'organiser et à s'engager dans des actions qui favorisent leur autonomie, telles que la lecture, l'écriture, la santé et l'hygiène de vie en général.

Enfin, **un centre de loisirs sans hébergement accueille les enfants de 5 à 11 ans** à Rennes durant les vacances scolaires et les mercredis après-midi, autour de temps forts sur un thème, une animation. Les sorties à l'extérieur du terrain sont favorisées.

Dans le cadre des actions de prévention, pour les 14 - 17 ans, les activités proposées s'inscrivent dans un souci de développement physique (sports) culturel(musique) et intellectuel, à partir de sorties culturelles et d'activités périscolaires.

- * **Sur le reste du département, le service départemental d'action sociale de la DAS 35 assure l'accompagnement social des gens du voyage au même titre que celui de l'ensemble des usagers.** Néanmoins, s'agissant des populations sédentarisées, le service d'action sociale intervient sur une base territoriale, la circonscription d'action sociale, et favorise l'intégration locale.

Ulysse 35 peut être amenée à intervenir à la demande des Centres Départementaux d'Action Sociale pour des problèmes spécifiques à cette population.

Les services proposés par les équipes pluridisciplinaires des centres départementaux d'action sociale sont ouverts au gens du voyage au même titre qu'à l'ensemble de la population, en privilégiant des orientations fortes

- sur des publics (petite enfance et jeunes,)
- sur des thématiques (santé, logement, social,insertion par le RMI).

Les actions de santé

Elles sont importantes de par la spécificité du rapport à la maladie et au corps chez les gens du voyage : suivi des femmes enceintes, consultations infantiles, participation du Comité départemental d'éducation sanitaire et sociale (CODESS) à des actions, hygiène bucco-dentaire, et pour les jeunes filles, des séances de formation destinées à la connaissance du corps.

Des programmes d'éducation sanitaire, soit en partenariat avec le CODESS, soit avec les animateurs locaux d'insertion, sont développés par les infirmières des CDAS auprès des jeunes, des parents et des jeunes filles.

Les consultations infantiles qui se tiennent dans les CDAS ou d'autres lieux déconcentrés en circonscription, sont à la disposition des familles. En prolongement elles peuvent à leur demande, bénéficier d'un accompagnement social.

L'insertion sociale :

Traditionnellement, le service départemental d'action sociale et Ulysse 35 opéraient auprès des familles pour favoriser :

- l'accès aux droits,
- une éducation tant en matière budgétaire qu'en matière d'économie sociale familiale,
- l'insertion locale.

Depuis l'instauration du revenu minimum d'insertion, et grâce aux actions conjointes de l'Etat et du conseil général, la population est mieux connue et bénéficie d'un accompagnement social adapté. L'établissement systématique de contrats a permis :

- de mieux évaluer les situations des ménages,
- d'engager un parcours d'insertion,
- d'élaborer des actions innovantes dans le domaine social ou économique.

Le travail est mené par différents professionnels : assistant de service social, animateur local d'insertion et association Ulysse 35, le service social intervenant plus particulièrement dans les domaines suivants : couverture sociale, accès aux soins, aides financières, recherche de logement, enfance/éducation.

L'insertion des voyageurs passe par l'étape sociale : formation sur le budget, lutte contre l'illettrisme avec l'atelier Elan, activité vannerie.

*

*

*

L'action socio-éducative ne peut résoudre à elle seule les problèmes d'insertion des gens du voyage. L'accompagnement social doit pouvoir trouver son ancrage dans un environnement géographique et économique favorable, c'est-à-dire qui respecte la dignité de cette population tout en étant compatible avec les populations sédentaires. Il est donc essentiel de prendre en considération très en amont le choix de l'implantation des terrains, en termes d'accessibilité, de visibilité et de salubrité.

PERSPECTIVES POUR LA DECENNIE A VENIR

Si l'organisation (spatiale et partenariale) de l'accompagnement social, jusqu'ici éprouvée, apparaît fiable et doit être pérennisée, il convient toutefois de prendre en compte et d'anticiper la forte croissance de cette population, et la tendance à la sédentarisation. Ces évolutions devraient conduire à pérenniser les moyens voire à les renforcer sur certaines zones.

