Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Préfecture
du Finistère

CONSEIL GÉNÉRAL
FINISTERE
Penn-ar-Bed

Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage

SOMMAIRE

1 Introduction

1.1 - les voyageurs dans le Finistère 3
1.2 - contexte légal et historique 5

2 Les aires d'accueil permanent

2.1 - les dispositions légales 7
2.2 - le diagnostic 13
2.3 - les dispositifs retenus 17

3 Les actions à caractère social

3.1 - la scolarisation et l'accompagnement scolaire 28
3.2 - l'insertion sociale et/ou professionnelle 30
3.3 - l'accès aux droits à la santé 32
3.4 - les propositions communes aux trois ateliers 34

4 Les grands rassemblements

4.1 - les grands groupes estivaux religieux 35
4.2 - les grands groupes familiaux 37
4.3 - les modalités de gestion 37
4.4 - les financements 38

5 Les besoins en habitat

5.1 - les dispositions du code de l'urbanisme 39
5.2 - les terrains familiaux 40
5.3 - l'habitat adapté 41
5.4 - le Plan Département d'Action pour le Logement des Personnes Défavorisés 42

6 Le suivi et la révision du schéma

6.1 - le suivi du schéma 43
6.2 - la révision du schéma 44

7 Annexes 45

1 INTRODUCTION

1.1 - Les voyageurs dans le Finistère :

a) démographie

Estimation de la population des voyageurs dans le département du Finistère

L'estimation de la population des gens du voyage dans le Finistère résulte du croisement de plusieurs sources d'information :

- une analyse des documents existants (étude Audiar de 1992, projet de schéma départemental d'accueil des gens du voyage de 1997, études sur la communauté d'agglomération de Morlaix, monographies diverses …).
- Une estimation de la population et du nombre de caravanes à partir des données du recensement général de population 1999.
- Une estimation du nombre de caravanes repérées au cours du premier semestre 2001.

Ce calcul a été réalisé en confrontant les données recensées par la Gendarmerie Nationale, la connaissance de la situation départementale du médiateur auprès des gens du voyage et les informations issues des entretiens réalisés lors de la phase diagnostic.

En premier lieu, l'étude AUDIAR de 1992 estimait à 600 le nombre de caravanes du Finistère.

En deuxième lieu, dans le cadre du recensement, une journée a été consacrée par l'INSEE, le 8 mars 1999, aux familles habitant dans une résidence mobile (les voyageurs, les mariniers dans certaines régions, les sans-abri, …).

Pour le Finistère, la population recensée était de 2 147 personnes pour un total de 852 418 habitants soit 0.26 %, ce qui correspond à la moyenne nationale (0.25 %). Ce chiffre ne représente qu'une photographie un jour donné de la situation. Il doit être bien évidemment confronté à des observations plus durables sur le département.

On estime de 80 à 90% la part de cette population constituée de gens du voyage, soit une fourchette comprise entre **1700 et 1900 voyageurs**.
A titre indicatif voici un tableau portant sur la pyramide des âges de cette population recensée (qui ne reflète pas uniquement la population des gens du voyage).

Pyramide des âges (source INSEE recensement 1999)

	Population totale		Gens du voyage		
	France	Finistère	France	Finistère	Nombre
Moins de 15 ans	18.1 %	18.1 %	29.1 %	25.8 %	553
De 15 à 24 ans	12.9 %	12.5 %	17.1 %	17.1 %	366
De 25 à 60 ans	48.2 %	46.3 %	46.7 %	48.8 %	1 049
Plus de 60 ans	20.8 %	24.1 %	7.1 %	8.3 %	179

Enfin, les investigations de terrain, réalisées en 2001, ont permis d'estimer, à partir d'une agrégation des données recueillies par secteur (voir plus avant) le nombre de familles sur le territoire du Finistère entre 450 et 500.
En conclusion sur cet aspect, on constate que les analyses successives conduisent à mesurer des données différentes (familles, caravanes, voyageurs) dans des contextes de recueil d'informations extrêmement variables.

L'évaluation de cette population, si elle est indispensable à la définition de besoins, reste donc un exercice extrêmement délicat, d'autant que, par nature, un tel chiffre connaît des évolutions permanentes non négligeables.

Partant de quelques ratios qui résultent d'analyses nationales ou régionales (de l'ordre de 3.8 personnes par famille et 1.7 caravanes par famille), et en relation avec les informations régionales présentées, nous estimons dans le présent schéma, et pour sa période de validité, la population concernée sur le département à :

- 450-500 familles
- 750-850 caravanes
- 1700-1900 personnes

Cette estimation reflète une augmentation non négligeable depuis l'étude Audiar (1992).

▶ b) spécificités et modes de vie

La population des gens du voyage se caractérise par une relative diversité socio-culturelle selon les origines : familles roms, manouches, sintis, yéniches et autres voyageurs (qui ne se reconnaissent pas sous les appellations précédentes). Ce sont principalement des populations manouches et " voyageurs " qui fréquentent notre département, constituant des groupes familiaux qui peuvent regrouper de quatre à vingt caravanes chacun.

Durée et fréquence des séjours : les polygones de vie et l'attachement territorial

Les études sociologiques ont permis de dégager le concept de " polygone de vie " (cf travaux de Jean-Baptiste Humeau). Ce polygone symbolise les allées et venues des gens du voyage en fonction de divers facteurs : les activités économiques, les activités religieuses, les regroupements familiaux (mariages, fêtes, décès, hospitalisations). Même si certaines familles peuvent avoir un polygone de vie étendu, beaucoup, dans notre département, ont un attachement affectif pour des communes particulières et peuvent y stationner souvent plus de trois mois.

Cet attachement, associé à des contraintes et volontés particulières, aboutit à des formes de " fixations " de plus en plus fréquentes.

Les raisons de cette " fixation " :

- Un attachement territorial " affectif " : De nombreuses familles ont un attachement affectif à Quimper, Brest, Morlaix, ou à des villes plus modestes. Ainsi connaissons-nous des familles qui ont vu naître plusieurs générations dans une ville accentuant ce sentiment d'appartenance à une zone géographique bien déterminée.

- de plus en plus de difficulté à stationner : En effet, l'espace est de plus en plus quadrillé et utilisé, et les lieux de stationnement " ouverts " sont rares, limitant la liberté de mouvement.

- Les conflits inter-familiaux : Des différences sociales, culturelles et économiques, peuvent contribuer, au même titre que dans les populations sédentaires, à rendre difficile la cohabitation entre certaines familles.

- La domiciliation administrative : Les démarches administratives contraignent les voyageurs à posséder une adresse de rattachement.

- La scolarisation des enfants : Les voyageurs cherchent plus fréquemment à scolariser régulièrement leurs enfants dans la même école.

Cette évolution sociologique vers la fixation fait donc partie des constats qui doivent être pris en compte sur la durée dans les programmes d'actions mis en œuvre par les pouvoirs publics (voir chapitre habitat).

1.2 - Contexte légal et historique de l'élaboration du schéma

a) Rappel des démarches menées précédemment :

La loi du 31 mai 1990 disposait que toute commune de plus de 5 000 habitants avait l'obligation de "prévoir les conditions de passage et de séjour des gens du voyage sur son territoire, par la réservation de terrains aménagés à cet effet". Un schéma départemental devait " prévoir les conditions d'accueil spécifiques 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 des activités économiques ".

Aussi, dans le département du Finistère, un projet de schéma avait été élaboré en 1997 mais n'a pas été approuvé. Cependant, son contenu a pu être utilisé pour servir de référence dans la réalisation par certaines collectivités de nouvelles aires d'accueil.

En 1999, l'accueil des voyageurs a fait l'objet d'un groupe de travail spécifique dans le cadre de la préparation du plan départemental d'action pour le logement des personnes défavorisées. (P.D.A.L.P.D.). Cette réflexion a permis, par exemple, le recrutement d'un médiateur.

La loi du 5 juillet 2000 portant accueil et habitat des gens du voyage impose l'élaboration d'un schéma départemental d'accueil, par le représentant de l'Etat dans le département et le président du conseil général, dans un délai de dix huit mois à compter de la promulgation de la loi.
Les collectivités concernées par une obligation en matière d'aires d'accueil ont deux ans pour les réaliser. A défaut, le préfet peut se substituer à elles (modalités en annexe). En contrepartie de la réalisation des obligations, les moyens de lutte contre les stationnements illicites sont accrus (annexe).

b) Contenu du schéma départemental d'accueil des gens du voyage :

Celui-ci doit :

1) déterminer les secteurs géographiques d'implantation des aires permanentes et les communes où celles-ci devront être réalisées. Les communes de plus de 5 000 habitants figurent obligatoirement dans ce schéma.

2) définir la nature des actions à caractère social destinées aux gens du voyage qui fréquentent les aires d'accueil.

3) prévoir les emplacements susceptibles d'être occupés temporairement à l'occasion de grands rassemblements traditionnels ou occasionnels.

4) décrire les alternatives au stationnement.

NOTA :

La loi impose une obligation générale d'accueil. " les communes participent à l'accueil des personnes dites gens du voyage et dont l'habitat traditionnel est constitué de résidences mobiles ".

Toutes les communes participent, de façon différenciée, à l'accueil des voyageurs :

- *les communes de plus de 5 000 habitants, en aménageant et gérant une aire d'accueil permanent,*

- *les petites communes en permettant la halte.*
  La liberté d'aller et de venir a une valeur constitutionnelle. Il résulte des dispositions de l'article 1er-I de la loi du 5 juillet 2000 que les communes qui n'ont pas d'aire permanente d'accueil ou qui n'en financent pas, quelles que soient leur taille et leur fréquentation par les gens du voyage, ont l'obligation de permettre la halte des gens du voyage pendant une période minimum sur des terrains qu'elles leur indiquent.
  Les modalités de mise en œuvre de cette obligation sont éclairées par la juris prudence du Conseil d'Etat (C.E. 2 décembre 1983 - Ville de Lille c/ Ackerman) et par l'article R 443-3 du code de l'urbanisme :

- *le temps de séjour minimal ne peut être inférieur à 48 heures, sauf troubles graves à l'ordre public,*

- *les emplacements désignés doivent être en nombre suffisant compte tenu du transit constaté sur la commune et pourvus des aménagements indispensables, notamment sur le plan sanitaire.*

La commission consultative départementale, installée par l'arrêté préfectoral du 26 novembre 2001, co-présidée par le préfet et le président du conseil général est associée à l'élaboration et à la mise en œuvre de cet outil.

2 LES AIRES D'ACCUEIL PERMANENT

2.1 - Les dispositions légales et financières :

a) Modalités de réponse aux obligations retenues dans le schéma :

Au terme de l'article 2 de la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage, les communes concernées doivent dans un délai de deux ans après la publication dudit schéma mettre à la disposition des voyageurs une ou plusieurs aires d'accueil aménagées et entretenues.

Trois possibilités s'offrent à elles :

- ***la réalisation et la gestion directes :*** La commune réalise et gère elle-même une aire d'accueil sur son propre territoire.

- ***le transfert de compétence :*** La commune transfère sa compétence " aménagement des aires d'accueil " à un établissement public de coopération intercommunale, qui réalise l'aire sur la commune d'implantation prévue au schéma départemental.
  Il peut en être de même de la compétence de gestion, qu'il y ait ou non transfert de la compétence d'aménagement.
  Dans ces hypothèses, les statuts de l'E.P.C.I. (Communauté de communes par exemple) doivent être clairement rédigés en ce sens (clause explicite). De même des délibérations communales et communautaires doivent être prises.

- ***la convention intercommunale :*** La commune passe avec une ou plusieurs autres communes (du même secteur géographique) une convention intercommunale qui fixe sa contribution financière à l'aménagement et à la gestion d'une ou plusieurs aires d'accueil qui seront implantées sur le territoire d'une autre commune, partie à la convention.
  En principe, ce dernier contrat doit être conclu préalablement à l'approbation du présent schéma.
  A titre exceptionnel, il peut être signé postérieurement. Dans ce cas, après vérification de sa compatibilité avec le schéma, cette convention est soumise pour avis à la commission départementale consultative des gens du voyage.

b) Les caractéristiques des aires d'accueil :

Les caractéristiques d'aménagement, d'équipement et de gestion sont complémentaires des règles sanitaires et de sécurité en vigueur, ainsi que des règles d'accessibilité de l'article R 111-19-1 du code de la construction et de l'habitation.

Ces aires n'ont pas vocation à accueillir les familles qui ont adopté un mode de vie sédentaire.

localisation :

Elle doit éviter tout effet de relégation sociale. En principe, l'aire l'accueil est située dans une zone d'habitat, ou à proximité immédiate de celle-ci. L'objectif est de permettre un accès aux différents services (école, équipements sanitaires, commerces, ...).

