

Ministère de la Ville et du Logement

Evaluation du dispositif d'accueil des gens du voyage

Synthèse et préconisations

Janvier 2008

groupe reflex_

Acadie, Paris

Aceif.st, Strasbourg

Adeus, Marseille

Aures, Nantes

Cérur, Rennes

Place, Bordeaux

Trajectoires, Lyon

Acadie coopérative conseil

170, rue du faubourg Saint-Antoine – 75012 Paris

Tél. : 33 (0)1 43 79 97 79 – Fax : 33 (0)1 43 79 99 52

E-mail : acadie@acadie-reflex.org

Scop Sarl à capital variable – RC 89B 16 413 – Siret 323 565 994 00023 – APE 741E

Aures coopérative conseil

3, place du Bon-Pasteur – 44000 Nantes

Tél. : 33 (0)2 40 89 47 60 – Fax : 33 (0)2 40 89 10 30

E-mail : aures@aires-reflex.org

Scop-Sarl à capital variable – Siret 397 473 299 000 22 – APE 742C

1 SYNTHÈSE

La question de l'accueil et de l'habitat des gens du voyage est, depuis longtemps, considérée comme un problème difficile, sinon impossible, à résoudre et l'attitude des intéressés comme une mise en échec permanente de l'action publique.

Face à l'alternative, soit de valorisation de la mobilité -en respect d'un mode de vie et d'une culture-, soit de promotion d'une sédentarisation -véhicule de l'intégration sociale-, les pouvoirs publics n'ont cessé d'osciller entre traitement égalitaire dans le cadre des politiques de droit commun et traitement spécifique dans le cadre d'une politique d'exception.

La loi du 5 juillet 2000 a permis de donner un cadre à une politique publique fondée à la fois sur une approche globale des problématiques liées à l'habitat et au stationnement des gens du voyage, et sur une obligation de faire, au travers d'un produit type d'habitat particulier : l'aire d'accueil.

Au moment où cette étude a été réalisée, le bilan d'application de cette loi peut être considéré comme nettement insuffisant avec un taux de réalisation d'environ 20%, même si un rattrapage est en cours, de nombreux projets devant voir le jour.

Les explications de cette faiblesse font l'objet d'une ample littérature qui dévoile comment se conjuguent l'absence de volonté politique liée aux représentations négatives de la population vis-à-vis des gens du voyage, l'absence de disponibilités foncières, le coût des réalisations, les difficultés de gestion, l'inadéquation du produit « aire d'accueil » aux besoins identifiés... La liste peut être longue des raisons avancées pour expliquer et/ou justifier l'absence de réalisation.

Toutes ces raisons peuvent être fondées. Cependant, face au constat de la faible exécution des objectifs, la tentation peut être grande de ne retenir qu'une nouvelle mise en échec, révélatrice de l'impossibilité à satisfaire des besoins dont le soupçon d'illégitimité est toujours sous-jacent.

Le parti pris de l'étude que nous avons menée est de **s'appuyer sur les réalisations effectives**, donc sur ce qui, à un titre ou un autre, "a marché", **pour comprendre**, dans une optique évaluative, **quels en ont été les moteurs et les freins**. Le rôle que jouent actuellement les aires d'accueil, la place qu'elles prennent dans un dispositif d'accueil plus global, la façon dont elles fonctionnent et rendent les services que l'on peut en attendre, éclairent, par leur caractère concret, l'analyse que l'on peut faire de la problématique d'ensemble de l'accueil et de l'habitat de gens du voyage à l'heure actuelle. Que l'on nous comprenne bien : l'interrogation autour des bonnes pratiques ne signifie pas dresser un satisfecit de la politique menée, mais **d'éclairer ce que pourrait être cette politique d'accueil au travers du rôle spécifique que jouent ces aires « à la française »**.

► *Les conditions de production*

Réussir à produire une aire d'accueil résulte d'arbitrages politiques dont l'issue opérationnelle positive résulte de la synergie entre deux moteurs, l'obligation légale et les motivations locales sur fond de plus ou moins grande pertinence du schéma départemental d'accueil en regard de l'analyse des besoins.

