Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE L'HERAULT

Département Hérault

Schéma départemental de l'accueil et de l'habitat des gens du voyage de l'Hérault SDAHGV 2018-2024

Approuvé le 29 janvier 2019

Le présent document comporte :

1. Le schéma départemental de l'accueil et de l'habitat des gens du voyage (SDAHGV) de l'Hérault, document programmatique opposable,
2. Des annexes, constituées notamment des éléments qui ont nourri le diagnostic actualisé et l'étude des besoins.

SOMMAIRE

I. LE CONTEXTE RELATIF À LA RÉVISION DU SCHÉMA DÉPARTEMENTAL....4

1. Le transfert de la compétence « gens du voyage » aux EPCI....4
2. Un mode d'habiter qui se conjugue, aujourd'hui, avec un « ancrage territorial »....4
3. Un document programmatique qui s'élargit à des solutions d'habitat mixte....5
4. La disparition des titres de circulation et la consécration de la « domiciliation »....5

En résumé : un nouvel environnement qui réinterroge la politique d'accueil des gens du voyage....6

II. LE BILAN DE LA RÉALISATION DU SCHÉMA 2011-2017 : UN TAUX DE RÉALISATION MOYEN DES ÉQUIPEMENTS....7

1. Des réalisations en deçà des objectifs : seule la moitié des places est créée....7
2. La faiblesse du volet social....7
3. Un volet habitat qui reste à approfondir....8
4. Une gouvernance à consolider....8

L'évaluation en résumé : un SDAHGV (2011-2017) partiellement mis en œuvre....9

III. L'ANALYSE DES BESOINS DANS LE CADRE DU NOUVEAU SCHÉMA....10

1. L'aire (permanente) d'accueil....10

Une fréquentation moyenne des aires d'accueil (55% d'occupation)....10

Une hypothèse : des besoins qui épouseront l'offre....11

2. Les aires de grands passages....12

Une médiation départementale qui intervient dans un contexte parfois difficile....12

Une enquête auprès des communes qui confirme la prégnance des stationnements illicites....13

Un « rappel à la loi » plus que jamais nécessaire....13

3. L'accompagnement social....15

Une coordination nécessaire entre les collectivités et les institutions....15

La gestion et l'entretien des équipements....16

L'accompagnement social, scolaire, administratif et sanitaire sur les aires d'accueil....17

Les besoins en résumé : prendre un « schéma d'avance »....18

IV. LES OBJECTIFS DU SDAHGV 2018-2024 19

1. Les équipements à implanter sur le département de l'Hérault 19

Les aires permanentes d'accueil (AA) : 252 nouvelles places à créer 20

La qualité des aires permanentes d'accueil (AA) : un atout pour la réussite de l'accueil 22

Les aires de grand passage (AGP) : 1 060 places supplémentaires à créer 23

Des aires de grand passage (AGP) adaptées aux attentes des voyageurs 24

Les terrains familiaux locatifs : une vocation à clarifier et des projets à initier 26

Tableau synoptique des obligations en matière d'équipements (AA, AGP, TF ou habitat adapté) 27

2. Un accompagnement à quatre dimensions 29

Le projet social déployé depuis l'aire permanente d'accueil 29

La médiation autour des grands passages (départemental et en local) 31

L'accompagnement vers le logement (habitat adapté ou logement social) 31

L'accompagnement de la mobilité et la gouvernance du SDAHGV de l'Hérault 32

V. LEXIQUE DES ACRONYMES ET AUTRES RÉFÉRENCES FORMELLES 35

Lexique des principaux acronymes 36

Les textes officiels et les références réglementaires 37

VI. LISTE DES ANNEXES DU SDAHGV DE L'HÉRAULT 2018-2024 38

Cahier des prescriptions techniques pour la réalisation des aires d'accueil et de grand passage des gens du voyage (Extrait avec l'aimable autorisation de la SA3M) 38

Contribution de la DSDEN : la scolarisation des enfants du voyage. Bilan du SDAHGV 2011-2017 (action n°5 : améliorer la scolarisation). Objectifs pour le SDAHGV 2018-2024 38

Projet de fiche commune en appui de la remontée statistique en lien avec l'ALT 2 (aide à la gestion des aires permanentes d'accueil). Mise au point par les institutions publiques départementales cette fiche signalétique est proposée aux gestionnaires des AA 38

Enquête auprès des 343 communes du département de l'Hérault : stationnements illicites des gens du voyage, haltes tolérées, sédentarisation/ancrage 38

Feuille de route (méthodologique) de la révision du SDAHGV. 38

Le schéma départemental de l'accueil et de l'habitat des gens du voyage (SDAHGV) de l'Hérault 2018-2024 a été élaboré avec l'appui de la Coopérative CISAME (www.cisame.coop).

COOPÉRATIVE D'INGÉNIERIE SOCIALE
Cisame

I. Le contexte relatif à la révision du schéma départemental

La présente révision du schéma intègre :

- Le transfert de compétences des communes aux établissements publics de coopération intercommunale (EPCI).
- L'élargissement du schéma aux questions d'habitat mixte (terrains familiaux ou habitat adapté, suite à l'adoption de la loi n° 2017-86 du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et la citoyenneté (Loi EC) ;
- L'abrogation de la loi n° 69-3 du 3 janvier 1969 et des dispositions relatives aux titres de circulation (livrets spéciaux de circulation et livrets de circulation) et à la commune de rattachement par la loi n° 2017-86 du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et à la citoyenneté, d'application immédiate pour le statut administratif des gens du voyage.
- Elle intègre également l'évolution des modes d'habiter des gens du voyage vers un « ancrage » territorial (et une sédentarisation).

1. Le transfert de la compétence « gens du voyage » aux EPCI

En application de la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM), et de la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe), la compétence « aménagement, entretien et gestion des aires d'accueil » des gens du voyage relève dorénavant obligatoirement des EPCI (et non plus des communes) :

- À compter du 1er janvier 2015 pour les métropoles.
- À compter du 1er janvier 2017 pour les communautés d'agglomération et les communautés de communes.

Cette compétence a été élargie par la loi égalité citoyenneté du 27 janvier 2017 aux terrains familiaux locatifs. 3 types d'équipements sont ainsi concernés par le présent schéma : les aires d'accueil, les terrains familiaux locatifs, les aires de grand passage.

La loi consacre aussi la possibilité pour un EPCI de réaliser un équipement situé sur le territoire d'une autre commune-membre que celle ayant emporté l'obligation, à la condition qu'elle soit incluse dans le secteur géographique d'implantation prévu par le schéma départemental.