Cependant, dans un souci de pragmatisme, un terrain un peu en retrait de la zone agglomérée pourra être choisi, s'il présente par ailleurs des qualités substantielles (validation par le groupe de suivi).
L'accès doit être facile à partir des voies routières desservant l'agglomération. L'implantation respecte la réglementation d'urbanisme, qu'il faudra au besoin réviser (modification du règlement ou révision d'urgence du plan local d'urbanisme).

la capacité :

Elle doit être suffisante au regard de l'équilibre financier, mais pas excessive pour prévenir la concentration de groupes importants (une fourchette moyenne de 15 à 40 places de caravanes).

l'aménagement :

La place de caravane doit permettre d'assurer le stationnement d'une caravane, de son véhicule tracteur, et, le cas échéant, de sa remorque.
Dans ce cadre, la superficie privative moyenne s'établit ainsi à 75 m2, hors espaces collectifs. Certains aménagements (borne électrique, sanitaire, accès à l'eau) pourront cependant être utilement conçus à l'échelle de la famille.

les réseaux :

Le revêtement de la chaussée doit permettre l'accès par tous les temps. L'aire doit disposer du même dispositif d'assainissement que celui du secteur auquel elle appartient. L'éventuelle aire de ferraillage doit comporter un dispositif spécifique.

l'assainissement :

L'équipement en sanitaire : L'équipement en sanitaire doit être suffisant pour s'adapter au mode de vie des familles. Conformément au décret n° 2001-569 du 29 juin 2001,
les aires d'accueil devront comporter au minimum un bloc sanitaire, intégrant au moins une douche et deux W.C. pour cinq places de caravane.

la gestion :

La gestion de l'aire comprend le gardiennage, l'accueil, le fonctionnement et l'entretien des équipements et des espaces collectifs.
Elle doit être conforme aux normes définies par le décret n° 2001-569 du 29 juin 2001 ainsi qu'aux dispositions prévues par le schéma départemental.
Un dispositif commun à plusieurs aires situées dans le même secteur géographique est possible. En revanche, un temps de présence suffisant et quotidien sur l'aire permettant d'assurer l'accueil, les entrées et sorties, le règlement du droit d'usage et le respect du règlement dans de bonnes conditions est indispensable au moins 6 jours par semaine.

Le règlement intérieur précise les conditions d'accueil. Il pourra être établi sur la base d'un règlement-cadre régional, dans un souci d'harmonisation.

L'aire bénéficie d'un service régulier de ramassage des ordures ménagères.

▶ c) les financements :

les aides de l'Etat à l'investissement :

- conditions d'attribution :

Elles sont subordonnées au respect des normes techniques issues du décret n° 2001-569 du 29 juin 2001 relatif aux normes techniques applicables aux aires d'accueil des gens du voyage, ainsi qu'à la prise en compte des recommandations techniques (cf. supra).

Le projet doit reprendre les prescriptions du schéma (localisation, capacité).

Règles générales :

. *Les subventions de l'Etat sont cumulables avec d'autres aides publiques directes à hauteur totale de 100 % (décret n° 2000-967 du 3 octobre 2000 relatif aux subventions de l'Etat pour les projets d'investissement dans le champ de l'urbanisme et du logement pris pour l'application du décret n° 99-1060 du 16 décembre 1999).*
. *Les travaux peuvent démarrer à réception du certificat de dossier complet, sous la responsabilité du maître d'ouvrage (commune, E.P.C.I.).*
. *Dès l'ordre de service, une avance de 30 % pourra être versée.*

- la création :

La réalisation bénéficie de subventions (budget du Ministère de l'Equipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer (65-48, 60 - budget 231). Elle est de 70 % des dépenses engagées, hors taxes, et peut s'élever au maximum à 10 671 euros (au 1er janvier 2002) par place de caravane pour une nouvelle aire d'accueil.

L'assiette de la subvention est constituée des éléments suivants :
. coûts de maîtrise d'œuvre,
. acquisition du terrain,
. étude technique liée à l'aménagement de l'aire d'accueil,
. dépenses de viabilisation (raccordement aux réseaux, voie d'accès à l'aire d'accueil, voies de circulation internes),
. travaux d'aménagement interne du terrain,
. locaux techniques, bureaux d'accueil, local de convivialité.

En préalable, une étude de faisabilité pourrait également être financée à hauteur de 50 % de la dépense hors taxe (par exemple : choix du terrain, adéquation de l'aire aux besoins locaux recensés).

- La réhabilitation :

Le décret relatif aux normes techniques applicables aux aires du 29 juin 2001 précise qu'elles doivent être équipées d'au moins une douche et de deux W.C. pour cinq places de caravane.
En outre la surface privative par place de caravane devra être de 75 m2.
Ces normes s'appliquent aux futures aires d'accueil, mais il est demandé que les aires existantes se mettent en conformité, à échéance du 31 décembre 2003 (conformément aux conventions de gestion).

La subvention dans ce cas est de 6 403 euros au maximum par place de caravane au 1er janvier 2002.

les aides du Conseil Général :

Elles s'élèvent à :
- 25 % du coût de l'investissement par opération, plafonné à 76 225 euros. (au 1er janvier 2002).
- 50 % des travaux dans la limite de 22 867 euros pour la remise en état des aires déjà équipées, tous les deux ans (au 1er janvier 2002).

l'aide de l'Etat au fonctionnement :

Il s'agit de l'aide à la gestion des aires d'accueil (A.G.A.A.)

Cette nouvelle aide à la gestion des aires d'accueil est instituée par l'article 5-III de la loi, inséré à l'article L 851-1 du code de la sécurité sociale. Cette aide forfaitaire est versée aux communes (ou aux établissements publics) qui gèrent une ou plusieurs aires d'accueil de gens du voyage. Elle peut également être versée aux personnes morales (C.C.A.S. par exemple). Une convention passée avec l'Etat fixe, compte tenu de la capacité effective des aires, le montant prévisionnel de l'aide versée annuellement. Cette convention précise les modalités de calcul du droit d'usage perçu par les gestionnaires et définit les conditions de leur gardiennage.

Elle peut être comparée à l'ALT (allocation logement temporaire).

Elle est attribuée si l'aire d'accueil répond aux exigences techniques du décret n° 2001-569 du 29 juin 2001.

Elle est versée par les C.A.F. du Nord-Finistère et du Sud-Finistère.

Elle est forfaitaire et attribuée en fonction du nombre de places de caravane effectivement disponible. Son montant, au 1er janvier 2002, est de 128,06 euros/mois/place.

Cette convention d'A.G.A.A. est annuelle.

Le gestionnaire est tenu d'adresser au préfet un rapport annuel de visite. Sur cette base, elle peut alors être révisée pour tenir compte de l'évolution du nombre de places, des équipements et services associés.

▶ d) La majoration de la dotation globale de fonctionnement (D.G.F.) :

L'article 7 de la loi précitée prévoit que la population prise en compte pour le calcul de la D.G.F. définie à l'article L 2334-2 du code général des collectivités territoriales, est majorée d'un habitant par place de caravane d'une aire d'accueil répondant aux conditions d'aménagement et de gestion (article L 851-1 du code de la sécurité sociale et normes techniques).

Lorsque la commune a été éligible, l'année précédente, à la dotation de solidarité urbaine (D.S.U.) ou à la première fraction de la dotation de solidarité rurale (D.S.R.), cette majoration est doublée.

▶ e) Aspect urbanistique

Les projets d'aires permanentes ou d'aires de petit passage des gens du voyage peuvent faire l'objet, en tant que de besoin, d'emplacements réservés (CE - 5 mars 1988 - Ville de Lille) dans des plans locaux d'urbanisme (PLU).
Quand le préfet exerce son pouvoir de substitution, il peut qualifier ce projet de " projet d'intérêt général " dans les conditions de l'article R 121-3 et R 121-4 du code de l'urbanisme. Il peut alors demander au maire de modifier son P.L.U. afin d'y inscrire un emplacement réservé.

Les dispositions foncières :

Le droit de préemption urbain et le droit de préemption institué dans les zones d'aménagement différé peuvent être exercés (politique locale de l'habitat - équipements collectifs).
Le projet de création d'aire d'accueil dont l'utilité publique est reconnue peut faire l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique et si nécessaire de mise en conformité du P.L.U. en application des dispositions de l'article L 123-16 du code de l'urbanisme.

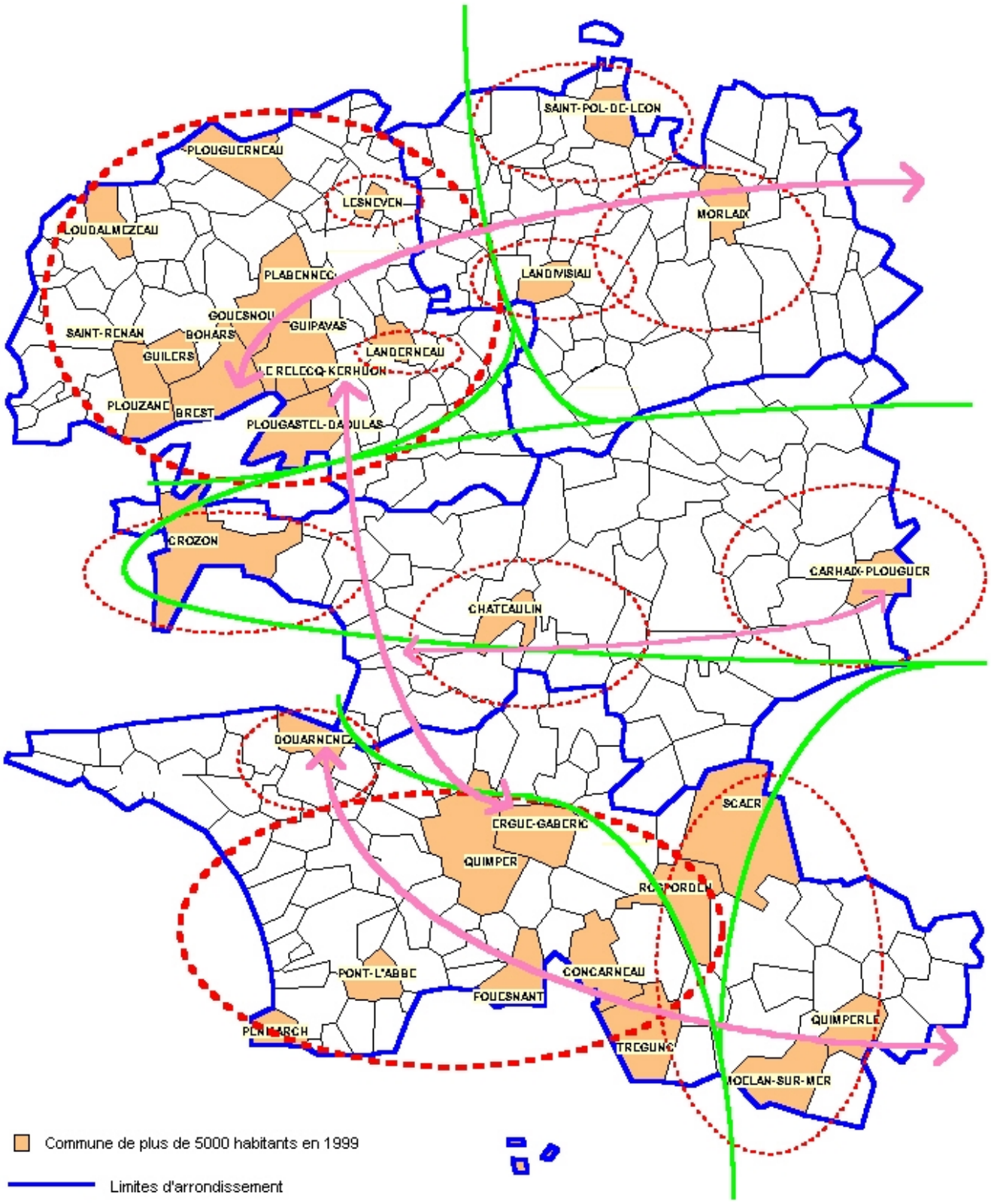
▶ f) pouvoir de substitution préfectoral :

Si les communes (ou EPCI) n'ont pas satisfait à leurs obligations légales, inscrites dans le présent schéma, le préfet peut se substituer pour réaliser et gérer l'aire au nom de la commune.

Il inscrit d'office au budget de la collectivité compétente, au titre des dépenses obligatoires, les frais occasionnés par la réalisation et la gestion de cette aire.

Dans ce cas, les subventions de l'Etat ne seront pas accordées à la collectivité défaillante.

Les secteurs , les zones d'influence en 2002 et les axes de déplacement



Commune de plus de 5000 habitants en 1999

Limites d'arrondissement

Secteurs d'investigation

Les grandes zones d'influences en 2002

Principaux axes de déplacement

cartographie : IDEA Recherche

2.2 - Le diagnostic préalable au schéma portant sur les aires permanentes :

a) méthodologie et démarche :

Une première analyse des besoins départementaux avait été effectuée en 1992, réactualisée en 1997 ; elle a permis d'établir un projet de schéma.