Si l'**obligation légale** peut être, en soi, décisive, c'est surtout parce qu'elle offre aux élus locaux une légitimité à agir face aux oppositions effectives ou supposées de leurs administrés. **Les motivations locales** -solutionner des situations permanentes ou

récurrentes sur le territoire communal et résorber les stationnements illicites- trouvent, dans les moyens financiers et réglementaires, l'occasion de se traduire dans les faits. Pour autant, cette interaction peut recouvrir un jeu de dupes : les services de l'Etat promeuvent la réalisation d'aires de passage alors que les élus visent souvent à solutionner des problèmes d'habitat permanent de groupes locaux bien identifiés ; les élus qui cherchent à solutionner un problème global pour des groupes dont les aspirations sont différentes, se trouvent rabattus vers un outil unique : l'aire d'accueil.

Pour soutenir les élus confrontés à des arbitrages délicats, différents facteurs jouent un rôle essentiel :

Les schémas offrent un cadre plus ou moins opérationnel en fonction de la façon dont ils ont été élaborés et du partenariat qu'ils ont mobilisé. La pertinence du diagnostic est en effet autant liée au degré de concertation réalisée avec les communes, qu'à l'analyse des besoins (rarement menée en consultant les intéressés). Mais ce sont surtout **les subventions allouées par l'Etat** qui ont un effet levier décisif dans la mise en œuvre des schémas, même si, parfois, d'importants surcoûts peuvent entraîner le dépassement des plafonds de subventionnement. Il est intéressant de constater que l'individualisation des équipements n'apparaît pas déterminante dans le coût final de réalisation (la moyenne des coûts des aires avec équipements individualisés est même légèrement inférieure à celle des aires collectives). En revanche, l'emplacement retenu génère souvent des surcoûts en raison de la mauvaise qualité des sols ou de son éloignement de zones urbanisées (raccordement aux réseaux).

Les intercommunalités jouent également un rôle essentiel en permettant aux élus locaux d'agir tout en se dédouanant politiquement et de mutualiser les moyens tant financiers (les taux de subvention accordés par les EPCI sont supérieurs à ceux des communes seules) qu'en termes de ressources et d'ingénierie. Ce n'est pas pour autant qu'elles permettent toujours de lever les obstacles car la municipalité reste seule compétente lorsqu'il faut localiser l'aire.

La disponibilité du foncier a joué un rôle déterminant dans la décision d'engager la réalisation des aires : dans la majorité des cas étudiés, la collectivité avait, préalablement, la maîtrise foncière des terrains choisis et le site était souvent déjà dédié au séjour de voyageurs. Les choix d'implantations s'avèrent très contraints, entre l'opportunité foncière -principal déterminant-, le raccordement aux voies principales de circulation, la proximité des commerces et services et l'éloignement des habitations afin de limiter les oppositions. Les localisations s'avèrent, en fin de course, moins caricaturales que celles des aires plus anciennes pour lesquelles les critères n'étaient pas inscrits dans les textes réglementaires et qui cumulaient le plus souvent les nuisances.

► *Une figure opérante : l'aire d'ancrage et d'insertion*

Les aires d'accueil mises en service dans le cadre de l'application des schémas, jouent des rôles différents en fonction de leur ancienneté, de leur localisation et de l'importance de la demande locale. Situées dans des lieux non habituellement fréquentés (comme à Guichen), éloignées des centres urbains ou alors gérées de façon stricte dans un contexte de pénurie (Osny), elles peuvent avoir pour vocation l'accueil des itinérants, tel que le prescrit la loi. Mais, de façon majoritaire elles font office de lieu d'habitat pour des familles déjà présentes sur le territoire, depuis parfois plusieurs générations, et satisfont alors correctement les attentes des usagers et des collectivités locales qui ont en charge leur gestion.

Se dégage ainsi une **figure opérante de l'aire d'accueil** que nous avons nommée "**aire d'ancrage et d'insertion**".

Le terme d'ancrage traduit l'existence d'une permanence de la présence de groupes familiaux sur un territoire, mais ne signifie pas pour autant abandon de la mobilité. Les aires sont effectivement occupées par les familles durant une période qui peut s'étaler de 3 à 9 mois, correspondant à la période scolaire (et appelée de façon restrictive "hivernale"). Les hommes peuvent voyager au rythme de leurs activités professionnelles et la famille se déplacer durant l'été, souvent en mixant rencontres familiales, religieuses et activités de subsistance.

Les familles trouvent, dans les nouvelles aires, des éléments de confort appréciables, surtout lorsque les blocs sanitaires sont individualisés, un accès facilité aux services et surtout à l'école, ainsi que de meilleures conditions d'exercice des activités économiques grâce à une sécurisation de la possibilité d'aller et venir.

