



PREFECTURE HAUTE- SAONE

Autre

**signé par Préfet
le 03 Mai 2012**

**70_Département Haute- Saône
Préfecture de la Haute- Saône**

Schéma départemental relatif à l'accueil et à
l'habitat des gens du voyage



PRÉFET DE
LA HAUTE-SAÔNE



SCHEMA DEPARTEMENTAL RELATIF A L'ACCUEIL ET A L'HABITAT DES GENS DU VOYAGE

SOMMAIRE

PREAMBULE

LOIS ET TEXTES D'APPLICATION

LE NOUVEAU CONTEXTE LOCAL

I. ETAT DES LIEUX SUR L'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE EN 2011

- A. Les gens du voyage
- B. Le diagnostic des lieux de stationnement existants
- C. Les pôles d'attraction dans le département de la Haute-Saône
- D. Les difficultés rencontrées

II. LE RESEAU D'ACCUEIL : OBJECTIF ET PRINCIPES A L'ECHELLE DU DEPARTEMENT

- A. Les objectifs
- B. Définition et caractéristiques des aires d'accueil
- C. Recommandations techniques et relatives à la gestion
- D. La programmation des aires d'accueil
- E. La gestion des grands passages
- F. Les financements mobilisables

III. LA SITUATION SOCIALE DES FAMILLES ET LA SCOLARISATION DES ENFANTS

- A. La situation sociale
- B. La fréquentation scolaire

IV. LES ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT

- A. Les principaux acteurs chargés de l'accompagnement social
- B. Les objectifs poursuivis

V. LE DISPOSITIF DE SUIVI DU SCHEMA

ANNEXES

PREAMBULE

En 1997 le Conseil Général de la Haute-Saône et l'Etat représenté par le Préfet du Département, ont signé un premier schéma départemental d'accueil des gens du voyage.

Cette démarche, qui s'inscrivait dans le cadre de la Loi Besson du 31 mai 1990, n'a pas permis d'obtenir les résultats escomptés en Haute-Saône comme dans d'autres départements.

En application de la loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et l'habitat des gens du voyage, qui prévoyait la mise en œuvre dans chaque département d'un dispositif d'accueil des gens du voyage, un nouveau schéma a été élaboré et approuvé le 5 juin 2003.

Ce schéma a fait l'objet d'un arrêté modificatif D2/B3/R/n°12 concernant la programmation des aires à réaliser le 26 avril 2005.

L'article 1 de la loi du 5 juillet 2000 dispose que le schéma départemental est révisé selon la procédure prévue pour son élaboration, au moins tous les 6 ans à compter de sa publication.

La procédure de révision concernant la Haute-Saône a été engagée à la suite de la commission consultative départementale du 5 octobre 2010.

L'arrêté modificatif du schéma départemental devra être approuvé et publié au recueil des actes administratifs de la préfecture et du Conseil général de la Haute-Saône dans un délai de 18 mois à compter de l'engagement de la procédure de révision, soit au plus tard en avril 2012.

LOIS ET TEXTES D'APPLICATION

- Loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage,
- Loi n°2002-1094 du 29 août 2002 d'orientation et de programmation pour la sécurité intérieure,
- Décret n°2001-540 du 25 juin 2001 relatif à la composition et au fonctionnement de la commission départementale consultative des gens du voyage,
- Décret n°2001-569 du 29 juin 2001 relatif aux normes techniques applicables aux aires d'accueil des gens du voyage,
- Décret n°2001-568 du 29 juin 2001 relatif à l'aide aux collectivités et organismes gérant des aires d'accueil des gens du voyage et modifiant le Code de la sécurité sociale et le Code général des collectivités territoriales,
- Décret n°2001-541 du 25 juin 2001 relatif au financement des aires d'accueil destinées aux gens du voyage,
- Circulaire n°2001-49 du 5 juillet 2001 relative à l'application de la loi n°2000-614 du 5 juillet 2000,
- Circulaire du 24 juillet 2001 relative aux conditions d'attribution de l'aide aux communes ou EPCI gérant une ou plusieurs aires d'accueil,
- Circulaire du 3 août 2006 relative à la mise en œuvre des prescriptions du schéma départemental d'accueil des gens du voyage,
- Circulaire NOR IOCA1022704C du 28 août 2010 relative à la révision des schémas départementaux d'accueil des gens du voyage,
- Circulaire NORIOCD1115774C du 8 juin 2011 relative à la préparation des stationnements estivaux des grands groupes de caravanes de gens du voyage.

LE NOUVEAU CONTEXTE LOCAL

Le schéma révisé présenté ci-après est ainsi le fruit d'une collaboration très étroite entre les services de l'Etat, du Conseil général, des représentants des communes ou communautés de communes concernées et des associations.

Des réunions de concertation et des réunions techniques sur le terrain par pôle géographique ont permis d'identifier les nouveaux besoins et de faire émerger des propositions.

Le présent document présente en première partie les gens du voyage et l'accueil de ces populations actuellement (état des lieux) et en deuxième partie les objectifs et le contenu du schéma.

Le schéma départemental offre un cadre opérationnel qui n'est pas pour autant figé une bonne fois pour toutes.

Il devra évoluer en fonction des réalisations et des besoins nouveaux à venir.

A l'occasion de cette révision, la problématique des populations "sédentaires" ou en cours de sédentarisation a été réaffirmée dans tous les pôles. Les besoins spécifiques de cette population en terme d'habitat adapté ou d'acquisition de terrains familiaux doivent également être pris en compte dans le cadre du plan départemental d'actions pour le logement des personnes défavorisées (PDALPD).

ETAT DES LIEUX SUR L'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE EN 2011

A. Les gens du voyage

1) La population des gens du voyage est diverse

C'est une mosaïque de groupes aux références sociales, religieuses et culturelles variées. L'unité de base est la famille où l'enfant a une place centrale. Les nomades ont une culture orale traditionnelle qui s'oppose à la culture écrite des sédentaires.