Aujourd'hui, dans le cadre de la préparation du présent schéma, il a été choisi de faire appel à un bureau d'études afin de conforter et affiner ces premières données.

Ce diagnostic a été réalisé au cours de l'été 2001, avec un approfondissement sur le secteur de l'arrondissement de Brest (Cf. Annexe), à partir de différentes sources :

- l'analyse documentaire des données existantes,
- un questionnaire adressé aux communes concernées par l'accueil des gens du voyage en juillet 2001,
- des entretiens auprès de personnes représentatives des gens du voyage notamment de l'association Etape 29,
- des entretiens auprès des représentants des collectivités locales : élus, secrétaires généraux, techniciens, gestionnaires d'aires d'accueil, policiers municipaux, C.C.A.S., etc…,
- des entretiens avec les services du Conseil Général et de l'Etat,
- l'étroite collaboration du médiateur auprès des gens du voyage,
- les données complémentaires transmises par la Gendarmerie Nationale lors de réunions de travail,
- les visites des terrains non aménagés et des aires d'accueil permanent.

Les investigations permettant de définir les besoins par secteur ont fait l'objet ensuite de synthèses présentées lors de réunions d'arrondissement au cours des mois de novembre et décembre 2001.
Des études complémentaires ont été menées en janvier et février 2002 sur les stationnements dans le nord Finistère (communes de la CUB, de Plouguerneau, de Ploudalmézeau, de Bourg-Blanc et de Landerneau) en raison d'une situation particulièrement complexe.

b) définition des secteurs géographiques :

La définition du dispositif d'accueil à retenir est réalisée au sein de secteurs géographiques délimités.

Ces secteurs sont définis au vu de l'évaluation des besoins et de l'offre existante, des limites des structures intercommunales existantes et des modes de vie et de déplacement des voyageurs.

Sur ces bases, le département a été " découpé " en dix secteurs (voir carte ci-jointe). Ils recoupent pour l'essentiel les zones établies en 1992.

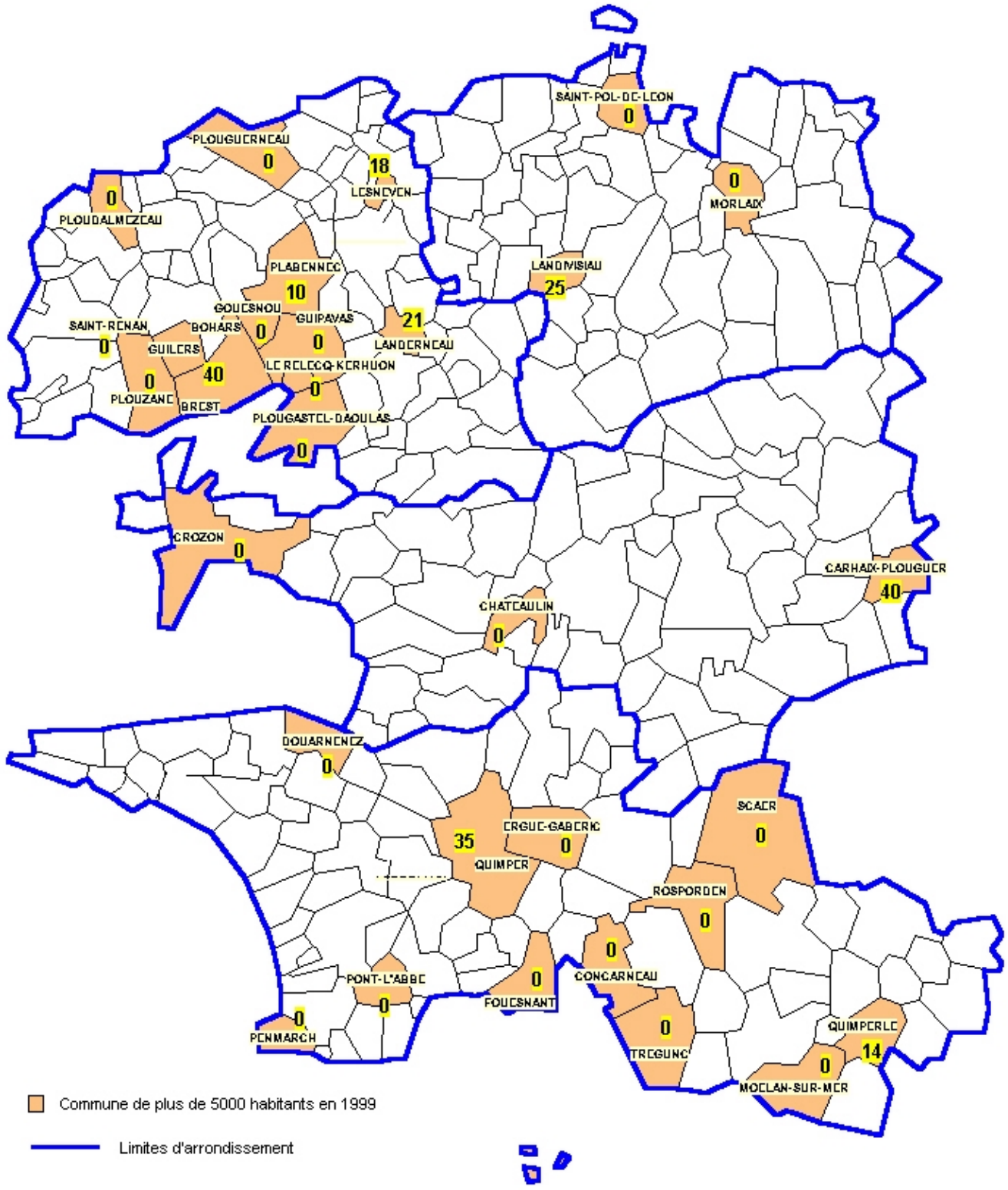
Secteurs retenus dans le schéma :

Morlaix	Châteaulin	Quimperlé
Saint-Pol-de-Léon	Crozon	Quimper-Cornouaille
Carhaix-Plouguer	Communauté Urbaine de Brest - Nord-Finistère	
Douarnenez	Landivisiau	

Nota : les conventions intercommunales portant sur la réalisation d'aires devront, sauf exception dûment justifiée, ne concerner que des communes appartenant au même secteur.

Deux grands secteurs se démarquent au nord et au sud en intégrant les agglomérations de Brest et de Quimper et des territoires limitrophes relativement étendus. Les zones d'influence concernées sont en effet particulièrement vastes dans les deux cas. Ailleurs, les

Nombre de places de caravane existantes au 1 er Janvier 2002



Il existe au 1 er Janvier 2002 d' autres places de stationnement plus sommaires.
Par souci d' homogénéité n' ont été retenues que les places des terrains éligibles à l' aide à la gestion des aires d' accueil

cartographie : IDEA Recherche

secteurs géographiques apparaissent plus centrés sur des villes moyennes et, dans ces cas, les périmètres des EPCI ont pu être retenus pour des raisons liées aux mises en œuvre des politiques locales.

▶ c) les aires d'accueil actuelles dans le département :

L'accueil des gens du voyage dans le Finistère est organisé à partir d'un réseau d'aires d'accueil permanent et de terrains sommairement aménagés. En 2001, huit communes de plus de 5 000 habitants (sur les trente du département) disposaient d'une aire d'accueil aménagée et éligible à l'AGAA. Aucune d'elles, en raison du caractère très récent des nouvelles normes imposées, ne répond strictement à l'ensemble des normes techniques de sécurité. Elles devront donc se mettre en conformité au 31 décembre 2003.

La fréquentation de ces aires d'accueil et des terrains aménagés varie sensiblement selon les périodes de l'année. La saturation des aires est récurrente en période hivernale, c'est-à-dire des mois d'octobre - novembre aux mois de février - mars. Cette période comprend les fêtes de fin d'année et la Toussaint qui sont l'occasion de regroupements familiaux.

L'importance des besoins à cette période a plusieurs conséquences.
La première est le développement des stationnements illégaux sur des terrains non prévus à cet effet. Certains résultent parfois de petits groupes ne souhaitant pas s'installer sur les aires sur lesquelles, en raison d'une forte fréquentation, existe une promiscuité réelle.
La seconde est l'augmentation réelle des différents risques liés à la sur-occupation, le moindre espace est utilisé pour le stationnement, au détriment souvent de la sécurité. La situation, parfois préoccupante, est reconnue par les gestionnaires.

En période estivale, la fermeture des aires d'accueil est à l'origine de nombreux stationnements irréguliers comme l'ont révélé les investigations menées sur le Nord Finistère. Ces fermetures sont également à l'origine de déplacements de groupes parfois importants (plus de 50 caravanes).

▶ d) Les démarches intercommunales en cours :

Les Communautés d'agglomération du Pays de Morlaix, de Quimper Communauté et la Communauté Urbaine de Brest se sont engagées dans des démarches communautaires. Les besoins en places de caravane pour l'accueil des gens du voyage s'inscrivent donc à ces échelles communautaires, en prenant en compte, après validation, les diagnostic locaux réalisés.

A Morlaix, plusieurs études successives ont permis de définir les besoins à échelle de la communauté d'agglomération. A l'exception de la commune de Morlaix, la localisation précise des aires n'est pas encore définie. Aussi, seuls les objectifs quantitatifs globaux sont repris dans le présent schéma.

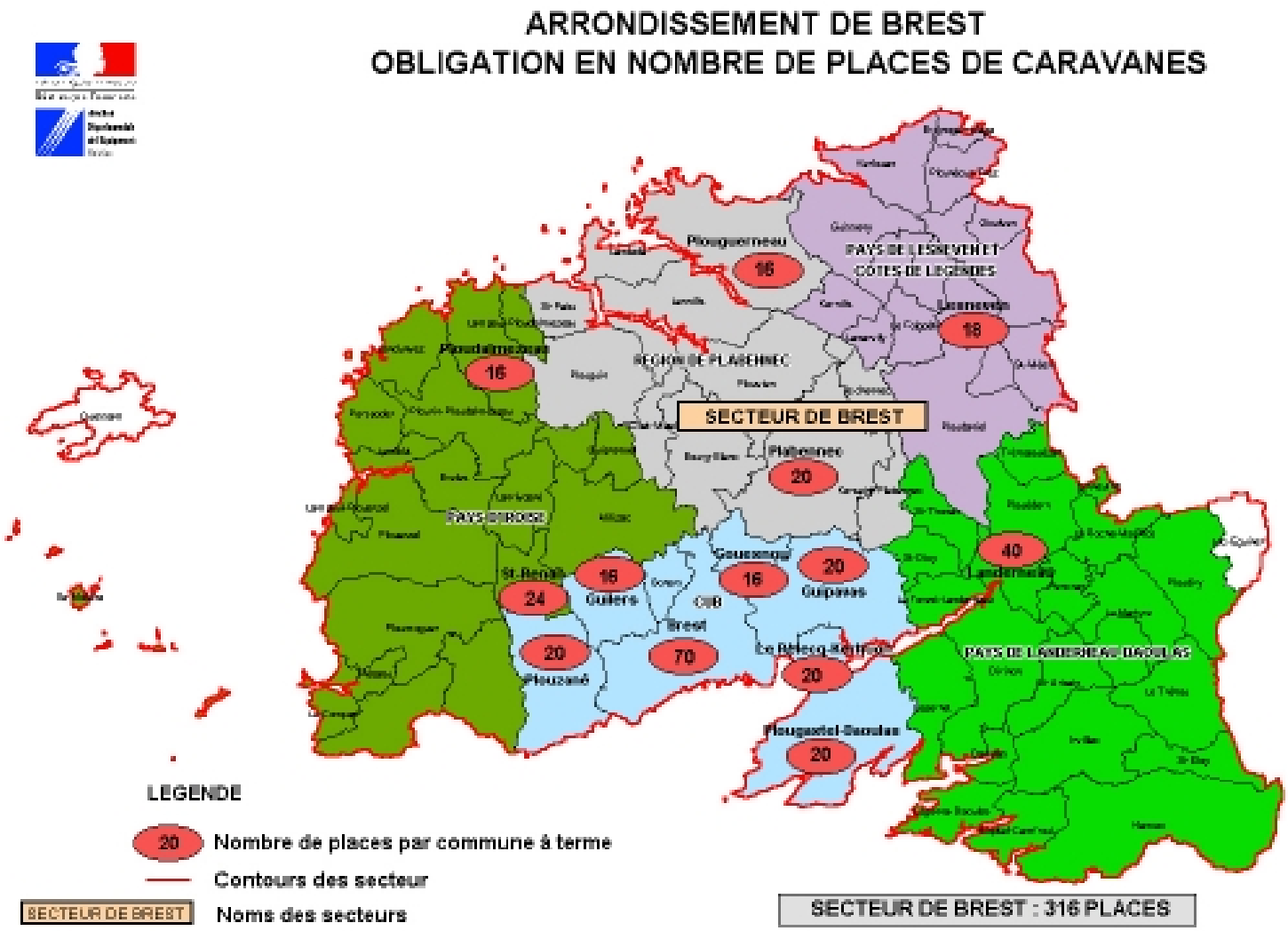
La démarche menée par Quimper Communauté s'est traduite dès 2000-2001 par la conception de trois nouvelles aires d'accueil permanent adaptées aux problématiques repérées sur le territoire (Quimper-Nouvelle Métairie, Ergué-Gabéric, Pluguffan).