Les collectivités locales trouvent également dans cette situation des avantages certains : les relations entre les groupes familiaux s'inscrivent dans un cadre non conflictuel, les problèmes de stationnement illicites sont en grande partie résolus grâce à l'accueil des familles présentes sur le territoire de longue date et l'expulsion des autres, la gestion est facilitée par l'appropriation des lieux par les usagers, les dégradations sont exceptionnelles et les impayés limités.

Enfin, pour **les acteurs sociaux et éducatifs**, l'ancrage des familles sur les aires facilite l'établissement des contacts et la mise en œuvre d'un processus d'intégration qui prend sens sur la durée.

Bien entendu, **si cette figure est opérante, elle n'est pas idéale** :

- En premier lieu, les gens du voyage sont loin de tous disposer des mêmes ressources, d'avoir le même vécu ni les mêmes aspirations. Entre ceux dont l'activité est liée au voyage, comme les forains, et ceux qui vivent des transferts sociaux et de récupération locale, entre ceux qui disposent de caravanes bien équipées et ne veulent qu'un lieu de stationnement suffisamment agréable et proche de leur lieu d'activité et ceux qui souhaitent avoir un lieu d'habitation fixe, **les besoins sont différents**. Ces aires d'accueil ne satisfont donc ni ceux dont la vie est rythmée par le voyage et qui ne peuvent accéder à ces lieux trop appropriés par d'autres, ou qui payent pour des équipements qu'ils n'utilisent pas, ni ceux qui voudraient avoir leur propre terrain ou leur maison afin d'éviter promiscuité et charges...
- En deuxième lieu, le fait de rester pendant la majeure partie de l'année sur la même aire peut relever **d'un choix contraint** par le manque de places aux alentours et la peur de perdre son emplacement. Il n'est ainsi pas rare de voir certaines familles marquer leur place en laissant une caravane ou attendre à proximité de l'aire, durant sa fermeture ou entre deux séjours, pour pouvoir y retrouver leur place dès que possible (Bègles, Brumath).

Du fait des contraintes internes et externes, l'équilibre nécessaire au bon fonctionnement de l'aire d'ancrage est fragile :

Lorsque l'offre est très en deçà des besoins et que les pouvoirs publics veulent maintenir une offre de passage, la régulation qu'imposent les gestionnaires, en termes de durée de séjour et donc d'admissibilité se heurte à la volonté des familles de rester dans les lieux, engendrant une situation conflictuelle difficilement gérable.

À l'opposé, en l'absence de pression extérieure, l'aire peut être appropriée par un groupe, dans un processus de repli sur soi qui ne laisse que peu de marge à un usage partagé des lieux, présente le risque de marginalisation du gestionnaire et peut rendre l'insertion de l'équipement et de ses occupants dans l'environnement plus difficile.

► *Les conditions de l'opérationnalité, de la régulation offre-demande à la gestion de l'aire*

Les conditions d'un bon fonctionnement de l'aire sont à rechercher à fois du côté du contexte de régulation offre-demande et du côté du mode de conception et de gestion de l'aire.

En ce qui concerne **la régulation offre-demande**, l'aspect quantitatif s'impose en premier lieu : **un nombre de places correspondant aux besoins, correctement réparties sur le territoire** est évidemment la condition première de bon fonctionnement des aires. Mais l'aspect qualitatif revêt tout autant d'importance. Il s'exprime en termes de **diversité des solutions** : des terrains familiaux permettant aux familles qui veulent se stabiliser, tout en gardant leur indépendance, de disposer d'un lieu intermédiaire entre l'habitat caravane et l'habitat en dur (sur plusieurs sites, comme à Nangis, la réalisation de terrains familiaux à proximité des aires d'accueil est en cours afin notamment de libérer de la place sur les aires) ; des aires de grand passage rendant possible la régulation en période estivale (Saujon) ; des terrains de petit passage (aires dédiées) permettant le stationnement de caravanes pendant une courte période ; des logements adaptés regroupés ou dispersés... Il s'exprime également en termes de **mise en réseau des aires**, permettant d'orienter les demandeurs et de réguler les flux.

En ce qui concerne les modes de **conception et de gestion de l'aire** elle-même, trois processus de régulation que révèlent les créations récentes, apparaissent décisifs : la gestion de la stabilisation des familles sur l'aire, la responsabilisation des usagers à l'égard des équipements et de la consommation des fluides et l'accès au droit commun.