Les EPCI compétents sont par ailleurs aujourd'hui directement associés à l'élaboration du schéma et sont membres de la commission consultative départementale des gens du voyage – article 149 de la loi relative à l'égalité et à la citoyenneté du 27 janvier 2017.

2. Un mode d'habiter qui se conjugue, aujourd'hui, avec un « ancrage territorial »

L'article 1 de la loi du 5 juillet 2000 dispose que le mode d'habitat, « constitué de résidences mobiles installées sur des aires d'accueil ou des terrains prévus à cet effet », est pris en compte par les politiques et les dispositifs d'urbanisme, d'habitat et de logement adoptés par l'État et par les collectivités territoriales.

Le mode d'habiter d'une partie de gens du voyage tend aujourd'hui à évoluer vers une « semi-résidentialisation » sur les territoires permettant de se fixer sur un territoire sans pour autant renoncer définitivement à leur mobilité et ainsi préserver leur identité.

Cette évolution des besoins, constatée sur une longue période, oblige à repréciser les objectifs de la politique d'accueil des gens du voyage, dont l'enjeu n'est plus seulement d'accompagner leurs déplacements. La prise en compte d'un « ancrage territorial » préservant une dimension de mobilité est appelée à devenir un objectif à part entière de cette politique d'accompagnement. Cette approche doit également permettre de redonner aux aires d'accueil leur vocation première d'accueil des itinérants, tout en supprimant progressivement les situations d'habitat indigne.

3. Un document programmatique qui s'élargit à des solutions d'habitat mixte

Pour prendre en compte ces évolutions des modes de vie des gens du voyage, il existe des formes d'habitat mixte (terrain familial locatif ou habitat adapté) qui représentent des alternatives aux équipements traditionnels (aire d'accueil et aires de grands passages).

Ces solutions en habitat mixte revêtent deux formes distinctes :

- Le terrain familial locatif est considéré par la circulaire UHC/IUH1/26 n° 2003-76 du 17 décembre 2003, comme un lieu stable et privatif permettant de répondre à ce type de demande d'« ancrage territorial ». La caravane reste l'habitation principale pour les locataires du terrain (la place de caravane ne doit pas être inférieure à 75 m²). La durée de location est d'un an minimum. Elle peut être prolongée dans l'attente d'une solution d'habitat plus durable. Ces terrains familiaux doivent répondre à un certain nombre de critères techniques, sociaux et relatifs à leur gestion.
- L'habitat adapté correspond à un degré d'ancrage plus important, avec la réalisation d'un logement social comprenant l'ajout d'un emplacement dédié à la caravane. De cette façon, les familles de voyageurs entrent dans les dispositifs de droit commun. Ces projets de logements adaptés aux voyageurs sont portés et réalisés par des maîtres d'ouvrages sociaux (organismes agréés maîtrise d'ouvrage d'insertion et bailleurs sociaux HLM) qui ont les compétences et les outils nécessaires au montage de l'opération (notamment avec le Prêt locatif Aidé d'Insertion (PLAI).

Dans les deux cas, la caravane est conservée.

4. La disparition des titres de circulation et la consécration de la « domiciliation »

La loi EC du 27 janvier 2017 a abrogé la loi du 3 janvier 1969 relative au régime applicable aux personnes circulant en France sans domicile ni résidence fixe, qui imposait aux gens du voyage un régime particulier de titres de circulation (sous la forme de livrets et de carnets de circulation) et l'obligation de choisir une commune de rattachement.

Cette situation n'est pas sans susciter des interrogations sur la gestion de l'accès aux aires d'accueil. La situation juridique actuelle est devenue confuse, puisque les aires sont désormais réservées à une population que l'on ne définit plus. Certes, il semble peu probable que des personnes autres que des gens du voyage viennent volontairement s'installer sur les terrains qui sont destinés à ceux-ci. Il n'en demeure pas moins que les gestionnaires seraient juridiquement mal armés pour leur refuser une installation.

Dans l'attente de précisions réglementaires, l'attestation de domiciliation prévue pour les personnes sans domicile stable peut être regardée comme un document susceptible d'être utilisé pour accéder aux équipements dédiés aux « gens du voyage ».

- La suppression du statut spécifique revalorise le droit commun de la domiciliation qui se prouve par la production d'une attestation de domiciliation. Aucune durée minimale de présence sur la commune ou le groupement de communes ne peut être imposée, dès lors que la personne justifie de son lien avec la commune au moment de la demande d'élection de domiciliation. Un séjour sur une aire d'accueil est considéré comme une attestation de ce lien avec la commune (Instruction n° DGCS/SD1B/2016/188 du 10 juin 2016 relative à la domiciliation des personnes sans domicile stable).
- Le décret n° 2017-1522 du 2 novembre 2017 dispose que la référence à « la commune de rattachement » est ainsi remplacée par celle de centre communal ou intercommunal d'action sociale (CCAS) ou de l'organisme auprès duquel les personnes concernées ont fait élection de domicile, conformément à l'article 264-1 du Code de l'action sociale et des familles. Celui-ci, modifié par la loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR) du 24 mars 2014, prévoit en effet que « pour prétendre au service des prestations sociales légales, réglementaires et conventionnelles, à l'exercice des droits civils qui leur sont reconnus par la loi, ainsi qu'à la délivrance d'un titre national d'identité, à l'inscription sur les listes électorales ou à l'aide juridictionnelle, les personnes sans domicile stable doivent élire domicile soit auprès d'un centre communal ou intercommunal d'action sociale, soit auprès d'un organisme agréé à cet effet ».

En résumé : un nouvel environnement qui réinterroge la politique d'accueil des gens du voyage

Le contexte dans lequel s'inscrit la politique d'accueil des gens du voyage a ainsi été modifié en profondeur.

Les « gens du voyage » ne constituent plus un statut administratif à part mais sont avant tout des citoyens français qui ont choisi un mode d'habiter reconnu par la loi. Ce droit d'aller et venir implique la mise à disposition d'équipements d'accueil adaptés.

Les voyageurs doivent en retour se conformer aux obligations qui s'imposent à eux, telles que le respect du règlement des aires ou les obligations scolaires, et réduire les incivilités qui trop souvent les stigmatisent.

Les EPCI sont devenus aujourd'hui les maîtres d'œuvre de proximité de cette politique avec pour objectif la réalisation effective à l'horizon de 2024 des équipements programmés.