L'appartenance religieuse est un élément identitaire important

On peut distinguer deux mouvances :

- le pentecôtisme,
- le catholicisme.

C'est un facteur de distinction et de tension au sein des groupes. Cette distinction identitaire est déterminante dans le choix des terrains et du stationnement.

2) La caravane est considérée comme une résidence principale

C'est le logement principal, onéreux à l'achat et à l'entretien. Le logement se prolonge à l'extérieur de la caravane par l'installation d'auvents et la disposition des véhicules. Le manque d'équipement et d'aménagement des aires contraint les familles à des pratiques quotidiennes problématiques :

- eau,
- stabilisation de la caravane,
- utilisation de groupes électrogènes.

Ainsi, pour le département de la Haute-Saône, est-il possible de déterminer trois types de populations nomades :

- les grands voyageurs, essentiellement des évangélistes, disposant d'une autonomie financière suffisante. Ces familles exercent une activité commerciale ou artisanale. Elles se déplacent sur tout le département de la Haute-Saône. Elles se déplacent également dans les départements limitrophes, voire plus éloignés (Sud et Est de la France...). Il n'y a pas d'accompagnement social à prévoir pour ces communautés.
- Une population de semi-sédentaires. Ces familles circulent dans tout le département, et quelquefois, aux limites des départements voisins.
- Une population de "sédentaires" paupérisés qui circule uniquement autour des agglomérations importantes. C'est le cas des familles rencontrées à LURE et sur le bassin de PUSEY, qui stationnent autour de VESOUL et des communes limitrophes.

Les populations de semi-sédentaires et de sédentaires sont les mieux représentées.

B. Diagnostic des aires d'accueil existantes

Dans les principaux pôles, le nombre de caravanes se répartit de la manière suivante :

LUXEUIL / 45 PLACES*			
année 2010	places occupées dans le mois	pourcentage d'occupation	nombre de personnes
janvier	13	29%	44
février	14	31%	48
mars	12	27%	42
avril	17	38%	63
mai	13	29%	52
juin	12	27%	44
juillet	10	22%	39
août	20	44%	76
septembre	23	51%	82
octobre	16	36%	57
novembre	15	33%	54
décembre	12	27%	40
Moyenne d'occupation à l'année	15	33%	53
* jusqu'en 2008 : fermeture en juillet 2009 et 2010 : ouverture toute l'année 2011: sera fermée en juillet			

LURE / 50 PLACES*			
année 2010	places occupées dans le mois	pourcentage d'occupation	nombre de personnes
janvier	25	50%	108
février	29	58%	107
mars	28	56%	107
avril	26	52%	101
mai	27	54%	97
juin	26	52%	95
juillet	22	44%	65
août	22	44%	81
septembre	25	50%	97
octobre	27	54%	119
novembre	27	54%	119
décembre	22	44%	114
Moyenne d'occupation à l'année	26	51%	101
*fermée 3 semaines en août			

VESOUL (route de st Loup) / 25 PLACES			
année 2010	places occupées dans le mois	pourcentage d'occupation	nombre de personnes
janvier	18	72%	76
février	19	76%	78
mars	20	80%	83
avril	13	52%	64
mai	11	44%	58
juin	15	60%	69
juillet	17	68%	90
août	17	68%	69
septembre	24	96%	101
octobre	19	76%	96
novembre	19	76%	83
décembre	17	68%	80
Moyenne d'occupation à l'année	17	70%	79

ECHENOZ LA MELINE/ 13 PLACES			
année 2010	places occupées dans le mois	pourcentage d'occupation	nombre de personnes
janvier	6	46%	35
février	9	69%	46
mars	9	69%	44
avril	6	46%	34
mai	5	38%	46
juin	11	85%	69
juillet	4	31%	25
août	11	85%	46
septembre	15	115%	51
octobre	14	108%	53
novembre	12	92%	39
décembre	13	100%	41
Moyenne d'occupation à l'année	10	74%	44
occupation à 15 en septembre : les places 11 et 12 occupées 2 fois chacune dans le mois			
occupation à 14 en octobre : la place 9 occupée 2 fois dans le mois			

VAL DE GRAY/ 20 PLACES			
année 2010	places occupées dans le mois	pourcentage d'occupation	nombre de personnes
janvier	0	0%	0
février	0	0%	0
mars	4	20%	18
avril	6	30%	18
mai	4	20%	12
juin	10	50%	30
juillet	9	45%	40
août	5	25%	14
septembre	0	0%	0
octobre	0	0%	0
novembre	0	0%	0
décembre	0	0%	0
Moyenne d'occupation à l'année	38	16%	11
* les chiffres à 0 indiquent qu'il n'y avait personne sur l'aire à ces périodes là			

C. Les pôles d'attraction

Trois types de communes sont fréquentées par les gens du voyage :

- les communes situées sur les axes principaux (GRAY, VESOUL, LUXEUIL, LURE, HERICOURT et VILLERSEXEL),
- les communes de moins de 5000 habitants situées à proximité des principales villes du département,
- les communes situées en milieu rural, réparties dans le reste du département.

Les différents pôles et leur fréquentation

- **Pôle 1 VESOUL** : ECHENOZ-LA-MELINE/FROTEY-LES-VESOUL/NOIDANS-LES-VESOUL/PORT-SUR-SAONE/PUSEY/QUINCEY/SAULX et VAIVRE-ET-MONTOILLE,
- **Pôle 2 LUXEUIL-LES-BAINS** : BREUCHES-LES-LUXEUIL/FROIDECONCHE/LUXEUIL-LES-BAINS/SAINT-SAUVEUR/SAINT-LOUP-SUR-SEMOUSE,
- **Pôle 3 LURE** : LES AYNANS/LURE/MAGNY-VERNOIS/MELISEY/PLANCHER-BAS/RONCHAMP/ROYE/SAINT-GERAMAIN/VELLEMINFROY,
- **Pôle 4 HERICOURT** : AILLEVANS/COUTHENANS/HERICOURT/VILLERSEXEL,
- **Pôle 5 GRAY** : GY/GRAY/MARNAY.