L'évolution prévisionnelle de la population des gens du voyage et la forte proportion de jeunes nécessitent que soient privilégiées les actions en leur faveur, et mobilisés, voire renforcés, les moyens spécifiques pour les exercer.

La forte attraction des gens du voyage pour les zones urbaines, car ils peuvent y exercer une activité économique liée à des débouchés potentiels, doit être prise en compte, et il convient de dégager des moyens pour accompagner les implantations et le mouvement de croissance. Les moyens des clubs et équipes de prévention peuvent être plus largement sollicités, ainsi que les crédits de politique de la ville.

Enfin, il convient de conforter le réseau actuel des comités techniques, qui permettent localement de rassembler les différents partenaires.

La pérennisation et le renforcement des moyens :

Le mouvement de sédentarisation des gens du voyage devrait progresser lors de la prochaine décennie.

Cette tendance implique la nécessité d'enclencher une dynamique permettant l'intégration des gens du voyage parmi les populations sédentaires. Cette intégration devrait générer une sollicitation plus importante de l'équipe pluridisciplinaire du CDAS.

Pour permettre à ces équipes d'appréhender les problèmes particuliers de cette population, des actions d'information sont à envisager. Au fur et à mesure de la réalisation des terrains d'accueil, il conviendra d'accompagner les personnels à la prise en charge de cette population (personnels sociaux, mais aussi gestionnaires des terrains).

Le développement des réseaux des comités techniques :

Les réseaux des comités techniques, expérimentés en Ille-et-Vilaine, sont des instances de concertation, de réflexion et d'orientation, relatives aux différents aspects du fonctionnement des terrains d'accueil, de l'accompagnement social, de la scolarisation, du développement de l'activité économique des gens du voyage.

L'extension de ces formules de concertation décentralisée est à encourager et à généraliser, notamment sur la zone littorale.

L'INSERTION ECONOMIQUE

La circulaire du 16 mars 1992, fixant les conditions d'application de la loi Besson, indique que le schéma départemental doit prévoir des dispositifs d'insertion économique.

Ce texte précise en outre que les activités économiques propres aux gens du voyage pourront s'effectuer sur les aires d'accueil dès lors qu'elles s'exercent conformément aux lois et règlements en vigueur.

L'activité économique traditionnelle, ainsi que l'énonce le rapport Delamon, se caractérise par 4 traits essentiels :

- **la pluri-activité**
- **l'indépendance**
- **la cellule familiale**
- **le voyage.**

Mais les évolutions économiques et culturelles de notre société modifient peu à peu la situation des gens du voyage et nécessitent la recherche de solutions adaptées.

Le schéma doit donc inclure les conditions d'exercice des activités économiques de ces populations en distinguant deux approches complémentaires :

- **la création de conditions favorables à l'exercice des métiers des gens du voyage :** celle-ci peut se faire en localisant les aires d'accueil dans les zones économiquement attractives (présence de grossistes, importance des marchés, proximité des industries de récupération) en mettant à leur disposition une aire de travail ou un lieu de stockage des marchandises ainsi qu'en assurant des prestations de services élémentaires : permanence téléphonique, courrier, aide administrative.

En ce qui concerne l'activité de récupération des métaux, il conviendrait de concevoir une aire de casse équipée et dont l'implantation ne provoque pas de gêne pour les usagers et le voisinage.

- **les interventions de promotion et d'insertion par l'économique :** ces actions concernent les voyageurs rencontrant des difficultés particulières en raison de la faiblesse de leur qualification ou du déclin de leurs métiers traditionnels (porte-à-porte, vannerie ...)

Elles peuvent se concrétiser par la mise en place de divers outils au nombre desquels figurent par exemple les réalisations en matière scolaire, les actions d'insertion dans le cadre du RMI, la lutte contre l'illettrisme ...