La Communauté Urbaine de Brest a engagé, de son côté, une réflexion dans le cadre de son projet communautaire pour l'accueil des gens du voyage, démarche intégrée dans le Programme Local de l'Habitat. Cette démarche a été réactivée à partir de 2001 au sein de la Commission Habitat et Gens du Voyage.

Trois groupes de travail sont animés depuis début 2002 :

- la recherche foncière, l'aménagement des aires et les montages financiers,
- la gestion locative,
- la vie sociale dans et autour des aires.

En dehors de ces trois secteurs, les démarches sont essentiellement communales. Des débats ont été localement engagés qui font apparaître l'enjeu d'une prise en compte progressive à l'échelle intercommunale. A noter dans ce sens que la quasi-totalité des EPCI dispose de la compétence " logement ".


ARRONDISSEMENT DE BREST
OBLIGATION EN NOMBRE DE PLACES DE CARAVANES
Plouguerneau
16
PAYS DE LESNEVEN ET
CÔTES DE LEGENDES
Lesneven
18
Ploudalmezeau
16
REGION DE PLABENNEC
SECTEUR DE BREST
Plabennec
20
PAYS D'IROISE
St-Renan
24
16
Guilers
Gouesnou
16
20
Guipavas
40
Landerneau
CUB
Brest
70
20
Plouzané
Le Relecq-Kerhuon
20
PAYS DE LANDERNEAU-DAOULAS
Plougastel-Daoulas
20
LEGENDE
20
Nombre de places par commune à terme
Contours des secteur
SECTEUR DE BREST
Noms des secteurs
SECTEUR DE BREST : 316 PLACES

■ 2.3 – LES DISPOSITIFS RETENUS

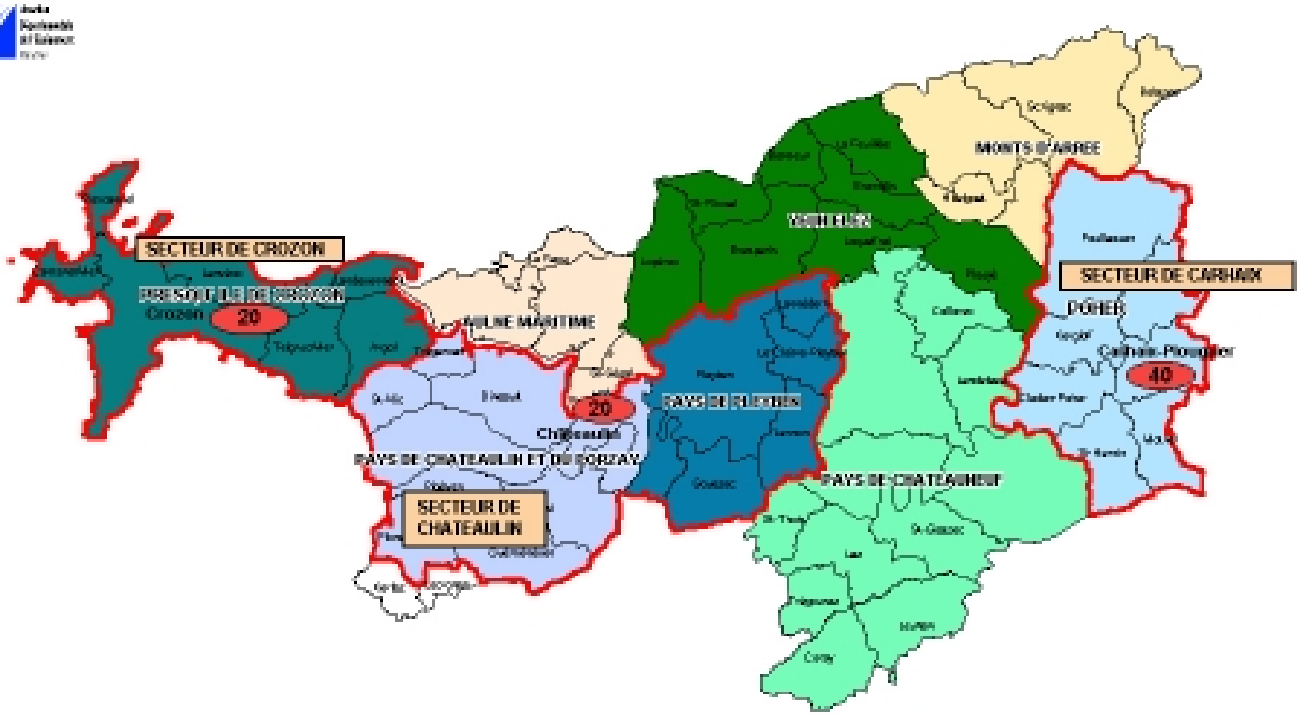
Aires d'accueil permanent
Obligation en nombre de places de caravanes

▶ ARRONDISSEMENT DE BREST

Commune	Population 1999	Places Au 1/01/02	Obligation du schéma départemental	Offre totale à échéance de 2 ans
Secteur Communauté Urbaine de Brest et Nord-Finistère :				
Brest	149 584	40	Mise aux normes et agrandissement avec un objectif de 70 places	70
Gouesnou	6 042	0	Création de 16 places	16
Guilers	6 955	0	Création de 16 places	16
Guipavas	12 586	0	Création de 20 places	20
Landerneau	14 271	21	Mise aux normes des 21 places et 19 places à créer	40
Le Relecq-Kerhuon	10 865	0	Création de 20 places	20
Plougastel-Daoulas	12 248	0	Création de 20 places	20
Lesneven	6 340	18	Mise aux normes des 18 places	18
Plabennec	6 997	10	Mise aux normes des 10 places et 10 places à créer	20
Ploudalmézeau	4 997	0	Création de 16 places	16
Plouguerneau	5 628	0	Création de 16 places	16
Plouzané	12 223	0	Création de 20 places	20
Saint-Renan	6 807	0	Création de 24 places	24
total d'arrondissement	**255 543**	**89**	**227 créations - 89 mises aux normes**	**316 places**

Il existe au 1er janvier 2002 d'autres places de stationnement plus sommaires. Par souci d'homogénéité n'ont été retenues que les places des terrains éligibles à l'Aide à la Gestion des Aires d'Accueil

ARRONDISSEMENT DE CHATEAULIN
OBLIGATION EN NOMBRE DE PLACES DE CARAVANES



LEGENDE

20 Nombre de places par commune à terme

Contours des secteur

SECTEUR DE CROZON Noms des secteurs

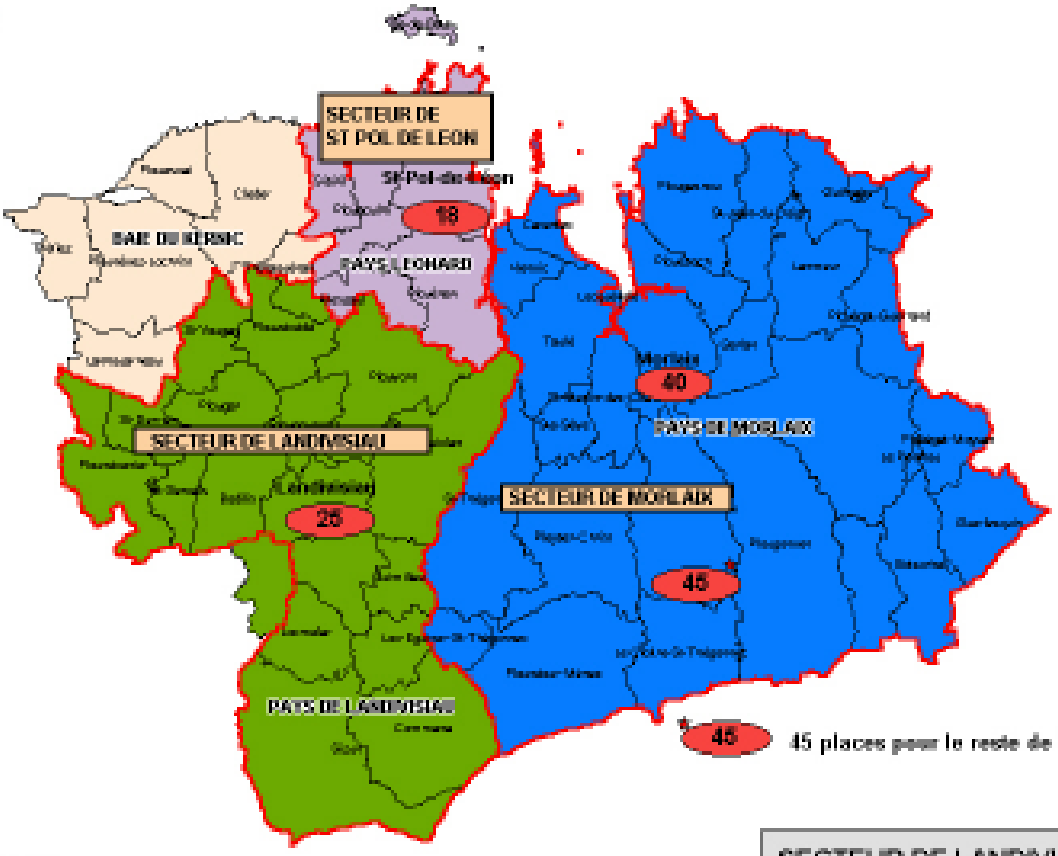
SECTEUR DE CHATEAULIN : 20 PLACES
SECTEUR DE CROZON : 20 PLACES
SECTEUR DE CARHAIX : 40 PLACES

▶ ARRONDISSEMENT DE CHATEAULIN

Commune	Population 1999	Places Au 1/01/02	Obligation du schéma départemental	Offre totale à échéance de 2 ans
Secteur de Châteaulin				
Châteaulin	5 150	0	Création de 20 places	20
Secteur de Crozon				
Crozon	7 534	0	Création de 20 places	20
Secteur de Carhaix				
Carhaix-Plouguer	7 647	40	Mise aux normes des 40 places	40
total d'arrondissement	**20 331**	**40**	**40 créations** **40 mises aux normes**	**80 places**

Il existe au 1er janvier 2002 d'autres places de stationnement plus sommaires. Par souci d'homogénéité n'ont été retenues que les places des terrains éligibles à l'Aide à la Gestion des Aires d'Accueil