Les communes dites "isolées" :

- CHAMPLITTE,

- FRESNES-SAINT-MAMES,
- TRAVES,
- RIOZ,
- DAMPIERRE-SUR-SALON,
- COMBEAUFONTAINE,
- DEMANGEVELLE,
- JUSSEY,
- CORRE,
- CONFLANS-SUR-LANTERNE,
- VAUVILLERS.

D. Les difficultés rencontrées

Les relations entre les voyageurs et les populations locales sont délicates et souvent conflictuelles. Il existe très souvent une certaine méfiance réciproque entre les gens du voyage et la population.

Pour les communes, les principaux problèmes soulevés sont liés aux éléments suivants :

- le stationnement "sauvage",
- les relations de voisinage,
- le dialogue difficile avec les gens du voyage,
- la gestion des aires existantes,
- la dégradation régulière des équipements.

Les gens du voyage expriment également un certain nombre d'insatisfactions :

- la localisation des aires d'accueil n'est pas appréciée,
- les aires sont en mauvais état (conditions d'hygiène et de sécurité),
- les aires ne sont pas assez nombreuses et ne sont pas assez grandes,
- le dialogue avec les élus est difficile, voire impossible,
- les modalités de scolarisation des enfants et d'accès aux soins sont insatisfaisantes.

On constate que les gens du voyage ont de plus en plus recours aux terrains négociés, qui paraissent mieux répondre à leur mode de vie.

De plus, ils sont régulièrement victimes du passage de groupes violents qui se déplacent en grand nombre s'installant de force sur des terrains dont les propriétaires ne veulent plus ensuite les négocier.

LE RESEAU D'ACCUEIL : OBJECTIFS ET PRINCIPES

A. Les objectifs

Le bilan de l'accueil des gens du voyage fait ressortir un déficit important en matière de lieu de stationnement, notamment pour ce qui est des aires de grands passages qui sont en nombre insuffisant dans le département mais également en terme de gestion et d'action socio-éducative même si des progrès considérables ont été réalisés depuis la mise en œuvre du schéma initial en 2003.

D'autre part, il conviendra de prendre encore davantage en compte les différents types de voyageurs de façon à adapter les réponses aux différents besoins.

A l'échelle du département, les objectifs sont les suivants :

- Réserver ou aménager des terrains pour des aires de grands passages dans les pôles prioritaires de VESOUL (Port-sur-Saône), Luxeuil-les-Bains et Lure (Ronchamp) et GRAY-GY-MARNAY,
- Achever le réseau d'aires d'accueil de petite et moyenne dimension (Villersexel, Melisey, Port-sur-Saône, Gy et Héricourt),
- Définir pour chacune des aires un mode de gestion adapté qui permettra de pérenniser les investissements réalisés,
- Maintenir l'accompagnement social et éducatif à un bon niveau en poursuivant la mobilisation des acteurs concernés,
- Assurer un suivi régulier des actions mises en œuvre de façon à évaluer en permanence les effets de cette politique d'accueil, les difficultés rencontrées et les besoins à prendre en compte.

Parallèlement à ce schéma départemental, des actions visant la prise en compte des besoins particuliers aux sédentaires et populations en voie de sédentarisation seront définies et mises en œuvre dans le cadre du plan départemental d'actions pour le logement des personnes défavorisées.

B. Définition et caractéristiques des aires d'accueil

NB : Les caractéristiques d'aménagement, d'équipement et de gestion indiquées ci-dessous sont complémentaires aux règles sanitaires et de sécurité en vigueur ainsi qu'aux règles d'accessibilité de l'article R. 111.19.1 du Code de l'urbanisme.

1) Les aires d'accueil

- public : gens du voyage itinérants,

- durée du séjour : de quelques jours à quelques mois (le règlement intérieur propre à chaque aire fixe la durée du séjour maximum autorisée),
- capacité de l'aire : à titre indicatif entre 15 et 50 emplacements,
- surface de l'emplacement souhaitable : 100 m²
- normes techniques minimales :
 - o une douche et deux WC pour 5 places de caravanes,
 - o le ramassage des ordures ménagères.
- le dispositif de gestion (éléments à prévoir) :
 - o un gardiennage (pas nécessairement permanent) pour la gestion des arrivées et des départs et la perception des droits d'entrée,
 - o l'entretien des sanitaires et de l'aire en général,
 - o les opérations de maintenance des équipements.

2) Les aires de grand passage

- public : rassemblements de 50 à 200 caravanes,
- durée du séjour : de 8 à 15 jours,
- Aménagement : ces aires doivent être équipées d'un point d'eau et si possible de sanitaires mobiles et bennes à ordures pendant la durée du séjour des voyageurs. En dehors de ce temps d'occupation, le terrain peut retrouver sa vocation initiale (terrain agricole ou communal etc.).

3) Les aires de petit passage

La loi précise également que des lieux de petite dimension peuvent être signalés en annexe du schéma. Il s'agit de petites aires pour des séjours de courte durée et occasionnels pour de petits groupes de caravanes.

4) Les terrains familiaux

Les terrains constituent l'habitat permanent pour leurs occupants. Ils peuvent être privés ou publics et sont destinés aux populations qui ne voyagent plus ou très peu.

5) Les emplacements pour grands rassemblements

Il s'agit de terrains pour les grands rassemblements (jusqu'à plusieurs centaines de caravanes) qui ont un caractère très exceptionnel.