Il pourra aussi s'agir d'actions :

- de consolidation d'activités artisanales ou commerciales
- d'orientation, dans le cadre du dispositif d'insertion sociale et professionnelle de droit commun, vers des stages de formation, des contrats aidés,... compatibles avec les principes de l'organisation socio-économique des gens du voyage.
- professionnelles et économiques : aide à la création d'entreprise, travaux de recherche sur la création d'une centrale d'achat, récupération de matériaux : ferraille et pots de peinture.

LES FINANCEMENTS MOBILISABLES

CREATION DE TERRAINS :

Au 1er janvier 1996 les financements mobilisables proviennent :

de l'Etat

- ministère de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme (DDE)
35% de la dépense totale h.t. plafonnés à
40 000 F par emplacement sur les terrains de grande capacité
35 000 F par emplacement pour les petits terrains
15 000 F par emplacement pour les haltes de passage.
- fonds d'action sociale pour les travailleurs immigrés et leurs familles(FAS): :
14 000 F maximum par emplacement sur les terrains aménagés.

du Département

7 000 F par emplacement sur des terrains aménagés
3 500 F par emplacement sur les haltes de passage

de la Caisse d'allocations familiales

7 000 F par emplacement.

A titre d'exemple, le financement maximum mobilisable, par emplacement, pour la réalisation d'un terrain d'accueil s'élève à 63 000 F.

Le complément de financement doit être assuré par la commune ou le groupement de communes participant à l'accueil.

Une subvention au titre de la dotation globale d'équipement (DGE) pourrait en outre être sollicitée, à la condition que la commission d'élus retienne ce type d'opération.

REAMENAGEMENT DE TERRAIN

Etat :

A l'heure actuelle, il n'existe pas de subvention spécifique pour le réaménagement des terrains.

L'attention du ministre délégué au logement a été attirée sur la nécessité des opérations de réhabilitation - aménagement des aires d'accueil créées dans les années 1985-1987 et sur l'intérêt de mettre en place un dispositif financier pouvant être calqué sur le modèle PALULOS.

Une subvention au titre de la DGE pourrait en outre être demandée sous la réserve mentionnée précédemment au chapitre « création de terrain ».

Département :

1 000 F par emplacement à réaménager.

SEDEMENTARISATION :

Concernant la sédentarisation, le financement du logement individuel devrait pouvoir bénéficier de financement PLA très social. Ceci suppose :

- l'existence d'un maître d'ouvrage (organisme HLM, commune ou groupement de communes, association agréée)
- la vérification des conditions de ressources des futurs occupants
- l'occupation du logement à titre de résidence principale, au moins 8 mois par an.

Pour le terrain familial de sédentarisation ou le terrain de semi-sédentarisation, les conditions actuelles de financement réservées aux gens du voyage en situation de nomadisme ne paraissent pas adaptées.

L'importance de cette évolution vers la sédentarisation devrait conduire à un réaménagement des règles nationales.

L'ACTUALISATION DU SCHEMA

Le bilan dressé sur la période 1981-1995 prouve, s'il en était besoin, que la situation de l'accueil des gens du voyage dans le département a évolué au cours des années, au rythme des réalisations locales, de l'émergence de nouveaux besoins, de la modification des comportements et du mode de vie...

Le schéma départemental d'accueil des gens du voyage ne doit donc pas être un document figé une fois pour toutes. Il doit, au contraire, évoluer et faire l'objet, à ce titre, d'une mise à jour et d'un suivi régulier.

A cet effet, et ainsi que le préconise la circulaire interministérielle du 16 mars 1992 jointe en annexe, est institué **un comité de suivi du schéma départemental d'accueil des gens du voyage**, placé sous la présidence conjointe du préfet et du président du conseil général.

Cette instance comprend :

Au titre de l'Etat

- le secrétaire général de la Préfecture
- les trois sous-préfets d'arrondissement
- le directeur de cabinet
- le directeur départemental de l'équipement ou son représentant
- le directeur départemental des affaires sanitaires et sociales ou son représentant
- l'inspecteur d'académie ou son représentant
- le directeur départemental de la sécurité publique ou son représentant
- le commandant du groupement de gendarmerie ou son représentant
- le directeur départemental de la protection judiciaire de la jeunesse ou son représentant
- le directeur régional et départemental de la jeunesse et des sports ou son représentant
- le directeur départemental du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle ou son représentant.
- la déléguée régionale du Fonds d'action sociale pour les travailleurs immigrés et leurs familles.