II. Le bilan de la réalisation du schéma 2011-2017 : un taux de réalisation moyen des équipements

1. Des réalisations en deçà des objectifs : seule la moitié des places est créée

Sur les 34 aires prescrites par le SDGV 2011-2017 (21 aires d'accueil (AA), 12 aires de grand passage (AGP), 1 terrain familial (TF), 16 sont aujourd'hui réalisées, soit 47%. Ces équipements concernaient 42 communes différentes, de plus de 5 000 habitants qui se répartissent aujourd'hui sur 11 EPCI différents. L'état d'avancement diffère selon le type d'équipement : 43% des AA créées (9/21), 50% des AGP aménagées (6/12), 100% des TF ouverts (1/1).

Le constat est quasi identique si l'on mesure le nombre de places créées plutôt que le nombre d'aires réalisées : 49% des places des aires d'accueil sont ouvertes (326/664), 48% des places des aires de grand passage sont aménagées (885/1830), 100% des places du terrain familial ont été créées (24/24).

Les places manquantes en matière d'aires d'accueil (338) se situent sur le territoire de la Métropole de Montpellier (53% des places manquantes), des EPCI de l'arrière-pays (14%), et de deux des cinq autres EPCI du littoral qui doivent compléter leur offre (33%).

Les places manquantes au titre des aires de grand passage (945 places) se situent sur le territoire de la Métropole de Montpellier (56%) et de trois des cinq autres EPCI du littoral (44% des places manquantes).

La situation par EPCI (cf. lexique de leurs acronymes en annexe) est la suivante :

Type d'aire	0% de réalisation	Places créées < 49%	Places créées > 49%	100% de réalisation
Aires d'accueil	CCGO CCLL CCVH	MMM (31%)	CABT/SAM (53%) CCGPSL (67%) CCPL (57%)	CABM CAHM CCC
Aires de grand passage	CCPL	MMM (22%)	CAHM (58%) CABT/SAM (49%)	CABM CPLO
Terrains familiaux				MMM

2. La faiblesse du volet social

Dès 2005, une « charte départementale pour l'accueil et l'habitat des gens du voyage » préconisait la mise en place d'un large partenariat et prenait acte que la problématique des gens du voyage relevait pour l'essentiel de dispositifs de droit commun.

La construction de projets sociaux adossés aux aires d'accueil y était par ailleurs explicitement appelée.

Le Schéma départemental de 2011 avait retenu 3 axes transversaux pour valoriser et mettre en œuvre « l'accès aux droits sociaux et la citoyenneté » et 3 axes thématiques :

- Permettre l'accès aux services de droit commun grâce à une adaptation de l'offre et un travail de médiation.
- Mettre en place des projets sociaux à l'échelle locale sous l'égide de comités locaux d'animation.
- Favoriser le dialogue et l'interconnaissance pour faire changer les représentations.
- Renforcer l'insertion économique.
- Améliorer la scolarisation.
- Renforcer l'accès aux soins et améliorer la prise en charge.
- La mise en œuvre opérationnelle de ce plan d'action n'a pas été complète.

L'Éducation nationale s'est mobilisée de manière significative à travers une politique dédiée à destination des « Enfants issus de Familles Itinérantes et de Voyageurs », la mobilisation d'une chargée de mission départementale à temps plein, la création d'Unités Pédagogiques Spécifiques (UPS) dans les écoles de proximité des aires d'accueil. Le bilan complet de cette mobilisation est en annexes.

Le Conseil départemental s'est également mobilisé à travers les agences de la solidarité.

La DDCS s'est mobilisée pour le financement de l'aide à la gestion (ALT 2) pour les aires d'accueil.

Par ailleurs, une médiation départementale « centrée sur les grands passages » contribue à l'accompagnement social. Cette médiation, cofinancée par l'État, le Conseil départemental et, depuis 2015, par la Métropole de Montpellier, est déclinée autour de :

- La médiation « gens du voyage » en matière de grands passages,
- L'appui aux collectivités locales et aux services de l'État en matière d'accueil des gens du voyage.
- Le secrétariat de la commission consultative départementale.
- La conception d'outils thématiques divers (fiches synthétiques sur l'accès aux droits sociaux, documents techniques à destination des collectivités et des gens du voyage permettant d'améliorer les dispositifs d'accueil, participation aux projets de sédentarisation des voyageurs).

Aujourd'hui, seule la première mission est pleinement assurée par l'opérateur.

3. Un volet habitat qui reste à approfondir

Le plan d'action du volet habitat du SDAHGV 2011-2017 visait à améliorer les conditions d'habitat et favoriser l'accès au logement.

L'approche des besoins se fondait sur les situations ou projets repérés dans les diagnostics des divers documents de planification de l'urbanisme (PLU, SCOT...) et de programmation de l'habitat (PLH, PDH, PDALPD…). Force est de constater que ces documents ne comportaient pas le plus souvent de dimension spécifique aux gens du voyage, à mettre en rapport avec un contexte réglementaire peu outillé sur cette dimension.

Les évolutions suite au décret n° 2017-1565 du 14 novembre 2017 relatif au PDALHPD devraient permettre de mieux prendre en charge cette dimension. D'ores et déjà, l'atelier d'échanges organisé le 18/12/17 dans le cadre de la révision du présent schéma permet de mieux appréhender les besoins.

Il reste cependant des marges d'amélioration importantes, comme par exemple en matière de domiciliation. Le schéma départemental de la domiciliation des personnes sans résidence stable (approuvé le 17 août 2016 et annexé au PDALHPD) mentionne les gens du voyage comme susceptibles d'être concernés par la mesure. Les domiciliations effectives sont cependant beaucoup plus importantes que les 69 visées en 2014 (plus de 300 domiciliations sur la seule aire d'accueil de Bionne à Montpellier et environ 500 sur l'ensemble des aires d'accueil).

4. Une gouvernance à consolider

La gouvernance prévue au SDAHGV 2011-2017 était organisée autour de :

- La commission consultative départementale des gens du voyage, telle qu'elle est instituée par la loi, qui est associée à l'élaboration, à la révision et à la mise en œuvre du SDAHGV. Pour la période 2011-2017, cette commission a été présidée par le Préfet. Sa composition comportait notamment des représentants des communes, du Conseil départemental et des associations représentatives des gens du voyage.
- Un comité de pilotage départemental chargé du suivi de la mise en œuvre du Schéma, de l'identification et de l'analyse des points de blocages, de la valorisation d'expériences...
- Et des comités locaux d'animation à constituer sur chaque territoire concerné par une obligation d'équipement, sous le pilotage de la collectivité locale compétente.

Hormis les réunions de la commission consultative (une à deux fois par an) qui ont permis de suivre l'avancement du schéma et de mobiliser les différents acteurs concernés, le mode de gouvernance prévu par le SDAHGV n'a pas fait l'objet d'une réelle mise en œuvre.