C. Recommandations

1) La destination des aires d'accueil

Ces aires sont destinées aux gens du voyage itinérants dont les durées de séjour dans un même lieu sont variables et peuvent aller parfois jusqu'à plusieurs mois. Ces aires n'ont donc pas vocation à accueillir des familles ayant adopté un mode de vie sédentaire.

2) La localisation

Elle doit garantir le respect des règles d'hygiène et de sécurité des gens du voyage et éviter les effets d'isolement. Ayant une vocation d'habitat, les aires d'accueil sont situées au sein de zones urbaines ou à proximité de celles-ci afin de permettre un accès aisé aux différents services urbains (équipements scolaires, éducatifs, sanitaires, sociaux et culturels ainsi qu'aux différents services spécialisés) et d'éviter les surcoûts liés aux travaux de viabilisation.

3) La capacité des aires

(cf. tableau et cartes du schéma)

4) L'ouverture de l'aire

Les aires d'accueil ont vocation à répondre aux besoins des personnes itinérantes, ce qui implique que celles-ci soient accessibles tout au long de l'année. Toutefois, cette condition ne doit pas interdire, si le gestionnaire le souhaite, la fermeture annuelle de l'aire, pour une période donnée (un mois par exemple) pour des raisons de gestion ou pour y réaliser des travaux d'entretien.

Dans ce cas, cette période de fermeture doit être mentionnée au règlement intérieur. Par ailleurs, dans le cas où plusieurs aires d'accueil dans un secteur géographique donné et où, pendant certaines périodes de l'année la fréquentation s'avèrerait structurellement plus réduite, il est naturellement envisageable qu'elles puissent être fermées par rotation.

5) La durée de séjour

La durée maximum de séjour autorisée est précisée dans le règlement intérieur de l'aire d'accueil. Elle doit être adaptée aux capacités d'accueil sur la commune ou les communes environnantes prévues par le schéma.

D'une manière générale, le règlement intérieur ne doit pas prévoir une durée continue de séjour supérieure à 9 mois (cf. circulaire du 5 juillet 2001), ce qui n'exclut pas la possibilité de dérogation en cas de situation particulière (ex. hospitalisation de longue durée d'un membre de la famille, activité professionnelle etc.).

Il se peut toutefois que soit constaté le séjour permanent ou quasi-permanent de familles sur une aire d'accueil. Si tel est le cas, il faut veiller à ce qu'aucune construction « en dur » ne soit aménagée, ce qui constituerait un signe clair de sédentarisation, et de tirer les conséquences de cette situation ; les places ne pourraient plus être comptabilisées au titre des capacités d'accueil des familles non sédentaires.

Dans ce cas, des formes d'habitat adapté à la sédentarisation des familles devront être recherchées.

Si les capacités d'accueil des gens du voyage itinérants étaient devenues insuffisantes du fait de la présence quasi permanente de familles sur les aires d'accueil, il faudrait envisager l'accroissement des capacités d'accueil. A défaut d'y parvenir, devrait être envisagée la suspension de l'article 9 de la loi de 2000 permettant au maire d'interdire par arrêté le stationnement des gens du voyage sur le territoire de la commune en dehors de l'aire d'accueil si réellement, les gens du voyage itinérants ne trouvaient plus de capacités d'accueil suffisantes.

6) L'aménagement et l'équipement des aires d'accueil

- Le parti d'aménagement de l'aire d'accueil sera conçu dans le souci de favoriser des conditions de vie agréables à ses occupants.

Il doit notamment éviter « l'effet parking » et favoriser l'insertion de l'aire dans le paysage ainsi que dans le secteur urbain proche.

- La place caravane doit permettre d'assurer le stationnement d'une caravane, de son véhicule tracteur et, le cas échéant, de sa remorque. Sa superficie sera suffisante pour permettre l'existence d'espaces libres privatifs et le respect des règles de sécurité. Elle ne doit pas être inférieure à 75m², hors espaces collectifs et circulations internes à l'aire d'accueil, dans les aires nouvellement créées.
- La superficie de l'aire est à apprécier en fonction du nombre des places et des aménagements annexes envisagés tels que des aires de jeux pour les enfants, des espaces verts et du parti d'aménagement.
- Les sols des espaces réservés à la circulation et au stationnement des caravanes sont stabilisés. Le choix du revêtement est également dicté par le souci d'un confort suffisant aux personnes et de réduire les coûts d'entretien et de réfection des chaussées.
- Les aires d'accueil doivent bénéficier des mêmes dispositifs d'assainissement que ceux du secteur auxquelles elles appartiennent.
- Les réseaux d'eau et d'électricité doivent permettre d'assurer le fonctionnement de l'équipement électroménager des familles.

Chaque place de caravane doit pouvoir accéder aisément à un branchement d'eau et d'électricité et à une évacuation d'eaux usées. La possibilité d'accéder également à un système de vidange pour WC chimiques doit, sauf exception motivée, être ouverte sur l'aire. Dans un souci de responsabilisation des usagers, le recours à des compteurs individuels d'eau et d'électricité est recommandé.

- Autres aménagements : des espaces collectifs ou local polyvalent (bâtiment d'accueil, aires de jeux...) liés à la vie quotidienne des familles et actions sociales susceptibles d'être développées pourront voir le jour selon les besoins recensés au préalable.

7) La gestion de l'aire d'accueil

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. 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 les sorties, le paiement du droit d'usage et le respect du règlement dans de bonnes conditions est indispensable.

Le montant du droit d'usage inclura ou non la dépense liée à la consommation des fluides par les usagers. Il est en cohérence avec le niveau de prestations offertes et devra être compatible avec le niveau de ressources des populations concernées. Ce montant figure dans la convention passée entre l'Etat et le gestionnaire et dans le règlement intérieur. Une harmonisation de ces montants au sein du département doit être recherchée.