ARRONDISSEMENT DE MORLAIX
OBLIGATION EN NOMBRE DE PLACES DE CARAVANES



LEGENDE

20 Nombre de places par commune à terme

Contours des secteur

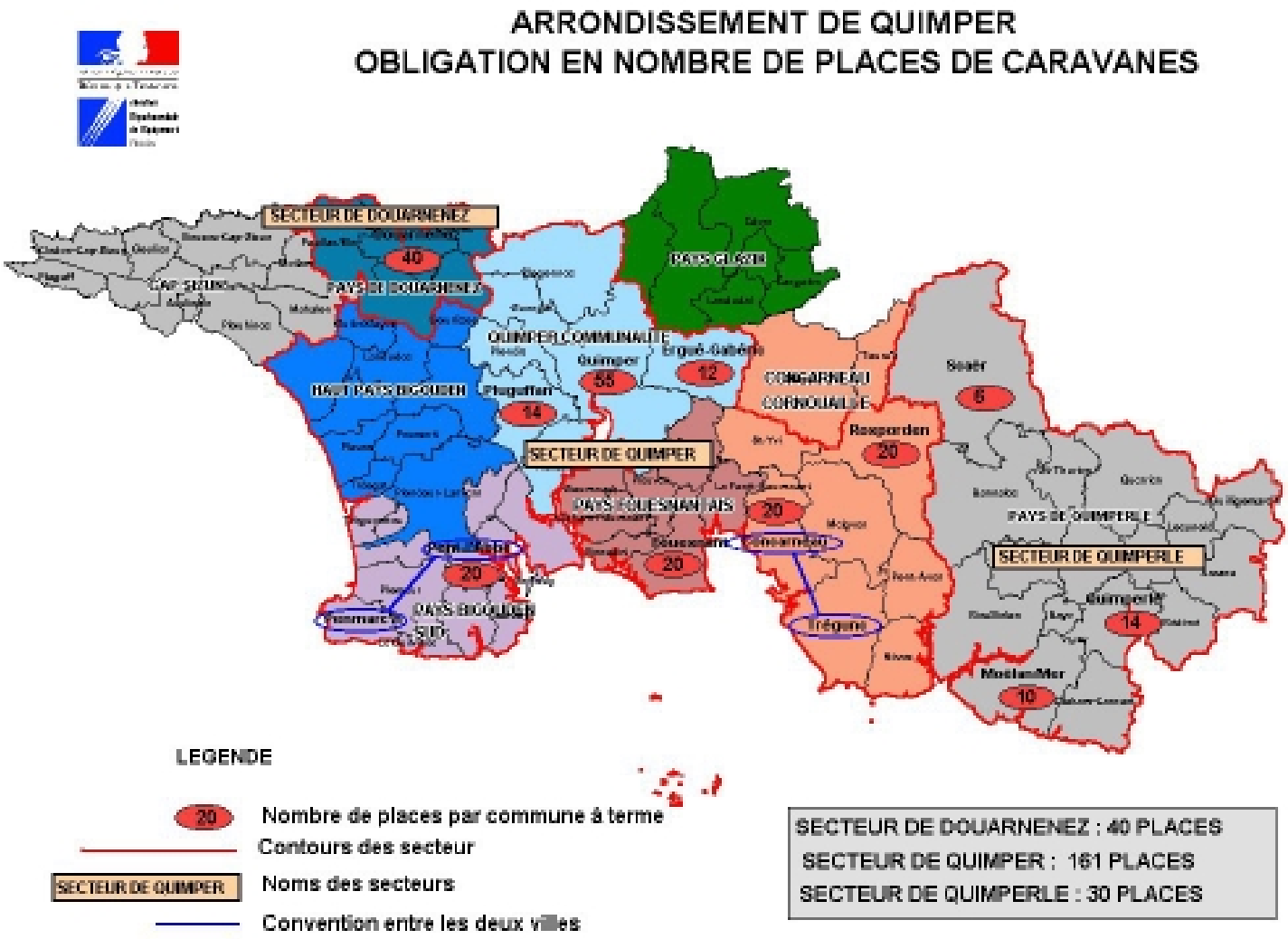
SECTEUR DE MORLAIX Noms des secteurs

SECTEUR DE LANDIVISIAU : 25 PLACES
SECTEUR DE ST POL DE LEON : 18 PLACES
SECTEUR DE MORLAIX : 85 PLACES

▶ ARRONDISSEMENT DE MORLAIX

Commune	Population 1999	Places Au 1/01/02	Obligation du schéma départemental	Offre totale à échéance de 2 ans
Secteur de Morlaix :				
Morlaix	15 985	**0**	Création de 40 places	40
Communauté d'agglomération hors Morlaix	48 602	**0**	Création de 45 places	45
Sous-total secteur	**64 587**	**0**		**85**
Secteur de Landivisiau :				
Landivisiau	**8 752**	**25**	Mise aux normes des 25 places	**25**
Secteur de St-Pol-de-Léon :				
Saint-Pol-de-Léon	**7 128**	**0**	Création de 18 places	**18**
total d'arrondissement	**80 467**	**25**	**103 créations - 25 mises aux normes**	**128 places**

Il existe au 1er janvier 2002 d'autres places de stationnement plus sommaires. Par souci d'homogénéité n'ont été retenues que les places des terrains éligibles à l'Aide à la Gestion des Aires d'Accueil

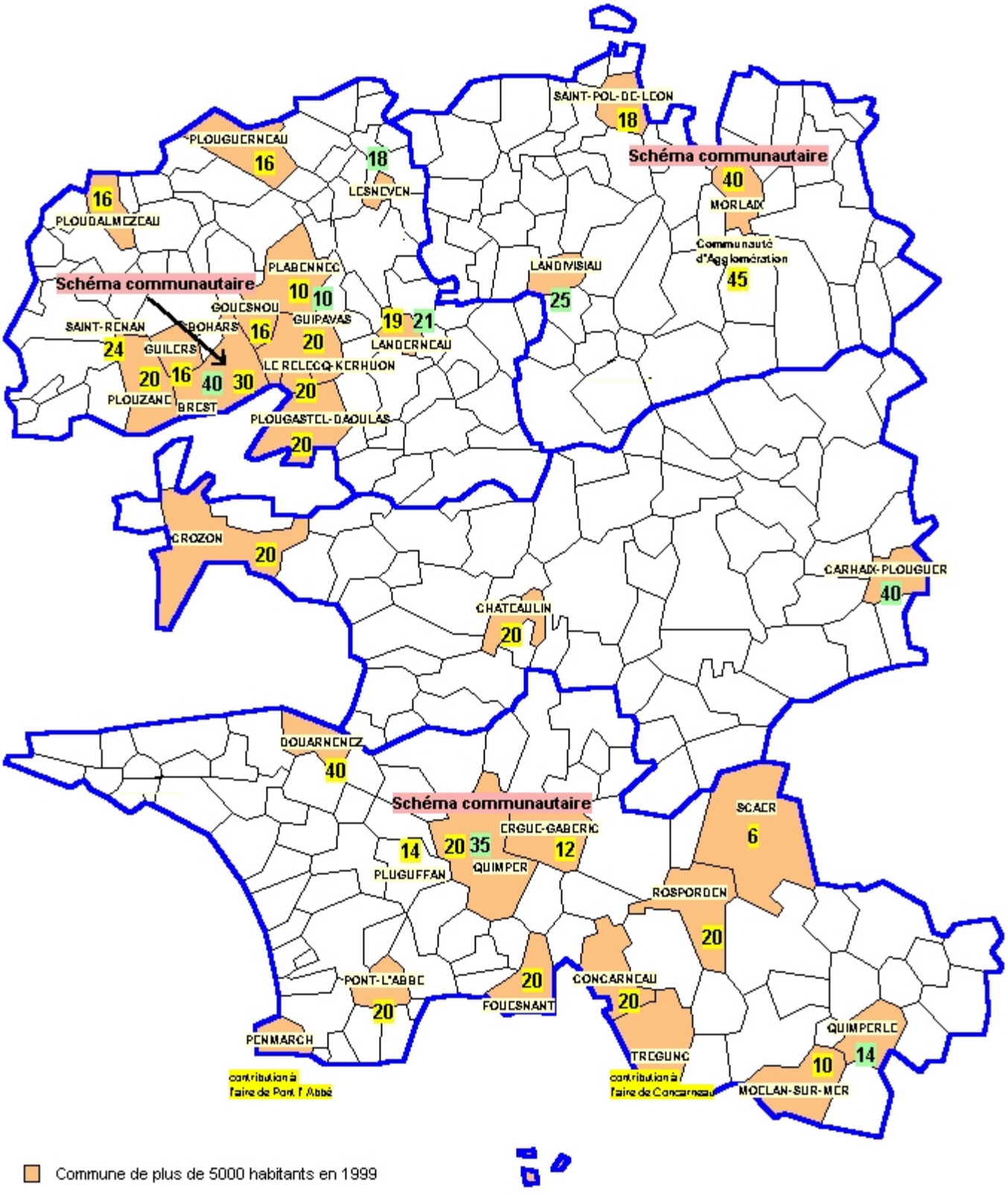

ARRONDISSEMENT DE QUIMPER
OBLIGATION EN NOMBRE DE PLACES DE CARAVANES
SECTEUR DE DOUARNENEZ
40
PAYS DE DOUARNENEZ
CAP SIZUN
PAYS GLAZIK
QUIMPER COMMUNAUTE
Ergué-Gabéric
Quimper
55
12
HAUT PAYS BIGOUDEN
Plogoffan
14
CONCARNEAU CORNOUAILLE
Scaër
6
Rosporden
20
SECTEUR DE QUIMPER
PAYS COUESNANAIS
20
PAYS DE QUIMPERLE
Pont-l'Abbé
20
20
SECTEUR DE QUIMPERLE
Guilvinec
PAYS BIGOUDEN SUD
Trégunc
Quimperlé
14
Moëlan/Mer
10
LEGENDE
20
Nombre de places par commune à terme
Contours des secteur
SECTEUR DE QUIMPER
Noms des secteurs
Convention entre les deux villes
SECTEUR DE DOUARNENEZ : 40 PLACES
SECTEUR DE QUIMPER : 161 PLACES
SECTEUR DE QUIMPERLE : 30 PLACES

▶ ARRONDISSEMENT DE QUIMPER

Commune	Population 1999	Places Au 1/01/02	Obligation du schéma départemental	Offre totale à échéance de 2 ans
Secteur de Quimper :				
Concarneau	19 451	0	Création de 20 places	20
Trégunc	6 350	0	Contribution à l'aire de Concarneau	0
Ergué-Gabéric	6 925	0	Création et mise aux normes de 12 places	12
Fouesnant	8 076	0	Création de 20 places	20
Penmarc'h	5 889	0	Contribution à l'aire de Pont-l'Abbé	0
Pluguffan	3 155	0	Création et mise aux normes de 14 places	14
Pont-l'Abbé	7 842	0	Création de 20 places	20
Quimper	63 093	35	Mise aux normes et agrandissement avec objectif de 55 places	55
Rosporden	6 426	0	Création de 20 places	20
Sous-total secteur	***127 207***	***35***		***161***
Secteur de Quimperlé :				
Quimperlé	10 844	14	Mise aux normes des 14 places	14
Scaër	5 266	0	Création de 6 place	6
Moëlan-sur-Mer	6 592	0	Création de 10 places	10
Sous-total secteur	***22 702***	***14***		***30***
Secteur de Douarnenez :				
Douarnenez	***15 821***	***0***	40 places à créer	***40***
total d'arrondissement	**165 730**	**49**	**182 créations 49 mises aux normes**	**231 places**

Il existe au 1er janvier 2002 d'autres places de stationnement plus sommaires. Par souci d'homogénéité n'ont été retenues que les places des terrains éligibles à l'Aide à la Gestion des Aires d'Accueil.

Les obligations en nombre de places de caravanes



Aires d'accueil permanent
Obligation en nombre de places de caravanes

	Population du département en 1999	Places en 2002	Obligation du schéma départemental	Offre totale à échéance de 2 ans
TOTAL général département	**852 418**	**203**	**Création : 552** **Mise aux normes : 203**	**755**

Il existe au 1er janvier 2002 d'autres places de stationnement plus sommaires. Par souci d'homogénéité n'ont été retenues que les places des terrains éligibles à l'Aide à la Gestion des Aires d'Accueil

▶ Communes concernées par la loi nº 2000-564 du 5 juillet 2000

Brest (CUB), Quimper (CA Quimper-Communauté), Concarneau, Morlaix (CA Pays Morlaix), Douarnenez, Landerneau, Guipavas (CUB), Plougastel-Daoulas (CUB), Plouzané (CUB), Le Relecq-Kerhuon (CUB), Quimperlé,landivisiau, Fouesnant, Pont-l'Abbé, Carhaix-Plouguer, Crozon, St Pol de Léon, Plabennec, Guilers (CUB), Ergué Gabéric (CA Quimper-Communauté), St Renan, Moëlan sur Mer, Rosporden, Trégunc, Lesneven, Gouesnou (CUB), Penmarc'h, Plouguerneau, Scaër, Châteaulin, Ploudalmézeau.

▶ Etablissements Publics de Coopération Intercommunale compétents pour la construction des aires d'accueil des gens du voyage

- Communauté Urbaine de Brest,
- Communauté d'Agglomération de Quimper-Communauté,
- Communauté d'Agglomération du Pays de Morlaix.

3 ACTIONS A CARACTERE SOCIAL

La loi du 5 juillet 2000 dispose que le " schéma départemental définit la nature des actions à caractère social destinées aux gens du voyage qui fréquentent les aires permanentes d'accueil " (article 1er, alinéa II).

L'article 6 précise que " les modalités de mise en œuvre de ces actions sont fixées par des conventions passées entre l'Etat, le département, le cas échéant les organismes sociaux concernés et les gestionnaires des aires ".

Le schéma doit permettre d'évaluer les besoins, de recenser, d'organiser et de coordonner tous les projets socio-éducatifs permettant aux gens du voyage de participer à la vie locale et de rencontrer les autres composantes de la population.

Démarche d'élaboration retenue

Les actions à caractère social sont articulées autour de trois axes principaux :

- **3.1 – la scolarisation et l'accompagnement scolaire**
- **3.2 – l'insertion sociale et/ou professionnelle**
- **3.3 – l'accès aux droits et à la santé**

La démarche dynamique a consisté, pour chacun de ces thèmes à réunir des ateliers " d'experts " pluri-disciplinaires et pluri-institutionnels (Elus – Municipalités - C.C.A.S. – C.A.F. – D.D.A.S.S. – D.D.E. – Education Nationale – Missions locales – Hôpitaux – C.O.D.E.S. – Médiateur – Association Etape 29 - D.P.A.S.).

Les contributions ont été orientées, d'une part sur la connaissance de l'existant, et d'autre part sur une définition d'objectifs ou d'actions plus précises.