Non prévue par le schéma 2011-2017, la mission de médiation, cofinancée par l'État, le Conseil départemental (et la Métropole de Montpellier à compter de 2015) a permis de coordonner différents acteurs impliqués dans la mise en œuvre du schéma.

En période estivale par exemple, des réunions hebdomadaires sont montées par le cabinet du Préfet afin d'organiser les grands passages avec l'équipe de médiateurs, en présence notamment de la gendarmerie et des collectivités concernées.

L'évaluation en résumé : un SDAHGV (2011-2017) partiellement mis en œuvre

> Seules 49% des places attendues sur les aires d'accueil et sur les aires de grand passage sont effectivement ouvertes alors même que bon nombre de ces « obligations » sont issues du SDAHGV de 2003.

> L'accompagnement social ne doit pas se limiter à des initiatives des EPCI. Un accompagnement social efficient relève de plusieurs institutions pour permettre l'intégration des populations gens du voyage dans les services de droit commun. Notamment des Agences Régionales de Santé (ARS), les unités territoriales de la DIRECCTE (insertion professionnelle des voyageurs), la DSDEN (scolarisation des enfants de voyageurs), la CAF (droit au logement social et aides personnalisées au logement).

> La réflexion sur l'habitat mixte (terrain familial ou logement adapté) doit être développée.

> La gouvernance est à renforcer.

La pleine compétence des EPCI désormais en vigueur pourrait permettre un développement de cette politique de proximité.

III. L'analyse des besoins dans le cadre du nouveau schéma

Les besoins des « gens du voyage » ont été analysés en regard des trois axes de la politique d'accueil :

- L'accueil des itinérants sur des aires « permanentes » d'accueil ou sur des terrains familiaux locatifs « destinés à l'installation prolongée de résidences mobiles ».
- Le stationnement sur des aires de grand passage destinées à recevoir « des gens du voyage se déplaçant collectivement à l'occasion des rassemblements traditionnels ou occasionnels ».
- L'accompagnement de ces populations en vue notamment de « la scolarisation des enfants, de l'accès aux soins et de l'exercice des activités économiques » et plus généralement de l'accès aux droits (eu égard à leur mobilité et, le cas échéant, dans la perspective d'un habitat adapté).

L'actualisation portée par l'article 149 de la loi EC valorise le terrain familial locatif comme une réponse possible à « la durée des séjours des gens du voyage, [tenant compte] de l'évolution de leurs modes de vie et de leur ancrage » et renvoie, pour les autres solutions en lien avec l'habitat, au plan départemental d'action pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées (PDALHPD).

Dans le contexte de l'analyse des besoins locaux, l'accompagnement a été défini plus largement comme l'ensemble des éléments concourant à cette « politique d'accompagnement de la mobilité ». À ce titre, et en complément des « actions de caractère social » mentionnées dans les textes, trois autres situations ont été considérées :

- La médiation autour des stationnements (à l'occasion des grands passages ou des stationnements collatéraux illicites).
- L'accès aux droits sociaux et civils appréhendés dans le contexte de la disparition des titres de circulation et dans une perspective d'accessibilité à ces droits au travers de la domiciliation.
- L'accompagnement vers le logement, pour les voyageurs qui en formulent le souhait, qu'il s'agisse d'habitat adapté ou de logement social ordinaire.

1. L'aire (permanente) d'accueil

Pour analyser les besoins au regard de l'accueil, il a été considéré que la fréquentation des aires d'accueil portait témoignage des besoins en matière de séjours pour les voyageurs itinérants. Le séjour est défini en nombre de mois : une aire d'accueil a vocation à offrir la possibilité d'un séjour de 3 à 4 mois, qui peut être prorogé en raison de la scolarisation (avérée) des enfants. Mais cette clause de souplesse peut paraître préjudiciable dès lors qu'elle autorise de facto le dévoiement du règlement intérieur de fonctionnement.

Une fréquentation moyenne des aires d'accueil (55% d'occupation)

Les modalités de calcul de « l'aide au logement temporaire 2 (ALT 2) » versée aux communes, EPCI ou organismes gérant des aires d'accueil des gens du voyage, ont été modifiées par le décret n° 2014-1742 du 30 décembre 2014 (Ministère du logement). Le décret transforme l'aide forfaitaire liée au nombre de places disponibles et répondant aux normes techniques réglementaires existantes sur l'aire en une aide modulable en fonction de son taux d'occupation. Cette réforme visant à « favoriser une meilleure occupation de ces aires » a été adoptée suite aux préconisations du rapport de la Cour des comptes d'octobre 2012 sur l'accueil et l'accompagnement des gens du voyage.

Chaque mois, le montant versé est composé d'une part fixe (soit le nombre de places disponibles par mois multiplié par 88,30 euros) et d'une part variable (calculée en multipliant le nombre de places disponibles par 44,15 euros et par le taux d'occupation mensuel). Les montants versés, provisionnels en année n pour la part variable, font ensuite l'objet d'une régularisation en n+1 pour prendre en compte l'occupation effective de l'aire au titre de l'année n.

Autrement dit, le législateur a considéré que la fréquentation d'une aire d'accueil était réputée satisfaisante dès lors qu'elle était occupée à 67% (la part fixe du financement — qui n'est donc pas soumise à reprise/régularisation — représente en effet les 2/3 du financement total).

C'est ce taux moyen de référence qui a été utilisé pour apprécier le niveau de fréquentation des aires d'accueil du département qui s'est établi en 2016, toutes AA confondues, à 55% (et 53% en 2015).

Aire permanente d'accueil (et EPCI gestionnaire)	Taux d'occupation 2016 (et nombre de places)
Béziers (CABM)	**45%** (40 places)
Agde (CAHM)	**18%** (50 places)
Marseillan (CABT/SAM)	**92%** (44 places)
Frontignan (CABT/SAM)	**77%** (36 places)
Clermont-l'Hérault (CCC)	**33%** (20 places)
Montpellier/Bionne (MMM)	**40%** (40 places)
Castelnau-le-Lez (MMM)	**64%** (40 places)
Saint-Mathieu-de-Tréviers (CCGPSL)	**42%** (16 places)
Lunel (CCPL)	**88%** (40 places)

Les taux d'occupation les plus bas peuvent s'expliquer le plus souvent par des raisons qui procèdent soit de l'offre elle-même [au regard des spécificités de l'accueil — conditions d'accès ou qualité des équipements (Agde, Montpellier/Bionne, St-Mathieu-de-Tréviers), localisation de l'aire (cela vaut notamment pour les équipements de « l'arrière-pays » comme Clermont-l'Hérault)] ou de conditions tenant au contexte in situ [présence récurrente d'un groupe qui dissuade une fréquentation plus large comme à Béziers].