- **La gestion de la stabilisation** procède d'un subtil équilibre entre respect des règles et respect des équilibres sociaux. Elle vise à gérer les tensions entre le passage et l'occupation permanente, entre la maîtrise des attributions et la cooptation, grâce aux outils que constituent le règlement, les tarifs et la gestion locative. Lorsque priorité est donnée au passage, le règlement peut limiter la durée d'occupation, fixer des tarifs élevés ou progressifs et permettre un contrôle a priori des mouvements. A contrario, lorsque l'ancrage est favorisé, l'adaptation du règlement est alors souvent nécessaire pour permettre aux familles de rester durant toute la période hivernale, les tarifs sont modérés et stables. L'installation se fait de façon spontanée et la régulation repose sur la gestion des fluides (ouverture et fermeture des compteurs, prépaiement, suivi et alerte...).

Mais les phénomènes de fixation sur les aires d'accueil sont potentiellement générateurs de tensions qui se cristallisent entre les occupants permanents et les voyageurs de passage, souvent perçus par les habitués comme des intrus. Les phénomènes de cooptation doivent alors être compensés par une régulation fine, de la résorption des dents creuses entre les familles qui se connaissent (Erstein) ou à l'attribution des emplacements sur des îlots distincts (St Pierre d'Oléron)...

- **La responsabilisation des usagers** est intimement liée au processus d'individualisation engendré par les nouveaux aménagements et consacrés par le mode de gestion. L'individualisation des blocs sanitaires permet un meilleur entretien des équipements (notamment du fait d'une meilleure prise en compte de la dignité

des personnes). Elle s'accompagne presque toujours d'une individualisation du paiement des fluides qui permet un suivi régulier des consommations (grâce au système de prépaiement et à la télégestion). Cette individualisation implique, pour la plupart des voyageurs, une véritable révolution des modes de faire s'ils veulent pouvoir maîtriser leurs dépenses (Cf. tendance aux surconsommations dans un système de paiement forfaitaire qui a longtemps été la norme) Cette responsabilisation implique donc parallèlement une gestion de proximité permettant une prise en compte de l'importance et de la variabilité des ressources des familles. **La tarification du service** est un levier fréquemment utilisé, en lien avec l'amélioration de la qualité du service offert, pour « cadrer » la gestion des aires. Certaines aires nouvelles présentent des tarifs conduisant les ménages à assumer des dépenses significatives. Cette tarification peut être motivée par la volonté de limiter les durées de séjour, de sélectionner les familles « sans problèmes » ou résulter de la volonté d'équilibrer le budget et d'imputer aux ménages les coûts réels de fonctionnement. Il importe néanmoins de veiller, notamment en l'absence d'aides à la personne, à l'accessibilité des aires. En effet, la tarification peut avoir comme résultat d'écarter les plus pauvres qui se retrouvent alors dans l'illégalité, en marge du dispositif d'accueil.

- **L'accès au droit commun** est devenu un objectif de plus en plus partagé par les acteurs. **La spécification des services et des équipements est de plus en plus rare** : il n'y a plus d'écoles sur site et même sur les grandes aires comme celle du Gros Malhon à Rennes, l'équipement situé sur l'aire à vocation à être un équipement de quartier. On assiste à un **développement de la médiation vers les services de droit commun** d'autant plus nécessaire que les aires sont excentrées : accompagnement des élèves et des familles à l'école, médiation spécialisée en termes d'économie et d'environnement... Si les services de droit commun peinent à s'adapter aux spécificités des modes de vie des gens du voyage, il faut signaler que depuis longtemps l'Education nationale a développé un réseau d'appui aux écoles accueillant des enfants du voyage, que des expériences d'ouverture du droit aux aides à l'énergie se développent (Gironde) ...

Le modèle d'aires qu'a promu la loi de juillet 2000 apparaît jouer un rôle spécifique en matière d'accueil et d'habitat des gens du voyage, rôle que l'on pourrait comparer à celui de l'habitat social pour le reste de la population. Ces aires d'ancrage et d'insertion (que l'on pourrait appeler plus simplement "aires de séjour"¹) permettent de bénéficier d'aménagements plus confortables et d'un environnement social favorisant leur insertion mais, elles présentent un cadre contraint, normé, avec des problèmes de vie collective, qui sert de repoussoir à tous ceux qui veulent affirmer leur indépendance vis à vis de la société des « gadgés ».