8) Les obligations réciproques

L'effort financier consenti par l'Etat et les collectivités locales (communes, EPCI et CG) étant conséquent tant au niveau de la réalisation et de l'aménagement des aires que des services proposés, les voyageurs s'engagent à respecter les règles de fonctionnement des aires.

A ce titre, il serait souhaitable que chaque aire dispose d'un règlement intérieur mentionnant les conditions d'admission et de séjour, les responsabilités réciproques et les sanctions en cas de manquement.

D. La programmation des aires à réaliser

Le tableau présenté ci-après montre les objectifs en termes d'aires à créer pour chacun des pôles et communes concernées.

Il est le résultat des réunions de concertation entre les différents partenaires conduites de novembre 2010 à mai 2011.

Dans certains cas, les terrains sont déjà réservés et les projets budgétés, dans d'autres cas, les communes ou communautés de communes recherchent encore les localisations et les financements possibles.

Collectivité maître d'ouvrage	Objectifs : aires d'accueil ou de grand passage à créer	Emplacement	Nombre de places	Calendrier prévisionnel Et observations
Pôle de VESOUL				
Communauté de communes de la Saône Jolie	Aménagement d'une petite aire d'accueil	Lieu-dit "Le Moulignon"	3 à 5 places	Coût estimé : 82 986,07€ TTC
	Création d'une aire de grand passage	A définir	De 50 à 150 places	
Pôle de Luxeuil/Lure				
Communauté de communes de Luxeuil/commune de Lure	Identification d'un terrain pour l'accueil ponctuel de grands groupes dans le cadre d'une convention d'occupation temporaire	A définir	De 100 à 150 places	
Commune de Melisey	Création d'une aire d'accueil	Terrain identifié	10 places	Coût global estimé : 200 000 € Pas de plan de financement pour l'heure Réalisation : début 2012
Communauté de communes Rahin et Chérimont	Aménagement d'une aire de grand passage	Secteur de Ronchamp	80 places	commencement des travaux est prévu dans le courant de l'été et l'achèvement pour novembre 2011
	Création d'une aire d'accueil	Adjacente à l'aire de grand passage	10 places	Coût global estimé : 321 211,80 € HT dont 160 605,90 € d'autofinancement NB : un dossier de demande de DETR a été déposé.

Pôle de Gray-Gy-Marnay				
Collaboration des quatre intercommunalités du secteur (Val de Gray, Val de Pesmes, Vallée de l'Ognon et Monts de Gy)	Identification d'un terrain pour l'accueil ponctuel de grands groupes dans le cadre d'une convention d'occupation temporaire	A définir	De 100 à 150 places	
Commune de Gy	Réalisation d'une petite aire d'accueil	Sur l'emplacement de l'ancien camping municipal	De 8 à 10	
Commune de Marnay	Retrait du schéma des 3 emplacements réservés sur le terrain de camping, celui-ci étant désormais en gérance privée			
Pôle de Villersexel/Héricourt				
Communauté de communes de Villersexel	Créer une aire d'accueil	Plate-forme RFF des travaux LGV	10	Début 2013
Commune de Héricourt	Création d'une aire d'accueil	A définir	De 10 à 15	Courant 2012
Communauté de communes d'Héricourt	Aménagement d'une aire de grand passage ou identification d'un terrain pour l'accueil ponctuel de grands groupes dans le cadre d'une convention d'occupation temporaire	A définir	De 100 à 150	
Communes dites isolées				
Commune de Champlitte	Abandon du projet de création d'une aire d'accueil de 15 places			

E. La gestion des grands passages

Ils sont le plus souvent liés à une manifestation religieuse.

Ces regroupements peuvent concerner 50 à 100 voire 200 caravanes. Ils durent 8 à 15 jours.

Pour gérer le mieux possible ces rassemblements, il est indispensable de rechercher un partenariat étroit entre les élus, les services et les représentants des gens du voyage.

La solution passe par :

- la définition d'une procédure d'accueil permettant d'utiliser selon des règles précises un terrain à titre exceptionnel et temporaire dans le cadre d'une convention d'occupation temporaire,
- par l'identification de terrains.

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

- être suffisamment portants pour rester praticables en fonction des conditions climatiques,
- ne pas être trop pentus, présenter un accès relativement aisé et être à proximité d'un réseau d'eau potable,
- être équipés et gérés avec une certaine souplesse (sanitaires chimiques, la collecte des ordures ménagères, un branchement électrique avec pose d'un branchement forain et la distribution d'eau par la pose d'un compteur de chantier en fonction de la configuration du réseau).
- L'ensemble de ces équipements doit être mis à la disposition du responsable (chef de famille ou pasteur) moyennant une redevance dont le montant est fixé dans la convention d'occupation.

F. Les financements mobilisables

Financements d'Etat associés à la procédure de révision.

Les projets de création d'aires d'accueil ou de grands passages inscrits au schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage approuvé le 5 juin 2003 et qui n'ont pas été réalisés dans le délai initial prévu et prorogé de deux ans à compter de sa date d'expiration, ne peuvent plus bénéficier des aides de l'Etat prévues par les textes en la matière. Ils ne figureront dans le nouveau schéma qu'au titre du rappel des obligations initiales.

Dans le cadre de la procédure de révision, pourront néanmoins être financés :

- les études préalables à la révision du schéma départemental lorsqu'elles sont confiées à un prestataire,
- la création d'aires d'accueil ou de grands passages des nouvelles communes de plus de 5000 habitants inscrites dans le schéma révisé et publié,
- les terrains familiaux locatifs prévus par le schéma révisé, destinés aux sédentaires et réalisés par les collectivités.

D'autres possibilités de financement par l'Etat (DETR) et de subventions par le Conseil général sont envisagées.

