



SCHÉMA DÉPARTEMENTAL D'ACCUEIL ET D'HABITAT DES GENS DU VOYAGE DE L'ESSONNE

07/01/2013

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS.....	3
LA DEMARCHE DE REVISION.....	6
LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE	7
LA METHODOLOGIE	7
PREMIERE PARTIE : BILAN DES REALISATIONS ET EVALUATION DES BESOINS	10
1. VOLET ACCUEIL ET HABITAT	11
1.1 BILAN DES REALISATIONS	11
1.2 LES BESOINS EN TERMES D'ACCUEIL ET D'HABITAT	19
2. LE VOLET SOCIAL	31
2.1 BILAN DES ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT MISES EN OEUVRE	31
2.2 LES PROBLEMATIQUES RENCONTREES DANS LE DOMAINE SOCIAL	32
DEUXIEME PARTIE : PLAN D'ACTION.....	39
1. LE VOLET ACCUEIL.....	41
1.1 PERMETTRE L'ACCUEIL DES GRANDS PASSAGES	42
1.2 AIRES DE PASSAGE TEMPORAIRE	47
1.3 CONSOLIDER LE RESEAU DES AIRES PERMANENTES D'ACCUEIL	47
1.4 RAPPEL SUR LE TRANSFERT DE COMPETENCE	54
1.5 HARMONISER ET AMELIORER LA CONCEPTION DES AIRES ET LEURS MODALITES DE GESTION	55
1.6 LES AIDES FINANCIERES	56
2. LE VOLET SOCIAL	57
2.1 AMELIORER LA STRUCTURATION DES INTERVENTIONS DANS LE DOMAINE SOCIAL	58
2.2 DEVELOPPER ET/OU CONFORTER DES ACTIONS PORTANT SUR LES DOMAINES PRIORITAIRES.....	63
3. LA GOUVERNANCE	69

Avant propos¹

Qui sont les gens du voyage ?

L'appellation « gens du voyage » s'est, depuis une quarantaine d'années, progressivement imposée en France, d'abord comme désignant une catégorie de population cible de l'action publique², et ensuite, comme un groupe social particulier.

L'usage de cette appellation se fonde, en effet, sur deux références distinctes : celle de l'origine « ethnique » et celle du mode de vie, l'itinérance. Cette double référence entraîne souvent une confusion avec l'autre terme couramment utilisé, les tsiganes. Mais tous les tsiganes ne sont pas des itinérants et tous les itinérants ne sont pas tsiganes. Pour autant, tous sont appelés gens du voyage, ce qui crée la complexité et la difficulté de compréhension du phénomène.

Les tsiganes, appelés Roms³ dans la majeure partie des pays hors de France, sont considérés comme originaires du Nord de l'Inde, ce dont témoigne la parenté de leur langue, le Romanès, avec le sanskrit. Ils ont migré en vagues successives depuis le Moyen Age dans l'Europe entière. Des pays où ils se sont installés, ils en ont en partie assimilé les coutumes, jusqu'à former des ensembles aux différences assez marquées : les Manouches ou Sinti (plutôt présents dans les pays germaniques et en Italie), les Roms (plutôt présents en Europe de l'Est) et les Gitans ou Kalés (plutôt présents en Espagne). Les premiers tsiganes, arrivés en France au 15^{ème} siècle, furent appelés par méconnaissance de leur origine, Egyptiens ou Bohémiens, selon qu'ils se disaient venus de la petite Egypte (région située au sud du Péloponnèse) ou qu'ils se présentaient avec des lettres de créance du roi de Bohême afin de pouvoir être bien accueillis.

Le nomadisme était alors loin d'être leur apanage. Ils se sont mêlés aux nombreux voyageurs qui, jusqu'au début du 20^{ème} siècle se déplaçaient à travers le pays, commerçants ambulants, colporteurs, saltimbanques, ouvriers sans terres mais aussi vagabonds mendiants et autres « gens sans feux ni lieux ». Bien souvent, ce sont les voyageurs non tsiganes qui ont adopté le mode de vie des groupes tsiganes restés voyageurs. Certains de ces non tsiganes ont formé des groupes importants qui ont fini par être identifiés par leur origine, comme les Yeniches, venus d'Allemagne, mais nombreux sont ceux qui se sont complètement intégrés aux groupes existants. Tous font maintenant partie de cet ensemble composite, désigné comme « gens du voyage ».

L'itinérance s'est progressivement construite comme mode de vie distinct, à la fois du nomadisme et de l'errance, car rythmé par les différentes activités pratiquées sur des territoires plus ou moins éloignés les uns des autres, mais fréquentés de façon

¹ Cet avant-propos est extrait du « Guide de l'habitat adapté pour les gens du voyage » Ministère de l'écologie, du développement durable et de la mer – Aures 2009

² Nous remercions Bernard Pluchon qui a bien voulu nous communiquer les éléments de son travail de thèse sur la place des gens du voyage dans les politiques publiques.

³ Le terme tsigane est presque exclusivement utilisé en France car considéré dans d'autres pays comme trop péjoratif. Le terme Rom qui signifie « homme » en Romanes est utilisé de façon générique dans la grande majorité des pays. Il désigne usuellement des peuples itinérants d'origine étrangère (généralement issus d'Europe de l'Est).

régulière par les mêmes familles. Cette articulation entre les lieux et les différents temps, les différentes saisons, ont ainsi été appelés « polygones de vie »⁴. Ces circuits peuvent être géographiquement étendus, mais la majorité est limitée à une région particulière, les voyageurs ayant développé des attaches dans un lieu, une commune précise. À la Verdine, tirée par les chevaux, s'est substituée la caravane comme habitat privilégié, devenue élément identitaire des « gens du voyage ».

Parallèlement, de nombreux tsiganes se sont sédentarisés, de gré ou de force, et le mode de vie sédentaire est, à l'heure actuelle, largement majoritaire en Europe, comme partout dans le monde. L'abandon du nomadisme a souvent été imposé par la force, comme au moment de la mise en esclavage en Moldavie jusqu'au 19^{ème} siècle, en Espagne, et sous les régimes communistes en Europe de l'Est. En France, ce sont les gitans, vivant dans le sud du pays, qui sont très majoritairement sédentaires.

Français depuis plusieurs générations, les « gens du voyage », même s'ils sont loin de constituer un groupe homogène, s'appellent eux-mêmes souvent « Voyageurs », et, même s'ils les interprètent différemment, partagent des références culturelles communes. La plus importante de ces références est certainement celle du groupe familial élargi comme fondement de l'organisation sociale : « c'est par l'appartenance à un réseau de parenté et non par rapport à un territoire qu'eux-mêmes se définissent. »⁵. Le travail indépendant et la multi-activité y sont souvent liés car ils participent au maintien des liens familiaux. Au-delà, leur identité s'affirme dans la distinction qu'ils entretiennent avec les « gadgés »⁶, les autres, non voyageurs. Cette distance avec le monde des « gadgés », s'ancre dans une longue histoire de persécutions, dont la politique d'extermination de l'Allemagne nazie a été le point d'orgue.

En France, en 1912, une loi sur « l'exercice des professions ambulantes et la réglementation de la circulation des nomades » débouche sur l'instauration d'un carnet anthropométrique au caractère particulièrement stigmatisant. Cette loi va être remplacée par la loi du 3 juillet 1969 relative à l'exercice des activités ambulantes et au régime applicable aux personnes circulant en France sans domicile ni résidence fixe qui encadre les conditions de délivrance des titres de circulation. Pour se déplacer sur le territoire national, les gens du voyage doivent être munis d'un titre de circulation. Ils peuvent également disposer d'une carte nationale d'identité et d'un passeport comme tout citoyen français.

Aux représentations négatives ancrées dans les mémoires collectives, font écho les pratiques discriminatoires dans de nombreux domaines, comme ont pu le constater les instances européennes et la HALDE⁷.

Parallèlement, l'évolution socio-économique a considérablement réduit leurs possibilités d'activité indépendante, leurs ressources et leurs espaces de liberté. De plus en plus concentrés dans l'espace urbain, à l'instar de l'ensemble de la population, ils sont de plus en plus dépendants des politiques publiques pour leur habitat, comme pour leur subsistance, et donc, de plus en plus vulnérables.

⁴ Jean-Baptiste Humeau « Tsiganes en France, de l'assignation au droit d'habiter » Ed l'Harmattan 1995

⁵ Christophe Robert, « Eternels étrangers de l'intérieur » Ed Desclée de Brouwer

⁶ Le terme « gadgé » désigne dans la langue Romanes, les paysans et, par extension les sédentaires ou les non-tsiganes.

⁷ Dans sa délibération du 17 décembre 2007, la Haute Autorité de Lutte contre les Discriminations (HALDE) a dénoncé les discriminations dont sont victimes des gens du voyage dans leur vie quotidienne, discriminations qui « résultent des textes législatifs en vigueur comme des comportements individuels ».

Qu'est que la sédentarisation ?

Ancrage ou sédentarisation ?

Depuis longtemps, les Voyageurs ont pris l'habitude de s'arrêter plus longtemps dans certains lieux et y ont développé des attaches non seulement avec d'autres voyageurs mais aussi avec les « gadgés ». Cet ancrage territorial, parfois lié à la présence des ancêtres dans les cimetières locaux, était loin d'être en contradiction avec la mobilité, notamment lorsque les familles avaient pu acquérir un terrain pour s'installer pendant la période hivernale. C'est en effet l'assurance d'un possible retour qui autorise bien souvent le voyage. Certains, particulièrement nombreux dans le midi de la France, sont devenus sédentaires et leur appartenance au monde du voyage s'est progressivement amenuisée.

Depuis quelques années, les activités économiques liées au voyage, qualifiées souvent de traditionnelles et pratiquées pour une part importante en milieu rural, se sont restreintes alors que l'attraction économique des villes ne cessait de croître (en adéquation avec le phénomène d'urbanisation global). Cette présence dans l'espace urbain est alors entrée en contradiction avec les contraintes foncières et urbanistiques (raréfaction de l'espace disponible) pour rendre de plus en plus difficile l'installation des caravanes y compris sur des terrains privés. Même s'ils ont pu investir de nouveaux types d'activités (bâtiment notamment), l'accès au métier est devenu plus réglementé (nécessité d'un diplôme notamment) et donc souvent difficile. La concentration progressive de la population des gens du voyage dans les zones urbaines s'est ainsi souvent accompagnée d'une moindre autonomie financière dont le terme de paupérisation ne traduit pas la réalité complexe et mouvante.

La réduction des activités économiques liées au voyage, l'aspiration au confort, commune au reste de la population, la diminution des lieux de stationnement tolérés et la volonté d'offrir aux enfants les possibilités ouvertes par la scolarisation tendent à renforcer le souhait de la majorité des voyageurs de disposer d'un lieu d'ancrage, lieu d'habitat leur donnant tout autant la possibilité d'aller et venir à leur guise que celle d'adopter un mode de vie sédentaire.

Mais l'écart entre leurs aspirations au logement et les possibilités existantes est encore plus fort que pour d'autres catégories de population du fait de la précarité de leurs revenus, de leur volonté de préserver leur vie en famille élargie et de la discrimination dont ils font l'objet.

Dans ce contexte, la sédentarisation est un processus autant voulu que subi par les familles mais dont l'importance ne peut être niée. Vécue très différemment selon les groupes, elle n'implique pas toujours un renoncement au voyage : la pratique du voyage est vivifiée par les déplacements estivaux, culturels ou familiaux et son retour est toujours possible si les opportunités se présentent.

LA DEMARCHE DE REVISION

LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE

La loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 rend obligatoire l'élaboration et la mise en œuvre d'un schéma départemental dans chaque département. Ce schéma est soumis à approbation puis à publication.

Le précédent schéma départemental d'accueil des gens du voyage de l'Essonne a été approuvé par arrêté préfectoral du 29 janvier 2003 et a été publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture de l'Essonne le 17 février 2003.

En application de l'article 1-III de la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 modifiée relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage, cette date marque le délai de révision du schéma qui intervient au bout de six ans.

L'État et le Conseil général de l'Essonne ont lancé la procédure de révision du schéma lors de la Commission consultative des gens du voyage du 23 octobre 2008.

LA METHODOLOGIE

■ Modalités de pilotage et de suivi

Plusieurs instances ont été activées pour accompagner la révision du schéma.

Maîtrise d'Ouvrage Conduite de la démarche	État et Conseil général
•Equipe projet : assistance à maîtrise d'ouvrage suivi et coordination de la démarche de révision, préparation des éléments à soumettre à l'approbation du comité de pilotage et à l'avis de la commission consultative des gens du voyage	Représentants : - de la préfecture, - de la DDT, - du Conseil général.
Commission consultative départementale des GDV : association aux travaux de révision et émission d'un avis sur ceux-ci	Représentants : - des services de l'Etat (DDT, DDSCS, éducation nationale, police, gendarmerie, mutualité sociale agricole), - du Conseil général, - des EPCI et des communes concernées, - de la CAF, - des associations représentatives.
Maîtrise d'œuvre	Bureaux d'études : - AURES et ACADIE groupe reflex_

■ **Méthode de conduite de la révision**

Elle s'est attachée à deux grands objectifs :

1/ Prendre en compte prioritairement les évolutions constatées depuis la publication du schéma en 2003, pour adapter l'offre en aires d'accueil ou de grand passage mais aussi ajuster les modalités d'accompagnement proposées en faveur de l'insertion sociale et professionnelle des gens du voyage.

Cette préoccupation s'est traduite par :

- des visites de l'ensemble des aires réalisées, en compagnie de leurs gestionnaires respectifs et des contacts avec les usagers présents ;
- l'examen des dossiers des aires n'ayant pas été réalisées ou pour lesquelles un projet est en cours, complété d'entretiens avec les représentants des communes ou EPCI concernés ;
- la réalisation d'une enquête par questionnaire adressée à l'ensemble des communes portant sur la présence des gens du voyage et ses différentes formes, les problématiques rencontrées, les projets, les perspectives, etc. ;
- la mobilisation et exploitation des relevés de police et de gendarmerie, de pointage des stationnements hors terrains aménagés ;
- une série d'entretiens auprès des acteurs départementaux (institutionnels et associatifs).

2/ Asseoir une démarche partagée, en considérant que l'information et l'association des acteurs concernés, et la prise en compte de leurs questionnements étaient indispensables pour asseoir la faisabilité du nouveau Schéma.

Ce souci méthodologique a été pris en compte au moyen de :

- de l'animation d'instances de suivi et de pilotage ;
- de l'organisation de cinq « rencontres territoriales » (octobre 2010) rassemblant élus destinées à permettre d'enrichir le diagnostic de la connaissance des situations et des préoccupations locales ;
- organisation de 4 rencontres intercommunales (novembre 2010) avec les élus pour mener une réflexion sur la définition des aires de grand passage ;
- de la mise en place de 3 ateliers sur le « volet conception et aménagement des aires », sur le « volet habitat adapté » et sur le « volet accompagnement social, santé et insertion professionnelle » (novembre 2010) réunissant largement les acteurs concernés.

■ **Avis et approbation**

Le nouveau schéma devra être approuvé conjointement par le représentant de l'Etat dans le département et le président du Conseil général, après avis :

- du conseil municipal des communes intéressées
- et de la commission consultative départementale.

L'avis des conseils municipaux des communes concernées est indispensable. Les EPCI qui ont reçu compétence en matière d'habitat et/ou réalisation d'aires d'accueil ou de terrains de passage ne peuvent pas être sollicités à la place des communes.

■ **Publication du schéma**

Pour entrer en vigueur, le schéma départemental devra faire l'objet d'une publication (article 1-III de la loi n°2000-614 du 5 juillet 2000).

« Le schéma départemental est élaboré par le représentant de l'Etat dans le département et le président du conseil général. Après avis du conseil municipal des communes concernées et de la commission consultative prévue au IV, il est approuvé conjointement 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 publication de la présente loi. Passé ce délai, il est approuvé par le représentant de l'Etat dans le département. Il fait l'objet d'une publication »

C'est à partir de la date de la publication au recueil des actes administratifs de la Préfecture que commence à courir le délai dont disposent les communes et EPCI pour mettre en œuvre le schéma.

PREMIERE PARTIE : BILAN DES REALISATIONS ET EVALUATION DES BESOINS

1. VOLET ACCUEIL ET HABITAT

1.1 BILAN DES REALISATIONS

En termes d'accueil

■ **Évaluation quantitative**

Le schéma avait fixé des obligations de réalisation à 42 communes et des obligations de financement à 51 communes, ce qui portait le nombre de communes concernées à 93.

Au 1^{er} novembre 2012 :

- **Le taux de réalisation des aires permanentes d'accueil, en fonctionnement et aux normes, est de 44%** (19 aires soit 416 places pour un objectif de 61 aires soit 937 places).
- Une commune a réalisé une aire permanente d'accueil pour laquelle elle n'avait pas d'obligation : Massy.
- 4 aires (environ 90 places), non encore réalisées ou en cours de travaux à ce jour, ont reçu un accord de financement de l'État.
- **Le taux de réalisation des aires de passage temporaire intercommunales est de 50%** (2 aires soit 100 places pour un objectif de 4 aires soit 200 places).

Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage de l'Essonne

E.P.C.I.		COMMUNES	AIRES D'ACCUEIL					AIRES DE PASSAGE				
			Obligations du schéma 2003-2009					Obligations du schéma 2003-2009				
Nom	Compétence GDV		N° Secteur	Aire d'accueil de courte durée (places)	Aire d'accueil de longue durée (places)	Type de réalisation	Total de places prévues à terme	Nombre de places en service (1)	Taux de réalisation effectif	Aire de passage intercommunale (places)	Nombre de places en service (1)	Taux de réalisation effectif
C.A. Europe Essonne	NON			20	70		90	82	91%	50	50	100%
dont :		Massy	5			Création		36		50	50	100%
		Morangis	5		15	Création	15	0	0%			
		La Ville du Bois	11	20		Création	20	20	100%			
		Saulx les Chartreux	11		11	Création	11	12	109%			
				20	26	Sous total	46	68	148%	50	50	100%
	S.I.V.U.	Champlan	1									
		Chilly Mazarin	1		11	Création	11	14	127%			
		Epinau sur Orge	1		11	Création	11	0	0%			
		Longjumeau	1		11	Création	11	0	0%			
		Villebon sur Yvette	1		11	Création	11	14	127%			
		Les Ulis	1	40		Création	40	40	100%			
				40	44	Sous total	84	68	81%			
C.A. du Plateau de Saclay	OUI			90	33		123	0	0%			
dont :		Igny	1		11	Création	11	0	0%			
		Palaiseau	1	40		Création	40	0	0%			
		Bures sur Yvette	1		11	Création	11	0	0%			
		Gif sur Yvette	1	20	11	Création	31	0	0%			
		Orsay	1	30		Création	30	0	0%			
		Saclay, Saint-Aubin, Vauhallan, Villiers le Bâcle, Gometz le Châtel	1									
C.C. du Grand Parc (78)	OUI	Bièvres	1				0					
C.C. du Pays de Limours	OUI			0	15		15	15	100%			
dont :		Limours	2		15	Création	15	15	100%			
		Boulay Les Troux, Bnis sous Forges, Courson Montelpup, Fontenay les Bnis, Forges les Bains, Gometz La Ville, Janvry, Les Molières, Pecqueuse, St Jean de Beauregard, St Maurice Montcouronna, Vaughneuse	2									
C.C. Du Doudannais en Hurepoix	OUI			0	0		0			50	50	100%
dont :		Corbreuse	3							50	50	100%
		Dourdan	3			Création						
		Roinville	3									
C.C. de l'Etampois	OUI			20	0		20	20	100%			
dont :		Etampes	4	20		Création	20	20	100%			
		Mongny Champigny, Boissy le Sec, Brières les Scellés, Ormay la Rivière	4									
Angerville		Angerville	4									
Guillerval		Guillerval	4									
Monnerville		Monnerville	4									
C.C. Centre Juine & Renarde	NON			20	0		20	0	0%			
dont :		Etrechy	4	20		Création	20	0	0%			
		Auvers Saint Georges	4									
C.A. des Hauts de Bièvre (92)	OUI			0	14		14	14	100%	50	0	0%
dont :		Verrières le Buisson	5		14	Réhabilitation	14	14	100%	50	0	0%
		Wissous	5									
C.A. Les Portes de l'Essonne	OUI			0	37		37	0	0%			
dont :		Athis Mors	5		15	Création	15	0	0%			
		Juvis sur Orge	5		11	Création	11	0	0%			
		Paray Vieille Poste	5		11	Création	11	0	0%			
		Savigny sur Orge	5		20	Création	20	0	0%			
C.A. Evry Centre Essonne	OUI			40	57		97	25	26%			
dont :		Bondoufle	6		11	Création	11	0	0%			
		Courcouronnes	6	20		Réhabilitation	20	0	0%			
		Evry	6	20	15	Création	35	0	0%			
		Lisses	6		11	Réhabilitation	11	25	227%			
		Ris Orangis	6		20	Création	20	0	0%			
		Villabé	6									

Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage de l'Essonne

C.A. des Lacs de l'Essonne	OUI			20	31		51	20	39%			
dont :		Grigny	6		20	Création	20	20	100%			
		Viry Châtillon	6	20	11	Création	31	0	0%			
C.A. du Val d'Yerres	NON				66		66	0	0%			
dont :		Boussy Saint Antoine	7		11	Création	11	0	0%			
		Brunoy	7		11	Création	11	0	0%			
		Croissy	7		11	Création	11	0	0%			
		Epinau sous Senart	7		11	Création	11	0	0%			
		Quincy sous Senart	7		11	Création	11	0	0%			
		Yerres	7		11	Création	11	0	0%			
C.A. Senart Val de Seine	OUI			0	22		22	40	182%	50	0	0%
dont :		Draveil	7		11	Création	11	0	0%		0	
		Montgeron	7		11	Création	11	40	364%		0	
		Vigneux	7			Création				50	0	0%
C.A. Seine Essonne	OUI			40	17		57	0	0%			
dont :		Corbeil Essonnes	6	20	17	Création	37	0	0%			
		Ettilles	8									
		Solsy sur Seine	8	20		Création	20	0	0%			
		Saint Germain les Corbeil	8									
		Le Coudray Montceaux	9									
S.A.N. de Senart en Essonne	OUI via S.I.V.O.M. Canton de St Germain les Corbeil			20	0		20	0	0%			
dont :		Saint Pierre du Perray	8	20		Création	20	0	0%			
		Tigery	8									
C.C. du Val d'Essonne	OUI			20	22		42	32	76%			
dont :		Ballancourt	9		11	Création	11	12	109%			
		Meville	9		11	Création	11	0	0%			
		Mennecy	9	20		Création	20	20	100%			
		Ormay, Saint Vrain, Vert le Grand, Vert le Petit, Camy, Chevannes, Echarcon, Fontenay le Vicomte, Leudeville	9									
		SYMGAU	10									
C.A. du Val d'Orge	OUI + adhésion au SYMGAV			40	55		95	60	63%			
dont :		Brétigny sur Orge	10	40		Réhabilitation	40	80	150%			
		Fleury Marais	10		11	Création	11	0	0%			
		Morsang sur Orge	10		11	Création	11	0	0%			
		Saint-Michel sur Orge	10		11	Création	11	0	0%			
		Sainte-Geneviève des Bois	10		11	Création	11	0	0%			
		Villemonais sur Orge	10		11	Création	11	0	0%			
		Villiers-sur-Orge, La Plessis Pâté	10									
		Leuville-sur-Orge	11									
C.C. de l'Arpajonnais	OUI			20	44		64	42	66%			
dont :		Arpajon	11	20		Création	20	0	0%			
		Saint-Germain les Arpajon	11		11	Création	11	0	0%			
		Breuilleville	11		11	Création	11	14	127%			
		Egry	11		11	Création	11	14	127%			
		Lardy	11		11	Création	11	14	127%			
		Avrainville, Boissy sous St Yon, Bruyères le Châtel, Cheptainville, Guibeville, La Norville, Ollainville, Saint Yon	11									
		SYMGAU	10									
C.C. Coeur du Hurepoix	NON			0	22		22	12	55%			
dont :		Longpont sur Orge	11		11	Création	11	0	0%			
		Monthéry	11		11	Création	11	0	0%			
		Villejust	1									
Linac		Linac	11		11	Création	11	0	0%			
Marcoussis		Marcoussis	11		11	Création	11	12	108%			
C.C. du Plateau Briard (94)		Varennes Jarcy					0					
TOTAL				390	547		937	416	44%	200	100	50%
11 Places prévues comme aux normes par les services de l'Etat												
Total des Aires				16	45		61	19	31%	4	2	50%

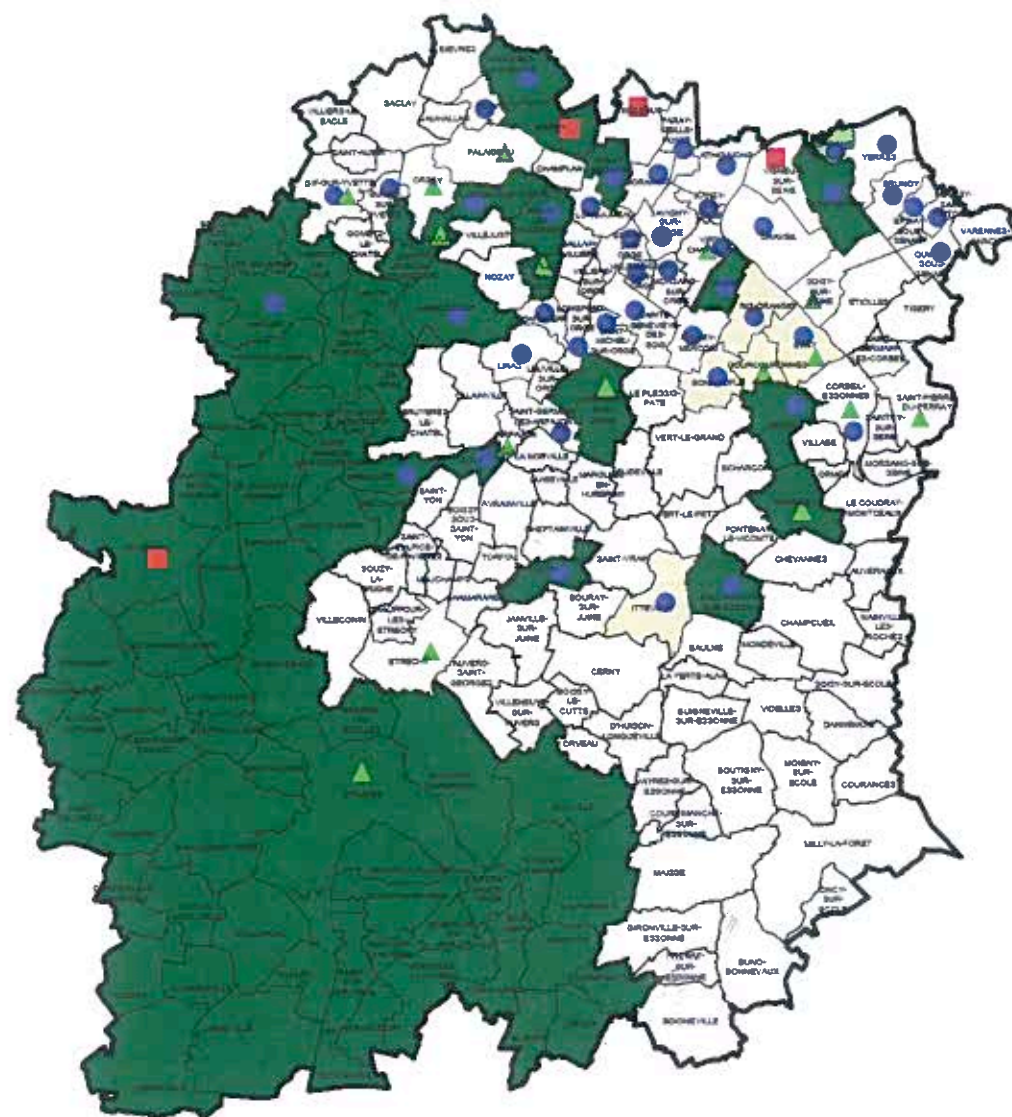
Communes ayant une obligation de réalisation : 42

Communes ayant une obligation de participation financière : 51

Communes de plus de 5000 habitants (2006)



ETAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN OEUVRE DU SCHEMA DEPARTEMENTAL D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE AU 1er JANVIER 2013



Nature des Obligations au SD 2003

- ▲ Aire d'accueil de courte durée (20 à 40 places)
- Aire d'accueil de longue durée (10 à 20 places)
- Aire de passage intercommunale (50 places)

Projets et Réalisations

- Commune ayant remplie ses obligations concernant les aires permanentes d'accueil
- Projet communal en travaux
- Commune dont l'équipement subventionné est à réaliser

Source : BDcarto IGN (c) / Données SHRU
Réalisation : DDT91/SHRU/MD/PZ

Si, fin 2011, plusieurs projets financés sont entrés en phase opérationnelle, **beaucoup de projets en cours peinent à aboutir** parce que pris dans un jeu de contraintes complexes entre les servitudes foncières, l'occupation des lieux et le jeu de renvoi des responsabilités, alimenté par une logique de mise à l'écart de ces populations dont la présence n'est le plus souvent que tolérée. Ces projets révèlent l'importance de la question de la sédentarisation à laquelle ils ne sont pas censés répondre, mais qui constitue la réalité des situations que veulent résoudre les communes (révèlent les contradictions entre la vocation théorique des aires, l'accueil des voyageurs et celle que leur attribuent les collectivités locales concernées, l'habitat des familles ancrées dans les lieux).

Ainsi l'offre d'accueil reste insatisfaisante pour couvrir les besoins identifiés et programmés. Le risque demeure de voir apparaître des disparités territoriales susceptibles de créer des tensions locales notamment en matière d'occupation illégale et de fonctionnement des aires ouvertes. Des effets de report de charge préjudiciables à l'équité vis à vis des gens du voyage et des collectivités locales ayant rempli leurs obligations risquent également de se développer.

■ **Évaluation qualitative**

➤ **Les aires permanentes d'accueil**

Les réalisations remplissent le rôle qui leur a été imparti par les collectivités locales de façon globalement satisfaisante même si l'on peut regretter que la mutualisation des expériences et l'association des usagers n'aient pas été suffisantes pour éviter certaines problèmes de :

- localisation : les aires sont toutes situées à l'écart des habitations (secteurs inconstructibles), souvent en frontière communale. Elles sont parfois, de ce fait, à une distance relativement importante des commerces et services et de tout ce qui constitue les aménités de la ville. Elles sont surtout, pour la plus grande majorité, soumises à des nuisances notables (lignes à haute tension, voie rapide et/ou terrain d'aviation, voie ferrée...).
- conception : promiscuité liée à l'aménagement, problèmes liés au caractère collectif des sanitaires, problèmes d'évacuation des eaux, taille des auvents insuffisante pour protéger les équipements électroménagers...
- disparités dans les modes de gestion et les tarifications : variations importantes des coûts de droit de place et de tarification des fluides révélatrices de l'absence de mise en réseau et constituant un obstacle à un fonctionnement en réseau

Malgré tout, les aires d'accueil permettent pour la plupart à leurs usagers de disposer d'éléments de confort appréciables, surtout lorsque des sanitaires individualisés ont été mis à leur disposition. Elles favorisent clairement l'accès à l'école, voire la réussite scolaire, des enfants qui y vivent.

En synthèse, trois types d'aires se dégagent nettement :

- **Le quasi-terrain familial : Massy, Verrières-le-Buisson, Lardy, Marcoussis, La Ville-du-Bois**
L'aire d'accueil a été conçue par la commune pour accueillir des familles présentes sur la commune de longue date, en correspondance avec leur vocation initiale d'aire de long séjour, sauf pour l'aire de La Ville-du-Bois prévue pour être de courte durée. De fait, les occupants sont toujours les mêmes, qu'ils séjournent en continu sur l'aire (quasi-sédentaires) ou réservent leur place comme à Lardy. Ces aires sont de petite taille sauf celle de Massy. Cette situation conduit à 2 attitudes de la part des communes : soit une attention forte visant à une insertion dans la vie communale (Massy, Verrières, Marcoussis), soit un fonctionnement en autonomie (Lardy et la Ville-du-Bois).
- **L'aire de passage : Limours et Les Ulis**
L'aire des Ulis accueille en majeure partie des ménages ayant des habitudes de déplacements à l'échelle du territoire national. Pour Limours, l'utilisation n'est pas encore affirmée et l'occupation encore faible.
- **L'aire mixte : Chilly-Mazarin, Brétigny-sur-Orge, Courcouronnes et Montgeron**
Cette mixité revêt des aspects différents :
 - Soit l'aire est occupée de façon différenciée pour partie par des familles quasi-sédentaires et, pour une autre partie, par des familles de passage (Courcouronnes, Brétigny)
 - Soit ce sont les mêmes familles, mais qui ne séjournent pas en continu (Montgeron)
 - Soit les familles sont sélectionnées de façon à assurer une mixité sociale et d'occupation (Chilly-Mazarin).

➤ Les aires de passage temporaire intercommunales

Un type d'équipement original avait été prôné dans le schéma (l'aire de passage intercommunale), à mi-chemin entre aire d'accueil et aire de grand passage, sommairement équipé, mais les réalisations n'ont pas tenu leur promesse faute d'une gestion adaptée et d'une mise en réseau de l'ensemble des aires.

De fait, aucune des deux aires réalisées ne joue le rôle d'accueil pour les grands passages, ni pour le passage de groupes de taille moyenne, ce qui signifie qu'elles ne jouent pas le rôle qui leur était dévolu dans le SADGV.

L'aire de Massy. Elle est relativement peu utilisée : 50 familles y ont stationné l'été 2008, mais elle a été moins occupée l'été 2009.

Plusieurs raisons peuvent être avancées :

- Son coût : les tarifs sont les mêmes que sur l'aire d'accueil alors qu'elle ne dispose que d'un WC, d'une douche et n'offre pas de branchement électrique
- Sa taille inadaptée pour l'accueil de grands groupes (1 ha)

- Le voisinage de l'aire d'accueil occupée régulièrement par un groupe réputé difficile : l'aire intercommunale joue en partie un rôle d'espace supplémentaire pour les occupants de celle-ci

L'aire de Dourdan est ouverte toute l'année et occupée par une dizaine de familles, surtout en hiver. Elle joue un rôle effectif d'aire d'accueil car elle ne correspond pas aux besoins de passage du fait de :

- Sa petitesse : 6 500 m²
- Son revêtement en gravier
- Sa situation géographique relativement peu attractive (cf. état des stationnements)

➤ Les aires de grands passages

Une seule aire de grand passage a été réalisée. L'État s'est porté maître d'ouvrage grâce à la mobilisation de ses propres ressources foncières. La gestion en a été confiée à une association, « le Rocheton ».

Adapté à l'accueil de groupes de taille moyenne, bien situé (facilité d'accès aux grands axes routiers et éloignement des riverains), le terrain de grand passage remplit son rôle, même si celui-ci est limité par la période maximale d'occupation (9 semaines par an).

Son équipement et son aménagement apparaissent insuffisants sur 2 points : l'accessibilité par temps de pluie et l'absence de toilettes qui concourt à la souillure des abords. C'est le nettoyage et la collecte des déchets qui occasionnent les frais de maintenance les plus importants (5 076 € en 2008) bien que les utilisateurs contribuent aux frais de gestion du terrain.

En termes d'habitat

Loin d'être évacuée par les partenaires du schéma, la question de l'habitat a été abordée de front dans le cadre qui convient, celui du PDALPD.

Une MOUS départementale a été mise en place qui a travaillé à monter les dossiers avec les collectivités locales concernées. Cette mission a été confiée à l'ADGVE sur la période 2004-2006 et reconduite en 2007 avec pour objectifs de :

- Promouvoir le développement d'une offre nouvelle d'habitat adapté à destination des gens du voyage de l'Essonne
- Favoriser la régularisation des situations existantes (urbanisme, accès aux réseaux, etc.)
- Mobiliser les décideurs politiques par un travail d'information et de communication.

Parmi les 15 projets présentés en commission, 5 opérations ont été validées (Fontenay le Brie, Marolles en Hurepoix, Palaiseau, St germain lès Arpajon et Villejust) mais aucune n'a encore abouti.

Comme pour la réalisation des aires, les obstacles sont restés nombreux notamment en lien avec :

- Les freins politiques

La prise en compte des familles présentes sur le territoire depuis plusieurs années est très souvent liée à l'apparition d'un projet sur les terrains occupés (en propriété ou non). Sans contrainte de ce type, les familles peuvent rester des années sur le même site sans que soient prises en compte leurs conditions de vie.

La principale difficulté est de faire évoluer l'ambition première des élus : d'un simple déplacement des familles ou relogement temporaire vers l'ambition d'un projet d'habitat adapté. À ce niveau, il semble que la proposition faite par l'ADGVE d'études comparatives sur les différents montages de projet ait un impact positif. Les élus sont souvent convaincus par le type de projet PLAI qui permet de solvabiliser les ménages et n'oblige pas la commune à en être gestionnaire.

La mise en œuvre de ce type de projet se fait sur des durées longues (plusieurs années) et rencontre donc la possibilité de changement des élus en charge du dossier. La difficulté est alors de remobiliser le nouvel élu sur le projet en cours pour s'assurer qu'il adhère au projet et qu'il se le réapproprie. Le projet est alors retardé le temps de revalider les choix faits (sur le terrain, le type de projet...).

- Les contraintes foncières et urbaines

Les contraintes foncières sur le département sont très fortes en termes de coût et de disponibilité. Ces contraintes sont les premiers arguments présentés par les communes rencontrées par l'ADGVE et bloquent les discussions. Dans un contexte de raréfaction des opportunités foncières, les projets d'habitat adapté entrent directement en concurrence avec les autres projets de la commune et ont du mal à rivaliser avec les projets économiques, de logements collectifs ou même d'aire d'accueil...

Lorsque l'idée du projet s'amorce, le choix du terrain s'avère toujours une étape compliquée. Plusieurs cas de figure se présentent alors :

- Soit le lieu où sont présentes les familles est retenu
- Soit la commune dispose d'un terrain déjà identifié dans ses documents d'urbanisme pour l'habitat caravane
- Soit elle doit rechercher un terrain et, dans ce cas, le choix du terrain « idéal » est souvent long.

Dans tous les cas lorsqu'il s'agit de trouver un lieu pour les accueillir, et de réaliser une opération spécifique pour les loger, la question d'en « donner trop » à des familles mal vues dans la commune se pose. Le choix se porte souvent vers des terrains peu valorisants pour les familles et éloignés des habitations. Le choix des terrains impacte l'avancée des projets puisqu'il nécessite souvent de lourds travaux d'aménagements (dépollution, raccordements aux réseaux...) et entraîne des surcoûts qui mettent en péril la faisabilité financière du projet.

Une fois le terrain identifié, reste la condition que la commune en soit

propriétaire. Débutent souvent des négociations très longues. Certaines communes réussissent à négocier les terrains par le biais de contreparties données aux propriétaires (permis de construire, changement de zone des terrains ...). Dans certains cas, les communes en arrivent à faire valoir leur DPU. Une fois le problème de l'acquisition foncière réglé, la mise en œuvre du projet peut nécessiter une modification des documents d'urbanisme ce qui demande encore un certain temps.

- La difficulté de répondre aux attentes des familles

Dans nombre de projets amorcés, les familles sont initialement propriétaires du terrain où elles vivent bien que celui-ci se situe en zone non constructible (zone agricole...). Le souhait profond des ménages concernés est donc de garder ce statut de propriétaire. Or les opérations d'échange de terrains s'avèrent le plus souvent impossibles au vu de l'écart de valeur entre les terrains et des faibles revenus des ménages concernés. Les communes ne sont pas toujours non plus disposées à perdre le contrôle de leur foncier. Les difficultés apparaissent alors pour trouver un montage financier qui réponde à ces contraintes et permette un compromis entre les attentes de chacun.

La longueur de mise en œuvre des projets n'est pourtant pas forcément synonyme d'échec. En témoigne l'inauguration d'un projet d'envergure élaboré dans le cadre d'une MOUS locale (hors Mous départementale), celui de la commune de Brétigny sur Orge et St Michel sur Orge, avec la création de 27 logements PLAI.

1.2 LES BESOINS EN TERMES D'ACCUEIL ET D'HABITAT

Les modes de présence des gens du voyage : les caractéristiques départementales

Les gens du voyage sur le département représenteraient, selon les estimations de l'ADGVE⁸, entre 2000 et 2500 ménages soit environ 10000 à 15000 personnes dont 75%, résidant en permanence sur le département (1500 à 1800 ménages). L'ancrage des gens du voyage est donc important et s'explique notamment par différents facteurs historiques et socio-économiques :

- Passé rural du département avec des activités de maraîchage qui employaient des voyageurs (notamment dans le secteur Longjumeau-Arpajon)
- Camp d'internement à Linas-Monthéry

Toutefois, quantifier le nombre de gens du voyage itinérants et sédentaires s'avère particulièrement difficile. En effet, les réalités de fixations et de déplacements des ménages peuvent varier selon les saisons, selon la situation des familles à un moment donné (maladie, enfants en bas âge...)... De fait, l'ancrage n'exclut pas l'itinérance.