À l'inverse, les taux les plus élevés (autour de 90%) peuvent être lus comme le signe d'une sédentarisation (sur l'aire) qui ne dit pas son nom (Lunel).

Par hypothèse, il a été retenu qu'une aire d'accueil fonctionnant à plein (tout en restant dans sa vocation) devait faire état d'environ 80% d'occupation. Seule l'AA de Frontignan répondait à ce critère en 2016.

La fréquentation moyenne des aires d'accueil du département est donc en retrait du seuil (« fixe ») de l'ALT 2 (-12 points) et nettement en deçà de la fréquentation théorique attendue (-25 points).

Une hypothèse : des besoins qui épouseront l'offre

Même si cette sous-occupation s'explique pour partie par les prestations offertes sur chacune des aires, elle témoigne d'une demande qui semble contenue au niveau de l'offre existante (326 places en aire d'accueil). Ce constat doit toutefois être replacé dans un contexte où c'est généralement la logique de l'offre qui emporte la demande. Si des places de qualité étaient à la disposition des voyageurs, l'ensemble des aires d'accueil (existantes et à venir) connaîtrait probablement une fréquentation plus proche des standards, nonobstant des attractions territoriales variables.

La réalisation des places manquantes s'impose donc pour consolider l'offre dans son maillage départemental et à la jauge suffisante des 338 places encore à réaliser en considérant que ces places pourraient, pour une partie d'entre elles, être converties — sans préjudice pour l'accueil des itinérants en AA — en places de terrain familial ou en logement du type habitat adapté.

Cette perspective rejoint le point de vue généralement exprimé par les EPCI, qui considèrent qu'il convient en priorité de consolider l'offre existante et prescrite sans surenchérir.

Elle recoupe également les attentes des voyageurs présents sur les aires d'accueil interrogés en juillet 2017 : leur demande se focalise sur les éléments qualitatifs de l'accueil (présence humaine sur l'équipement, environnement de l'aire, végétalisation, sol des emplacements, conception des blocs sanitaires, qualité des bâtiments et espaces collectifs) et sur les prix pratiqués (redevance d'occupation et tarifs des fluides).

Cette importance relative du nombre de places, au profit d'une approche plus qualitative, est un argument avancé par la Métropole de Montpellier qui entend interroger le modèle qui sous-tend la politique

d'accompagnement de la mobilité des voyageurs et faire systématiquement rimer accueil avec accompagnement et domiciliation.

La priorité devient, dans cette logique, au-delà des places à créer, le développement d'un centre social à même de garantir cette nouvelle démarche.

2. Les aires de grands passages

Comme pour les aires d'accueil, les réalisations relevant du stationnement **sont en deçà des objectifs :** 51% des places prescrites, sur 7 aires de grand passage, ne sont toujours pas ouvertes en fin 2017 (notamment sur le territoire de la Métropole).

Mais à la différence de l'accueil, la situation des stationnements sur le département reste très problématique. Les besoins sont loin d'être satisfaits par l'offre actuelle. Les 930 places manquantes font cruellement défaut.

Une médiation départementale qui intervient dans un contexte parfois difficile

Le rapport du médiateur départemental est éloquent. Sur la dernière saison, il a été mobilisé sur 112 interventions autour de 57 groupes différents. Plus de la moitié de ces interventions (57%) ont concerné le territoire métropolitain. Près des deux tiers des interventions (63%) relèvent de situations en lien avec des « campements illicites ». Les autres situations renvoient à des « séjours tolérés » (23%) ou à des demandes formulées selon le protocole officiel (14%).

Ce constat difficile est renforcé par la présence d'un groupe tournant qui se déplace sur le territoire métropolitain. Un quart des interventions du médiateur concerne spécifiquement ce groupe (qui évolue dans sa géométrie et sa composition).

Hormis ce groupe, le médiateur est intervenu 86 fois en 2017, dans 51% des cas du fait « d'un campement illicite ». Les autres situations renvoyant, sur ces nouvelles bases, à des « séjours tolérés » (30%) ou à des demandes formulées selon le protocole officiel (19%). Il y a autant de groupes comptant plus de 50 caravanes (45%) que de groupes en comptant moins (55%). Un quart des interventions concerne des groupes de moins de 15 caravanes.

La mission du médiateur permet donc de dresser plusieurs constats :

- Le groupe tournant sur la métropole mobilise à lui seul un quart des interventions du médiateur.
- L'activité de la médiation se concentre sur le territoire métropolitain avec 6 interventions sur 10.
- Les groupes impliqués rassemblent un nombre de caravanes très variable : des grands groupes comptant plus de 50 caravanes (près d'une situation sur deux) mais aussi des groupes de plus petite taille (près d'un quart compte moins de 15 caravanes).
- Les situations de gestion des demandes formulées par le canal administratif ne représentent (même en décomptant de l'assiette le groupe présent sur la métropole) qu'à peine une situation sur cinq (19%).
- À l'inverse, ce sont les stationnements illicites qui mobilisent très majoritairement la médiation : la moitié des interventions (près des deux tiers si l'on comptabilise le groupe tournant sur la Métropole). Cette partition est en pratique encore accentuée si l'on considère que bon nombre de séjours tolérés doivent être regardés comme des stationnements imposés de fait aux propriétaires.
- Si l'on raisonne non plus à partir des interventions mais des groupes, la configuration est sensiblement la même : le phénomène dominant reste celui des stationnements illicites (42% des groupes), suivi des situations se rapportant aux stationnements tolérés notamment sur des aires (de grand passage) provisoires (30% des groupes) ; les stationnements sur les aires de grand passage ne concernent quant à eux que 28% des groupes « reçus » sur le département.

À la lumière de ces constats, les besoins semblent largement excéder l'offre existante (qui comporte pourtant des aires de grand passage provisoires) et il apparaît impératif de réaliser la totalité des 1 830 places sur les 12 aires de grand passage prévues au schéma précédant : 900 sont dès à présent ouvertes ; il en reste 930 à mettre à disposition. Et celles qui aujourd'hui ne sont pas pleinement dédiées à leur vocation, comme l'AGP de Mauguio, doivent recouvrer sans délai leur fonction première.

Une enquête auprès des communes qui confirme la prégnance des stationnements illicites

Une enquête auprès de l'ensemble des communes du département a été conduite dans le cadre de la révision du SDAHGV. Les 343 communes de l'Hérault ont répondu au questionnaire qui leur était proposé (voir résultats complets de cette enquête en annexe).