Au titre du conseil général d'Ille et Vilaine

- 6 conseillers généraux
- le directeur des affaires sociales

Au titre des communes et groupements de communes

- le président du district urbain de l'agglomération rennaise
 - les maires des communes chefs lieux des arrondissements de Fougères, Redon, Rennes et Saint-Malo
- et sur proposition du président de l'association des maires d'Ille et Vilaine

- un maire de l'arrondissement de Rennes hors district
- un maire par arrondissement.

Au titre des organismes

- le directeur de la Caisse d'allocations familiales d'Ille-et-Vilaine

Au titre des personnes qualifiées :

- le président de l'association Ulysse 35.

Le comité de suivi se réunira au moins une fois par an pour :

- **dresser le bilan annuel des actions menées dans le cadre du présent schéma**
- **proposer de nouvelles actions pour tenir compte des besoins recensés annuellement et des évolutions constatées localement.**

Il sera en outre informé de toutes questions liées à l'accueil des gens du voyage.

Un **groupe d'appui technique** est également instauré. Il constitue l'instance opérationnelle du comité de suivi du schéma départemental d'accueil des gens du voyage.

Il est composé de représentants :

- des services de l'Etat (DDE, DDASS, Inspection Académique)
- des services du conseil général
- des services du district urbain de l'agglomération rennaise
- de l'association Ulysse 35,

et peut s'adjoindre, selon ses besoins, toute compétence utile à la réalisation de ses missions.

Ce comité assure le suivi opérationnel et technique de la mise en oeuvre du schéma et aura, à ce titre, entre autres :

- **à mettre en place un dispositif annuel d'observation des phénomènes migratoires**
- **à établir un rapport annuel d'évaluation du schéma et des réajustements quant à sa mise en oeuvre**

ANNEXES

LES CONTACTS UTILES

Contacts utiles dans le cadre de l'accueil des gens du voyage

Préfecture d'Ille et Vilaine

3 avenue de la préfecture - 35026 Rennes cedex 9
- direction des services du cabinet et de la défense civile
- direction des actions de l'Etat et de la déconcentration
☎ 02 99 02 10 35

Direction départementale de l'équipement

3 avenue de Cucillé - 35031 Rennes cedex
bureau de l'urbanisme
☎ 02 99 33 43 31

les subdivisions territoriales :

Combourg	02 99 73 05 07
Dinard	02 99 16 35 50
Dol de Bretagne	02 99 48 01 17
Saint-Malo	02 99 20 64 60
Bain de Bretagne	02 99 43 70 38
Guichen	02 99 05 80 20
Redon	02 99 71 10 66
Fougères	02 99 94 72 72
Rennes Sud	02 99 36 38 40
Rennes Nord	02 99 36 04 32
Châteaugiron	02 99 37 36 36
La Guerche	02 99 96 40 21
Vitré	02 99 75 07 78
Montauban-Montfort	02 99 06 49 22
St Aubin d'Aubigné	02 99 55 64 64

Direction départementale des affaires sanitaires et sociales

13 avenue de Cucillé - 35031 Rennes cedex
- service santé environnement
- service aides et actions sociales
☎ 02 99 02 18 00

Inspection académique

- l'inspecteur de l'éducation nationale de la circonscription à laquelle est rattachée la commune
- l'inspecteur de l'éducation nationale de Rennes III chargé du suivi du dossier
rue du Gast - 35700 Rennes
☎ 02 99 36 48 92
- le coordonnateur départemental pour la scolarisation
des enfants de migrants francophones, tziganes et gens du voyage
Coordination départementale migrants
13 boulevard du Portugal - 35200 Rennes
☎ 02 99 53 09 61