Le département est aussi un lieu de passage pour certains groupes qui ont un ancrage dans d'autres régions et qui viennent dans le département pour des durées plus ou moins longues, de façon habituelle ou non, dans le cadre d'activités

⁸ Note de synthèse sur l'ADVGE communiquée par l'association

économiques, de rassemblements culturels ou familiaux... Une part importante de groupes « non-essonniens » accueillis sont en fait des groupes qui circulent en région parisienne compte tenu de la faiblesse de l'offre d'accueil sur la Région comme c'est le cas de certains groupes essonniens qui ont quitté le département espérant trouver plus facilement un lieu de séjour. Certains groupes locaux restent toutefois sur leur territoire d'ancrage même s'ils sont amenés à circuler sur un périmètre restreint faute de solution de séjour plus durable. Parmi les voyageurs présents sur le territoire (quel que soit le statut d'occupation), un nombre important de ménages voyage pendant la période estivale notamment sur le secteur de Massy/Palaiseau et de la CA d'Evry alors que les groupes implantés sur les secteurs de Montlhéry-Brétigny-Arpajon voyagent de façon plus limitée.

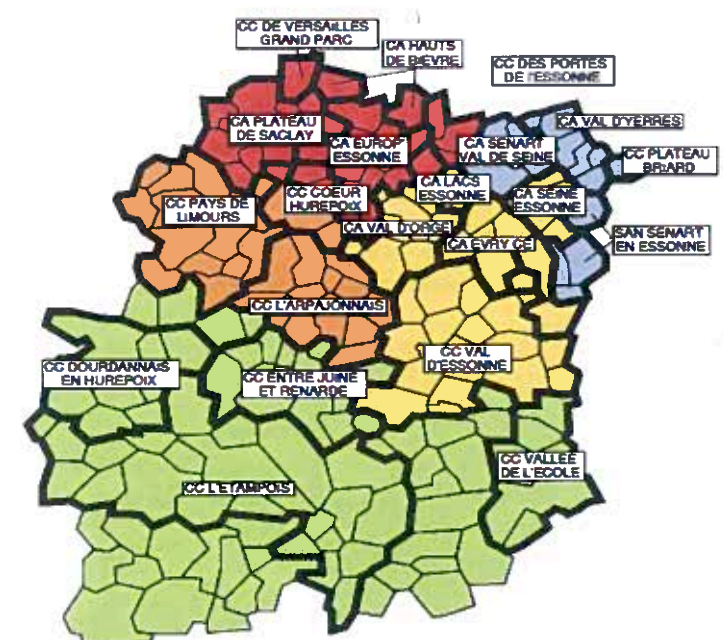
Les types de séjour que l'on observe recoupent ainsi parfois les mêmes groupes : un groupe qui stationne sur une aire d'accueil pendant quelques mois peut être amené à la fin de la durée d'accueil prévue par le règlement, à stationner de manière illicite (faute de places sur les autres aires). Il peut alors être rejoint par d'autres ménages apparentés ou aller sur un terrain privé appartenant à un membre de la famille. Durant l'été, ce groupe peut rejoindre le groupe familial élargi (avec des ménages essonniens et des groupes issus d'autres départements) et ainsi constituer un grand groupe qui sera accueilli sur l'aire de grand passage de Lisses, lequel partira dans un autre département...

Quels que soient leurs modes de déplacements, les gens du voyage ont toujours un territoire d'ancrage et c'est la reconnaissance de cet ancrage territorial par les collectivités qui est un enjeu majeur car trop souvent les familles peinent à prouver leur attachement aux communes (livret de circulation, simple domiciliation...) et les difficultés d'accès à l'habitat induisent la multiplication des stationnements illégaux qui les maintiennent aux yeux des autres habitants et des élus comme « des gens de passage ».

L'approche territoriale

Le recensement des situations repérées grâce au recoupement des différentes sources a été réalisé à l'échelle intercommunale qui est désormais, dans la plupart des cas, l'échelle de compétence pour la réalisation des équipements.

En vue des rencontres territoriales qui se sont déroulées fin 2010 dans le cadre de la révision du schéma, le département a été découpé en 5 secteurs qui regroupent les EPCI existants et les communes isolées. Pour plus de cohérence, l'analyse des stationnements regroupe donc ces territoires.

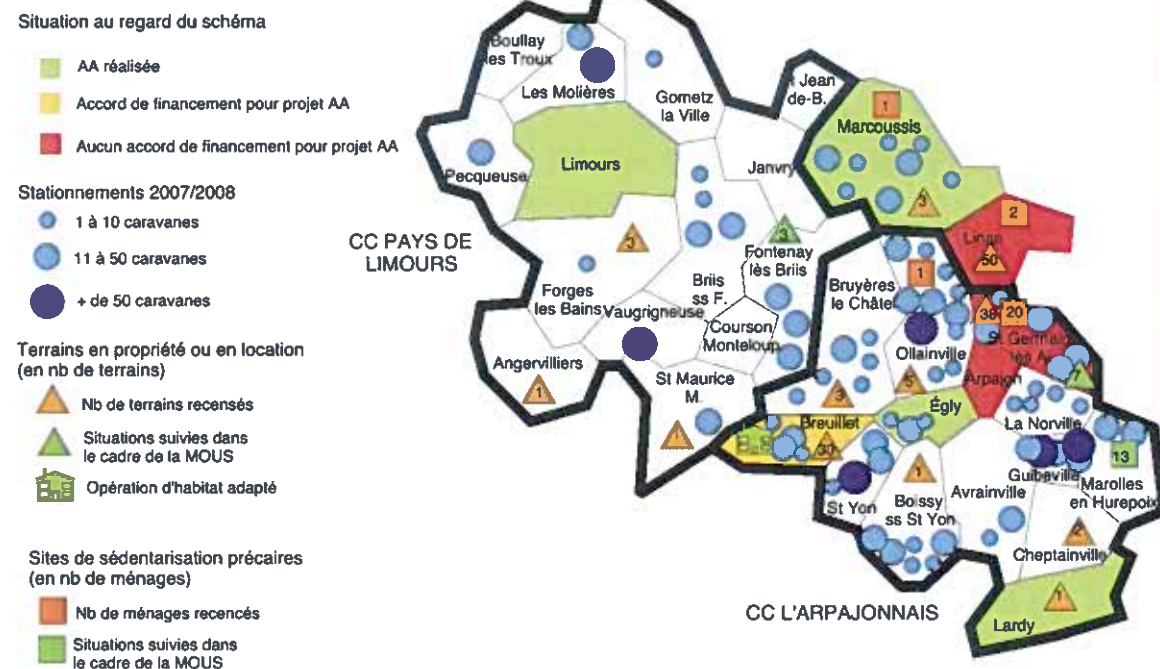


Source cartographique : Arco

Découpage du département pour les rencontres territoriales

■ **Limours-l'Arpajonnais**

Les modes de présences



➤ *La CC du Pays de Limours*

En 2007-2008, la communauté de communes connaissait des stationnements de courtes durées. Avec l'ouverture de l'aire d'accueil de Limours, il n'y a plus de stationnements illicites.

Les besoins en termes d'accueil sont ainsi globalement satisfaits bien que reste posée la question de l'accueil des grands groupes.

En matière d'habitat, un projet est en cours sur la commune de Fontenay les Briis. Un certain nombre de ménages propriétaires de terrains ne sont pas en conformité avec les règlements locaux d'urbanisme.

➤ **La CC de l'Arpajonnais**

Territoire historique d'implantation des gens du voyage, la communauté de communes connaît un nombre important de stationnements principalement le fait de groupes familiaux qui circulent dans un périmètre restreint. L'aire de Lardy ne joue pas véritablement son rôle puisqu'elle est occupée par des ménages sédentaires. Cependant, l'ouverture récente de l'aire d'Egly (soit 2 aires en service sur la CC sur les 5 prévues au schéma) devrait permettre d'absorber une part des stationnements constatés.

Les questions liées à l'habitat sont particulièrement prégnantes au vu du nombre de familles propriétaires sur le territoire avec des problèmes de respect des règles de

l'urbanisme et la précarité des conditions de vie observées.

Les besoins sur le territoire sont donc particulièrement importants en termes de prise en compte des familles sédentarisées. Le PLH et les projets d'habitat réalisés ou en cours dans le cadre de la Mous départementale témoignent d'une volonté d'aborder ces questions.

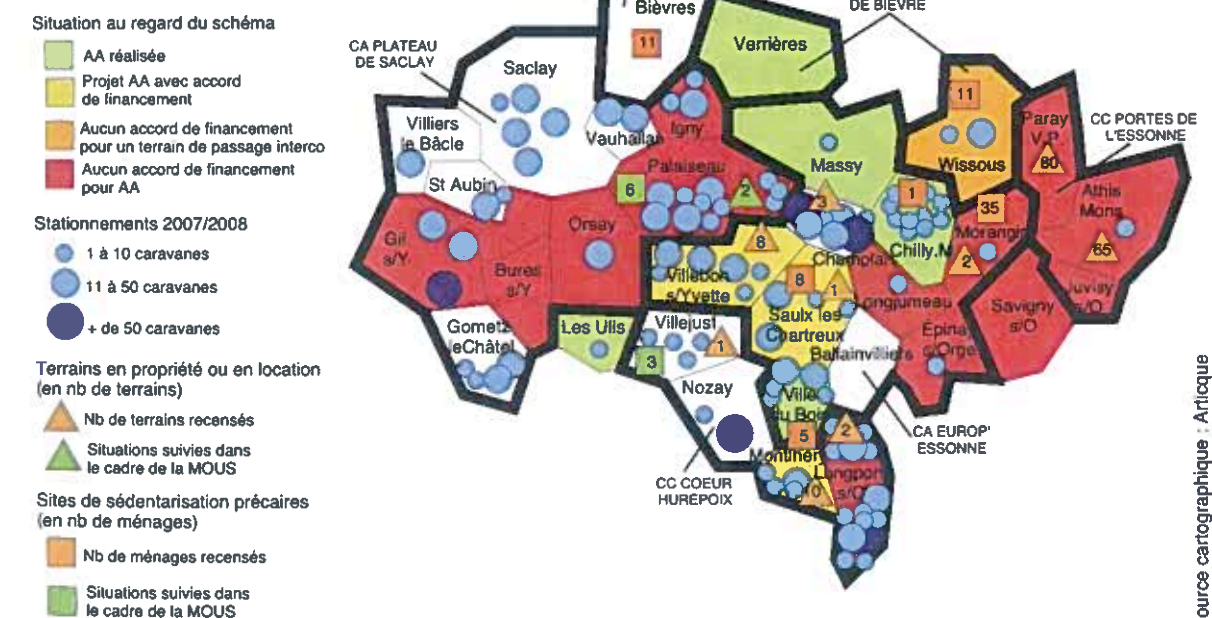
➤ **Les communes hors EPCI**

Sur Marcoussis, les stationnements ont été limités avec la création de l'aire d'accueil mais l'aire est occupée par un groupe déjà sédentarisé sur la commune avant sa mise en service. Il existe également plusieurs ménages sédentarisés dans des conditions précaires.

La commune de Linas n'a pas rempli ses obligations mais peu de stationnements sont constatés. Cependant il existe un nombre important de familles propriétaires de terrains dont une majorité vit dans des conditions précaires.

■ **Nord-Ouest de l'Essonne**

Les modes de présences



➤ **La CA Haut de Bièvre**

Avec des obligations partiellement remplies, la CA connaît des stationnements en nombre limité et principalement en période estivale. L'aire d'accueil fonctionne quasiment comme un terrain familial. Des familles restent cependant sédentarisées sur un site précaire à Wissous. Les besoins de ce groupe sont donc particulièrement à prendre en compte.

➤ La CA Les Portes de l'Essonne

La CA n'a pas répondu à ses obligations mais le nombre de stationnements reste limité en lien avec le manque d'opportunités foncières sur le territoire. Le nombre de familles propriétaires y est cependant important.

➤ La CA Europ'Essonne

La CA, qui a rempli partiellement ses obligations, rencontre un nombre important de stationnements de groupes familiaux qui circulent dans un périmètre restreint. Les stationnements perdurent sur les communes qui ont réalisé un équipement en raison de la pression sur le territoire et de l'appropriation des aires existantes par des groupes familiaux (Massy / Ville du Bois). Il existe également des situations de sédentarisation dispersées sur des terrains aux statuts divers notamment sur la commune de Morangis (55 ménages sur le site des « graviers »). Ainsi les besoins recensés relèvent majoritairement de besoins en matière d'habitat.

➤ La CA du Plateau de Saclay

Aucune commune de la CA n'a répondu à ses obligations malgré l'existence de stationnements récurrents sur quasiment toutes les communes. Celle de Palaiseau connaît particulièrement des stationnements de longues durées. Un groupe familial identifié circule sur la CA et exprime son souhait de trouver une solution d'habitat. Plusieurs types de besoins restent ainsi insatisfaits :

- En matière d'accueil : pour les groupes de passage
- En matière d'habitat pour les ménages déjà sédentarisés (à Palaiseau) et pour le groupe familial « en errance » sur la CA.

➤ La CC Cœur de Hurepoix

La CC, qui n'a pas rempli ses obligations, rencontre des stationnements principalement de petits groupes :

- Pour des durées longues en hiver sur les communes de Longpont et Montlhéry
- Des stationnements moins nombreux et pour des durées plus courtes sur Nozay et Villejust principalement sur la période estivale

La sédentarisation sur la CC est ancienne, avec essentiellement des familles propriétaires dont les conditions de vie restent mal connues

Plusieurs types de besoins restent ainsi insatisfaits :

- En matière d'accueil : manque d'équipements pour accueillir les groupes qui stationnent tout l'hiver sur la CC et pour les groupes de passage durant la période estivale
- En matière d'habitat :
 - Solution durable à apporter aux ménages relogés provisoirement (Montlhéry, Villejust)
 - Etude des conditions de sédentarisation des ménages recensés sur terrains privés afin d'envisager les possibilités de régularisation et d'amélioration des conditions de vie

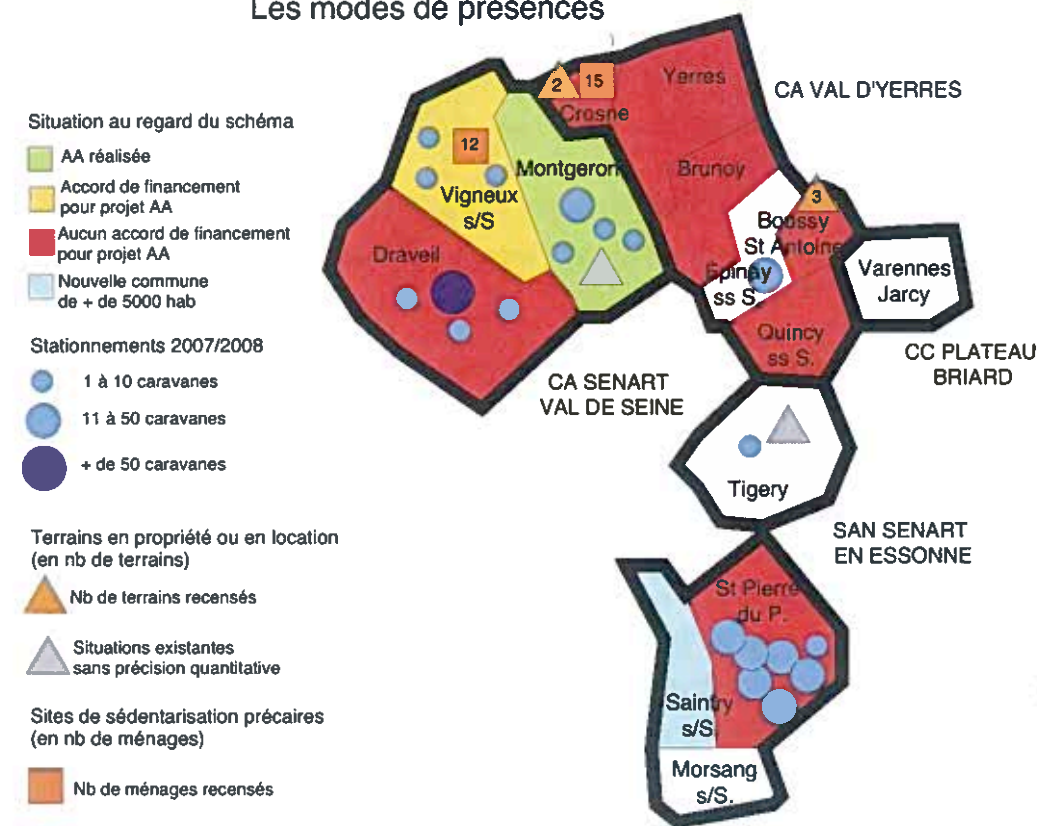
➤ Les communes hors EPCI

La commune des Ulis a répondu à ses obligations et veille par une application stricte du règlement, à ce que l'aire d'accueil reste une aire de passage. Les stationnements en dehors de l'aire restent ainsi très exceptionnels.

La commune de Savigny sur Orge n'a pas rempli ses obligations et les investigations menées n'ont pas permis d'identifier de stationnements.

■ Nord-Est de l'Essonne

Les modes de présences



Source cartographique : Artique

➤ La Ca Sénart Val de Seine

La CA a rempli partiellement ses obligations et ne rencontre qu'un nombre limité de stationnements.

Le territoire connaît néanmoins une implantation ancienne de familles du voyage dont certaines sont propriétaires (souvent concentrées dans des quartiers) et d'autres sont installées sur des sites précaires (Vigneux).

Plusieurs types de besoins restent insatisfaits :

- En matière d'accueil : manque d'équipements pour accueillir les groupes de passage puisque l'aire de Montgeron est occupée par un groupe qui ne quitte l'aire que l'été (également période de fermeture de l'équipement).

- En matière d'habitat :
 - Etude des conditions de sédentarisation des ménages recensés sur terrains privés afin d'envisager les possibilités de régularisation et d'amélioration des conditions de vie
 - Solutions d'habitat pour les ménages recensés à Vigneux

➤ La CA du Val d'Yerres

Un faible nombre de stationnements est recensé malgré l'absence d'aire d'accueil sur le territoire. Cette faiblesse peut être liée :

- Au manque d'opportunités foncières sur le territoire pour stationner
- À l'image qu'en ont les voyageurs d'un territoire « peu accueillant » (cas d'expropriation)

Néanmoins, la sédentarisation y est relativement importante (principalement recensée sur Crosne)

Plusieurs types de besoins restent insatisfaits :

- En matière d'accueil : manque d'équipements pour accueillir les groupes de passage
- En matière d'habitat : réponse aux ménages sédentarisés dans des conditions précaires notamment sur la commune de Crosne

➤ SAN Sénart en Essonne

Les stationnements sont concentrés sur la commune de St Pierre du Perray (qui n'a pas rempli ses obligations). Il s'agit majoritairement de groupes connus qui stationnent pendant plusieurs mois.

Quelques situations de sédentarisation sont aussi recensées sur Tigery sans précision sur leur statut et les conditions de vie des ménages.

Plusieurs types de besoins restent insatisfaits

- En matière d'accueil : manque d'équipements permettant l'accueil des groupes qui stationnent régulièrement sur le territoire, notamment l'accueil de grands groupes.
- En matière d'habitat : Etude des conditions de sédentarisation des ménages recensés sur terrain privé à Tigéry afin d'envisager éventuellement les possibilités de régularisation et d'amélioration des conditions de vie

■ Evry-Val d'Orge et Val d'Essonne



➤ La CA d'Evry Centre Essonne

La CA est concernée par un nombre important de stationnements dont une petite partie est le fait de groupes de passage mais dont la grande majorité correspond à des familles qui sont amenées à se déplacer d'un site à l'autre sur une zone restreinte ou qui sont installées de façon permanente sur un même site dans des conditions précaires (besoins en termes d'habitat). Certains grands groupes sont trop importants pour être accueillis sur l'AGP de Lisses.

La CA dispose actuellement d'une seule aire d'accueil (homologuée pour 11 places). Le schéma prévoit la réalisation de 5 aires pour 97 places. Les besoins en équipements d'accueil comme en habitat restent importants.

La CA doit selon les termes de la loi réaliser 4 aires de 25 places chacune soit 100 places.

En outre, la CA Evry Centre Essonne s'est engagée auprès du préfet, par courriers des 11 juillet et 14 novembre 2011, à reprendre en gestion le terrain de grand passage de Lisses.

La CA Evry Centre Essonne, et plus généralement l'ensemble des communes du secteur 4 dans le cadre d'une collaboration, pourra se prévaloir d'avoir rempli ses obligations en matière d'aire de grand passage, une fois formalisée avec l'Etat la reprise en gestion effective de cette aire.

➤ La CA des lacs de l'Essonne

La CA n'a pas rempli ses obligations mais le projet d'aire d'accueil de Grigny a été finalisé.

Peu de stationnements sont constatés mais plusieurs sites d'habitat précaires sont repérés à Grigny : rue du port et ZAC des radars

Les besoins sur la CA apparaissent ainsi davantage liés à l'habitat. L'ensemble des situations de sédentarisation doivent être étudiées pour envisager une offre mieux adaptée qu'une aire d'accueil.