Les éléments du volet social présentés synthétisent les contributions de chacun de ces ateliers. La dynamique engagée devra se poursuivre afin de déterminer puis de mettre en œuvre les moyens nécessaires pour atteindre les objectifs retenus.

3.1 – La scolarisation et l'accompagnement scolaire

L'objectif transversal des travaux de l'atelier peut se résumer par la formule suivante :

" **Mieux accueillir et scolariser les enfants du voyage afin de leur permettre d'acquérir les compétences de base nécessaires à l'insertion sociale et professionnelle** ".

a) Les constats

La connaissance de l'existant est limitée et la difficulté d'un diagnostic fiable a été soulignée : le dernier état des lieux date de l'année scolaire 1997/1998. Il ne permet pas d'établir une vue précise de la situation et une carte fiable des besoins.

Concernant l'offre, l'état des lieux permet de distinguer deux pratiques principales. La première est la " classe d'accueil ". En 2002, trois secteurs disposent de ce service. Il s'agit de Carhaix, Morlaix et Brest. Dans ces classes, 3 maîtres spécialisés proposent un enseignement adapté à ce public, en recherchant une intégration, partielle ou totale, des élèves dans les classes ordinaires. La seconde concerne l'accueil direct dans les classes ordinaires. Des aides et des dispositifs particuliers existent par endroits mais de manière inégale. A Douarnenez et à Quimperlé, des actions spécifiques sont menées.

S'agissant des besoins, plusieurs points sont abordés. Le premier concerne l'évaluation de l'élève. Une présence de deux à trois semaines dans la classe est nécessaire. Cela n'est pas toujours le cas compte tenu de la mobilité de cette population d'une part, du manque d'assiduité d'autre part. Un autre point renvoie à la formation des enseignants afin de leur permettre d'accueillir ces élèves dans de bonnes conditions en ayant une pédagogie adaptée. Enfin, l'importance de l'information et de la mobilisation des familles sur l'intérêt de la scolarisation est notée.

b) Les objectifs

En préalable et compte tenu du caractère parcellaire des informations disponibles, il est nécessaire de réaliser **une évaluation de la situation au cours des deux prochaines années**. Les indicateurs retenus sont les suivants :

- évaluer le taux d'inscription des enfants au regard de l'article L 122-1 du Code de l'Education,
- évolution des effectifs en maternelle, en école primaire, en collège et au CNED pour les enfants âgés de plus de douze ans,
- l'absentéisme par rapport aux inscriptions faites dans les écoles,
- le nombre de commissions locales mises en place dans le département,
- le nombre d'actions d'accompagnement scolaire,
- le nombre d'orientations ou de projets professionnels,
- le nombre de demandes d'inscriptions dans des dispositifs de formations professionnelles.

Les trois derniers indicateurs seront évalués par les collèges référents ou les commissions

locales. Les commissions locales regrouperaient l'ensemble des acteurs locaux selon des modalités restant à définir.

Pour traiter la scolarisation et l'accompagnement scolaire trois grandes priorités ont été retenues :

1 - MIEUX DÉFINIR LES CONDITIONS DE SCOLARISATION DES ENFANTS DU VOYAGE PAR UNE APPROCHE PARTENARIALE DÉPARTEMENTALE ET LOCALE
(des conventions pourront être signées par les différents partenaires : Education Nationale, Municipalité, CAF, Conseil Général).

2 - INFORMER ET FORMER :

- création **d'un centre de ressources inter-institutionnel** pour mieux connaître ce public (mises en place de forums, colloques…).

- **informer et mobiliser les familles** sur la scolarisation des enfants dès la maternelle et sur l'obligation scolaire à partir de 6 ans (Points parents-enfants dans les écoles, ateliers " vie quotidienne " dans le cadre des contrats d'insertion RMI).

- **informer, former les enseignants** dans le cadre de la formation initiale de base à l'IUFM (les modules restent à définir) et de la formation continue pour les directeurs (relations avec les familles) et les enseignants (outils pédagogiques).

3 - ACCUEILLIR ET SCOLARISER/ACCOMPAGNER ET SUIVRE

- Améliorer les conditions d'accueil et d'affectation des élèves dans les différentes écoles (carte scolaire) en maintenant et en développant **les classes d'accueil.**

- Mettre en place **des moyens spécifiques** d'aide et d'accompagnement aux enseignants recevant des enfants du voyage dans les classes ordinaires.

- Développer l'accompagnement scolaire par le biais des commissions locales et le secteur associatif.

- Favoriser **les articulations** entre la maternelle, l'élémentaire et le collège en mettant en place **un livret de suivi scolaire ou livret de compétences** conçu comme un véritable outil d'apprentissage pour l'enfant ou l'adolescent.

- Identifier et désigner **des collèges référents** prêts à accueillir et scolariser les enfants de parents non sédentaires et disposés à mettre en place un dispositif permettant l'inscription au C.N.E.D., l'accompagnement et le suivi des apprentissages.

N.B. : La circulaire n° 2002-101 du 25 avril 2002 (en annexe) concernant " la scolarisation des enfants du voyage et de familles non sédentaires " nous apporte des éléments à prendre en compte pour l'organisation et la mise en œuvre de l'ensemble des dispositifs prévus.

3.2 – L'insertion sociale et professionnelle

a) Les constats

Les actions mises en place relèvent souvent de l'initiative individuelle des professionnels de l'action sociale pour répondre aux besoins et aux manques repérés des gens du voyage, sur leur secteur.

Le Conseil Général ne finance pas aujourd'hui d'actions pour les gens du voyage, sur les crédits d'insertion.

Néanmoins, le Plan Triennal d'Insertion mentionne les axes de travail à mener en direction de ce public.

L'état des lieux réalisé révèle plusieurs points concernant les deux volets traités (insertion professionnelle et sociale) :

- l'importance du travail " au noir ",

- la complexité des démarches administratives liées à la déclaration d'entreprise (création, suivi des dossiers) ou à la reconnaissance légale de leur activité,

- la faible qualification des gens du voyage accentuée par la faible valorisation de leurs savoir-faire traditionnels,

- le très faible niveau scolaire et la périodicité de leur séjour (mobilité) rendant difficile l'accès aux formations existantes,

- la difficile constitution des dossiers de retraite,

- le faible pourcentage de contractualisation lié au RMI,

- l'hétérogénéité des réponses apportées (prêts caravane CAF existant au Nord et non au Sud, suivi des bénéficiaires RMI variant selon les travailleurs sociaux).

b) les objectifs

Insertion professionnelle

- Organiser les conditions d'un travail légal par la création d'une structure d'aide et d'informations concernant l'ensemble des démarches administratives liées aux activités économiques et au monde du travail.

- Développer les savoir-faire traditionnels et améliorer la formation professionnelle par la mise en place de modules de formation adaptés en tenant compte des durées de séjours.

- Permettre l'accès aux services de droit commun en réalisant un guide des procédures administratives.

Insertion sociale

- L'insertion sociale des gens du voyage, comme celle de tout citoyen, est une mission du service social départemental qui s'inscrit dans le Schéma d'Action Sociale Départementale.

- Former – informer les travailleurs sociaux vis à vis du monde du voyage, des pratiques et des expériences entre sédentaires et voyageurs en créant un lieu de ressources (gestion et diffusion du savoir) et en mobilisant le médiateur.

- Mettre en place un projet social dans chaque lieu d'accueil en associant les gens du voyage à leur élaboration, en luttant contre l'illettrisme, en développant des actions d'initiatives locales (ateliers vie quotidienne, Atelier pour Compter, Lire et Ecrire), en constituant un réseau de référents au sein de chaque institution pour répondre aux besoins.

- Assurer le respect des règles de droit commun par les gens du voyage (citoyenneté, environnement, etc…).

- Favoriser l'amélioration et l'entretien de l'habitat des gens du voyage en harmonisant l'accès aux aides pour l'achat et l'entretien des caravanes

3.3 – L'accès aux droits et à la santé

Trois thèmes émergent :

- les problèmes relatifs à la santé,

- les questions liées à l'environnement des aires,

- les actions de formation et de sensibilisation.

a) Les constats

les problèmes relatifs à la santé :

La situation sanitaire de la population concernée n'est pas bien connue. Il n'y a pas de données départementales précises sur cette question. Toutefois, à partir des connaissances des professionnels et des institutions, on note cependant, un " stress " plus important pour la population " sédentarisée " que pour celle voyageant encore. La sédentarisation produirait des effets secondaires tels que la dépression. Elle provoquerait, en particulier des phénomènes d'addiction, notamment l'alcoolisme.

En matière de santé, les droits sont globalement connus et les démarches concernant la Couverture Maladie Universelle (CMU) sont faites. Il ne semble pas y avoir d'exclusion des droits. On note toutefois que la médecine de prévention est rare. Une interrogation demeure sur la question du niveau de couverture complémentaire (les mutuelles) pour les non-bénéficiaires du RMI.

Le handicap, la vieillesse et la grossesse sont bien assumés grâce à la solidarité familiale. Les pathologies repérées sont principalement métaboliques. Elles sont liées à la culture et à l'alimentation (lipides, glucides) : hypertension, diabète. Les soins dentaires restent difficilement accessibles, notamment les prothèses.

Les adolescents sont touchés par diverses problématiques liées au sentiment de rejet et à la perte de repères dans la communauté qui sont à l'origine d'addictions diverses. Quant aux adolescentes, il importe de souligner la précocité " traditionnelle " de la maternité liée à son rôle d'intégration sociale dans le groupe.

Concernant l'accueil dans les hôpitaux, le système des " permanences d'accès aux soins – santé " (PASS) semble bien fonctionner : l'accueil est assuré correctement sans débordement excessif et à la satisfaction des usagers.

les questions liées à l'environnement des aires :

On constate un manque d'information et d'éducation à la santé sur les pathologies liées aux activités professionnelles et aux modes de vie : aires de ferraillage, récupération de métaux divers, brûlage pour la récupération du cuivre, problèmes de saturnisme, utilisation de produits toxiques sans connaissance des risques (peintures, produits de décapage, solvants) etc..

b) Les objectifs

Les actions préconisées s'inscrivent dans une démarche dialectique : *" Aller vers " et " Faire venir "*. Le travail de proximité doit se faire à la fois dans et à côté des aires d'accueil.

L'objectif qui ressort des travaux de cet atelier est «mieux connaître ce public pour mieux agir»

La santé

Plusieurs axes sont à privilégier : la santé des femmes fragilisée par leurs nombreuses grossesses et celle des enfants au travers de la PMI. Il convient d'y ajouter la nécessaire information-formation sur la sexualité, la contraception et les MST et le besoin de disposer de personnes " ressources " (puéricultrice, infirmière) pour assurer une prévention sanitaire. Les actions de la PMI relèvent de la compétence de la DPAS et devront être coordonnées à cette échelle en privilégiant les structures existantes et les expériences réussies. Des actions innovantes utilisant une structure itinérante de prévention et d'accès aux soins pourraient, dans ce cadre, être mises en place (camion, mobil-home).

Afin de mieux connaître la situation sanitaire, une équipe projet devra définir une " grille diagnostic " des besoins en matière de santé et proposer l'inscription d'actions dans la durée. Cette démarche devra se rapprocher de celle engagée par le collectif femme (Etape 29) sur les problématiques de santé.

Cette équipe projet qui fera l'objet d'une évaluation périodique pourrait avoir pour missions :

- de construire un état des lieux,

- de proposer des actions sur la santé des adolescent(e)s, des femmes, des mères et des enfants,

- d'élaborer des recommandations en faveur des gens du voyage dans le cadre des différents plans et schémas à venir.

Par ailleurs, ces préoccupations doivent être inscrites dans l'élaboration en cours du PRAPS II (Programme Régional pour l'Accès à la Prévention et aux Soins - 2ème génération 2002-2005).

Les questions liées à l'environnement des aires :

Les procédures de créations des aires feront l'objet d'une publication par l'Etat à destination des élus. L'Etat et le Conseil Général veilleront au respect des normes des projets de construction ou de réhabilitation des aires.

Un certain nombre de recommandations sont formulées car l'implantation des aires peut avoir un lien direct sur l'état de santé des gens du voyage. Celles-ci sont reprises dans le chapitre concernant la conception des aires.

Dans le cadre des grands rassemblements ou des rassemblements occasionnels (naissance, mariage, décès d'un membre de la famille), il conviendrait de louer un pool de matériel dans un lieu proche du grand rassemblement, de façon à permettre une installation rapide de sanitaires mobiles et le ramassage des ordures.

***Les actions de formation et de sensibilisation des professionnels et des élus* :**

Il s'agit d'un axe transversal du Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage. Ces actions seront importantes compte tenu des besoins en la matière. La meilleure connaissance des gens du voyage permettra de mieux les comprendre.