Elles sont en effet loin de répondre aux aspirations d'une majorité d'entre eux qui souhaiteraient disposer de leur propre terrain ou de leur propre logement leur permettant une liberté d'installation et de déplacement ainsi qu'aux besoins de ceux qui se déplacent et veulent simplement accéder à une place aménagée pour le stationnement.

Elles nécessitent une régulation des attributions et une gestion de proximité qui n'est pas sans rappeler celles qui sont promues au sein des ensembles HLM. Mais cette gestion est d'une autre nature puisqu'elle doit également garantir la mobilité.

¹ Le terme « aire de séjour » est déjà utilisé par la FNASAT pour désigner les aires d'accueil

Peut être est-il temps de reconnaître qu'ancrage sur un territoire ne signifie pas obligatoirement sédentarisation, que les gens du voyage habitent de plus en plus un territoire déterminé sans pour autant renoncer au voyage, que celui ci occupe une partie plus ou moins importante de leur temps.

2 PRECONISATIONS

« *L'envie de partir, les moyens de revenir* »

Un principe premier : Permettre à la fois ancrage et mobilité :

- ➔ Une insertion sociale dans la localité
- ➔ Une activité économique et des rencontres familiales ou culturelles fondées sur le voyage.

L'évaluation a montré que les aires d'accueil peuvent permettre de concilier ancrage et mobilité non seulement si les capacités d'accueil sont suffisantes et suffisamment diversifiées mais encore si la question de la transition entre habitat caravane et logement banalisé est gérée.

La question de la transition se traduit en effet par des conflits de légitimité, des difficultés d'arbitrage entre ce qui relève de l'accueil des « passagers » et ce qui relève de politique du logement, entre ce qui relève du schéma départemental et ce qui relève du PDALPD.

Ces conflits se traduisent notamment dans la difficulté à mettre en oeuvre des terrains familiaux qui tendent à tomber dans un « trou noir » à l'intersection des dispositifs. Ces terrains familiaux sont en effet à la fois soupçonnés du côté des politiques de l'habitat de n'être que des lieux de stationnement de caravanes et du côté des politiques d'accueil de constituer une version d'habitat adapté aux gens du voyage.

Afin de dépasser cette tension entre politique spécifique aux gens du voyage et politique de droit commun, il apparaît nécessaire à la fois **d'affirmer un principe de distinction** et de donner à l'action publique les moyens de **gérer les évolutions dans le temps**.

Ce principe de distinction est affirmé au travers du **droit de l'urbanisme, à savoir le droit des sols appliqué aux terrains propriété de leurs occupants :**

- sans droits à construire, l'habitat reste marqué par l'usage premier, et en principe exclusif, de la caravane,
- avec droits il devient habitat adapté au sein duquel la caravane n'est plus que secondaire.

Les moyens d'une gestion évolutive se trouvent dans le **double cadre du schéma départemental et du PDALPD** : comme le PDALPD, le schéma doit pouvoir définir un programme d'actions

- fondé sur une analyse globale des besoins
- cadré dans un temps limité (3 ans par exemple)
- renouvelé à l'issue d'une évaluation partagée.

Dans ce cadre et afin d'appliquer le principe de conciliation de l'ancrage et de la mobilité, trois orientations se dégagent :

► *Relancer la réalisation des aires d'accueil*

L'objectif est de permettre la réalisation effective des aires d'accueil prévues dans les schémas et dont la présente étude a permis d'établir la pertinence en regard des besoins.

Afin de relancer ces réalisations, il apparaît nécessaire :

- De **consolider le dispositif de pilotage et d'animation des schémas** (cf. ci avant) en leur donnant la possibilité d'être actualisés afin de tenir compte des évolutions des situations locales : mise en place d'une cellule technique apte à fournir un appui aux collectivités locales tant en termes de réalisation que de gestion et de médiation
- De développer une stratégie de communication fondée sur la **promotion des bonnes pratiques** en prenant notamment appui sur les exemples pris dans le cadre de cette étude : réalisation d'un guide et appui sur les réseaux de collectivités locales nationaux et locaux existants
- D'étudier les moyens de coercition fondés sur des pénalités financières
- **D'associer** systématiquement **les usagers actuels et futurs** et leurs représentants aux réalisations et à la gestion afin de reconnaître leur place de citoyen, de mieux faire correspondre les aménagements aux usages et d'adapter la gestion aux évolutions des pratiques.