➤ CA Seine Essonne

La CA n'a pas rempli ses obligations et des stationnements sont recensés principalement sur le Sud de la CA (Corbeil Essonnes et Coudray Montceaux).

Les besoins apparaissent liés au manque d'offre d'accueil sur le territoire

➤ CC du Val de l'Essonne

La CC répond partiellement à ses obligations. Elle est confrontée à un nombre important de stationnements sur des durées courtes :

- Majoritairement des groupes locaux
- Des grands groupes sur le Nord Est de la CC (Ormo y, Mennecy)

Il existe quelques situations de propriétaires occupants avec des problèmes de respect des règles de l'urbanisme et d'accès aux fluides. Des familles sont également installées depuis plusieurs années sur des sites précaires à Mennecy.

Plusieurs types de besoins restent insatisfaits :

- En matière d'accueil : besoin de places supplémentaires en aires d'accueil pour les groupes de passage
- En matière d'habitat :
 - Etude des conditions de sédentarisation des ménages recensés sur terrain privé afin d'envisager les possibilités de régularisation et d'amélioration des conditions de vie
 - Etude d'une offre d'habitat adapté pour les ménages sur les sites précaires recensés à Mennecy

Les constats doivent toutefois être réévalués au regard des évolutions constatées depuis l'ouverture de l'AA de Ballancourt (sept 2009).

➤ La CA du Val d'Orge

De nombreux groupes stationnent de façon régulière sur la CA malgré une réponse partielle aux obligations du schéma.

La sédentarisation sur le territoire est ancienne : on estime à environ une cinquantaine les terrains familiaux privés (surtout sur l'est de la CA)

L'aire d'accueil compte également des usagers présents à l'année.

Plusieurs types de besoins restent insatisfaits

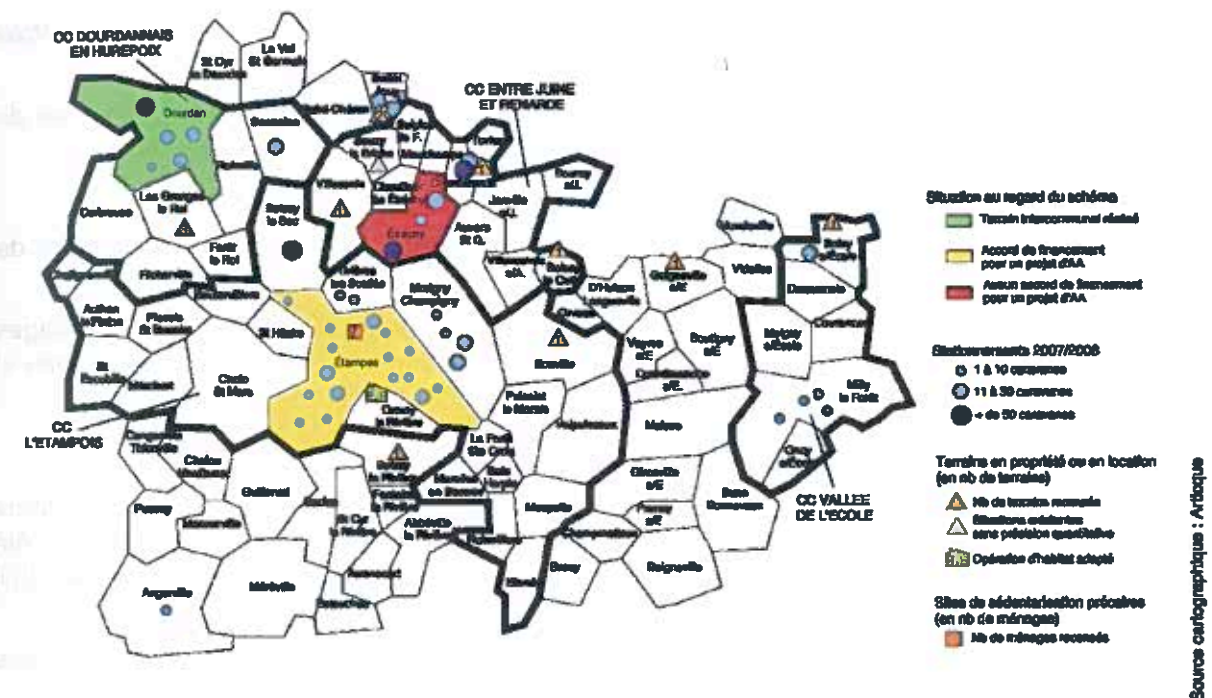
- En matière d'accueil : places supplémentaires en aires d'accueil pour les

groupes de passage

- En matière d'habitat : étude des conditions de sédentarisation des ménages recensés sur les terrains privés (régularisation des situations, accès à l'eau et à l'électricité)

■ Sud de l'Essonne

Les modes de présences



➤ La CC de L'Etampois

L'aire d'accueil d'Etampes a récemment été livrée.

Le territoire connaît surtout des stationnements sur Etampes et Morigny Champigny.

Un site précaire de sédentarisation est également repéré à Etampes (Avenue du 8 mai 1945).

Plusieurs types de besoins restent ainsi insatisfaits :

- En matière d'accueil : Absence d'équipement pour accueillir les groupes de passage
- En matière d'habitat : Etude d'une offre d'habitat adapté pour les ménages sédentarisés à Etampes

➤ La CC du Dourdannais en Hurepoix :

La CC a rempli ses obligations et peu de stationnements sont constatés (quelques stationnements courts et accueil annuel de missions à Dourdan). L'aire de passage

intercommunale joue le rôle d'aire d'accueil mais sans les mêmes éléments de confort (absence de sanitaires...).

Quelques situations de propriétaires occupants sont repérées aux Granges le Roi avec des problèmes de respect des règles de l'urbanisme.

Les besoins sont globalement bien satisfaits sur la CC. Cependant l'amélioration du confort du terrain de Dourdan et la régularisation des installations sur terrains privés sont à envisager.

➤ **La CC Juine et Renarde**

La CC ne remplit pas ses obligations. Les stationnements sont limités et concentrés sur Chamarande et Etrechy.

Quelques situations de propriétaires occupants recensées avec des problèmes de respect des règles de l'urbanisme et d'absence d'accès à l'eau et l'électricité. ...

Plusieurs types de besoins restent insatisfaits

- En matière d'accueil : Absence d'équipement pour accueillir les groupes de passage
- En matière d'habitat : Etude des conditions de sédentarisation des ménages recensés sur les terrains privés (régularisation des situations, accès à l'eau et à l'électricité).

➤ **La CC de la vallée de l'école**

La CC n'a pas d'obligation et connaît un nombre limité de stationnements concentrés sur Milly la Forêt. Même si aucune information sur les groupes n'a été communiquée, la durée et la récurrence des lieux de séjour laissent à penser qu'il s'agit de groupes locaux.

Une situation de propriétaires occupants est recensée à Soisy avec des problèmes de constructions illégales.

Les besoins sur le territoire restent peu importants.

En matière d'habitat, il est cependant à envisager une :

- Etude de régularisation du terrain privé recensé et d'autres situations éventuelles
- Etude plus fine des besoins des ménages qui stationnent régulièrement à Milly la Forêt.

➤ **Les communes hors EPCI**

Angerville connaît des stationnements occasionnels sur des durées courtes et dispose d'un terrain désigné qui manque de confort.

Breux-Jouy rencontre quelques stationnements pour des durées courtes en lien avec sa proximité avec la CC de l'Arpajonnais.

Sur le reste du sud du département, on recense principalement des terrains en propriété dispersés (souvent en zone agricole avec des problèmes de respect des règles d'urbanisme et de conditions de vie précaires).

2. LE VOLET SOCIAL

2.1 BILAN DES ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT MISES EN OEUVRE

■ **L'organisation de l'action sociale**

Les services sociaux interviennent auprès des publics gens du voyage dans le cadre de leurs missions « classiques » de droit commun. Il n'existe pas d'action spécifique menée au niveau départemental ni d'organisation particulière des travailleurs sociaux. Toutefois, certaines initiatives sont prises localement (organisation de réunions partenariales, actions de santé...).

L'ADGVE est conventionnée par le Conseil général pour sa mission d'accompagnement à l'insertion sociale et professionnelle des gens du voyage et de promotion de l'accès aux savoirs, à la culture, au sport et aux loisirs.

Elle intervient auprès des publics :

- Parce qu'elle est directement sollicitée par les publics et intervient alors pour orienter et rapprocher les personnes des services de droit commun compétents
- Parce qu'elle est sollicitée par un travailleur social qui rencontre des difficultés techniques et administratives liées au statut des gens du voyage. L'association intervient alors pour donner les éléments de compréhension au professionnel ou prend le relais pour résoudre le problème
- Parce que le public lui est orienté en tant qu'opérateur sur un accompagnement précis : accompagnement à la création d'entreprises, lutte contre l'illettrisme...

Comme le prévoyait le précédent schéma, une action de médiation est assurée par l'ADGVE afin « de dénouer tous les sujets d'incompréhension observés de part et d'autre et d'inciter à la fréquentation des structures publiques et de faire émerger le public dans les dispositifs de droit commun ».

Cependant la répartition des missions entre les services sociaux de droit commun et l'ADGVE semble encore parfois confuse (difficultés d'identification des limites de leurs missions respectives par l'ensemble des professionnels). De plus, les relais d'informations entre l'association et le travailleur social référent ne sont pas systématiques. La coordination et la mise en cohérence des différents accompagnements ne sont donc pas toujours effectives.

■ **La scolarisation et l'action éducative**

Les enjeux de scolarisation mis en exergue dans le cadre du schéma précédent, ont amené à prolonger et à renforcer les dispositifs facilitant l'intégration des enfants du voyage « au même titre que toute la population en âge scolaire sur le territoire national ».

Afin de répondre aux besoins d'aide et de soutien pédagogique des enfants du voyage en difficulté, 10 enseignants (9,5 ETP) interviennent dans les différentes écoles du département au sein de classes d'initiation appelées « CLIN Voyageurs ».

Dans le second degré, le collège Diderot à Massy propose depuis 2001 une classe

spécifique pour les voyageurs âgés de 12 à 15 ans, appelée CLEV (Classe Enfants du Voyage).

Les acteurs socio-éducatifs (associations, PRE...) proposent pour certains des accompagnements à la scolarité notamment pour les élèves déscolarisés ou scolarisés au CNED.

Cependant la coordination des partenaires du schéma autour des questions de scolarisation reste faible tant au niveau départemental qu'au niveau local.

■ **La formation et l'insertion professionnelle**

La formation et l'insertion professionnelle sont principalement abordées dans le cadre des contrats d'insertion.

L'ADGVE et les centres sociaux proposent des actions de lutte contre l'illettrisme.

En ce qui concerne l'accompagnement des entreprises, c'est l'ADGVE qui intervient principalement dans l'accompagnement à la création et à la gestion : plus de 400 entreprises accompagnées en 2008. L'association collabore aussi avec l'ADIE (Association pour le Droit à l'Initiative Economique) qui assure des permanences dans ses locaux.

■ **Les actions en matière d'accès à la santé**

En matière de santé comme dans les autres domaines, la priorité a été donnée à l'accompagnement vers une prise en charge dans le cadre du droit commun. Les travailleurs sociaux référents et l'ADGVE aident et accompagnent les familles dans les démarches relatives à la santé dans le cadre de l'accompagnement social des familles.

Même si des difficultés persistent dans le suivi des démarches administratives, il semble que la mise en œuvre du système de couverture médicale universelle a largement facilité l'accès aux soins.

2.2 LES PROBLEMATIQUES RENCONTREES DANS LE DOMAINE SOCIAL

En matière d'insertion et d'accès au droit commun

■ **Les difficultés de domiciliation au cœur des problématiques d'accès aux droits sociaux**

Suite aux changements opérés en 2007, relatifs à la domiciliation des personnes sans domicile stable (en lien avec la loi instituant le droit au logement opposable), les acteurs sociaux relèvent unanimement les problématiques de domiciliation auprès des CCAS (organismes domiciliateurs de plein droit).

Certains CCAS refusent de domicilier les familles, invoquant l'absence de lien entre la famille et la commune ou proposent des modalités de domiciliation peu adaptées au mode de vie des gens du voyage (obligation de passage inférieur à la durée de 3 mois, absence de réexpédition du courrier...).

En conséquence, l'ADGVE voit le nombre de personnes domiciliées à l'association augmenter de 11% de 2006 à 2008. L'enjeu d'une domiciliation dans les communes

est pourtant important car elle permet une certaine reconnaissance de la présence des familles du voyage par les communes et évite les stigmatisations liées à la domiciliation à une association « étiquetée » gens du voyage.

■ **Une difficulté à définir le contenu des contrats d'insertion**

Pour les services sociaux, la contractualisation avec les familles bénéficiaires du RMI/RSA est au cœur des préoccupations. Pour les travailleurs sociaux, « la trame des contrats d'insertion est inadaptée ».

Plusieurs difficultés dans l'accompagnement social des familles du voyage sont repérées : sens donné au contrat pour des personnes qui ont une culture de l'oral et qui ne savent ni lire ni écrire, difficulté d'un accompagnement de qualité en raison de l'itinérance voulue ou forcée, objectifs « a minima » (scolarisation, santé...) qui évoluent peu dans le temps vers des objectifs d'insertion professionnelle...

Dans tous les cas, les travailleurs sociaux s'interrogent sur la manière d'accompagner au mieux les bénéficiaires vers la sortie du dispositif et l'autonomie financière.

■ **Des difficultés de lecture-écriture et un statut administratif qui compliquent les démarches au sein des administrations**

Pour les personnes ayant des difficultés de lecture et d'écriture, les démarches administratives sont particulièrement complexes. Certaines perdent leurs droits car elles ne comprennent pas les démarches à effectuer (pièces administratives nécessaires, obligations de renouvellements...). Comme le rapporte l'ADGVE, certains services refusent de remplir les documents pour ces personnes. L'association est donc sollicitée pour assurer un travail d'écrivain public.

La méconnaissance des services de droit commun quant au statut des gens du voyage reste la principale difficulté :

- Le titre de circulation est fréquemment refusé comme justificatif d'identité, ce qui a des répercussions lourdes pour les personnes, souvent peu à l'aise dans leurs démarches administratives : elles n'accèdent pas à leurs droits Assedic, à la CMU...
- Les documents administratifs sont peu adaptés aux situations des gens du voyage qui ne « rentrent pas dans les cases ».
- Le fonctionnement des administrations, qui se développe via la mise en place de boîtes vocales, de démarches sur Internet, éloigne encore davantage ces publics.
- Les services de droit commun confondent fréquemment la fonction de domiciliation et celle du rattachement administratif. Les courriers n'arrivent donc pas toujours à l'adresse de domiciliation ou les familles sont réorientées à tort vers les services de leur commune de rattachement.

L'ADGVE intervient donc en tant que médiateur pour expliquer les situations. Malgré les formations dispensées et les partenariats qui se sont construits avec les différents services, les changements de personnels amènent à toujours recommencer les démarches.

L'enjeu d'autonomisation des personnes reste donc important. L'association tente de former les voyageurs en travaillant sur l'explication de leur situation au téléphone,

sur l'utilisation d'Internet... Elle encourage également les gens du voyage à faire les démarches pour avoir une carte d'identité.

En matière de scolarisation

■ **Une progression de la scolarisation en primaire**

De manière générale, la scolarisation a nettement progressé en primaire.

Beaucoup d'enfants entrent à l'école à l'âge du CP. Pourtant la scolarisation en maternelle est de mieux en mieux intégrée bien qu'elle soit encore tardive (en général à partir de la moyenne ou grande section). Ces changements de rapport avec l'école primaire sont fortement liés aux parcours scolaires des parents et surtout des mères ainsi que de la sensibilisation faite par les services de PMI. Ce passage est souvent vécu comme un abandon pour les mères. Toutefois, ce sentiment tend à diminuer avec une meilleure compréhension des enjeux d'une scolarisation précoce.

En élémentaire, le taux de scolarisation apparaît satisfaisant. Les situations de non-scolarisation sont désormais marginales. Le niveau scolaire des enfants apparaît également progresser notamment lorsqu'ils sont scolarisés depuis la maternelle. Pourtant, l'absentéisme reste élevé. L'assiduité n'apparaît pas toujours comme une priorité pour les familles. Les enfants sont ainsi absents lorsque d'autres événements interviennent : événement familial, maladies, problèmes urgents... Certains enfants connaissent aussi des ruptures longues dans leur cursus et ne sont pas scolarisés toute l'année du fait des activités saisonnières de la famille. Certains arrêtent l'école à la fin du printemps et ne reprennent que fin septembre. Les secteurs de Courcouronnes, Lisses, Massy sont particulièrement pointés.

■ **Une problématique importante de déscolarisation dans le secondaire**

La scolarisation au collège reste quant à elle très problématique. La scolarité s'arrête souvent au moment de l'entrée au collège. Les familles gardent une perception négative du collège qui leur apparaît comme un lieu de tous les dangers (drogue, violence, mauvaises fréquentations...). Le fonctionnement du collège rompt avec les repères acquis au primaire et nourrit des angoisses : des établissements plus grands, plusieurs enseignants, des changements de salles... Son utilité n'est pas réellement perçue avec des enseignements généraux qui ne répondent pas aux attentes en termes de professionnalisation.

Ces raisons amènent la plupart des familles à inscrire leurs enfants au CNED dès la fin du primaire (161 inscriptions pour l'année scolaire 2007/2008). Ces inscriptions posent souvent question pour des enfants qui sont en réalité sédentarisés et révèlent une stratégie d'évitement permettant aux familles d'honorer l'obligation de scolarisation.

Certains élèves sont toutefois scolarisés dans le cursus ordinaire comme à Nozay, St Pierre du Perray, Monthéry, St Germain lès Arpajon et Villebon sur Yvette. Cependant beaucoup d'enfants sont scolarisés en section SEGPA. Ce type de classe est rassurant pour les familles (élèves encadrés par un enseignant référent...) et correspond davantage à leurs attentes en termes d'enseignements, mais n'est pourtant pas destiné à ces élèves qui souffrent le plus souvent de retards scolaires et non de difficultés scolaires graves et durables. L'éducation nationale se

retrouve souvent devant un choix cornélien : si l'orientation SEGPA est refusée, les enfants sont déscolarisés.

En matière d'insertion professionnelle

■ **L'entreprise individuelle : un mode d'activité qui reste la référence malgré les difficultés**

➤ **Un désir important de création d'entreprises**

La création d'entreprises reste une référence pour les voyageurs. Elle permet de poursuivre l'exercice des activités traditionnelles et surtout elle n'entrave pas la possibilité de voyager : même s'il s'agit de familles sédentarisées, le voyage ou du moins, la possibilité de reprendre le voyage, reste au cœur des projets.

Les jeunes désirent majoritairement travailler sur ce mode. Les femmes s'investissent aussi davantage dans l'activité indépendante.

➤ **Les problèmes posés par l'inscription aux chambres consulaires**

Suite aux évolutions de la réglementation, deux types de démarches sont à effectuer pour déclarer l'activité indépendante : inscription à la Chambre de Commerce pour les activités du type vente ou élagage et inscription à la Chambre des Métiers sous conditions de qualification professionnelle pour les activités du type peinture, ravalement... Les savoir-faire étant principalement transmis dans un cadre intra-familial, la quasi-totalité des travailleurs indépendants n'ont ni qualification, ni expérience professionnelles déclarées, ce qui les oblige, soit à renoncer à déclarer leur activité, soit, comme le propose la Chambre des Métiers en Essonne, à signer une décharge. Celle-ci permet de déclarer l'activité et d'être immatriculé mais les entrepreneurs risquent, en cas de contrôle de la direction du travail, une amende importante et une interdiction d'exercer ainsi qu'un refus de couverture de l'assurance en cas d'incidents.

Un autre problème soulevé est l'inscription de la mention « SDF » dans les documents du registre de commerce. Cette mention s'avère particulièrement préjudiciable aux gens du voyage dans leurs activités professionnelles.

➤ **Des dysfonctionnements liés à la création du régime social des indépendants (RSI)**

L'ADGVE rapporte les difficultés accrues pour les entrepreneurs avec la création du RSI⁹ au regard des difficultés préexistantes en matière de gestion administrative. L'association relève ainsi plusieurs dysfonctionnements entraînés par la fusion récente et à la réorganisation des services.

Afin d'atténuer ces problèmes et de permettre aux personnes d'accéder à leurs droits dans de meilleurs délais, l'ADGVE a obtenu d'avoir un référent fixe pour les questions de cotisation et de maintien de la couverture maladie. Les démarches de couverture maladie se règlent aujourd'hui plus facilement (bon interlocuteur au

⁹ Le Régime Social des Indépendants (RSI) est le régime obligatoire de Sécurité Sociale qui assure la couverture maladie et retraite des artisans et des commerçants. Issu de la fusion le 1er juillet 2006 de 3 réseaux (maladie, vieillesse des artisans et des commerçants), le Régime Social des Indépendants remplit depuis le 1er janvier 2008 la mission d'interlocuteur social unique en matière de cotisations et contributions sociales personnelles du chef d'entreprise indépendant.

sein des services). Par contre, le calcul des cotisations reste problématique.