Sur les deux dernières années enquêtées (de l'été 2015 à l'été 2017), on recense 78 communes (23%) déclarant des stationnements illicites. Ces communes sont pour les deux tiers des communes de la « frange littorale » et appartiennent aux six EPCI concernés : MMM (18), CABT/SAM (12), CAHM (7), CAPLO (6), CCPL (6), CABM (4).

Parmi les communes impactées, 47 (60%) ont moins de 5 000 habitants.

De nombreuses communes signalent le caractère récurrent de ces stationnements, les dégradations qui y sont liées, les tensions induites et le faible impact des mesures coercitives.

Les stationnements illicites concernent des groupes de caravanes très disparates dans leur taille : pour près de la moitié des situations (46%) il s'agit de groupes réunissant moins de 10 caravanes, 28% des cas impliquent des groupes de 10 à 29 caravanes, et dans 9% des situations les groupes sont composés de 30 à 49 caravanes ; 17% des groupes rassemblent plus de 50 caravanes.

Dans neuf cas sur dix, les très grands groupes (de plus de 50 caravanes) cherchent à s'installer sur les territoires du littoral. Et à l'inverse, ce sont les petits groupes (de moins de 10 caravanes) qui caractérisent le stationnement illicite hors littoral.

Concernant les « stationnements courts et tolérés de moins d'une semaine » 67 (20%) communes déclarent tolérer des haltes courtes (dont 51 comptent moins de 5 000 habitants soit 76% des communes concernées). Ces haltes courtes (principalement pour des forains/cirques) sont souvent liées aux festivités communales (votives) et/ou à la présence de cirques. Des situations d'artisans revenant de manière régulière sont également décrites.

Si ces stationnements ne posent pas les problèmes générés par le stationnement illicite, ils ne sont toutefois pas exempts de complications.

Un « rappel à la loi » plus que jamais nécessaire

La préfecture de l'Hérault fait état de son côté de 43 demandes d'éviction en 2017 : 38 relèvent de la procédure administrative (arrêté préfectoral de mise en demeure) et 5 d'une procédure juridictionnelle (auprès du juge des référés — administratif ou judiciaire selon qu'il s'agit d'un terrain public ou privé), le concours de la force publique ayant été accordé pour chacune de ces 5 procédures.

Ces demandes d'évictions ont concerné pour 90% des cas l'est du département : 3M (80%), CAPLO (5%), CCCPL (5%). Près des deux tiers de ces demandes visaient le groupe tournant sur la Métropole (plus de 60 mouvements d'implantations illicites dans l'année).

La loi EC (article 150) améliore le régime d'évacuation forcée des campements illicites dans les communes ou les EPCI compétents respectant les prescriptions du schéma départemental d'accueil des gens du voyage (article 9 de la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000). Elle permet, notamment, au propriétaire d'un terrain affecté à une activité économique dans une commune non inscrite au schéma départemental, de demander au préfet de mettre en demeure les occupants d'un campement illicite d'évacuer les lieux. D'une manière plus générale, elle limite de 72 à 48 heures le délai laissé au tribunal administratif pour statuer sur un recours contre une mise en demeure.

Avec ce durcissement des mesures contraignantes, le législateur entendait rééquilibrer la relation avec les voyageurs qui sont suspectés d'abuser d'un contexte où les collectivités ne sont pas à jour de leurs obligations. La nouvelle loi ne revient pas sur ce principe de base (pour interdire le stationnement, la commune doit être à jour des obligations posées par le SDAHGV) mais réduit les délais de mise en œuvre des évacuations forcées en faisant l'hypothèse que cette nouvelle configuration sera en elle-même plus dissuasive que l'ancienne.

Comme dit précédemment, la « re-contractualisation » des liens entre les voyageurs et la collectivité suppose que la relation soit repensée dans une logique exigeante, bordée juridiquement, où les droits et obligations réciproques soient mieux affichés, garantis et respectés.

Le projet de guide des stationnements des gens du voyage en préparation sous l'égide du Cabinet du préfet pourrait constituer une première pierre à cet édifice.

3. L’accompagnement social

Le schéma départemental est un pivot du dispositif d’accueil non seulement par sa fonction de définition de « la nature, la localisation et la capacité des aires à créer », mais également par les préconisations qu'il porte en matière de structuration des interventions sociales et, plus globalement, de l’environnement humain de cette politique publique (dans ses différentes dimensions : la gestion, l'accueil, l‘entretien, l’information, le tissu partenarial, etc.). Partant, l’accompagnement désigne l’ensemble des modalités qui encadrent et protègent les pratiques de mobilité en dehors des seuls équipements.

L’accompagnement social et la scolarisation des enfants sont à la fois des droits pour les gens du voyage et une mission portée par les collectivités locales. Ils sont implantés sur un socle de droits qui permet d’établir, en principe, une relation contractuelle effective et continue entre la « puissance publique » et les gens du voyage.

La mise en œuvre de l’accompagnement au sein des aires relève d’un double équilibre :

- Entre les droits et les obligations, dans son prolongement sur le plan de la relation d’accueil (les intérêts des parties au sens de la loi Besson originelle) ;
- Dans « l’affirmation du droit commun en matière d’accès aux droits » comme priorité dans le dispositif d’accueil sans pour autant écarter les mesures spécifiques.

Certaines dispositions discriminatoires vis-à-vis de ces populations concernant leur accès au droit ont été retirées avec la loi Égalité Citoyenneté. Cette question n’en reste pas moins une problématique centrale au regard de la fréquente inadéquation entre les logiques administratives et le mode de l’itinérance.

À ces difficultés s’ajoutent les situations de vulnérabilité et la distance souvent ressentie par les voyageurs avec les institutions administratives.

L’égalité d’accès au droit amène à envisager l’ensemble des mesures d’accompagnement social vers le droit du point de vue de l’accessibilité à travers une démarche plus largement inspirée de l’« aller vers » lorsque cela apparaît pertinent pour faciliter et rendre effectif l’accès au droit.

Le respect des règles collectives par les gens du voyage et le bon fonctionnement des équipements d’accueil en correspondance avec leur vocation initiale procède de la qualité de l’accompagnement : il est pour une large part tributaire de ce double équilibre et de la façon dont il tient compte à la fois des besoins des gens du voyage et de la fonction de l’équipement en question.

Une coordination nécessaire entre les collectivités et les institutions

L’accompagnement ne peut se résumer à sa seule matérialisation dans le « projet social » des aires d’accueil. Les projets sociaux en constituent bien la substance et le support principal. Mais les gestionnaires des aires d’accueil (à travers les professionnels de terrain) ne sont pas les seuls acteurs concernés par le volet de l’accompagnement : la responsabilité incombe à toutes les parties susceptibles d’être engagées dans le tissu partenarial qu’appellerait une mise en avant de l’accès aux dispositifs de droit commun pour les gens du voyage.