Le médiateur aura un rôle important dans cette sensibilisation – formation des divers intervenants auprès des gens du voyage. Ces actions pourront aussi être confiées à des organismes spécialisés.

La santé apparaît clairement comme un thème transversal présent dans les deux volets précédents. Il sera donc important de **développer des actions d'information et d'éducation à la santé, à l'école** (P.M.I. – Santé Scolaire) **mais également en direction des adultes pour une prévention des risques professionnels** (ateliers vie quotidienne…).

3.4 - Objectifs transversaux aux trois thèmes

Compte tenu d'une méconnaissance réciproque des cultures, il est essentiel :

- D'informer et de former les différents partenaires techniques et politiques intervenant auprès des gens du voyage,

- D'informer et de former les gens du voyage pour qu'ils puissent disposer des éléments de connaissance et de compréhension de la société sédentaire pour que puisse s'établir une fonction de médiation entre les sédentaires et les gens du voyage,

- De mettre en place un groupe de suivi départemental ayant pour mission :
  . la réalisation d'un état des lieux de l'existant,
  . la proposition d'actions adaptées et concertées,
  . la coordination et l'évaluation des actions,
  . la constitution d'un centre de ressources dont les modalités restent à définir qui pourra traiter l'ensemble des problématiques liées aux gens du voyage (sociales, techniques, formation, etc…).

- De déterminer les conditions d'un partenariat avec les gens du voyage ou leurs représentants dans les différents dispositifs en vue d'adapter les politiques publiques aux spécificités de cette population.

4 LES GRANDS RASSEMBLEMENTS

Le schéma doit prévoir l'accueil des rassemblements traditionnels ou occasionnels

On distingue actuellement dans le département deux catégories de grands rassemblements :

- les grands rassemblements estivaux,

- les grands groupes familiaux, dont la fréquence est plus aléatoire.

4.1 - Les grands rassemblements estivaux

Ceux-ci comprennent :

les grands rassemblements évangéliques (protestants) :

Ils sont le plus souvent programmés lors de la réunion de Gien (avril-mai).

Période des rassemblements : entre juin et août.

Nombre de rassemblements : entre 2 à 4 groupes par saison.

Nombre de caravanes : entre 150 et 250.

Déroulement :
- chaque étape dure une semaine. Le groupe arrive le dimanche après-midi et part le dimanche après-midi suivant.

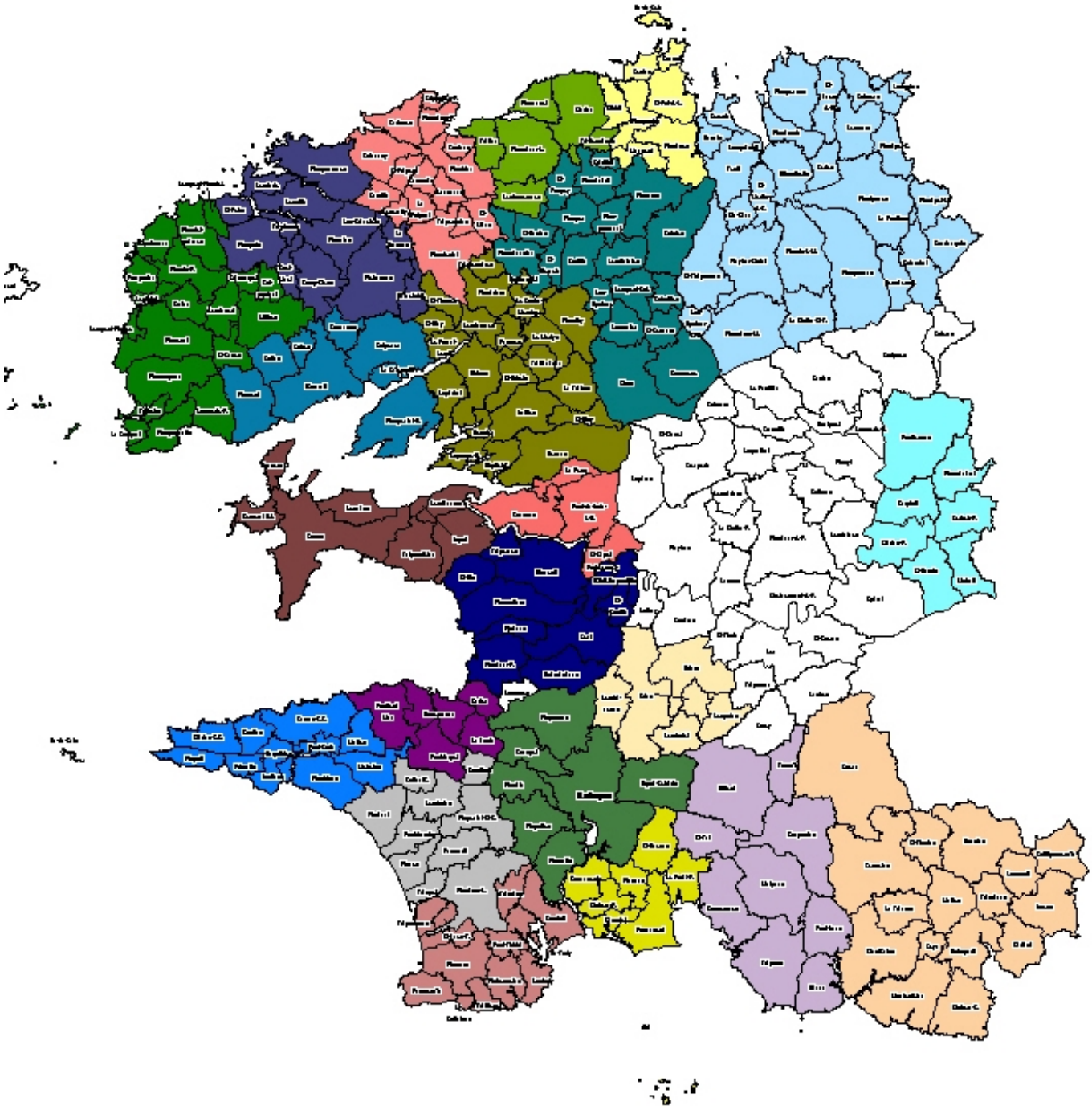
Organisation :
- Il est organisé de manière très stricte : les pasteurs gèrent l'ensemble du groupe et mènent les négociations avec l'extérieur ; des diacres sont chargés de la maintenance et du maintien de l'ordre sur le terrain. Ils organisent quasi quotidiennement des " conventions " et certains jours des baptêmes.

Contrat :
- il est possible de conclure un contrat, dans lequel s'inscrivent les devoirs et droits de chaque partie (annexe). Les voyageurs s'engagent à payer une somme forfaitaire, à rendre le terrain dans un état correct, à respecter les lieux, l'environnement et les villageois.

Les rassemblements catholiques :

Les gens du voyage concernés ont l'habitude de se réunir autour de monuments symboles, sur des espaces qui appartiennent souvent à l'évêché. Ils regroupent moins de voyageurs que les rassemblements évangéliques et sont organisés avec le concours de l'évêché.
De plus, régulièrement se déroulent des petits pèlerinages (60 caravanes) sur l'un des sites comme : Penhors, Cléden-Poher, Landévennec, Sainte-Anne-La-Palud.

INTERCOMMUNALITES CONCERNEES PAR LES GRANDS RASSEMBLEMENTS



■ 4.2 - les grands groupes familiaux :

Ces grands groupes familiaux se réunissent dans le cadre d'événements ou de fêtes spécifiques.
Dans certains cas, ces rassemblements se produisent chaque année ou presque, dans les mêmes lieux. Ils ont donc un caractère prévisible qui permet de prendre des dispositions locales d'accueil. Il s'agit par exemple de grandes fêtes religieuses telles que les Rameaux ou la Toussaint.
Dans d'autres cas, ils correspondent à des événements moins prévisibles comme les décès, les hospitalisations, les naissances. Cependant, sont assez bien connus les lieux d'inhumation, d'hospitalisation et de naissance privilégiés par les voyageurs.
Voici à titre indicatif, quelques communes concernées actuellement par ces rassemblements : Brest, Carhaix, Douarnenez, Morlaix, Rosporden, Quimper, Quimperlé, Pont l'Abbé, Châteaulin, St Renan, Landerneau. Cette liste n'est pas exhaustive et pourra évoluer avec les pratiques des voyageurs.

■ 4.3 - Les modalités de gestion de ces rassemblements :

▶ a) les grands rassemblements traditionnels :

Pour assurer une réponse efficace concernant ces grands rassemblements, le niveau intercommunal doit être privilégié. L'objectif, à terme, consiste à identifier pour chaque EPCI, 1 (ou plusieurs) terrain aménagé et destiné, pendant la période estivale, à cette fonction. Les terrains retenus peuvent, soit appartenir à une collectivité, soit faire l'objet d'un accord avec un ou plusieurs propriétaires privés.
Au niveau départemental sera recherchée une rotation entre les EPCI afin d'éviter que les rassemblements ne se portent régulièrement sur les mêmes secteurs.

Aussi, il y a lieu de définir une procédure permettant de répondre d'une part aux attentes exprimées et d'autre part à la nécessité d'assurer ces rassemblements dans un contexte d'ordre public et de respect de l'environnement que seules des mesures préalables à l'installation permettront d'assurer.

Procédure mise en œuvre :

Etape 1) – En novembre de l'année N-1, il est demandé à chaque EPCI concerné (cf. carte) de rechercher, pour l'été de l'année N, au moins un terrain dont les caractéristiques sont définies ci-dessous.

Etape 2) - Les EPCI proposent des terrains en février de l'année N. Le médiateur est chargé d'examiner ces propositions.

Etape 3) - Le médiateur négocie en avril avec les responsables, le nombre de groupes et les étapes envisagées pendant l'été. L'objectif d'un maximum de 3 groupes envisageant chacun 3 étapes en Finistère servira de base à la négociation.

Etape 4) – Puis est convoquée la commission consultative qui définira, au vu du rapport du médiateur et des propositions de terrains remises par les EPCI, les conditions de gestion des grands rassemblements de l'été. Il s'agit de répartir équitablement l'accueil des groupes prévus.

Etape 5) – Une rencontre avec les EPCI concernés sera alors (en mai, juin) organisée pour préciser les conditions d'accueil.
Etape 6) – Dès l'installation sur le terrain, le médiateur est chargé d'établir les conditions de stationnement, par le biais éventuel d'une convention, en liaison avec le maire et les représentants de l'Etat.

Critères de choix d'un terrain de grands rassemblements :

- taille : 4 à 5 hectares.
- Qualité du sol : dense.
- Nature du terrain : en herbe.
- Terrain assez éloigné du bourg, du village, …
- Point d'eau potable.
- Electricité : non obligatoire.
- Sanitaires : toilettes chimiques.
- Déchets : bennes à ordures et ramassage.

▶ b) les autres rassemblements (voir supra 4.2) :

Dans les communes concernées, il est nécessaire, en complément de l'éventuelle aire d'accueil permanent, de prévoir un terrain annexe aménagé sommairement (alimentation en eau et en électricité, assainissement, ramassage des ordures ménagères) pour répondre aux besoins des familles.

4.4 - Les financements liés à ces aménagements :

Les communes (ou les EPCI) qui aménagent une aire permanente d'accueil de grand passage (pour l'une ou l'autre des fonctions évoquées plus haut) pourront bénéficier d'une aide de l'Etat d'un montant de 70 % de l'investissement plafonnée à 80 035 euros par opération (au 1er janvier 2002).
Il faut comprendre par aires permanente d'accueil de grand passage, un terrain qui n'est pas ouvert et géré en permanence, mais qui doit être rendu accessible en tant que de besoin.

▶ Liste des EPCI concernés :

- Aulne maritime
- Baie de Kernic
- Cap Sizun
- Concarneau Cornouaille
- Communauté Urbaine de Brest
- Haut Pays Bigouden
- Pays Bigouden Sud
- Pays d'Iroise
- Pays de Châteaulin et du Porzay
- Pays de Douarnenez
- Pays de Landerneau-Daoulas
- Pays de Landivisiau
- Pays de Lesneven et côte des légendes
- Pays de Morlaix
- Pays de Quimperlé
- Pays Fouesnantais
- Pays Glazik
- Pays Léonard
- Poher
- Quimper Communauté
- Presqu'île de Crozon
- Plabennec et les Abers

5 BESOINS EN HABITAT :

La loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage a pris en compte cette préoccupation visant à trouver des solutions durables, individualisées et adaptées d'habitat pour les gens du voyage.

Il s'agit de répondre à une demande forte des voyageurs qui, de plus en plus, souhaitent disposer d'un lieu stable et privatif où ils sont susceptibles de demeurer plusieurs mois, notamment pendant la période hivernale. Cette aspiration, qui traduit une évolution des modes de vie parmi cette population, trouve notamment sa justification dans une attention plus marquée portée à la scolarisation des enfants.