► *Gérer la variabilité des situations dans le temps et dans l'espace*

L'objectif est de permettre, à la fois au sein des aires d'accueil et au sein du dispositif d'accueil dans son ensemble, de réguler les équilibres entre les différents types de séjour, du passage à l'installation de longue durée et entre les différents types et lieux.

Cette régulation passe par plusieurs outils :

- **Une gestion de proximité** permettant la régulation fine de l'occupation et des cohabitations ponctuelles entre groupes. Cette gestion peut passer par la distinction au sein de la même aire de zones distinctes en fonction de la durée de séjour.
- **Le maintien ou le développement de lieux de passage** (correspondant à de l'hébergement temporaire) du type aires de petit passage² ou terrains de passage³ permettant aux aires d'accueil de ne pas subir une pression trop forte, même ponctuellement et de répondre à une demande spécifique de certains voyageurs (caravanes bien équipées, verdines...).
- **Une mise en réseau des lieux d'accueil**, c'est-à-dire une régulation à l'échelle des agglomérations et/ou des départements, favorisant l'information et l'orientation des voyageurs, la régulation des entrées sorties, la mise en cohérence des règlements et des modes de gestion, la mutualisation des moyens.
- **Un accès aux aides à l'eau et à l'énergie du FSL** afin d'accompagner l'évolution vers le droit commun parallèlement à l'individualisation du paiement des fluides et de prévenir l'expulsion des terrains d'accueil
- Un dispositif d'accès aux prêts pour l'acquisition des caravanes afin de garantir un habitat non seulement décent mais aussi mobile.

► *Permettre une sécurisation du retour*

L'objectif est de permettre une mobilité moins contrainte, par la nécessité de « garder sa place » :

- en sécurisant l'accueil à moyen terme qui permet l'accès aux services de droit commun (école notamment)

² Telles qu'elles étaient prévues comme « autres dispositifs éventuels » dans le titre 4 la circulaire 2001-49 du 5 juillet 2001-UHC/UH1/12, abrogé par la circulaire du 3 août 2006

³ En référence, pour mémoire, à la circulaire 86-370 du 16 décembre 1986 du ministère de l'Intérieur.

- en organisant les conditions du retour de tout ou partie d'une famille ou d'un groupe. .

Dans cette perspective, des pistes de travail peuvent être explorées :

Dans le cadre des actions du schéma :

- **Permettre la réservation des places** sur les aires d'accueil, lorsque les capacités d'accueil sont suffisantes, selon des conditions bien définies et dans le cadre d'un fonctionnement en réseau local.
- **Promouvoir les terrains familiaux en locatif**, sans droits à construire au-delà des préconisations réglementaires existantes.

Il s'agit de valoriser les actions exemplaires, les bonnes pratiques afin de permettre le développement d'une ingénierie adaptée.

Dans le cadre du PDALPD :

- Développer des actions d'accompagnement et de maîtrise de l'accèsion à la propriété.

Il s'agit de permettre le développement de terrains familiaux en propriété dont l'occupation est susceptible d'évoluer vers un habitat adapté, c'est-à-dire en intégrant ou prévoyant l'ouverture de droits à construire.

- En développant la location-accession
- En informant les ménages et en les accompagnant dans leurs démarches

Afin que ces préconisations puissent prendre sens dans le cadre d'une politique visant à articuler politique spécifique et politique de droit commun, il est nécessaire de garantir une approche transversale de la problématique de l'accueil et de l'habitat des gens du voyage.

Il s'agit de développer une action publique « positive » visant à combattre les représentations réductrices, à compenser les effets d'une discrimination systémique et à permettre un meilleur accès au droit commun.

Le Schéma départemental doit constituer le dispositif apte à coordonner les initiatives en matière d'accueil temporaire, d'habitat, d'emploi, d'action sociale et d'accès à la citoyenneté prises en charge dans le cadre des dispositifs de droit commun (une cellule commune au Schéma et au Plan permettrait d'assurer une synergie des interventions en matière d'habitat). Il doit permettre d'inciter les collectivités locales, et particulièrement les EPCI, à se doter d'outils leur permettant d'aborder également cette problématique de façon transversale et de les traduire dans les documents d'urbanisme. Afin de remplir ce rôle, il doit disposer de moyens d'animation permettant de mettre en cohérence les actions, d'assurer leur suivi et leur bilan.