La coordination entre gestionnaires des aires permanentes d'accueil et des aires de grand passage et institutions mobilisées dans le cadre de l'accompagnement des voyageurs et/ou au niveau du pilotage de cette politique représente à ce titre un pivot indispensable de la gouvernance du Schéma.

La mission d’observation sociale devait notamment répondre à la nécessité d’évaluer au plus près les besoins des utilisateurs des équipements d’accueil et leur évolution. Cependant, l'absence de remontée des données et le défaut de coordination des projets sociaux des aires d'accueil et des comités locaux d'animation dans le cadre de cette mission ont eu un impact important sur le pilotage : ils ont fait obstacle à la construction d'une vision partagée et étayée des institutions sur la mise en œuvre du volet social du Schéma par les gestionnaires à l'échelle du département. Un autre élément de contexte souligne d'autant plus les carences liées au non-déploiement de cette mission d'observation et de coordination : l'absence de mise en partage des bilans sur l'activité liée aux projets sociaux (lorsque la réalisation de ces derniers est effective) avec les institutions pilotes et la disparité des informations contenues dans ces documents.

Ainsi, le besoin de connaissance, que ce soit des institutions administratives ou des institutions pilotes de la démarche, sur la mise en œuvre de l'accompagnement (sur le plan organisationnel, partenarial, des activités et volets déployés concrètement et leurs effets) à l'échelle départementale reste entier et attend la mise en place de solutions garantissant l'effectivité des modalités de recueil.

Il apparaît qu'une analyse plus collective des situations souvent partagées par les différents EPCI (processus de sédentarisation sur les aires, question de l'accès, etc.) est devenue un besoin prégnant pour une harmonisation (et non une uniformisation) et une montée en compétence à l'échelle du territoire des pratiques et des organisations locales face aux difficultés qui peuvent peser sur la responsabilité des gestionnaires.

La gestion et l'entretien des équipements

Les bilans d'activité des aires d'accueil permanentes et le bilan annuel établi par l'Éducation nationale sur le dispositif à destination des « Enfants issus de Familles itinérantes et de Voyageurs » permettent de compléter le diagnostic.

Ils témoignent du lien entre la qualité de l'accueil et le bon fonctionnement des aires.

Une série d'interviews menées auprès des familles itinérantes dans les aires d'accueil a permis de compléter ces premières sources par le point de vue direct des voyageurs (malgré le caractère nécessairement partiel des besoins identifiées à travers ces verbatim au regard de l'ensemble des personnes susceptibles de fréquenter les équipements, dans toute leur diversité).

Avant même la dimension « accès au service de prestations sociales » de l'accompagnement, la relation d'accueil constitue l'une des premières « préoccupations » des voyageurs quant à la qualité de leur séjour sur les aires. Le lien contractuel, au-delà des documents structurants (comme le règlement intérieur), est d'abord incarné par les professionnels en contact immédiat avec les voyageurs sur les aires : principalement les agents d'accueil et d'entretien et les travailleurs sociaux.

Du côté des besoins, cette relation d'accueil est à envisager sous plusieurs angles :

- L'importance d'une écoute vis-à-vis des besoins exprimés, mais également la mise en place de réponses concrètes et formalisées.
- Au-delà de la qualité de l'écoute des professionnels de terrain, la nécessité d'un réel dispositif de participation des gens du voyage dans les projets sociaux.
- Le poids de la personnalité et des compétences relationnelles des professionnels de terrain : la stabilité des postes, la démonstration de réelles compétences en matière d'accueil sont déterminants pour la bonne gestion à la fois des équipements et du projet social.
- La variabilité des modes de vie, des besoins et des attentes, mais aussi l'importance pour les gens du voyage de pouvoir négocier le cadre d'accueil appelle à une application raisonnée des conditions liées à l'usage des aires.

Les besoins du point de vue de la vie collective et de l'intimité des voyageurs sont multiples du côté des équipements eux-mêmes (absence d'espace collectif extérieur ou, au contraire, de séparation entre les emplacements) ou des activités organisées sur et autour des aires.

L'analyse des besoins ne doit pas se tourner exclusivement du côté de l'accompagnement entendu comme modalité d'aide en direction des seules personnes présentant des problématiques spécifiques de vulnérabilité et de précarité. Projet social et équipement sont en effet étroitement dépendants (proximité avec un hôpital, transports scolaires, etc.) et l'accompagnement est ainsi également à regarder comme une disposition permettant de qualifier et renforcer la relation d'accueil et faciliter l'intégration de l'aire dans son environnement social.

L'accompagnement social, scolaire, administratif et sanitaire sur les aires d'accueil

Plusieurs aires proposent un service de domiciliation sur le département. Sur deux d'entre elles au moins, ce dernier est largement mobilisé. Il représente dans ce cas non pas une fonction complémentaire, mais un dispositif central dans le mode de gestion du volet social de l'aire : avec respectivement 150 et 300 familles domiciliées, deux de ces aires sont des « dispositifs spécifiques » mobilisés par les gens du voyage.

Dans le contexte de la disparation des titres de circulation, la question de la domiciliation prend une nouvelle dimension. Toutefois, au titre de la priorisation de l'accompagnement dans son volet accès au droit commun, les services spécifiques de domiciliation présents sur les aires n'ont pas vocation à se substituer à celui des centres communaux d'action sociale (CCAS) ou des centres intercommunaux d'action sociale (CIAS) qui en ont la compétence ainsi que des structures disposant d'un agrément et figurant à ce titre dans le Schéma départemental de la domiciliation. La notion de séjour se substituant à la notion d'installation sur le territoire, l'élection de domicile dans ces précédentes structures est donc facilitée.

En raison du niveau d'activité actuel de certains des services ad hoc sur les aires et de la « vulnérabilité particulière des populations de voyageurs, souvent caractérisées par leur réticence à entrer en contact avec les institutions administratives », les services de domiciliation existant actuellement sur les aires peuvent être perçus comme dispositifs transitoires ayant vocation à réorienter les publics vers les structures de droit commun. Ils ne peuvent constituer, à ce titre, qu'une fonction complémentaire (et ainsi facultative) sur les aires d'accueil. De fait, ils n'ont donc pas à impacter le socle de l'accompagnement social, tant du point de vue du volume de présence du travailleur social qui lui est consacré spécifiquement que des activités et des partenariats qui en relèvent.