➤ **Un encouragement à la création d'entreprises qui mène à la saturation des marchés et à la mise en concurrence des entreprises entre elles**

La création d'entreprise a été beaucoup encouragée dans le cadre des contrats d'insertion et par la création de statuts simplifiés (ex : auto-entreprises). Ainsi, les travailleurs sociaux et l'ADGVE remarquent une saturation des marchés. Les gens du voyage ont pour la plupart créé des entreprises dans les mêmes secteurs d'activités (liées aux activités traditionnelles) et sont donc directement en concurrence. La création d'entreprises ne s'accompagne que très rarement d'une véritable réflexion sur les débouchés dans le secteur.

■ **Le salariat, un mode d'activité qui commence à intéresser**

➤ **Un attrait de plus en plus important**

L'emploi salarié n'est pas un phénomène nouveau chez les gens du voyage qui ont l'habitude de faire les saisons agricoles (vendanges, maraîchage...). Cependant, il n'était généralement pas envisagé comme composante essentielle de l'activité professionnelle.

L'emploi salarié commence toutefois à intéresser de plus en plus de personnes comme le constatent les services sociaux et l'ADGVE notamment les jeunes et les femmes.

Dans tous les cas, le choix d'exercer une activité salariée est souvent lié à des exemples de réussite dans l'entourage familial.

➤ **Une conception différente du salariat**

Le souhait d'exercer une activité salariée ne suppose pas pour autant l'envie de s'engager dans un emploi à long terme. Le CDI fait au contraire très peur. L'envie de trouver un travail est davantage liée à des besoins ponctuels d'argent (mariage, achat d'une caravane...).

L'accompagnateur de l'ADGVE relate le décalage qui existe alors entre l'accompagnement proposé (notamment par les missions locales puisqu'il s'agit majoritairement de jeunes) et les attentes des bénéficiaires. Si les personnes espèrent trouver rapidement un emploi, elles entrent dans un parcours « classique » d'insertion professionnelle qui vise une entrée/retour durable sur le marché de l'emploi : formation autour des savoirs de base, stages de découverte... Beaucoup de jeunes abandonnent alors en cours, ne trouvant pas la satisfaction rapide de leur besoin de travail.

L'attrait pour l'emploi salarié est donc encore fragile. Il souffre toujours de représentations négatives. Les gens du voyage gardent le repère de l'activité indépendante, l'emploi représente une forme d'aliénation. Le rapport avec les chefs d'entreprises est mal perçu. Cependant, les expériences dans l'emploi, même sur des temps courts, permettent de mettre à mal ces préjugés.

En matière de santé

■ Les pathologies et les rapports aux soins observés

➤ **Chez l'enfant**

Les résultats de l'étude de 2005 par la DDASS ont permis de décrire l'état de santé des enfants enquêtés (part des enfants rencontrant des problèmes de santé d'ordre respiratoires, auditifs, dermatologiques...).

L'enquête permet aussi d'identifier une corrélation entre le statut du terrain occupé et l'état de santé des enfants¹⁰.

Le suivi médical des enfants ne semble pas poser de problème majeur malgré un lien moins fort avec les PMI. Les parents sont en général très vigilants à soigner leurs enfants. Leur scolarisation dès la maternelle permet également un meilleur suivi de la médecine scolaire.

➤ **Chez l'adulte**

Chez les adultes, il semble que les pathologies rencontrées demeurent celles observées lors du précédent schéma et qui sont d'ailleurs les pathologies « typiquement » observées chez les gens du voyage :

- Les pathologies bucco-dentaires
- Les pathologies cardio-vasculaires
- Les pathologies d'origine alimentaire
- Les comportements addictifs et dépressifs

Le suivi médical des adultes reste peu régulier et le recours aux soins se fait de manière tardive. Il existe des peurs persistantes chez les gens du voyage liées à la méconnaissance des maladies. Néanmoins, ces comportements sont avant tout ceux que l'on retrouve chez les catégories sociales les plus en difficulté :

- Faibles consultations des spécialistes
- Recours importants aux soins hospitaliers avec une fréquentation importante des services d'urgence

De plus, chez une population fortement touchée par l'illettrisme, les démarches en matière de santé comme dans le reste de la vie quotidienne sont fortement complexifiées. Les difficultés à déchiffrer une date de rendez-vous, à se repérer dans un carnet de santé... sont autant d'obstacles à la régularité du suivi médical. Des conséquences plus dramatiques peuvent résulter de la mauvaise compréhension des prescriptions médicales.

Des problèmes relationnels entre le personnel hospitalier et les voyageurs sont parfois repérés. Le personnel hospitalier éprouve alors des difficultés à gérer l'afflux des visites et le respect du règlement (respect des heures de visites, limite du nombre de personnes auprès des malades...). De l'autre côté, le groupe familial ne comprend pas ces restrictions (importance des valeurs familiales). L'opposition de ces deux logiques peut créer des tensions importantes liées à une incompréhension réciproque.

¹⁰ « Les enfants résidant sur des sites occupés sans droit ni titre présentent des pourcentages plus élevés concernant les problèmes de santé à la naissance (66,7%), les problèmes dermatologiques (55%) et les accidents domestiques (83,3%). »

■ **L'impact des conditions de vie sur la santé en question**

L'étude de 2005 s'est particulièrement intéressée aux conditions de vie et aux conditions d'exercice d'activités à risques comme le ferrailage. Si cette étude ne permet pas d'aboutir à des conclusions sur leurs impacts sanitaires de manière directe, elle met en exergue des problématiques fortes de cadre de vie dégradé peu propice à un « état de complet bien-être physique, mental et social » (définition de la santé de l'OMS).

Le confort des sites est souvent lié à son statut (meilleur sur les aires d'accueil aménagées). La qualité de l'environnement apparaît toutefois moins corrélée, les aires d'accueil étant souvent réalisées sur des sites déjà occupés par des familles du voyage (peu de prise en compte des nuisances environnementales dans les projets).

Les conditions de séjour amènent les voyageurs à exercer leurs activités de ferrailage sur les lieux de vie (stockage et brûlage des métaux) avec des risques directs de contamination des enfants et d'impacts sur leur développement psychomoteur. Suite à l'étude, plusieurs sites ont révélé après analyse du sol, des taux très élevés de plomb nécessitant des examens plus approfondis de plombémie des enfants.

DEUXIEME PARTIE : PLAN D'ACTION

Le schéma d'accueil des gens du voyage de l'Essonne a pour ambition de répondre à deux objectifs essentiels :

- ***Répondre de façon territorialement et fonctionnellement adaptée aux besoins des gens du voyage en termes de stationnement, d'accès aux droits et d'habitat***
- ***Permettre aux collectivités locales de répondre à ces besoins en les appuyant dans leurs démarches de réalisation des équipements, conformément aux prescriptions du schéma. Cet appui passe non seulement par les moyens propres au schéma mais également par la mobilisation de l'ensemble des dispositifs de droit commun qui peuvent concourir à ses objectifs, notamment en matière sociale et professionnelle, de scolarisation et d'habitat.***

Il a été élaboré grâce à une large concertation des collectivités et des acteurs locaux.

1. LE VOLET ACCUEIL

Dans un souci de développer une offre d'accueil diversifiée, en cohérence avec les orientations, le présent schéma s'appuiera sur la réalisation de 3 types d'aménagements :

- Les aires de grands passages qui ont pour mission d'accueillir les groupes estivaux de moins de 200 caravanes pour une durée maximale de 3 à 4 semaines avec une répartition temporelle et géographique équilibrée dans le département.
- Les aires de passage temporaire qui ont pour mission d'accueillir des groupes jusqu'à 50 caravanes pour une durée de deux mois maximum. Ces équipements ont pour vocation de répondre au passage très ponctuel de groupes de taille moyenne sur le département.
- Les aires permanentes d'accueil qui sont destinées aux ménages s'installant sur une commune pour une durée qui peut aller jusqu'à 9 mois, notamment pour permettre la scolarisation des enfants. Ces aires répondent aux besoins des gens du voyage qui tendent à passer la majorité de l'année sur le département et qui quittent celui-ci lors de la période estivale. Ces aires n'ont pas pour autant vocation à répondre aux besoins des familles déjà sédentarisées sur le territoire communal.

Comme le précise l'article 2 de la loi du 5 juillet 2000, la réalisation de ces équipements incombe aux communes figurant au Schéma départemental. Les obligations du Schéma sont définies ci-après.

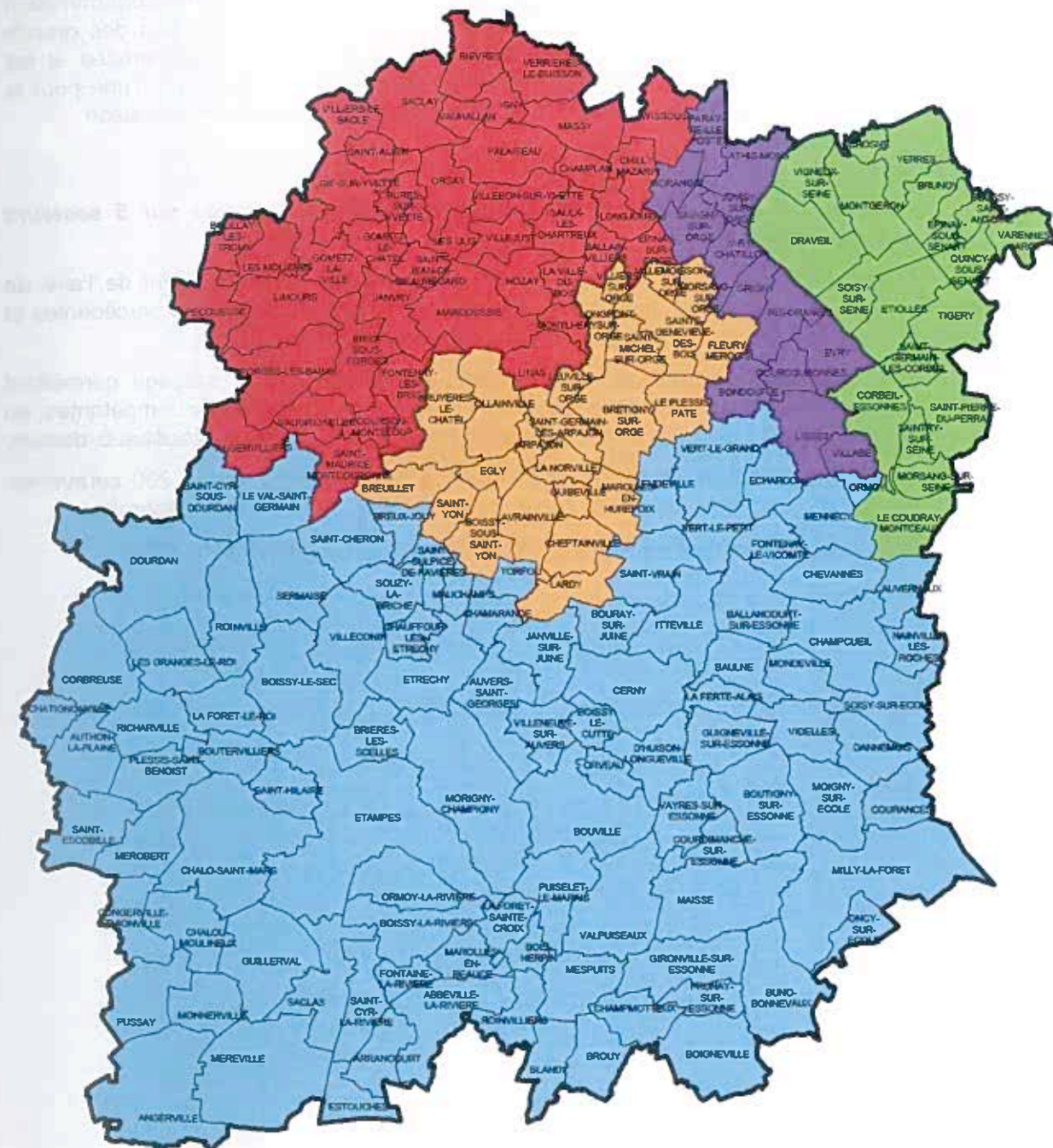
Les besoins en termes d'habitat des familles qui se sédentarisent sur les aires d'accueil ou sur des sites non équipés doivent pouvoir trouver des réponses diversifiées et adaptées. Ils sont traités dans le PDALPD.

Pour permettre la satisfaction de l'ensemble de ces besoins, les collectivités locales doivent mobiliser le foncier nécessaire, ce point étant une des principales clés de la faisabilité des opérations. En l'absence d'opportunités avérées, il revient aux collectivités de se saisir sans délai des outils à leur disposition pour résoudre ces difficultés. Elles pourront notamment utiliser des procédures d'urbanisme (DPU, DUP,...) ainsi qu'avoir recours aux services d'établissements porteurs de foncier.

1.1 PERMETTRE L'ACCUEIL DES GRANDS PASSAGES

Il s'agit de répondre aux besoins d'accueil des groupes de grande taille qui voyagent à l'échelle régionale et nationale dans des conditions propres à satisfaire les attentes à la fois des voyageurs et des collectivités locales.

Au cours de la période 2007-2010, de nombreux stationnements de grands groupes ont été recensés dans tout le département. Ces constats ont conduit à déterminer cinq secteurs géographiques d'attractivité pour l'accueil des grands passages. Ces secteurs répondent à des objectifs de rotation et de répartition territoriale des contraintes. La répartition des obligations par territoire a pris en compte la carte de l'intercommunalité de l'Essonne en vigueur.



Secteurs géographiques pour l'accueil des grands passages

- Secteur 1 : Nord Ouest
- Secteur 2 : Centre
- Secteur 3 : RN7 Orly - Evry
- Secteur 4 : Nord Est
- Secteur 5 : Grand Sud

■ Anticiper et organiser les grands passages

Cette essentielle anticipation nécessite une planification des interventions en début d'année afin de répartir les séjours sur les différents secteurs. Cette programmation sera facilitée par la tenue de deux réunions annuelles d'organisation des grands passages entre les services de l'État, les collectivités locales concernées et les associations organisatrices des conventions évangélistes notamment, l'une pour la préparation en début de saison, l'autre pour effectuer le bilan en fin de saison.

■ Réaliser 5 aires permanentes de grand passage réparties sur 5 secteurs géographiques

Quatre aires de grand passage doivent être créées, en complément de l'aire de Lisses, pour couvrir les besoins révélés par les constats des années précédentes et assurer une répartition géographique équilibrée sur le département.

Le schéma définit l'obligation de réaliser une aire de grand passage permettant d'accueillir au plus 200 caravanes pour l'ensemble des collectivités compétentes, au 1^{er} Janvier 2013, de chacun des cinq secteurs géographiques représentés ci-dessus.

Ces aires doivent disposer d'une surface de 4 à 5ha pour 150 à 200 caravanes. Leurs occupations doivent faire l'objet de protocoles d'occupation temporaire.

Les obligations en termes d'aires de grand passage sont définies ci-après :

N° de secteur	Nom du secteur	Commune	Compétence au 01/01/2013	Type d'obligation	Obligations 2013-2019
1	Nord Ouest	BALLAINVILLIERS	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	Aire de grand passage de 150 à 200 places
		CHAMPLAN	SIAGV de Villebon	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		CHILLY-MAZARIN	SIAGV de Villebon	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		EPINAY-SUR-ORGE	SIAGV de Villebon	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		LA VILLE DU BOIS	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		LINAS	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		LONGJumeau	SIAGV de Villebon	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		MARCOUSSIS	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		MASSY	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		MONTLHERY	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		NOZAY	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		SAULX-LES-CHARTREUX	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		VILLEBON-SUR-YVETTE	SIAGV de Villebon	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		VILLEJUST	SIAGV de Villebon	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		BURES-SUR-YVETTE	CA du Plateau de Saclay	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		GIF-SUR-YVETTE	CA du Plateau de Saclay	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		GOMETZ-LE-CHATEL	CA du Plateau de Saclay	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		IGNY	CA du Plateau de Saclay	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		LES ULIS	CA du Plateau de Saclay	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		ORSAY	CA du Plateau de Saclay	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		PALASEAU	CA du Plateau de Saclay	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		SACLAY	CA du Plateau de Saclay	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		SAINT-AUBIN	CA du Plateau de Saclay	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		VAUJALLAN	CA du Plateau de Saclay	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		VILLIERS-LE-BACLE	CA du Plateau de Saclay	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		ANGERVILLERS	CC du Pays de Limours	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		BOUILLY-LES-TROUX	CC du Pays de Limours	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		BRIS-SOUS-FORGE	CC du Pays de Limours	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		COURSON-MONTELOUP	CC du Pays de Limours	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		FONTENAY-LES-BRIS	CC du Pays de Limours	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		FORGES-LES-BAINS	CC du Pays de Limours	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		GOMETZ-LA-VILLE	CC du Pays de Limours	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		JANVRY	CC du Pays de Limours	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		LES MOLIERES	CC du Pays de Limours	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		LMOURS	CC du Pays de Limours	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		PECQUEUSE	CC du Pays de Limours	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		SAINT MAURICE MONTCOURONNE	CC du Pays de Limours	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		SAINT-JEAN-DE-BEAUREGARD	CC du Pays de Limours	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		VAUGRIGNEUSE	CC du Pays de Limours	Réalisation ou contribution à la réalisation	
2	Centre	BIEVRES	CA Versailles Grand Parc	Réalisation ou contribution à la réalisation dans le secteur ou dans un autre département	Aire de grand passage de 150 à 200 places
		VERRERES-LE-BUSSON	CA Hauts de Bièvres	Réalisation ou contribution à la réalisation dans le secteur ou dans un autre département	
		WISSOUS	CA Hauts de Bièvres	Réalisation ou contribution à la réalisation dans le secteur ou dans un autre département	
		BRETIGNY-SUR-ORGE	CA Val d'Orge	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		FLEURY-MEROGIS	CA Val d'Orge	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		LEUVILLE-SUR-ORGE	CA Val d'Orge	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		LONGPONT-SUR-ORGE	CA Val d'Orge	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		MORSANG-SUR-ORGE	CA Val d'Orge	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		PLESSIS-PATE (LE)	CA Val d'Orge	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		SAINT-MICHEL-SUR-ORGE	CA Val d'Orge	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		SAINTE-GENEVIÈVE-DES-BOIS	CA Val d'Orge	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		VILLEMOISSON-SUR-ORGE	CA Val d'Orge	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		VILLIERS-SUR-ORGE	CA Val d'Orge	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		ARPAJON	CC de l'Arpajonnais	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		AVRANVILLE	CC de l'Arpajonnais	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		BOISSY-SOUS-SAINT-YON	CC de l'Arpajonnais	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		BREUILLET	CC de l'Arpajonnais	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		BRUYERES-LE-CHATEL	CC de l'Arpajonnais	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		CHEPTAINVILLE	CC de l'Arpajonnais	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		EGLY	CC de l'Arpajonnais	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		GUBEVILLE	CC de l'Arpajonnais	Réalisation ou contribution à la réalisation	
3	RN 7 Orly Evry	LA NORVILLE	CC de l'Arpajonnais	Réalisation ou contribution à la réalisation	Aire de grand passage de 150 à 200 places
		LARDY	CC de l'Arpajonnais	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		MAROLLES EN HUREPOIX	CC de l'Arpajonnais	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		OLLAINVILLE	CC de l'Arpajonnais	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		SAINT YON	CC de l'Arpajonnais	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		SAINT-GERMAIN-LES-ARPAJON	CC de l'Arpajonnais	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		BONDOUFLE	CA Evry Centre Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		COURCOURONNES	CA Evry Centre Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		EVRY	CA Evry Centre Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		LISSES	CA Evry Centre Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		RIS-ORANGIS	CA Evry Centre Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		VILLABE	CA Evry Centre Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		GRIGNY	CA Lacs de l'Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		VRY-CHATILLON	CA Lacs de l'Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
4	Nord Est	ATHIS-MONS	CA les Portes de l'Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	Aire de grand passage de 150 à 200 places
		JUMESY-SUR-ORGE	CA les Portes de l'Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		MORANGIS	CA les Portes de l'Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		PARAY-VELLE-POSTE	CA les Portes de l'Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		SAVIGNY-SUR-ORGE	CA les Portes de l'Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		CORBEL-ESSONNES	CA Seine Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		COUDRAY-MONTEAUX (LE)	CA Seine Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		ETIOLLES	CA Seine Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		MORSANG-SUR-SEINE	SIVOM St-Germain-lès-Corbeil	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		SAINT-GERMAIN-LES-CORBEL	CA Seine Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		SAINTRY-SUR-SEINE	SIVOM St-Germain-lès-Corbeil	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		SOISY-SUR-SEINE	CA Seine Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		DRAVEIL	CA Sénart Val de Seine	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		MONTGERON	CA Sénart Val de Seine	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		VOISY-SUR-SEINE	CA Sénart Val de Seine	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		BOUSSY-SAINT-ANTOINE	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		BRUNOY	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		CROSNE	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		EPINAY-SOUS-SENET	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		QUINCY-SOUS-SENET	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		YERRES	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		SAINT-PERRE-DU-PERRAY	SIVOM St-Germain-lès-Corbeil	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		TIGERY	SIVOM St-Germain-lès-Corbeil	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		VARENNES-JARCY	CC du Plateau Brard	Réalisation ou contribution à la réalisation dans le secteur ou dans un autre département	

Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage de l'Essonne

N° de secteur	Nom du secteur	Commune	Compétence au 01/01/2013	Type d'obligation	Obligations 2013-2019
5	Grand Sud	CHATIGNONVILLE	CC Etampois Sud Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		BOIS HERPIN	CC Etampois Sud Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		ROINVILLIERS	CC Etampois Sud Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		BLANDY	CC Etampois Sud Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		LA FORET SAINTE CROIX	CC Etampois Sud Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		MESPUITS	CC Etampois Sud Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		MAROLLES EN BEAUCE	CC Etampois Sud Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		PUSELET LE MARAIS	CC Etampois Sud Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		PLESSIS ST BENOIST	CC Etampois Sud Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		BOUTERVILLIERS	CC Etampois Sud Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		AUTHON LA PLAINE	CC Etampois Sud Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		SAINT HILAIRE	CC Etampois Sud Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		SAINT ESCOBILLE	CC Etampois Sud Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		MEROBERT	CC Etampois Sud Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		VALPUISÉAUX	CC Etampois Sud Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		BOUVILLE	CC Etampois Sud Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		BOISSY LE SEC	CC Etampois Sud Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		ORMOY LA RIVIERE	CC Etampois Sud Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		BRIERES LES SCELLES	CC Etampois Sud Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		CHALO SAINT MARS	CC Etampois Sud Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		MORIGNY CHAMPIGNY	CC Etampois Sud Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		ETAMPES	CC Etampois Sud Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		ARRANCOURT	CC Etampois Sud Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		ESTOUCHES	CC Etampois Sud Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		FONTAINE LA RIVIERE	CC Etampois Sud Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		CONGERVILLE THONVILLE	CC Etampois Sud Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		ABBEVILLE LA RIVIERE	CC Etampois Sud Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		MONNERVILLE	CC Etampois Sud Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		CHALOU MOULINEUX	CC Etampois Sud Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		SAINT CYR LA RIVIERE	CC Etampois Sud Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		BOISSY LA RIVIERE	CC Etampois Sud Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		GUILLERVAL	CC Etampois Sud Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		SACLAS	CC Etampois Sud Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		PUSSAY	CC Etampois Sud Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		MEREVILLE	CC Etampois Sud Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		ANGERVILLE	CC Etampois Sud Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		RICHARVILLE	CC le Dourdannois en Eurepox	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		LA FORET LE ROI	CC le Dourdannois en Eurepox	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		LES GRANGES LE ROI	CC le Dourdannois en Eurepox	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		SAINT CYR SOUS DOURDAN	CC le Dourdannois en Eurepox	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		ROINVILLE SOUS DOURDAN	CC le Dourdannois en Eurepox	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		BREUX JOUY	CC le Dourdannois en Eurepox	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		LE VAL SAINT GERMAIN	CC le Dourdannois en Eurepox	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		SERMAISE	CC le Dourdannois en Eurepox	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		CORBEUSE	CC le Dourdannois en Eurepox	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		SAINT CHERON	CC le Dourdannois en Eurepox	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		DOURDAN	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		CHAUFFOUR LES ETRÉCHY	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		TORFOU	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		MAUCHAMPS	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		SAINT SULPICE DE FAVIERES	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		SOUZY LA BRICHE	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		VILLENEUVE SUR AUVERS	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		VILLECONIN	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		CHAMARANDE	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		AUVERS SAINT GEORGES	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		BOISSY LE CUITTE	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		JANVILLE SUR JUINE	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		BOURAY SUR JUINE	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		ETRECHY	CC du Val Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		ORVEAU	CC du Val Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		AUVERNAUX	CC du Val Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		NAINVILLE LES ROCHES	CC du Val Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		ECHARCON	CC du Val Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		VAYRES SUR ESSONNE	CC du Val Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		GUGNEVILLE SUR ESSONNE	CC du Val Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		FONTENAY LE VICOMTE	CC du Val Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		LEJOLÉVILLE	CC du Val Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		BAULNE	CC du Val Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		OHUISON LONGUEVILLE	CC du Val Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		CHEVANNES	CC du Val Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		ORMOY	CC du Val Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		VERT-LE-GRAND	CC du Val Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		VERT LE PETIT	CC du Val Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		CHAMPCUEIL	CC du Val Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		SAINT VRAIN	CC du Val Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		CERNY	CC du Val Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		LA FERTE ALAIS	CC du Val Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		ITTEVILLE	CC du Val Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		SALLANCOURT	CC du Val Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		MENNECY	CC du Val Essonne	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		COURANCES	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		DANNEMOIS	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		ONCY SUR ECOLE	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		MOIGNY SUR ECOLE	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		SOISY SUR ECOLE	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		MILLY LA FORET	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		BROUY	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		COURDIMANCHE SUR ESSONNE	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		PRUNAY SUR ESSONNE	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		CHAMPMOTTEUX	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		BOIGNEVILLE	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		BLINO BONNEVAUX	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		VIDELLES	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		MONDEVILLE	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		GIRONVILLE SUR ESSONNE	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		MAISE	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	
		BOUTIGNY SUR ESSONNE	Commune	Réalisation ou contribution à la réalisation	

Aire de grand passage de 150 à 200 places

Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage de l'Essonne

1.2 AIRES DE PASSAGE TEMPORAIRE

Il s'agit de créer une offre d'accueil pour les groupes trop importants pour aller sur les aires d'accueil et ne constituant pas pour autant ce qu'on appelle des grands passages. Il s'agit de groupes (souvent familiaux) qui stationnent pour des durées courtes.

Les aires de passage temporaire devront proposer entre 40 et 50 places et accueilleront les groupes pour une durée de deux mois maximum.

L'équipement de ces aires sera plus sommaire que les aires permanentes d'accueil mais devra toutefois assurer un confort minimum (eau, collecte des déchets...).

Le schéma fixe ainsi les obligations en termes d'aires de passage temporaire :

Commune	Compétence	Obligations 2003-2009	Réalisations	Obligations 2013-2019
Vigneux	CA Sénart Val de Seine	50 places	0	50 places
Wissous	CA des Hauts de Bièvres	50 places	0	50 places
Massy	Commune	50 places	50 places	0

Cas particulier : Au vu du constat effectué dans le cadre des études préalables à la révision, des équipements sanitaires complémentaires pourraient être réalisés sur l'aire de passage de Massy pour en améliorer le fonctionnement et éviter l'usage des équipements de l'aire permanente d'accueil voisine.

Par ailleurs, au vu du bilan de fonctionnement, l'aire de passage de Dourdan doit être aménagée afin d'être répertoriée en tant qu'aire d'accueil et de fonctionner comme telle. Son évolution de typologie n'impose pas une nouvelle obligation d'aire de passage dans ce secteur du département compte tenu du constat des besoins effectué.

1.3 CONSOLIDER LE RESEAU DES AIRES PERMANENTES D'ACCUEIL

Cette priorité passe d'abord par l'achèvement de la couverture départementale en aires permanentes d'accueil. L'un des enjeux est ici de tenir compte de l'actualisation des besoins, à laquelle la démarche de révision a pu donner lieu.

Aux besoins de création, s'ajoutent aussi ceux de réhabilitation, liés à des équipements aujourd'hui « datés » ou bien qui se sont révélés vite inadaptés ou insuffisants, au regard de l'occupation continue de l'aire par des familles sédentarisées.

Sur un autre registre, l'ouverture de nouvelles aires à laquelle le précédent schéma a permis d'aboutir, invite à harmoniser ou améliorer leurs modalités respectives de gestion. Sans signifier qu'il s'agisse ici d'aller vers un modèle unique de gestion, ces efforts sont nécessaires pour s'assurer qu'une égalité de traitement est proposée aux usagers des différentes aires du département.

■ Réhabilitation ou amélioration des aires

La mise en conformité de l'aire de Courcouronnes prévue dans le cadre du précédent schéma devra être réalisée ou l'aire devra être compensée à l'échelle de l'agglomération.

Mise aux normes « aire d'accueil » de l'aire de Dourdan : le terrain de passage intercommunal réalisé à Dourdan remplit de fait une fonction d'aire d'accueil sans proposer le même niveau de confort. Une réhabilitation de l'aire devra être envisagée pour proposer un nombre suffisant de WC, de douches et revoir les problèmes de conception recensés (bouches d'évacuation...).

■ Réalisation des aires manquantes

Un nombre encore important de familles, pour la plupart ancrées dans le département, faute de pouvoir stationner leurs caravanes dans des lieux autorisés et équipés, se déplacent de façon contrainte et stationnent sur des lieux souvent inappropriés dans des conditions qui ne satisfont ni leurs besoins, notamment en termes de confort et d'insertion sociale, ni les impératifs de gestion des collectivités locales. Quant aux familles qui peuvent stationner sur les aires, elles tendent à y rester tout au long de l'année (ou tout du moins à y réserver leur place), soit, pour permettre la scolarisation des enfants, l'emploi des jeunes, l'accès aux services de proximité, dont les services de santé, soit de façon contrainte, pour ne pas être obligées de rechercher un lieu de stationnement et de stationner in fine sur un délaissé urbain, les deux termes de cette alternative n'étant pas exclusifs.

Afin de répondre à ces besoins, il est proposé de compléter le réseau des aires d'accueil de façon équilibrée sur le territoire départemental sur la base des obligations légales.

Il s'agit ainsi d'affirmer les obligations des communes de plus de 5000 habitants qui ne les ont pas déjà satisfaites ainsi que celles des communes ayant atteint les 5000 habitants depuis le précédent schéma, en identifiant les objectifs à la fois à l'échelle des communes et à celle des EPCI compétents. Ces derniers sont incités à proposer une nouvelle répartition du nombre de places à réaliser entre les différentes communes. Ces obligations doivent être inscrites dans le cadre des PLH et des PLU (rôle du porté à connaissance de l'État).

Les obligations en termes d'aires d'accueil sont définies ci-après (NB : la répartition par EPCI est applicable à partir du 1^{er} janvier 2013) :

CA PLATEAU DE SACLAY						
Communes	Compétence	Type d'obligation	Obligations 2003-2009	Réalisation	Obligations 2013-2019	Restant à réaliser
Ignny	EPCI	Création	11	0	11	123
Palaiseau		Création	40	0	40	
Bures sur Yvette		Création	11	0	11	
Gif sur Yvette		Création	31	0	31	
Orsay		Création	30	0	30	
Les Ulis		Création	40	40	40	
Saclay, St-Aubin, Vauhallan, Villiers le B., Gometz le C.		Participation financière				
TOTAL			163	40	163	123

CA EUROPESSONNE						
Communes	Compétence	Type d'obligation	Obligations 2003-2009	Réalisation	Obligations 2013-2019	Restant à réaliser
Massy	Communale	aire de Passage	50	50	50	0
Massy	Communale			36	0	0
La Ville du Bois	Communale	Création	20	20	20	0
Saulx les Chartreux	Communale	Création	11	12	11	0
Chily mazarin*	SIAGV	Création	11	14	11	0
Epinay sur Orge*	SIAGV	Création	11	0	11	11
Longjumeau*	SIAGV	Création	11	0	11	11
Villebon sur Y.*	SIAGV	Création	11	14	11	0
Monthlery	Communale	Création	11	0	11	11
Marcoussis	Communale	Création	11	12	11	0
Linaz	Communale	Création	11	0	11	11
Villejust	SIAGV	Participation financière				
Champlan	SIAGV	Participation financière				
TOTAL			158	158	158	44

*Aucune fongibilité ne peut être appliquée ici puisque la compétence relève du SIAGV et non de l'EPCI.

CC DU PAYS DE LIMOURS						
Communes	Compétence	Type d'obligation	Obligations 2003-2009	Réalisation	Obligations 2013-2019	Restant à réaliser
Limours	EPCI	Création	15	15	15	0
Boulay Les Troux, Briis sous Forges, Courson						
Montelpup, Fontenay les Briis, Forges les Bains, Gometz La Ville, Janvry, Les Molières, Pecqueuse, St Jean de Beauregard, St Maurice						
Montcouronne, Vaugrigneuse						
TOTAL			15	15	15	0

CA VAL D'YERRES						
Communes	Compétence	Type d'obligation	Obligations 2003-2009	Réalisation	Obligations 2013-2019	Restant à réaliser
Boussy Saint Antoine	Communale	Création	11	0	11	11
Brunoy	Communale	Création	11	0	11	11
Crosne*	Communale	Création	11	0	11	11
Epinay Sous Senart	Communale	Création	11	0	11	11
Quincy sous Senart	Communale	Création	11	0	11	11
Yerres	Communale	Création	11	0	11	11
TOTAL			66	0	66	66

*Cas particulier : Crosne participe à la réalisation d'une aire d'accueil avec la commune de Villeneuve Saint Georges (94).

CA SENART VAL DE SEINE						
Communes	Compétence	Type d'obligation	Obligations 2003-2009	Réalisation	Obligations 2013-2019	Restant à réaliser
Draveil	EPCI	Création	11	0	11	0
Montgeron		Création	20	40	20	
Vigneux*		Aire de passage temporaire	50	0	50	
TOTAL			81	40	81	50

* Aucune fongibilité ne peut être appliquée dans ce cas, l'obligation portant sur la réalisation d'une aire de passage temporaire et non d'une aire permanente d'accueil.

CA SEINE ESSONNE						
Communes	Compétence	Type d'obligation	Obligations 2003-2009	Réalisation	Obligations 2013-2019	Restant à réaliser
Corbeil Essonnes	EPCI	Création	37	0	37	57
Soisy sur Seine		Création	20	0	20	
Saint Germain les Corbeil, Etolles, Le Coudray		Participation financière				
Montceaux						
TOTAL			57	0	57	57

SAN SENART EN ESSONNE						
Communes	Compétence	Type d'obligation	Obligations 2003-2009	Réalisation	Obligations 2013-2019	Restant à réaliser
Saint Pierre du Perray	SIVOM St Germain Les Corbeils	Création	20	0	20	20
Saintry sur Seine		Participation financière				
Morsang sur						
Tigery						
TOTAL			20	0	20	20

CA DU VAL D'ORGE						
Communes	Compétence	Type d'obligation	Obligations 2003-2009	Réalisation	Obligations 2013-2019	Restant à réaliser
Brétigny sur Orge	EPCI	Réhabilitation	40	60	40	46
Fleury Mèrogis		Création	11	0	11	
Morsang sur Orge		Création	11	0	11	
Saint-Michel sur Orge		Création	11	0	11	
Sainte-Geneviève des Bois		Création	11	0	11	
Villemoisson sur Orge		Création	11	0	11	
Longpont sur Orge		Création	11	0	11	
Villiers-sur-Orge, Le Plessis Pâté, Leuville-sur-Orge		Participation financière				
TOTAL			106	60	106	46

CC DE L'ARPAJONNAIS						
Communes	Compétence	Type d'obligation	Obligations 2003-2009	Réalisation	Obligations 2013-2019	Restant à réaliser
Arpajon	EPCI	Création	20	0	20	22
Saint-Germain les Arpajon		Création	11	0	11	
Breuillet		Création	11	14	11	
Egry		Création	11	14	11	
Lardy		Création	11	14	11	
Avrainville, Boissy sous st Yon, Bruyères le Chatel, Cheptainville, Guiberville, La Norville, Ollainville, Saint Yon, Marolles en Hurepoix		Participation financière				
TOTAL			64	42	64	22

CC VAL D'ESSONNE						
Communes	Compétence	Type d'obligation	Obligations 2003-2009	Réalisation	Obligations 2013-2019	Restant à réaliser
Ballancourt	EPCI	Création	11	12	11	10
Itteville		Création	11	0	11	
Mennecy		Création	20	20	20	
Ormoy, Saint Vrain, Vert le Grand, Vert le Petit, Cerny, Chevannes, Echarcon, Fontenay le Vicomte, Leudeville		Participation financière				
TOTAL			42	32	42	

CC DU DOUDANNAIS EN HUREPOIX						
Communes	Compétence	Type d'obligation	Obligations 2003-2009	Réalisation	Obligations 2013-2019	Restant à réaliser
Dourdan	EPCI	Mise aux normes	50	50	Mise aux normes permettant le passage du statut d'aire de passage en aire d'accueil de 20 places	Mise aux normes permettant le passage du statut d'aire de passage en aire d'accueil de 20 places
Corbreuse, Roinville		Participation financière				
TOTAL			50	50		0

CC DE L'ETAMPOIS						
Communes	Compétence	Type d'obligation	Obligations 2003-2009	Réalisation	Obligations 2013-2019	Restant à réaliser
Etampes	EPCI	Création	20	20	20	0
Morigny Champigny, Boissy y le Sec, Brières les Scellés, Ormoy la Rivière		Participation financière				
TOTAL				20	20	

CC entre JUINE ET RENARDE						
Communes	Compétence	Type d'obligation	Obligations 2003-2009	Réalisation	Obligations 2013-2019	Restant à réaliser
Etrechy	Communale	Création	20	0	20	20
Auvers, Saint Georges	Communale	Participation financière				
TOTAL			20	0	20	20

CA LES PORTES DE L'ESSONNE						
Communes	Compétence	Type d'obligation	Obligations 2003-2009	Réalisation	Obligations 2013-2019	Restant à réaliser
Athis Mons	EPCI	Création	15	0	15	72
Juvisy sur Orge		Création	11	0	11	
Paray Vieille Poste		Création	11	0	11	
Morangis		Création	15	0	15	
Savigny sur Orge		Création	20	0	20	
TOTAL			72	0	72	72

CA LACS DE L'ESSONNE						
Communes	Compétence	Type d'obligation	Obligations 2003-2009	Réalisation	Obligations 2013-2019	Restant à réaliser
Grigny	EPCI	Création	20	20	20	31
Viry Châtillon		Création	31	0	31	
TOTAL			51	20	51	31

CA EVRY CENTRE ESSONNE						
Communes	Compétence	Type d'obligation	Obligations 2003-2009	Réalisation	Obligations 2013-2019	Restant à réaliser
Bondoufle	EPCI	Création	11	0	11	72
Courcouronnes		Réhabilitation	20	0	20	
Evry		Création	35	0	35	
Lisses		Réhabilitation	11	25	11	
Ris Orangis		Création	20	0	20	
Villabé		Participation financière				
TOTAL			97	25	97	72

NB : La CA Évry Centre Essonne a décidé, par délibération, de répartir son obligation globale de 97 places sur 4 communes : Bondoufle, Courcouronnes, Lisses et Ris Orangis.

CA DES HAUTS DE BIEVRE						
Communes	Compétence	Type d'obligation	Obligations 2003-2009	Réalisation	Obligations 2013-2019	Restant à réaliser
Verrières le Buisson	EPCI	Réhabilitation	14	14	14	0
Wissous		Aire de passage temporaire	50	0	50	50
TOTAL			64	14	64	50

* Aucune fongibilité ne peut être appliquée dans ce cas, l'obligation portant sur la réalisation d'une aire de passage temporaire et non d'une aire permanente d'accueil.

CA VERSAILLES GRAND PARC						
Communes	Compétence	Type d'obligation	Obligations 2003-2009	Réalisation	Obligations 2013-2019	Restant à réaliser
Bièvres	EPCI	Participation financière			Participation financière	
TOTAL						

1.4 RAPPEL SUR LE TRANSFERT DE COMPETENCE :

L'article 2 de la loi du 5 juillet 2000 précise que les communes « peuvent également transférer cette compétence à un établissement public de coopération intercommunale chargé de mettre en œuvre les dispositions du schéma départemental ou contribuer financièrement à l'aménagement et à l'entretien de ces aires d'accueil dans le cadre de conventions intercommunales. »

La compétence d'aménagement et/ou de gestion des aires d'accueil et/ou des aires de grand passage peut être transférée :

- soit à un groupement de communes moyennant la conclusion d'une convention intercommunale qui précise la répartition spatiale des équipements à réaliser et les contributions financières des parties à l'investissement et au fonctionnement des aires,
- soit à un EPCI : communauté urbaine, communauté d'agglomération ou communauté de communes,
- soit à un syndicat intercommunal : SIVU, SIVOM ou Syndicat Mixte.

Le syndicat mixte permet de regrouper, outre des communes et des regroupements de communes, d'autres collectivités de différents niveaux.