Le droit de l'urbanisme reconnaît désormais la nécessité de prendre en compte cette aspiration. Celle-ci implique une mobilisation des communes et des établissements publics de coopération intercommunale dotés des compétences habitat et urbanisme.

5.1 - Les dispositions du code de l'urbanisme :

▶ la prise en compte de l'habitat des gens du voyage dans les documents d'urbanisme :

L'article 8 - 2° de la loi du 5 juillet 2000 complétait l'article L 121-10 du code de l'urbanisme pour insister sur la nécessité, dans les documents d'urbanisme, de prendre en compte l'habitat des gens du voyage.
Cet article a été reformulé par la loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains qui a créé un nouvel article L 121-1 du code de l'urbanisme qui précise que les documents d'urbanisme doivent permettre d'assurer notamment la mixité sociale dans l'habitat urbain et dans l'habitat rural pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat. Ce nouvel article doit être compris comme incluant les besoins en accueil et en habitat des gens du voyage.

Il en résulte que les documents d'urbanisme doivent répondre à l'ensemble des besoins d'habitat des gens du voyage. Ainsi, un plan local d'urbanisme qui interdirait, ou qui aboutirait à interdire, les caravanes ou les terrains familiaux sur tout le territoire de la commune serait illégal.

Ces dispositions seront rappelées par l'Etat à l'occasion de la révision des plans locaux d'urbanisme, de l'élaboration des schémas de cohérence territoriale, dans le cadre notamment du porter à connaissance et du contrôle de légalité

5.2 - Les terrains familiaux :

a) aspect juridique :

1) L'autorisation de stationner sur un terrain privé :

Cette règle, en vigueur avant la loi de juillet 2000, est celle de l'article R 443 du code de l'urbanisme.

Pour les caravanes qui constituent l'habitat permanent de leurs utilisateurs, le stationnement continu pendant plus de trois mois sur la parcelle implique l'obtention par le propriétaire du terrain ou la personne en ayant la jouissance, d'une autorisation délivrée par l'autorité compétente (article R 443-4 du code de l'urbanisme).
Le terrain en question doit être situé dans une zone constructible où le stationnement des caravanes n'est pas interdit par le règlement d'urbanisme. L'autorisation ne peut être accordée pour une durée supérieure à trois ans mais peut être renouvelée (article R 443-5-1 du code de l'urbanisme).

2) L'autorisation d'aménagement de terrains familiaux :

Cette nouvelle autorisation, délivrée par l'autorité compétente en matière d'urbanisme, vise spécifiquement à répondre au besoin manifesté par certaines catégories de gens du voyage qui alternent longs séjours et périodes plus brèves de déplacement.

Les terrains familiaux sont des terrains destinés à l'habitat des familles de gens du voyage. L'article 8-3° de la loi du 5 juillet 2000 a ajouté un nouvel article au code de l'urbanisme qui consacre l'existence de ces terrains familiaux :

> " article L 443-3 (du code de l'urbanisme) - Dans les zones constructibles, des terrains bâtis ou non bâtis peuvent être aménagés afin de permettre l'installation de caravanes constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs. L'autorisation d'aménagement est délivrée dans les formes, conditions et délais définis par le décret en Conseil d'Etat mentionné à l'article L 443-1 ". (décret à venir).
>
> Cette nouvelle disposition est un facteur de souplesse par rapport à l'autorisation de stationner décrite dans le paragraphe précédent. Une seule autorisation est délivrée pour l'affectation du terrain en vue de l'installation de caravanes constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs. Les caravanes stationnant sur un terrain aménagé autorisé ne sont plus soumises à l'obligation de demander une autorisation de stationnement.
>
> L'autorisation d'aménager un terrain pour l'habitat des gens du voyage est délivrée dans les mêmes conditions que les autres autorisations d'urbanisme, c'est-à-dire dans le respect des règles d'urbanisme et servitudes applicables au terrain, objet de la demande. Elle ne peut être délivrée que sur un terrain constructible.
>
> Les autorisations d'aménager porteront sur l'ensemble des travaux d'aménagement et équipements prévus sur le terrain (voiries, plantations, locaux communs, clôtures, etc ...). Elles tiendront lieu de permis de construire pour les constructions entrant dans le champ d'application de l'autorisation d'aménager.
>
> Cette nouvelle autorisation permet ainsi de concilier le respect des règles d'urbanisme en matière d'installations de caravanes et la demande des gens du voyage de disposer de terrains familiaux.
>
> Conformément à l'article 1er - II de la loi du 5 juillet 2000, ces autorisations seront recensées en annexe. Aucune autorisation n'a été délivrée à ce titre à ce jour en Finistère.

b) orientations souhaitables :

L'aménagement de tels terrains vise à créer les conditions d'intégration progressive des familles dans l'environnement social et urbain.

Une partie des places de caravanes des aires actuelles est occupée par des familles qui se déplacent peu. Les seuls mouvements sont ceux liés à la fermeture des aires l'été. Proposer des terrains familiaux à ces familles permettraient à la fois de " libérer des places " sur les aires d'accueil et de répondre à l'attente de quelques familles de voyageurs.

Un premier diagnostic a permis de repérer certaines zones privilégiées de " fixation " : les communautés d'agglomération du pays de Morlaix et de Quimper-Communauté, la communauté urbaine de Brest, les secteurs de Lesneven, Douarnenez, Quimperlé, Carhaix.

Aujourd'hui, sur la C.U.B., les communautés d'agglomération de Quimper et de Morlaix, la demande de terrains familiaux est forte et les acquisitions de parcelles ou de maisons de plus en plus nombreuses. A la fin des années 1990, l'étude réalisée sur le secteur de Morlaix repérait une cinquantaine de terrains privés. En 2002, une évaluation estimait à plus de quarante les terrains sur la Communauté Urbaine de Brest.

On peut noter que ces implantations peuvent prendre différentes formes : terrain sommairement aménagé, terrain avec maison, maison de ville, l'ensemble portant fréquemment sur des terrains non constructibles.

Il y a lieu d'engager une politique favorisant le développement des terrains familiaux comprenant :

- la recherche d'un cadre légal, par la possibilité, au sein des P.L.U., d'affecter des parcelles à l'aménagement de ces terrains familiaux. Une rédaction départementale modèle " de règlement de P.L.U " sera élaborée en ce sens. Elle sera proposée aux communes (ou EPCI compétents) dans le " porter à connaissance " de l'Etat établi lors de la révision de ces documents d'urbanisme.

- Un accompagnement individualisé en amont des projets, afin d'assurer la pertinence et la régularité des nouvelles implantations.

- La mise au point d'un dispositif financier permettant de contribuer à une bonne solvabilisation de l'opération.

- la mise en conformité des terrains existants (régularisation lorsque les règlements le permettent ou échanges de parcelles).

5.3 - Habitat adapté :

On entend par " habitat adapté " une solution d'habitat locatif prenant en compte les spécificités de ce public. Cette solution peut être une alternative à la création de terrains familiaux. Elle devra s'établir dans le cadre d'une programmation impliquant les collectivités locales (programmes locaux de l'habitat : P.L.H.).

Le Prêt Locatif Aidé d'Intégration (P.L.A.I) peut constituer une des possibilités de financement d'un tel habitat à condition de permettre une adaptation des normes techniques de référence. Aussi, est-il proposé qu'une expérimentation de ce montage financier soit réalisée dans les mois à venir.
Par la suite, au moment de l'entrée du ménage dans les lieux, une mesure d'accompagnement social liée au logement pourrait être mobilisée.

Il peut également s'agir d'opération locative ne rentrant pas dans le champ du financement de l'habitat social. Une réflexion départementale déterminera les modalités de mobilisation des aides aux logements sur ces opérations, afin de solvabiliser les locataires.

5.4 - Le Plan Département d'Action pour le Logement des Personnes Défavorisés :

1 – Actions du plan

Dans le plan actuellement en cours (2000-2002), les voyageurs constituent un public identifié.

Une des actions retenues (action 13 en annexe) consiste à élaborer et adopter le présent schéma.

Le prochain plan devra, à partir des préconisations et orientations exprimées supra, prendre en charge le volet habitat en définissant les conditions :

- favorisant l'installation de gens du voyage en fonction de leurs attentes et dans le respect des règles d'urbanisme,

- facilitant l'intégration des populations l'accompagnement de cette démarche sous l'angle du montage de l'opération et sous l'angle social.

- précisant les modalités d'appui aux collectivités locales dans ces démarches.

- Il devra également formaliser les implications financières des différents partenaires pour la mise en œuvre de cette politique.

2 – Intervention du Fonds de Solidarité Logement (FSL) :

Le règlement actuel du F.S.L. prévoit uniquement l'intervention dans le cadre suivant :

" le fonds de solidarité pour le logement peut, dans le cadre des dispositions du programme départemental d'insertion, aider financièrement, sous forme de prêt d'installation, à l'acquisition de caravanes auprès de professionnels, lorsque ce type d'habitat correspond aux besoins du demandeur " (article 2 du règlement du F.S.L.).

Ainsi, l'acquisition de caravanes peut être financée sous forme de prêt d'installation sous réserve de l'accord de la commission locale d'insertion compétente, et au vu d'un plan de financement validé par elle..

Parallèlement, le Plan Départemental d'Insertion (PDI) apporte également un financement (1980 euros au 1er janvier 2002).

L'aide du fonds est plafonnée à 450 euros pour une personne seule, majorée de 75 euros par personne supplémentaire. Elle est attribuée sous forme de prêt d'installation. Pour les ménages ayant des ressources inférieures ou équivalentes au R.M.I. une subvention peut exceptionnellement être attribuée, plafonnée à 50 % du total de l'aide attribuée (article 8 du règlement du F.S.L.).

6 SUIVI ET REVISION DU SCHEMA :

6.1 - Le suivi du schéma :

Le dispositif de suivi et de mise en œuvre du schéma repose sur :

- la commission consultative,

- le groupe de suivi,

- le médiateur.

Par ailleurs, le PDALPD, comme indiqué ci-dessus, constitue un cadre de référence pour la question de l'habitat.

a) La commission consultative :

Elle se réunit au moins deux fois par an, sur convocation du préfet et du président du conseil général (ou de l'un des deux) ou sur demande du tiers de ses membres.
Elle participe à la définition annuelle des conditions de gestion des grands rassemblements.

Elle émet un avis sur toute convention intercommunale de création ou de gestion des aires d'accueil.

Elle est informée de la réalisation des objectifs du schéma. Dans ce cadre, elle émet un avis sur le bilan annuel de mise en œuvre des orientations du schéma en matière d'habitat des gens du voyage.

Elle est informée notamment de la programmation financière.

b) Le groupe de suivi :

Ce groupe réunit les techniciens qui interviendront dans la mise en œuvre et le suivi du schéma. Sa composition dépendra des sujets évoqués.

Il sera animé par les services de l'Etat (D.D.E.) et du Conseil Général (D.P.A.S.).

C) Le médiateur :

Il est en fonction depuis le 4 janvier 2001.

Il a pour mission :

- de contribuer à la mise en œuvre du schéma en concertation étroite avec les élus,

- de maintenir le dialogue avec les voyageurs et leurs associations,

- de faire circuler l'information entre les différents acteurs : services de l'Etat, élus et voyageurs,

- de travailler à l'émergence d'un réseau régional et interrégional pour l'accueil estival des grands groupes,

- de formaliser une démarche de négociation efficace auprès des élus et des voyageurs en s'appuyant sur l'analyse des expériences vécues,

- en cas de conflit, d'intervenir pour assurer la médiation nécessaire entre les gens du voyage et les différentes autorités et personnes concernées par leur accueil.

Le médiateur rend compte, chaque année, au préfet et au président du conseil général, de ses activités ainsi qu'à la commission consultative.

6.2 - La révision du schéma :

En application de l'article 1er de la loi du 5 juillet 2000, le schéma doit être révisé dans les six ans qui suivent sa publication.

a) Procédure de révision :

Le préfet et le président du conseil général engagent conjointement la procédure de révision. Elle est conduite par les services de l'Etat et du conseil général en association avec la commission consultative.

Ils disposent d'un délai de 18 mois pour mener à terme cette révision.

Le projet de schéma révisé est soumis aux communes qui y figurent et à la commission consultative pour avis.

Après recueil de ces avis, le schéma révisé est approuvé conjointement par le préfet et le président du conseil général et publié au recueil des actes administratifs. Si à l'issue de la période de 6 ans, la révision n'est pas engagée, le préfet l'engage seul.

b) procédure de modification :

La commission consultative peut proposer des modifications mineures ne portant pas atteinte à l'économie générale du schéma et n'entraînant pas de révision telle qu'elle a été prévue par le III de l'article 1er de la loi du 5 juillet 2000.

Quimper, le 27 novembre 2002

Le Préfet
du Finistère

Thierry Klinger

Le président du Conseil Général
du Finistère

Pierre Maille