LA SITUATION SOCIALE DES FAMILLES ET LA SCOLARISATION DES ENFANTS

A. La situation sociale

Globalement, les acteurs locaux constatent une paupérisation des voyageurs et en particulier des semi-sédentaires. La situation économique de ces familles est souvent précaire.

Les itinérants (grands voyageurs) sont moins sujets à ces difficultés.

De nombreuses familles, notamment dans les principales communes du département, font appel au service social des associations qui interviennent auprès des gens du voyage. D'autre part, les services sociaux des CCAS et du département ont également des contacts avec cette population.

B. La fréquentation scolaire

Le droit à l'éducation s'applique pour tous les enfants, que son séjour soit passager ou non. La Haute-Saône compte environ 200 enfants du voyage scolarisés de la maternelle au 2nd degré.

La fréquentation scolaire est très variable. Elle est directement liée à la durée et aux lieux de stationnement.

Taux de scolarisation (fin 2010)

- 1^{er} degré :

Il n'y a plus de camions-écoles ; les enfants sont directement intégrés dans les écoles et la lutte contre l'illettrisme est une priorité.

Le taux de scolarisation approche les 100%.

- 2nd degré :

6% des enfants sont au collège à plein temps,

Plus de 90% sont inscrits au CNED,

29% fréquentent les 3 collèges du département concernés par le dispositif "passerelle" mis en place en partenariat avec le CNED et l'ASET : collège Jacques Brel à Vesoul, collège Jean Rostand à Luxeuil, collège Albert Jacquard à Lure.

Il est à souligner une tendance à la professionnalisation avec les dispositifs d'enseignements qui évoluent via l'alternance, la VAE...avec le besoin d'orientation vers les métiers traditionnels.

LES ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT

La politique d'accueil des gens du voyage prévoit des actions d'accompagnement social pour les gens du voyage ayant des difficultés au même titre que les autres populations.

D'autre part, le schéma accorde une importance particulière à la question de la scolarisation des enfants et des jeunes.

L'accompagnement social est une démarche qui vise à aider les personnes en difficulté, à établir avec elles une relation d'écoute, de confiance et de soutien. C'est donc une action de longue haleine qui suppose une certaine à s'inscrire avec souplesse et dans le temps des objectifs précis et réalistes.

A. Les principaux acteurs locaux chargés de l'accompagnement social

Au même titre que les autres populations, les gens du voyage ont accès aux équipes des centres médico-sociaux de Conseil général et peuvent faire appel également aux centres communaux d'action sociale.

Compte tenu des spécificités de cette population d'une part, et des réelles difficultés pour les gens du voyage pour comprendre tous les rouages administratifs et institutionnels, des associations spécialisées interviennent sur ce champ de l'accompagnement et de la scolarisation :

- l'association franc-comtoise Gens du voyage Gadjé,
- l'ASNIT (Association Sociale Nationale et Internationale Tzigane),
- l'ASET (Aide à la scolarisation des enfants tsiganes),

Ces associations sont soutenues financièrement par les pouvoirs publics (Etat-Conseil général et certaines communes) dans le cadre de programmes particuliers ou de convention annuelle qui précise les objectifs poursuivis.

La Caisse d'allocation familiale finance l'association franc-comtoise Gens du voyage Gadjé, dans le cadre d'un agrément "centre social innovant" à l'échelle des quatre départements de Franche-Comté.

B. Les objectifs poursuivis

1) L'accès aux droits sociaux

Le RSA concerne 250 personnes de la communauté des gens du voyage en Haute-Saône. Cette prestation a mis l'accent sur la sédentarisation de cette population et la régularité de leur présence sur le département.

Globalement, les familles sont plutôt bien "prises en charge" par les services sociaux et aussi par les associations spécialisées (400 familles accompagnées par GADJE).

Afin d'apporter des améliorations d'ordre qualitatif, les objectifs à poursuivre sont les suivants :

- "professionnaliser" les agents qui interviennent auprès des familles et organiser des temps d'information sur la culture des gens du voyage (pour tous les acteurs concernés),
- poursuivre l'accompagnement social des familles dans le but de les aider à accomplir toutes les démarches administratives pour l'ouverture des droits.

Il est à noter qu'aucune aide à l'habitat n'est prévue pour les familles alors que les frais pour l'acquisition des caravanes sont élevés.

Seuls les gestionnaires des aires d'accueil perçoivent une allocation logement temporaire (ALT).

2) Le suivi du parcours de soins

Les problèmes rencontrés le plus souvent par cette population sont : les problèmes de surpoids, les problèmes dentaires et cardio-vasculaires.

Si les familles semblent toutes disposer d'une couverture sociale, elles ne réalisent pas pour autant toutes les démarches souhaitables pour prévenir les difficultés :

- la fréquentation des PMI pour les consultations de nourrissons est faible,
- si les enfants sont vaccinés, les adultes ne le sont que rarement,
- les problèmes dentaires et ophtalmologiques sont peu pris en compte,
- les questions relatives à la sexualité, à la contraception, au sida sont peu abordées.

Il est donc important d'organiser des campagnes de prévention, dont la forme devra être adaptée à ces populations.

Des projets sont en cours :

- établissement d'un bilan de santé pour une centaine de personnes prioritaires pour diagnostiquer en amont les éventuels problèmes (en relation avec l'ARS),
- rapprochement de GADJE et des services de la PMI pour travailler sur l'accompagnement alimentaire (en relation avec l'Education nationale).

La principale difficulté demeure néanmoins dans l'impossibilité de faire bénéficier les gens du voyage du principe du médecin "réfèrent".

3) L'intégration culturelle

L'intégration culturelle se développe à travers des partenariats entre le THE'V et GADJE où sont organisées des soirées musicales d'échanges et de discussions entre voyageurs et sédentaires.

D'autres projets sont à souligner :

- Représentation théâtrale suivie d'un repas avec l'IME de Luxeuil et l'ITEP de Breuches,
- Visites de musées, sortie au cirque pour les enfants et leurs parents,
- Création d'un site Internet.