Le transfert de compétence s'assimile à une modification des statuts de la structure intercommunale et demande une délibération des communes adhérentes. Il peut concerner l'aménagement ou la gestion des aires d'accueil et/ou de grand passage des Gens du Voyage existantes ou à créer, ou seulement une partie de ces compétences. Ces dernières doivent figurer explicitement dans la liste des compétences de la structure.

La structure bénéficiaire est alors maître d'ouvrage : elle supporte la responsabilité de l'équipement, son financement et bénéficie des aides de l'État.

En cas de compétence déléguée à une structure intercommunale ou à un groupement de communes, la réalisation de l'obligation de création d'aires d'accueil et/ou de grand passage s'appréhende à l'échelle globale du secteur. L'obligation mutualisée est égale à la somme des obligations individuelles de chacune des communes membres.

Les maires conservent leur pouvoir de police et la charge du contrôle de l'obligation scolaire.

Le transfert de compétence porte sur la réalisation et la gestion des aires ; il ne modifie pas les règles de détermination des obligations des communes de plus de 5.000 habitants qui doivent conformément à l'article 1 de la loi du 5 juillet 2000 obligatoirement figurer dans le schéma départemental.

1.5 HARMONISER ET AMELIORER LA CONCEPTION DES AIRES ET LEURS MODALITES DE GESTION

■ Mettre en place un partenariat local

Malgré les expériences accumulées en ce domaine, les erreurs de conception des aires restent nombreuses, liées aux défauts de la conduite d'ouvrage et aux insuffisances de la maîtrise d'œuvre mais aussi à l'inadaptation aux besoins des usagers. Elles ont d'importantes répercussions sur l'entretien et la gestion, comme sur le confort des usagers.

Afin de faciliter le montage des projets, tant techniquement que financièrement, et d'éviter les erreurs de conception et de gestion, il est utile de mettre en place un dispositif local de concertation associant les partenaires départementaux (services de l'Etat et du Conseil Général), les partenaires locaux et les représentants des usagers (associations représentatives des gens du voyage). Un groupe opérationnel sera ainsi réactivé afin d'assister en tant que de besoin la collectivité locale dans son rôle de maître d'ouvrage. Ce groupe opérationnel sera élargi aux acteurs sociaux du territoire afin de mettre en place et de suivre le projet social de l'aire (cf partie volet social « du présent schéma). Il mobilisera les moyens permettant d'assurer la consultation des futurs usagers lorsque ceux-ci sont identifiables (mobilisation de la médiation assurée par l'ADGVE notamment). Il a vocation à se perpétuer afin d'assurer le suivi des réalisations dans tous les domaines et d'en faciliter la gestion sociale et urbaine.

Le schéma assurera le soutien et la coordination des initiatives locales en mettant en place une Commission d'harmonisation de la conception et de la gestion des aires (cf partie sur la gouvernance du schéma).

■ Définir les règles communes de conception et de gestion

Même si chaque collectivité garde la responsabilité de la création et de la gestion des aires sur son territoire, un certain nombre de règles et de moyens communs doit pouvoir être mis en place à l'échelle départementale. Il s'agit à la fois de faciliter le travail des collectivités et d'améliorer l'usage des équipements. Une commission d'harmonisation, composée des collectivités concernées, des gestionnaires et des services de l'Etat et du Conseil général, pourra être constituée à cette fin.

Plusieurs principes doivent guider ce travail d'harmonisation :

- **Le respect des usagers** : il s'agit d'éviter de réaliser des équipements dont la résistance aux dégradations serait le critère premier de conception ; cette résistance physique n'aura aucun effet si la conception manifeste une absence de considération et participe, par ses défauts à la stigmatisation de cette population. Dans cette perspective, le respect de l'intimité est particulièrement essentiel.
- **L'harmonisation** des tarifs, des modalités d'accès et de paiement, des moments de fermeture... participe de l'affirmation d'une politique publique qui peut éviter à la fois les inégalités de traitement et les problèmes de gestion (en lien avec la contestation des « injustices » ressenties).
- **L'intégration de la dimension développement durable** doit permettre de diminuer les coûts de gestion et d'intégrer l'équipement dans son environnement : utilisation des énergies renouvelables, mise en place de modalités de récupération des déchets, sensibilisation et éducation à

l'environnement.

- **Généralisation de la médiation** : seul un travail effectif de médiation entre les usagers des aires, les institutions et services de proximité, les riverains, peut permettre d'assurer un accès effectif des familles aux services de droit commun et une insertion sociale dans la commune.

Des outils communs pourront dans cette perspective, être créés :

- **Livret d'accueil** des aires comprenant une partie commune et une partie spécifique au territoire concerné.
- **Charte de conception et de gestion** listant les éléments devant servir de guide à la conception et à la gestion des aires.
- **Mise en réseau des aires** de façon à réguler les flux des passages, à orienter les groupes et à faciliter le travail des gestionnaires.
- **Commission d'Harmonisation de la conception et de la gestion des aires.**

1.6 LES AIDES FINANCIERES

L'État a prévu des aides destinées à soutenir l'action des collectivités locales se mettant en conformité avec le schéma départemental. Le Conseil général de l'Essonne a délibéré dans le même sens et prend notamment en compte le respect des obligations du Schéma pour calculer les aides allouées aux collectivités locales dans le cadre des contrats de territoire (délibération du 2 Juillet 2012).

■ L'aide à la gestion

Une aide au fonctionnement est accordée par l'État pour les réalisations d'aires d'accueil respectant les normes techniques du décret N° 2001-569 du 29 juin 2001 et ayant un projet social conforme au décret N°2001-568 du 29 juin 2001. Le montant de ses aides est de 132,45 € par mois et par place de caravane utilisée.

Le Conseil général peut également allouer une aide à la gestion, sous condition d'éligibilité au regard de sa délibération.

■ La Dotation Globale de Fonctionnement

En application de l'article 7 de la loi du 5 juillet 2000 et de ses textes d'application, les communes possédant des aires d'accueil ayant fait l'objet d'une convention passée avec l'État pour l'octroi d'aides à la gestion bénéficient de la prise en compte du nombre de places réalisées pour la détermination de leur dotation globale de fonctionnement (D.G.F.). Cette prise en compte s'effectue à raison d'un habitant par place de caravanes. En cas d'éligibilité à la DSU ou à la DSR, ce taux est porté à deux habitants par place de caravanes (art. L 22334-2 du C.G.C.T.).

2. LE VOLET SOCIAL

Ce second volet du plan d'action vise à rappeler l'importance d'associer à l'amélioration des conditions d'accueil des gens du voyage, des interventions visant à faciliter leur insertion et l'accès aux droits qu'il s'agisse de l'enseignement, de la santé, de l'emploi, des loisirs...

Plusieurs principes doivent guider les différentes interventions relevant de ce volet :

La priorité donnée à l'accès au droit commun

Les gens du voyage, à la fois du fait de leur mode de vie, de la précarité des situations de nombreuses familles, des discriminations dont ils peuvent faire l'objet et des appréhensions qu'ils ressentent vis à vis de la société des « gadjé », peuvent avoir des difficultés à accéder au droit commun, à recourir et fréquenter les services. Cela est particulièrement vrai en ce qui concerne la santé et l'école. C'est aussi l'éloignement et la position relativement excentrée des aires qui rendent compliqué l'accès physique aux services de droit commun.

Il est nécessaire de permettre aux gens du voyage d'accéder aux dispositifs et actions de droit commun dans l'ensemble des champs sociaux. Cela implique de vérifier systématiquement d'une part qu'ils connaissent les services et sont à même de les fréquenter, d'autre part que les acteurs ont connaissance des difficultés rencontrées et intègrent ces populations dans leurs objectifs et modes d'intervention.

Ainsi les interventions mises en œuvre dans le cadre du schéma viseront en premier lieu le rapprochement au droit commun.

La nécessité de mener des actions positives

Si l'accès au droit commun est une priorité, il n'en demeure pas moins qu'au regard des difficultés spécifiques liées à leur statut administratif et plus généralement aux situations d'exclusion vécues, il est souvent nécessaire de mettre en œuvre des actions dites positives permettant de prendre en compte plus particulièrement les besoins de ces personnes.

La politique d'accueil et d'habitat des gens du voyage offre en effet de nombreuses similarités avec la politique de la ville. Initiée au niveau national, elle n'existe que par le degré d'investissement des collectivités dans la mise en place d'un projet local ; elle met en œuvre une action positive destinée à compenser l'insuffisante prise en compte par les politiques de droit commun des difficultés que rencontrent certaines populations du fait de leur inscription territoriale spécifique.

L'accès au droit commun et la participation à la vie sociale du territoire ne vont pas de soi. C'est notamment grâce au déploiement de projets spécifiques que ce rapprochement peut avoir lieu comme en témoignent les effets produits par l'action de médiation assurée par l'ADGVE.

La lutte contre les discriminations

L'appellation gens du voyage est devenue le support d'une stigmatisation de la population ainsi désignée, qui s'appuie sur des stéréotypes anciens et fortement ancrés : le fait qu'ils viennent d'ailleurs et leur « nomadisme » les désignent comme « *étrangers de l'intérieur* » auxquels on attribue volontiers des comportements asociaux. Il convient ainsi de réaffirmer leur état de citoyens français.

Incompréhensions et rejets dominant, le plus souvent, les relations entre la population sédentaire et celle des voyageurs. Les représentations que chacun peut avoir de l'autre, peuvent entraîner des mécanismes discriminatoires d'un côté et des phénomènes de repli sur le groupe d'autre part. L'ostracisme exercé par les uns (mu par la méconnaissance et la peur) a son corollaire dans l'isolement des autres. Ces derniers font d'ailleurs souvent référence à ce rejet mais aussi aux persécutions subies (par exemple, durant la Seconde Guerre Mondiale).

Ainsi la lutte contre les discriminations passe d'abord par le changement des représentations de la population, dans son ensemble, et des acteurs publics amenés à être en contact avec les gens du voyage, en particulier.

Certaines actions mises en œuvre dans le précédent schéma répondent à ces principes. Elles méritent d'être consolidées ou étendues. D'autres doivent encore être structurées. Dans tous les cas, les enjeux de mobilisation des acteurs publics, de définition de leurs modalités d'intervention et de coordination de leur rôle sont ici décisifs.

2.1 AMELIORER LA STRUCTURATION DES INTERVENTIONS DANS LE DOMAINE SOCIAL

Développer les projets sociaux des aires d'accueil

Scolarisation, accès à l'emploi, suivi des démarches administratives, conditions d'habitat sont intimement liés et dépendent en grande partie des conditions d'accueil et des modalités de gestion des aires.

Mais force est de constater que les réalisations d'aires d'accueil se sont souvent accompagnées d'un projet social « a minima » : information des voyageurs sur les services existants...

Trois axes de travail seront traités :

■ **Améliorer la définition des projets sociaux en amont des mises en service**

Dans le cadre de la création des aires d'accueil, les collectivités doivent élaborer un projet social destiné à favoriser l'accès au droit commun et à la vie locale. L'élaboration de ce projet ne doit pas être négligée au profit des aspects plus techniques de la création de l'aire. En effet, la recherche de la compréhension des besoins sociaux des voyageurs et l'anticipation de l'impact de l'ouverture de l'aire sur les équipements par les acteurs locaux (services communaux, écoles, centres sociaux, CCAS) sont les gages d'un bon fonctionnement de l'aire d'accueil.

Aussi, pour permettre aux collectivités de mieux prendre en compte ces questions, les acteurs sociaux travailleront à la réalisation d'un outil reprenant les grands

principes et la méthodologie d'élaboration du projet social des aires d'accueil. Il s'agit de la construction d'un cadre type inscrivant toutes les thématiques à traiter dans le projet social qui devra être adapté au contexte local particulier d'une aire à créer.

Les collectivités bénéficieront également sur ces questions d'un appui des « groupes opérationnels » réunissant les partenaires.

■ **Développer les missions de médiation**

Afin de veiller comme doivent le prévoir les projets sociaux des aires d'accueil, à l'accès au droit commun (faciliter les contacts et le suivi des situations en lien avec les services sociaux) et l'intégration des familles à la vie locale, il apparaît nécessaire de mettre en place une médiation sur chaque aire.

Or l'ADGVE, dans le cadre de la convention signée avec le Conseil général n'a pas pour mission d'intervenir systématiquement sur les aires d'accueil.

Ainsi, les collectivités sont encouragées à développer une médiation particulière sur les aires d'accueil. Ce travail est inclus dans le projet social ou les cahiers des charges de la gestion ou encore assuré de façon séparée. Cette question pourra être travaillée dans le cadre d'un groupe de travail animé au niveau départemental. Il pourra ainsi être envisagé de créer un service spécifique ayant pour objectif de faire le lien entre les services de droit commun et les familles au sein des aires d'accueil et d'assurer la réponse aux besoins identifiés qui ne relèvent pas de la mission de l'ADGVE.

■ **Mettre en œuvre des instances locales de coordination des acteurs**

Afin de mener une réflexion collective sur les moyens à mettre en œuvre pour organiser l'accueil des gens du voyage et définir des réponses aux besoins observés localement, il convient de développer des instances de pilotage réunissant les partenaires à l'échelle communale ou intercommunale selon les contextes. Il s'agit de réunir régulièrement les élus, les gestionnaires, les acteurs socio-éducatifs locaux (CCAS, établissements scolaires, centres sociaux, services du Conseil général...) afin de mieux coordonner les interventions respectives et d'envisager la mise en œuvre de projets. Ces instances peuvent prendre des formes plus ou moins élargies selon les problématiques à traiter.

Favoriser l'articulation et la qualification des acteurs sociaux au niveau départemental

Les problématiques sont souvent complexes et nécessitent un accompagnement renforcé de façon à pouvoir aborder à la fois les questions d'insertion professionnelle, de suivi de la scolarisation, d'accès aux droits, de santé... L'orientation actuelle de l'accompagnement social qui vise « l'accès des publics aux dispositifs de droit commun » doit être poursuivie. L'appui de la mission de médiation confiée à l'ADGVE apparaît nécessaire ; il serait souhaitable de la prolonger et de la compléter par des actions particulières sur les aires d'accueil.

Cependant l'articulation des actions de médiation (de l'ADGVE et organismes missionnés sur les aires d'accueil) avec les services de droit commun est une

priorité pour éviter les doublons et assurer une meilleure cohérence des accompagnements.

Deux pistes de travail peuvent être plus particulièrement explorées.

■ **Favoriser une meilleure connaissance des gens du voyage par les services de droit commun**

Les actions de sensibilisation et de formation en direction des acteurs de terrain (élus, travailleurs sociaux et agents des services techniques et administratifs) et une communication large des outils pédagogiques développés par l'ADGVE doivent notamment être (re)conduits pour lever les principaux freins identifiés concernant l'accès aux droits :

- en ce qui concerne la domiciliation
- en ce qui concerne la connaissance du statut administratif spécifique des gens du voyage

A ce titre il est rappelé :

La particularité du statut administratif des gens du voyage distingue l'élection du domicile et le rattachement administratif. Les services de droit commun confondent fréquemment la fonction de domiciliation pour l'accès aux prestations sociales et celle du rattachement administratif imposé par la loi du 3 janvier 1969 relative à l'exercice des activités ambulantes et au régime applicable aux personnes circulant en France sans domicile ni résidence fixe.

➤ **Le rattachement communal**

La loi du 3 janvier 1969 fait, obligation à tout titulaire d'un titre de circulation de choisir une commune de rattachement. *"Le rattachement est prononcé par le Préfet après avis motivé du maire."* (art.7 de la loi 69-3 du 3 janvier 1969 relative à l'exercice des activités ambulantes et au régime applicable aux personnes circulant en France sans domicile ni résidence fixe).

Le rattachement est nécessaire pour toutes les obligations liées à la Sécurité sociale et à l'aide médicale. Il produit tout ou partie des effets attachés au domicile, à la résidence ou au lieu de travail : la célébration du mariage, l'exercice du droit de vote, l'accomplissement des obligations fiscales, les formalités liées aux obligations militaires, l'établissement des cartes grises des véhicules.

Le nombre de personnes détentrices d'un titre de circulation, sans domicile ni résidence fixes, rattachées à une commune, ne doit pas dépasser 3% de la population municipale telle qu'elle a été dénombrée au dernier recensement. " (art.8)

Le choix de la commune de rattachement est effectué pour une période de 2 ans. "Toute demande de changement doit être accompagnée de pièces justificatives attestant l'existence d'attaches que l'intéressé a établies dans une autre commune de son choix.

L'adresse de la commune de rattachement figure sur la carte grise des véhicules, sur le livret de circulation et sur la carte d'identité (si celle-ci a été demandée dans la commune de rattachement).

➤ **La domiciliation**

La domiciliation est une procédure qui permet aux personnes sans résidence ni domicile fixe de bénéficier sur leur lieu de séjour des prestations sociales auxquelles elles ont droit.

Cette domiciliation s'effectue soit auprès de structures associatives agréées soit auprès des CIAS ou CCAS. Elle est choisie indépendamment de la commune de rattachement.

Pour obtenir le versement des prestations sociales auxquelles ils peuvent prétendre (RSA notamment), les gens du voyage ont ainsi a priori le choix entre :

- Faire une demande auprès du service d'action sociale de leur commune de rattachement
- La domiciliation auprès d'un CCAS ou CIAS
- Ou encore la domiciliation auprès d'un organisme agréé spécifiquement

➤ **L'adresse postale**

Elle permet de recevoir son courrier. Il peut s'agir d'une adresse en poste restante, c'est à dire dans un bureau de poste de son choix.

➤ **Les pièces d'identité**

Un titre de circulation ne constitue pas une pièce d'identité officielle comme le sont une carte d'identité, un passeport, un permis de conduire ou encore une carte de séjour ou de résident. Le voyageur doit être en mesure de le présenter en toute circonstance (même s'il possède une CNI), faute de quoi il est passible d'une amende, *"Un titre de circulation, n'est ni plus ni moins qu'un permis de circuler, comme le chasseur doit être en possession de son permis de chasse ou le conducteur de véhicule de son permis de conduire."*¹¹

Pour autant, puisqu'y figurent tous les éléments permettant l'identification de son possesseur, ce titre doit pouvoir être utilisé le cas échéant comme un justificatif d'identité. Dans les faits, les gens du voyage sont fréquemment confrontés à des refus de tenir compte de leur titre de circulation comme justificatif d'identité, notamment auprès de commerçants qui refusent leurs chèques faute de présentation d'une pièce d'identité officielle.

Dès lors qu'ils sont français, les gens du voyage ont tous le droit de se voir délivrer une carte nationale d'identité.

Une circulaire en date du 27 novembre 2008 a rappelé aux Préfets les conditions de délivrance de la carte d'identité ou du passeport qui s'appliquent aux personnes en possession d'un titre de circulation.

Ces personnes peuvent *"obtenir la délivrance ou le renouvellement d'une carte nationale d'identité auprès de la préfecture ou de la sous-préfecture correspondant au lieu où elles sont installées même temporairement. Elles ne doivent en aucun cas être dirigées vers les services de la Préfecture à l'origine de la délivrance du titre de circulation."*

¹¹ In "Guide pratique des gens du voyage" ANGVC édition 2009 Chapitre Droits Civiles et droits Civiques
www.angvc.fr

■ Développer un réseau des professionnels au niveau départemental

Dans le département, beaucoup d'actions intéressantes sont menées localement. De nombreux savoir-faire ont été développés par les professionnels de droit commun et de l'ADGVE en lien avec l'implantation ancienne de familles du voyage sur le département.

La constitution d'un réseau de professionnels à l'échelle départementale, intervenant sur le champ social, sanitaire, de l'insertion professionnelle... permettrait l'échange de pratiques, la capitalisation des expériences et le montage de projets transversaux.

Lutter contre les discriminations en favorisant le dialogue et l'interconnaissance

Ainsi qu'il a été dit en préambule du présent volet social du schéma départemental, la lutte contre les discriminations passe d'abord par le changement des représentations de la population, dans son ensemble, et des acteurs publics amenés à être en contact avec les gens du voyage, en particulier. Le schéma cherchera à favoriser le développement des initiatives dans ce domaine, qu'elles soient prises par les acteurs publics ou les associations.

Les actions menées dans le cadre du schéma devront ainsi poursuivre autant que possible un objectif « pédagogique » permettant une meilleure connaissance des gens du voyage et de déconstruire les représentations. Cependant, si la connaissance de la "culture tsigane" peut être une entrée intéressante pour la sensibilisation, elle ne doit pas occulter, à la fois une appréhension de la complexité de la situation des gens du voyage en France et l'importance de la rencontre avec les populations locales.

A ce titre, la meilleure insertion des projets sera recherchée, notamment en ce qui concerne la réalisation d'aires et le projet social auquel sont adossés ces équipements. Dans cette optique, l'objectif final recherche bien la rencontre avec les populations locales.