Conseil général d'Ille et Vilaine

Direction des affaires sociales (DAS 35)
13 avenue de Cucillé - BP 64 A - 35016 Rennes cedex
mission insertion
☎ 02

le médecin coordonnateur de la protection maternelle et infantile et des actions de santé
☎ 02 99

21 centres départementaux d'action sociale couvrant l'ensemble du département :

Saint-Malo | 02.99.40.62.20

Saint-Aubin	02.99.55.21.72
Montfort sur Meu	02.99.09.15.53
Couronne rennaise nord-ouest	02.99.33.77.22
Guichen	02.99.52.02.22
Cleunay	02.99.33.29.30
Le Blosne	02.99.51.02.60
Pays Malouin	02.99.19.15.15
Saint Etienne en Cogles	02.99.97.88.66
Vitré	02.99.74.68.50
Couronne rennaise est	02.99.25.05.70
Redon	02.99.71.13.37
Villejean	02.99.02.38.27
Champs-Manceaux	02.99.51.11.16
Combourg	02.99.73.05.69
Fougères	02.99.94.58.58
Janzé	02.99.47.57.80
Couronne rennaise sud	02.99.41.19.19
Maurepas	02.99.27.48.00
Rennes centre	02.99.84.87.00
Francisco Ferrer Vern	02.99.50.83.62

Le District urbain de l'agglomération rennaise

16 boulevard Laënnec - 35000 Rennes
☎ 02 99 01 86 86

L'Association Ulysse 35

189 rue de Châtillon - BP 41104
35041 Rennes cedex
☎ 02 99 86 19 19

La Caisse d'allocations familiales d'Ille et Vilaine

Cours des Alliés - 35028 Rennes cedex
☎ 02 99 29 19 99

Le Fonds d'Action Sociale pour les travailleurs immigrés et leurs familles (FAS)

33 rue de Strasbourg
44 000 Nantes
☎ 02 40 89 94 70
☎ 02 40 89 94 79

LA REGLEMENTATION DU STATIONNEMENT

LE STATIONNEMENT DES GENS DU VOYAGE

Le stationnement des gens du voyage est régi :

- par l'article 28 de la loi n° 90-449 du 31 mai 1990 visant à la mise en oeuvre du droit au logement, dite « loi Besson »,

au titre du stationnement des caravanes :

- par le code de la route en ce qui concerne « les foires, marchés, voies et places publiques »
- par le code de l'urbanisme pour les autres parties du territoire (articles R 443-1 et suivants),

au titre des mesures de police :

- par le code général des collectivités territoriales.

Ces réglementations comportent des dispositions de portée générale, qui s'appliquent sur l'ensemble du territoire national, et d'autres relevant d'une décision locale.

↳ **Les réglementations de portée générale**

l'article 28 de la loi du 31 mai 1990 exige des communes de plus de 5000 habitants la mise à disposition d'un terrain aménagé, éventuellement au plan intercommunal,

le code de l'urbanisme (article R 443-9) interdit le stationnement des caravanes quel qu'en soit l'utilisateur, sur les rivages, dans les sites classés ou inscrits au titre des monuments historiques, à moins de 200 mètres des points de captage des eaux potables et dans les bois protégés par les Plans d'occupation des sols ou soumis au régime forestier.

Il soumet en outre à autorisation :

- le stationnement de plus de trois mois de manière continue pour les caravanes qui constituent l'habitat permanent des utilisateurs (articles R 443-4 à R 443-5-3 du code de l'urbanisme),

- l'accueil habituel sur un même terrain de plus de 6 tentes ou caravanes à la fois, ce qui implique l'aménagement de terrains de campings ou de caravanes (article R 443-7 du code de l'urbanisme),

les circulaires des 16 décembre 1986, du ministère de l'intérieur, et 16 octobre 1991, des ministères de l'intérieur et de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace, font obligation à toutes les communes d'assurer l'accueil des gens du voyage.

✂ **Les réglementations locales**

Sur le fondement de l'article 28 de la loi n° 90-449 du 31 mai 1990

Une commune, quelle que soit sa population, qui aménage une aire d'accueil ou participe financièrement à l'aménagement d'une aire intercommunale, peut interdire le stationnement des gens du voyage sur le reste du territoire communal.