4) Les actions d'insertion par l'économique

L'activité économique des gens du voyage présente certaines particularités :

- la pluri-activité,
- l'indépendance.

Elle repose beaucoup sur la cellule familiale et le voyage (pour les itinérants).

Cependant, on constate également que les activités traditionnelles des gens du voyage connaissent un certain déclin.

De nombreuses familles (parmi les semi-sédentaires en particulier) n'ont pas ou plus d'activité. Pour ces familles, des actions d'insertion par l'économie peuvent être un moyen de retrouver une place dans le champ professionnel.

Deux types d'objectifs seront poursuivis :

- la consolidation des activités artisanales et commerciales en poursuivant notamment le travail important mené par l'association Gadjé et qui vise à régulariser les activités (sur le plan des déclarations) et à les développer,
- définir des actions de formation pour des activités à caractère semi-professionnel compatibles avec les principes de l'organisation socio-économique des gens du voyage.

5) L'enseignement et l'acquisition des savoirs

Les signataires du schéma départemental accordent une importance primordiale à ce volet.

La scolarisation est une obligation légale, elle constitue un des vecteurs de l'insertion des enfants dans la société et en agissant sur la scolarité des enfants, on permet également aux parents d'évoluer et de s'inscrire dans des réseaux sociaux indispensables pour reconnaître leur dignité.

La philosophie générale est de scolariser tous les enfants dans le cadre du droit commun (accès aux écoles) et de rechercher les solutions spécifiques lorsqu'elles sont indispensables pour établir des passerelles avec les dispositifs de droit commun.

- Le coordonnateur pour la scolarisation des EdV : (depuis la rentrée 2002)
 - ✓ le cadre de la mission : circulaire 2002-101 du 25/04/2002 relative à la scolarisation des enfants du voyage.
 - ✓ son rattachement administratif : sa mission couvre le 1^{er} degré à l'échelle départementale (Inspection Académique de Haute-Saône) et le second degré sur l'académie (CASNAV de Besançon).
- Le dispositif de scolarisation :
 - ✓ Son histoire :

A l'origine c'est une initiative de la Direction de l'Enseignement Catholique (1995).

En 2002, le nombre d'enfants scolarisés en école est faible (62), beaucoup (60%) ne savent ni lire ni écrire.

Les élèves scolarisés fréquentent pour le plus grand nombre les camions-écoles qui démarchent les terrains de stationnement.

A partir de 2002, un travail en coopération entre les camions-écoles, le coordonnateur et l'association GADJE favorisera la scolarisation vers les écoles du secteur de résidence, conformément à la circulaire de 2002.

On assiste alors à une inversion des proportions d'accueil des camions vers les écoles. Le nombre d'enfants scolarisés augmente, l'assiduité est meilleure et le niveau de compétence des enfants progresse. Aujourd'hui, quasi 100% des enfants de 6 à 12 ans sont scolarisés, soit environ 163 élèves accueillis dans les écoles primaires du département durant l'hiver 2010/2011.

Le rôle premier des camions, assurer la scolarité des EdV, est donc en évolution pour constituer un "*dispositif passerelle*". Ils mènent une double action l'une pour la pré scolarisation des enfants d'âge maternel, c'est une action de sensibilisation des familles à une scolarisation plus précoce, l'autre pour aider et soutenir les adolescents d'âge collègue scolarisé via le CNED.

Depuis 2006, ce dispositif a continué son évolution pour s'enrichir d'une collaboration avec des collèges afin de renforcer l'accompagnement de la poursuite de la scolarité après l'école primaire. Trois collèges, J.Brel à Vesoul, J. Rostand à Luxeuil et A. Jacquard à Lure, ont signé une convention avec le CNED et l'ASET afin de rendre matériellement possible l'accueil d'élèves de 12 à 16 ans et ainsi renforcer l'aide et le soutien à la scolarité du second degré. Le travail en partenariat avec ces collèges se développe. La permanence de l'accueil et l'aide sont assurées par une personne au statut d'assistant d'éducation à raison d'une journée sur chaque site. Les enseignants des camions école ainsi que le coordonnateur participent au renforcement de ce dispositif lors des pics de fréquentation.

Cette année scolaire nous avons recensé 114 dossiers d'inscription au CNED via les services de l'Inspection Académique. 82 de ces dossiers, 70% des demandes d'inscription, ont été accompagnés par le bureau du CASNAV de Lure. Environ 45 élèves, 40% des inscrits CNED, fréquentent le dispositif collègue.

➤ Les points à améliorer

- ✓ Problèmes financiers liés à la prise en charge des enfants scolarisés : cantine, manuels scolaires...
- ✓ Problème des transports scolaires,
- ✓ Les formations des enseignants diminuent et les associations craignent une baisse de vigilance à l'égard de ce public,
- ✓ L'accueil d'élèves sur les secteurs de Gray et Héricourt est pratiquement inexistant.

➤ Les attentes et objectifs du dispositif

- ✓ Soutenir les actions de sensibilisation vers les familles pour une scolarisation précoce et ainsi favoriser les apprentissages de l'école primaire ;
- ✓ Continuer à faciliter l'accès l'accueil des EdV vers les écoles primaires de secteur ;
- ✓ Convaincre de l'utilité de l'accueil en collèges d'élèves scolarisés au CNED par la multiplication d'actions en faveur d'une pré professionnalisation et professionnalisation ;
- ✓ Développer l'accès aux transports scolaires des enfants des aires désignées.

LE DISPOSITIF DE SUIVI DU SCHEMA

La révision du schéma a permis de réactualiser les données sur l'accueil des gens du voyage dans le département.