Au-delà de la sensibilisation et, par voie de conséquence, le changement des représentations de la population, la lutte contre les discriminations suppose également de faire respecter le droit (à savoir, l'ensemble des règles qui régissent les rapports entre les membres d'une même société) tout en veillant à l'accès aux droits (en matière de déplacement, logement, exercice de l'activité professionnelle, droit de vote, protection sociale, santé, scolarisation, etc.) malgré la mobilité de cette population.

2.2 DEVELOPPER ET/OU CONFORTER DES ACTIONS PORTANT SUR LES DOMAINES PRIORITAIRES

Favoriser la scolarité

Parce que préalable à l'intégration, la scolarisation est un champ d'intervention sur lesquels les acteurs locaux ont déjà largement mis l'accent, avec des résultats positifs avérés, notamment en primaire.

Pour favoriser la scolarité, les actions suivantes sont à développer : le rapprochement famille / école, le soutien à la scolarité par la mobilisation de dispositifs et l'accompagnement des parents, et le développement de dispositifs passerelles pour maintenir la scolarisation après le primaire.

■ Favoriser le rapprochement famille / école

➤ *En facilitant physiquement l'accès aux établissements scolaires*

La localisation des aires d'accueil complique aussi la scolarisation. La plupart des aires ne se trouve pas à proximité des écoles et les communes n'ont pas prévu de moyens pour assurer le ramassage scolaire. Les aires sont généralement situées aux limites des communes voisines qui refusent d'accueillir les enfants dans leurs écoles bien qu'elles soient plus proches. Les familles doivent donc s'organiser pour assurer le transport des enfants alors que beaucoup de familles n'ont pas de moyens de transport. Des solutions devront être trouvées dans ces cas pour assurer faciliter l'accès aux établissements scolaires, dans le respect de la scolarité obligatoire.

➤ *En assurant une médiation entre les familles et l'école*

Le rapport des familles à l'école est parfois compliqué, distendu, discontinu. Le sens donné à l'école apparaît au cœur des préoccupations des professionnels concernant les familles du voyage.

Pour travailler le lien, des relais sont parfois nécessaires. Des expériences de médiation entre la famille et l'école, menées localement, ont fait la preuve de leur efficacité pour rapprocher durablement les familles de l'école et soutenir la scolarisation des enfants. L'amélioration de la scolarisation en maternelle en témoigne.

Aussi l'accompagnement des parents dans l'inscription scolaire de leur enfant et, dans l'ensemble, des démarches en lien avec l'école tout au long de l'année est à promouvoir.

■ Mobiliser les dispositifs existants pour soutenir la scolarisation et accompagner les parents

➤ *Les Programmes de Réussite Educative (PRE)*

Le Programme de Réussite Educative, tel qu'il a été énoncé dans le cadre du Plan de Cohésion sociale (janvier 2005), sur le postulat que l'école ne peut pas tout, vise l'accompagnement des enfants considérés comme "fragiles" résidant sur les territoires de la géographie de la politique de la ville et/ou scolarisés dans un

établissement de l'éducation prioritaire pour "donner à chacun" sa chance et venir en aide aux familles.

Il se développe autour de trois grands principes d'intervention :

- Une approche globale qui s'adresse à l'enfant et à sa famille et propose d'intervenir sur leur environnement
- La mobilisation de l'ensemble des partenaires
- Un ciblage des individus et une individualisation des solutions au travers de la mise en place de parcours

Ces programmes ou dispositifs, fondés sur un diagnostic et des réponses personnalisés, permettent de rechercher des solutions innovantes au-delà de la sphère scolaire. La possibilité de lever des blocages face aux apprentissages ou qui concernent la posture d'élève par l'usage de détours -en facilitant l'accès aux loisirs notamment- et en lien avec la famille, se présente comme une voie intéressante à emprunter pour envisager des parcours scolaires mis à mal.

L'expérience du PRE de Montgeron auprès des enfants du voyage déscolarisés témoigne de ces possibilités intéressantes.

➤ **Les Programmes Personnalisés de Réussite Éducative (PPRE)**

La loi du 23 avril 2005 prévoit dans son article 16, qu'« à tout moment de la scolarité obligatoire, lorsqu'il apparaît qu'un élève risque de ne pas maîtriser les connaissances et les compétences indispensables à la fin d'un cycle, le directeur d'école ou le chef d'établissement propose aux parents, ou au responsable légal de l'élève, de mettre en place un Programme Personnalisé de Réussite Éducative. » Le PPRE est un outil pour prendre en compte les difficultés particulières de chaque élève. Le programme personnalisé est élaboré par le conseil des maîtres ou par le professeur principal du collège, en concertation avec l'équipe éducative, sur la base d'un diagnostic des difficultés rencontrées par l'élève, adapté à la situation de l'élève. L'accompagnement passe par un traitement interne à l'institution scolaire qui peut être associé à des interventions extérieures à l'école dans un cadre partenarial. Cette accroche, hors du champ scolaire, permet un décentrage du regard sur les difficultés de l'enfant.

Pour engager le programme, parents et enfant doivent être partie prenante du projet.

Ce programme tout comme le PRE est un levier pour travailler le lien avec les familles.

■ **Développer des dispositifs « passerelle » pour maintenir la scolarisation après le primaire**

La scolarisation au collège reste problématique. Elle introduit une rupture par rapport aux repères acquis en primaire ; son sens et son utilité sont moins perçus, avec des enseignements généraux qui peuvent paraître décalés par rapport aux attentes de professionnalisation. Ces raisons peuvent amener les familles à inscrire leurs enfants au CNED.

Comme le rappelle la circulaire n° 2002-101 du 25-4-2002 sur la scolarisation des enfants du voyage et de familles non sédentaires, la scolarisation en établissement doit être une priorité si l'itinérance n'est pas avérée et des dispositifs de soutien doivent être mis en œuvre pour les enfants scolarisés au CNED :

« Des inscriptions au centre national d'enseignement à distance (CNED) sont régulièrement demandées pour permettre la scolarité de ceux pour qui une fréquentation scolaire assidue est difficile compte tenu de la très grande mobilité de leur famille. Cette solution doit être facilitée dans les cas avérés de déplacements fréquents mais ne saurait devenir le mode habituel de scolarisation des adolescents. Il conviendrait qu'au niveau départemental soient étudiées des solutions d'appui au travail induit par ce mode de scolarisation. »

Ainsi les formes d'accompagnement, le plus souvent nécessaires à la réussite de ce type d'enseignement, restent inégalement structurées. De là, la préparation de la sortie du primaire et le passage au collège apparaissent comme un axe de travail essentiel dans la dynamique partenariale à conforter autour de la scolarisation.

Pour tenir l'objectif d'intégration en classe ordinaire, il convient d'assurer la mise en place de "passerelles". Il y a intérêt à favoriser, dans le cadre d'un accueil adapté, la pédagogie par projet, motivante et mieux à même de faire travailler ensemble des enfants d'âges et de niveaux différents (contribution à un travail collectif à partir des compétences de chacun).

Concernant le CNED, il conviendrait que soient étudiées des solutions d'appui au travail induit par ce mode de scolarisation comme la double inscription CNED/Collège.

En complément des dispositifs passerelles, des dispositions peuvent être étudiées pour assurer une meilleure cohérence des actions en faveur de la scolarisation en établissement. Il s'agit notamment d'étudier la possibilité pour l'inspection académique de consulter les partenaires lors de la validation des demandes CNED. L'analyse plus fine des situations devrait ainsi permettre de refuser les inscriptions lorsque l'itinérance n'est pas avérée et d'envisager un travail de rapprochement des familles et des établissements.

Promouvoir des dispositifs d'insertion professionnelle mieux adaptés

Même si les capacités d'adaptation des gens du voyage sont importantes, leur insertion économique est de plus en plus difficile. Les dispositifs d'insertion apparaissent peu ou mal adaptés aux spécificités de leur mode de vie et les évolutions réglementaires, relatives à l'exercice professionnel, s'opposent à la logique d'une transmission des savoir-faire qui s'effectue traditionnellement au sein de la famille.

Dans un contexte économique de plus en plus concurrentiel, où la technique et la réglementation n'ont cessé de se développer, les difficultés que rencontrent encore de nombreux voyageurs – illettrisme, faible niveau scolaire... – représentent

un lourd handicap à leur insertion.

Deux axes de travail méritent d'être renforcés :

■ **Poursuivre l'accompagnement à la création et à la gestion des entreprises**

D'un côté, la création d'entreprise reste une référence pour les voyageurs : elle permet de poursuivre l'exercice des activités traditionnelles et surtout elle n'entrave pas la possibilité de voyager. De l'autre, cette démarche peut se révéler complexe et hasardeuse pour des personnes dont la scolarisation discontinue voire une déscolarisation précoce ne leur ont pas toujours permis d'acquérir une maîtrise suffisante de la lecture, de l'écriture et du calcul.

Sur la base de ce double constat, l'ADGVE, en lien avec les services sociaux, accompagne plus de 400 entreprises. On mesure ici l'intérêt de prolonger l'action mais il est également important, au regard de la faible sortie des dispositifs d'insertion par ce biais, que les partenaires mènent une réflexion sur les conditions d'une meilleure réussite économique des personnes accompagnées.

De plus, comme le démontrent plusieurs expériences (Gironde, Loiret...) l'adaptation de la VAE (valorisation des acquis de l'expérience) à ce public peut donner des résultats intéressants en termes de reconnaissance officielle des savoir-faire. Il est nécessaire, dans cette perspective, d'élaborer des formations qualifiantes adaptées aux profils et aux parcours des intéressés, en privilégiant les modalités d'évaluation pratiques (sur gestes techniques, mise en situation) plutôt que théoriques.

■ **Favoriser l'accès à l'emploi**

Si les gens du voyage gardent le repère de l'activité indépendante, celle-ci ne peut être envisagée comme la voie exclusive de leur insertion professionnelle. L'accès à un emploi est déjà travaillé avec les gens du voyage mais les avancées se révèlent encore fragiles, pour des personnes qui peuvent souffrir de difficultés de lecture et d'écriture, ont un niveau de qualification souvent faible et peu d'expériences à faire valoir, ou encore peuvent être victimes de discriminations à l'embauche, qui n'aident pas à dépasser les représentations du travail salarié perçu comme aliénant et hostile.

Sur ce registre, les expériences dans l'emploi, même sur des temps courts, sont relatées comme permettant de mettre à mal les préjugés qui pèsent sur les représentations tant des gens du voyage, que des potentiels employeurs. Les actions de médiation directe qui permettraient de proposer à des employeurs volontaires, des gens du voyage candidats à un emploi salarié et choisis en fonction de leur profil et de leur projet, pourraient constituer des pistes intéressantes. Un travail avec les associations et entreprises d'insertion irait aussi dans ce sens, en particulier parce que ce type de structure paraît en général bien répondre aux attentes des gens du voyage : une formation pratique, un accompagnement et un suivi proposés, une rémunération assurée via la signature d'un contrat.

L'accent doit être particulièrement mis sur l'insertion des jeunes sortis du système scolaire sans qualification. L'ADGVE dans le cadre de ses missions interviendra auprès des missions locales pour réfléchir avec les services sur les solutions à apporter à ces jeunes.

Favoriser une meilleure prise en charge sanitaire

Des suivis médicaux plutôt irréguliers et des situations de recours tardif aux soins, via notamment la sollicitation des services d'urgence, sont toujours signalés. Des efforts en faveur d'une démarche de soins davantage axée sur la prévention et un suivi régulier (par l'assimilation progressive des notions de parcours de soins et de médecin référent) méritent d'être recherchés. Le travail de mise en relation entre les gens du voyage et les professionnels (publics ou privés) de santé est ici décisif et renvoie aux enjeux de médiation sociale.

Les remontées de professionnels soulignent l'intérêt de conforter les interventions en matière de santé auprès des gens du voyage : c'est une porte d'entrée privilégiée pour ouvrir sur l'accompagnement vers d'autres domaines de l'insertion. C'est aussi un levier pour souligner l'enjeu qu'il y a, à améliorer les conditions et de vie d'habitat des gens du voyage : leur impact sur la santé a largement été relevé notamment par l'étude menée par les services de la DDASS.

Sur un autre registre, plus encore que dans d'autres domaines, les interventions en matière de santé impliquent de pouvoir disposer d'un local garantissant la confidentialité des échanges.

Trois pistes de travail peuvent être plus particulièrement explorées :

■ **Poursuivre la sensibilisation et la formation des professionnels de santé**

Pour améliorer les relations entre le corps médical et les gens du voyage, il convient de sensibiliser les professionnels de santé (en formation initiale et continue) aux modes de vie des voyageurs et à leur rapport à la santé et aux soins. La compréhension des références, des habitudes et conditions de vie, ainsi que de la diversité des situations, doit permettre de désamorcer des tensions par une écoute plus attentive. En ce sens l'ADGVE a déjà mené des interventions au sein de plusieurs hôpitaux accueillant régulièrement des gens du voyage. Ces actions doivent être poursuivies.

■ **Travailler auprès de la communauté et accompagner**

Il s'agit de mettre en œuvre des interventions rapprochées et une médiation pour faciliter l'accès aux services de santé de droit commun.

L'identification et la mobilisation des personnes relais : infirmières médiatrices, travailleurs sociaux, relais au sein de la communauté, gestionnaires, doivent être favorisées au sein des projets d'accompagnement social pour consolider les démarches dans le temps.

La mise en place d'un dispositif de consultation infirmières et médicales par les CDPS va offrir la possibilité de bilans de santé dans le parcours d'insertion, ou sera un préalable à ce parcours d'insertion pour tout public fréquentant les services du département, dont les gens du voyage.

■ **Mettre en œuvre des actions de prévention utilisant une pédagogie adaptée**

Comme le recommande le guide « la santé des gens du voyage : comprendre et agir » réalisé par le Réseau français des villes santé, c'est dans le domaine de la prévention que le travail doit être prioritairement mené :

« L'action doit partir des préoccupations et de la demande du public en rassemblant les diverses demandes individuelles pour mettre en place une action collective. Mais les professionnels peuvent aussi constater un réel besoin sans que cela ne se traduise par une demande explicite de la part des Gens du voyage, par exemple sur l'alimentation, sur les dangers des activités professionnelles. Dans ce cas, il est possible de traiter ces questions en passant par un autre biais. On peut ainsi profiter d'ateliers « cuisine » pour aborder l'équilibre alimentaire. Seul le travail dans la durée a un impact, et il faut savoir être très réactif, et profiter d'un événement qui sensibilise le public pour mettre en place une action. (...). La plupart des actions de santé s'appuient sur les femmes de la communauté. Certains thèmes paraissent particulièrement attractifs : la nutrition pour aborder les maladies cardiovasculaires, la formation aux premiers secours, l'organisation de la pharmacie familiale. Il pourrait également être important d'aborder le planning familial, la protection maternelle et infantile.

La pédagogie d'intervention doit être adaptée : favoriser les actions où les Gens du voyage sont les acteurs, participent, bougent (ateliers, gestes premiers secours), utiliser les moments d'échanges conviviaux et ludiques pour aborder la santé, par exemple autour d'un café ou d'un goûter, ou à l'occasion de l'aménagement d'une caravane réservée aux rencontres entre femmes... ».

Pour autant, c'est dans la perspective ou la continuité d'interventions individualisées que les actions collectives peuvent se construire et apporter des modifications de comportement utiles à la santé.

3. LA GOUVERNANCE

La réalisation progressive des aires, les actions développées pour les accompagner socialement et économiquement attestent de la capacité d'action et de mobilisation des acteurs du Schéma. Mais les actions et initiatives techniques ont besoin d'être orientées, autant que soutenues, coordonnées et évaluées au regard d'objectifs d'ensemble partagés.

Le PLH constitue en ce sens un outil de programmation territorial pour la mise en œuvre de la politique d'accueil des gens du voyage sur l'EPCI. A ce titre, il recense les besoins quantifiés en termes d'aires et d'habitat des gens du voyage et définit les actions à mener pour y répondre.

Sur un autre registre, les avancées stratégiques dont devra se saisir le Schéma – notamment en matière de réalisation des aires de grands passages – ont besoin d'être appuyées et relayées par un portage politique fort.

De telles perspectives passent par le renforcement de la capacité du Schéma à piloter, animer et soutenir les initiatives.

C'est d'abord le pilotage du Schéma, dans sa fonction d'impulsion et de portage politique, notamment à travers la Commission consultative départementale, qui est confortée.

C'est aussi l'animation du Schéma qui est renforcée :

- dans la coordination et la mise en œuvre des interventions, grâce à la création d'instances de pilotage
- dans la territorialisation des interventions, au travers de la mise en œuvre de groupes opérationnels

■ La Commission consultative départementale

Elle est composée de :

« Outre le préfet du département et le président du Conseil général, quatre représentants des services de l'Etat désignés par le préfet, et quatre représentants désignés par le Conseil général ;

Cinq représentants des communes désignés par l'Association des maires du département. Si, dans le département, il n'existe pas d'association de maires ou s'il en existe plusieurs, ces représentants sont élus à la représentation proportionnelle au plus fort.

Cinq personnalités désignées par le préfet du département sur proposition des associations représentatives des gens du voyage et des associations intervenant auprès des gens du voyage présentes dans le département, ou, à défaut, parmi des personnalités qualifiées en raison de leur connaissance des gens du voyage ;

Deux représentants désignés par le préfet sur proposition des caisses locales d'allocations familiales ou de mutualité sociale agricole concernées.

Chaque membre de la commission peut être remplacé par un suppléant désigné dans les mêmes conditions que le titulaire. ».

Elle se réunit au moins une fois par an en configuration de comité de pilotage, instance de décision du schéma.

Elle se prononce sur le bilan du schéma, les orientations annuelles et les projets spécifiques.

■ Le Comité technique

Il est composé des représentants :

- Des services de l'Etat (notamment Préfecture, DDT, DDCS, DSDEN, DIRECCTE, ARS, ...)
- Des services du Conseil général, (notamment, DVHC, DDSPS DILLE, DPMI, ...)
- De la CAF

Il effectue le suivi et la coordination de l'ensemble des volets du schéma, prépare les réunions de la Commission Consultative.

Il met en place la Commission d'harmonisation de la conception et de la gestion des aires ainsi que tout groupe de travail nécessaire au suivi des actions du schéma.

Si besoin, il peut élargir la composition de ses représentants.

Se réunit au moins 2 fois par an.

■ Les groupes opérationnels

Chaque commune ou EPCI concerné, est incité à mettre en place un groupe opérationnel local, lieu d'échanges et de concertation entre les acteurs locaux.

Quelles que soient les modalités de gestion adoptées pour son aire, la collectivité compétente a la responsabilité de l'accueil. Quel que soit le niveau d'équipement de la collectivité, elle doit pouvoir répondre aux besoins de ses habitants en fonction des difficultés particulières qu'ils peuvent rencontrer.

Aussi est-il nécessaire d'assurer une coordination des acteurs et de leurs interventions au niveau local : gestionnaires des aires, représentants des services de la commune ou de l'EPCI concernés dans les différents domaines, CCAS, représentants territoriaux de l'action sociale et du Conseil général, représentants des services de l'Etat (DDT, DDCS, CAF, ...), responsables d'établissement de l'EN, les associations œuvrant au niveau local, le (a) chargé(e) de mission... Il est particulièrement important d'éviter que les communes ne se déchargent complètement sur l'EPCI qui a pris la compétence de réalisation et de gestion des aires d'accueil car, dans les domaines de l'action sociale (à moins qu'il n'ait un CIAS), de l'Education (rappelons ici que seul le maire a la responsabilité de la scolarisation des enfants présents sur sa commune) et de l'accès à l'ensemble des services de droit commun, la commune est bien l'échelon pertinent pour une intégration à la vie locale.

Ces groupes locaux doivent être constitués en phase préparatoire de la réalisation de l'aire ou du lancement d'une démarche de traitement des situations de sédentarisation. Ils ont pour vocation de perdurer de façon à assurer un suivi des équipements, de leur gestion et de l'accompagnement social des familles.

■ La Coordination des grands passages

Sur l'ensemble d'un secteur géographique devant supporter la réalisation d'au moins une aire de grand passage, les collectivités locales compétentes (EPCI ou/et communes) doivent coordonner leur action pour aboutir à un projet consensuel. Cette nécessaire coordination au stade de la réalisation de l'équipement doit être prolongée pour sa gestion locale. Cette gestion peut être développée à une échelle territoriale plus importante pour éventuellement assurer une coordination générale en Essonne.

Au-delà des réunions annuelles de préparation et de bilan des grands passages déjà programmées, la gestion des aires de grand passage passe nécessairement par une médiation tout au long de la période estivale entre représentants des groupes de voyageurs et élus, qu'il convient de mettre en place par les collectivités locales concernées. Dans un souci d'efficacité, cette instance de médiation peut être érigée à une échelle supra-sectorielle, voire essonnienne.