Au titre du code de l'urbanisme

L'article R 443-3 précise que le stationnement des caravanes, quelle qu'en soit la durée, en dehors des terrains aménagés, peut être interdit par arrêté dans certaines zones, à la demande ou après avis du conseil municipal, pour les motifs indiqués à l'article R 443-10 :

- atteinte à la salubrité, à la sécurité ou à la tranquillité publique,
- atteinte aux paysages naturels ou urbains, à la conservation des perspectives monumentales,
- atteinte à l'exercice des activités agricoles et forestières ou à la conservation des milieux naturels, de la faune ou de la flore.

Cet arrêté est pris après avis de la commission départementale d'action touristique. Il n'est opposable aux usagers que si les mesures de signalisation réglementaire ont été effectivement prises.

Lorsque la commune ne dispose pas d'un terrain aménagé, un tel arrêté ne s'applique pas (sauf circonstances exceptionnelles) aux caravanes à usage professionnel, ni à celles qui constituent l'habitat permanent de leurs utilisateurs. Dans ce cas, l'arrêté peut seulement limiter le stationnement des dites caravanes à une durée qui ne peut être inférieure à deux jours ou supérieure à 15 jours (article R 443-3).

- *Lorsque la commune est dotée d'un plan d'occupation des sols approuvé, l'arrêté d'interdiction de stationnement des caravanes est pris par le maire au nom de la commune, ou par le président de l'établissement de coopération intercommunale au nom de cet établissement (article R 443-3-1).*

- *En l'absence de plan d'occupation des sols, l'arrêté d'interdiction de stationnement de caravanes est pris par le préfet.*

Au titre du code général des collectivités territoriales

Le maire, en vertu des pouvoirs de police que lui confèrent les articles L 2212-2, 2212-3 et L 2213-2, est autorisé à réglementer les conditions de circulation et de séjour des nomades afin de préserver la salubrité, la sécurité ou la tranquillité publique.

Selon la jurisprudence, Conseil d'Etat - 2 décembre 1983 - Ville de Lille, les mesures prises ne peuvent légalement ni comporter une interdiction totale de stationnement et de séjour, ni aboutir en fait à une impossibilité pour les nomades de stationner pendant le temps minimum qui leur est nécessaire.

Par ailleurs, selon la circulaire du 16 décembre 1986 précitée, une limitation dans la durée du stationnement en deçà de 48 heures ne peut être prononcée qu'en cas d'absolue nécessité (troubles graves à l'ordre public).

⑤ Répression des infractions

En cas d'inobservation des arrêtés de police, peuvent s'appliquer les mesures suivantes

- Mise en demeure par les représentants de la force publique
- contravention de 1ère classe (50 à 250 francs), article R 26-15 du code pénal
- contrainte par corps (article 749 du code de procédure pénale)

Peuvent également être mises en oeuvre les sanctions prévues au titre du code de la route et du code de l'urbanisme :

- stationnement abusif, gênant ou dangereux (article R 37 du code de la route)
- infractions au code de l'urbanisme qui constituent un délit et non une contravention (article L 480-1 du code de l'urbanisme).

Le maire peut aussi invoquer l'occupation sans titre du domaine communal

En cas d'occupation sans titre du domaine public communal, il appartient au maire de saisir le juge administratif, en assortissant éventuellement sa requête d'une demande de référé. Si les conditions légales sont réunies, le juge prononce l'expulsion des occupants sans titre.

Si l'occupation a lieu sur le domaine privé de la commune, le maire a la possibilité de saisir le juge judiciaire (tribunal de grande instance), seul compétent dans ce cas de figure.

Faute d'un départ volontaire des occupants après notification du jugement d'expulsion, la commune est autorisée à faire appel à la force publique. L'octroi du concours est accordé, le cas échéant, par le préfet ou le sous-préfet.

Le recours direct à la force publique (même s'il est possible en cas d'urgence exceptionnelle) doit être utilisé à bon escient. En effet, cette procédure peut être considérée comme une voie de fait sanctionnable par les tribunaux judiciaires.