On constate ainsi que les pratiques de cette population, au niveau des déplacements, des durées de stationnement, des activités...évoluent dans le temps. Il est important de suivre ces évolutions de façon à adapter le mieux possible les dispositifs d'accueil aux besoins.

Le schéma départemental ne doit donc pas être un document figé une fois pour toute. Il doit évoluer et faire l'objet d'un suivi régulier.

La commission consultative établit chaque année un bilan d'application du schéma.

Elle se réunira au moins une fois par an pour :

- effectuer un point d'étape des projets de création d'aires d'accueil et de grands passages,
- dresser le bilan des actions menées dans le cadre du schéma,
- proposer de nouvelles actions pour tenir compte des nouveaux besoins et des évolutions constatées dans les différents pôles.

La commission départementale pourra prendre l'initiative de créer en son sein :

- un groupe de suivi permanent (composé de représentants de différents partenaires),
- des groupes de travail thématiques dont le rôle serait d'approfondir la réflexion et les actions sur des thèmes importants en mobilisant les acteurs concernés (exemple : la scolarisation, la santé),
- la désignation si besoin d'un médiateur chargé d'examiner les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre du schéma et de formuler des propositions de règlement de ces difficultés.

ANNEXES

- **Annexe n°1** : cartographie des aires à réaliser
- **Annexe n°2** : les aires de petit passage
- **Annexe n°3** : la problématique des terrains familiaux
- **Annexe n°4** : Modèle de protocole d'occupation temporaire

Annexe n°1 : cartographie

Annexe n°2 : les aires de petit passage

La loi du 5 juillet 2000 n'a pas intégré les aires de petit passage dans les schémas départementaux. Cependant, elle précise que ces terrains peuvent être annexés au schéma si ce type d'offre correspond à un besoin dans le département.

En Haute-Saône, ces aires de petit passage répondent à un besoin pour l'accueil de petits groupes de caravanes dans certaines communes (ex. Port-sur-Saône).

On constate en effet l'existence de petits groupes de caravanes qui souhaitent stationner sur de petits terrains pour des durées limitées.

Cette offre d'aires de petit passage s'intègre aux autres aires d'accueil inscrites au schéma départemental.

Ces aires devront être gérées par la collectivité (ramassage des ordures ménagères, perception des redevances et des charges), un règlement intérieur devra être communiqué aux familles.

Annexe n°3 : les terrains familiaux

Constat :

La deuxième loi BESSON (5 juillet 2000) avait pour objectif de permettre aux gens du voyage de stationner ponctuellement sur des lieux leur apportant un confort minimum et s'adressait, dans l'esprit, à des voyageurs réputés en perpétuel nomadisme.

Or, les bouleversements qui se sont imposés à cette communauté au cours des 10 dernières années, (scolarisation des enfants, économie traditionnelle chancelante, coût prohibitif des déplacements, obligation de séjourner sur les seules aires désignées, paupérisation extrême de certains, etc...) ont conduit à des habitudes de déplacement modifiées, allant d'un « semi-nomadisme » (incluant une période d'hivernage), à une quasi-sédentarisation sur les aires d'accueil. Les voyageurs permanents n'existent quasiment plus, en tout cas dans notre région.

Nous sommes passés **d'une nécessité de stationnement à une recherche d'habitat** plus ou moins permanent suivant les situations.

Nous constatons ainsi qu'au lieu de servir de possibilités de passage pour des itinérants, les aires deviennent un point d'ancrage pour les voyageurs « locaux ». Cette concentration entraîne, comme nous pouvons le remarquer pour d'autres populations, des problèmes de co-habitation plus ou moins graves et qui, à notre avis, continueront de s'accroître constamment.

Parallèlement, nous enregistrons la création de « terrains familiaux », souvent « sauvages » et contraires aux droits de l'urbanisme, du fait de communes très rarement volontaires à leur implantation et du coût des terrains constructibles.

Définition du terrain familial :

Terrain autorisant le stationnement d'une famille de voyageurs (4 ou 5 caravanes) et disposant idéalement d'un accès aux réseaux d'eau, d'électricité et d'assainissement. Pouvant être nu au départ, il permet une installation éventuelle progressive au gré des moyens financiers de ses occupants (bloc sanitaire, pièce à vivre, ...).

Accéder à cet habitat n'est pas obligatoirement synonyme de sédentarisation. Nous constatons à l'inverse, que ceux qui disposent d'un terrain familial reprennent plus facilement la route et sont plus autonomes tant financièrement que socialement.

Lorsque les terrains familiaux peuvent être une réponse adaptée :

De manière synthétique, deux types de terrains familiaux seraient intéressants à promouvoir, répondant pour l'un aux besoins de familles encore bien inscrites dans le voyage et, à l'autre extrémité, à la problématique de gens du voyage en perte d'identité culturelle et sociale.

1^{er} cas : des familles souhaitent disposer d'un terrain familial et ont une capacité financière (même si cela reste souvent modeste, elles ont la faculté d'adapter leurs demandes à leurs moyens financiers du moment, voir à recourir à quelques

emprunts). Le blocage réside dans la non-volonté et possibilité d'accueil dans une commune ou l'autre.

En dehors de négociations à l'amiable qui se pratiquent déjà autour d'installations « sauvages » pour régulariser les situations, la solution consisterait en « la prise en compte obligatoire par les documents d'urbanisme des besoins des gens du voyage et une politique plus volontariste sur les terrains familiaux » °

2^{ème} cas : des familles désocialisées posent problème sur les aires d'accueil (les gestionnaires d'aires y sont confrontés de plus en plus souvent). Comme pour des cas similaires en habitat collectif, un traitement social pourrait être recherché en mobilisant les moyens mis en place dans la politique de l'habitat.

Fait à VESOUL, le 24 janvier 2012

Le Président du Conseil général

signé

Yves KRATTINGER

Le Préfet de la Haute-Saône

signé

Eric FREYSSELINARD