Un réel besoin est également exprimé sur le plan de l'information fournie aux voyageurs. Il ne peut être entièrement résolu par le seul livret d'accueil ou les affichages sur les aires. Ces derniers sont le plus souvent considérés comme relativement pauvres en informations pratiques. Une fois encore, la mise en circulation des informations est aussi et surtout le fait des travailleurs de terrain et procède de la palette des outils dont ils disposent.

Les démarches de prévention et de sensibilisation les plus efficaces, notamment en matière de santé et de scolarisation, menées sur les aires ressortissent généralement de la présence directe des professionnels auprès des familles. Les actions spécifiques peuvent venir, de façon ponctuelle, en appui à l'accompagnement vers le droit commun. Elles relèvent de trois sources distinctes : elles peuvent faire partie des outils disponibles auprès des institutions, être le fruit d'initiatives du gestionnaire lui-même, en partenariat ou non, ou constituer une action existante portée par un opérateur associatif ou tous autres acteurs.

Dans ce sens et plus globalement, les liaisons établies entre les aires et leur environnement institutionnel ne sont pas assez affirmées dans certains cas. La présence des institutions dans les aires est inégale car dépendante de la constitution de canaux de facilitation des démarches administratives entre les travailleurs sociaux et les services locaux ou départementaux. L'exemple, en positif, de la forte mobilisation de l'agence départementale de la solidarité Thau Littoral avec les aires d'accueil de la communauté d'agglomération démontre toute l'importance d'une implication des antennes locales des institutions.

Les besoins en matière d'accès au droit commun s'expriment particulièrement par le nombre d'actions d'accompagnement administratif transcrit dans les bilans d'activité des aires d'accueil : de ce point de vue, les témoignages en écho font part de l'importance de la disponibilité du travailleur social sur l'aire. En négatif, l'absence de travailleur social participe par ailleurs des difficultés de certaines aires vis-à-vis de leur vocation initiale : la gestion des problèmes de pré-sédentarisation sur les aires y est alors absente.

Du point de vue de la scolarisation, le bilan dressé par les services de l'Éducation nationale montre une hausse du nombre d'enfants du voyage entre la période 2008-2012 et la période 2012-2017 avec cependant une forte fluctuation. Les inscriptions se font très majoritairement en école élémentaire avec toutefois une diminution en école maternelle et une légère augmentation en collège. La connaissance des parents vis-à-vis des enjeux de l'école est ainsi en progrès, malgré la persistance d'une méfiance encore largement répandue. Les exemples de mises en œuvre d'une démarche partenariale avancée entre les collectivités gestionnaires et l'Éducation nationale ont démontré le caractère incontournable d'un travail de collaboration en faveur de la scolarisation des enfants de familles de gens du voyage.

Le volet de l'accompagnement social relatif à la scolarisation présente une spécificité : un dispositif institué lui est dédié à travers un ensemble de ressources portées par l'Éducation nationale en faveur des enfants de familles itinérants et de voyageurs afin de « faciliter et améliorer le parcours scolaire de ces élèves, dans le respect du droit commun et du principe d'inclusion scolaire ». Les principes et mécanismes de mobilisation de ces ressources coordonnées par la chargée de mission responsable du dispositif sur

l'Hérault sont présentés dans l'annexe correspondante. Ils représentent, à travers leur cohérence d'ensemble, une forme inspirante d'organisation en faveur de l'accessibilité au droit commun.

Le déploiement de la coopération est à envisager plus largement sur deux plans : le travail de liaison établi par les services de l'Éducation nationale avec les gestionnaires (mais aussi, par le biais de ces derniers, avec les partenaires locaux et les familles) et les échanges interinstitutionnels (avec les institutions parties prenantes de la démarche) apparaissent comme deux conditions complémentaires et essentielles en faveur de l'objectif d'une amélioration de la scolarisation. La première de ces conditions constitue l'une des meilleures garanties d'un retour de l'École sur les aires (au sens symbolique et organisationnel) c'est-à-dire de sa « banalisation » ; la seconde relève de la possibilité pratique d'une interface entre les acteurs institutionnels pour une connaissance réciproque à même d'améliorer la structuration de l'écosystème institutionnel et son instrumentation autour de l'accompagnement social des gens du voyage.

Les besoins en résumé : prendre un « schéma d'avance »

Les besoins des voyageurs sont en évolution constante ainsi que la politique publique conçue à leur destination : La loi Besson I a été initiée en 1990 avant d'être complétée en 2000 (loi Besson II).

Elle vient d'être significativement modifiée par loi EC de janvier 2017 sur 3 points essentiels : la valorisation des terrains familiaux (et l'inscription de l'habitat mixte/adapté au sein des PDALHPD), l'abrogation du statut administratif des gens du voyage, et le renforcement des procédures d'évictions en cas de stationnements illicites.

Les besoins doivent donc être appréhendés dans un contexte nécessairement dynamique.

> Les besoins pour l'accueil des familles itinérantes perdurent. L'aire permanente d'accueil reste la pièce maîtresse de cette politique, même si la fréquentation constatée de ces équipements laisse croire que le parc existant, une fois rendu pleinement attractif, serait suffisant. L'offre départementale des aires d'accueil et leur fréquentation sont en pratique régies par la logique du « marché de l'offre ». Autrement dit, la mise à disposition d'une offre de qualité trouvera sa « clientèle », a fortiori si cette offre intègre des formules plus directement orientées vers l'habitat mixte : terrain familial et habitat adapté.

> La même recherche d'équilibre avec le maintien de l'objectif initial doit prévaloir s'agissant des stationnements et des aires de grand passage, malgré un contexte de plus forte tension.

> Les besoins en accompagnement restent entiers : la scolarisation des enfants du voyage, l'accès aux droits, la mobilisation du droit commun, qu'il s'agisse de la santé ou de l'insertion économique, et l'accompagnement vers le logement. Ce volet doit s'accompagner d'une professionnalisation des acteurs.

IV. Les objectifs du SDAHGV 2018-2024

Au regard des conclusions du diagnostic, le comité de pilotage de la révision du SDAHGV de l'Hérault, réuni le 26 octobre 2017, a validé cinq lignes directrices en vue du futur Schéma :

- Le maintien de la volumétrie globale en termes d'aires d'accueil et de grand passage par rapport au précédent schéma (intégrant les éléments de la feuille de route de la métropole), nonobstant les 4 nouvelles communes de plus de 5 000 habitants.
- Le remplacement de certaines obligations d'aires d'accueil non réalisées par des obligations de terrains familiaux ou d'habitat adapté ;
- L'affirmation que la localisation des aires procède d'abord du choix des EPCI compétents, en accord avec les services de l'État ;
- L'exigence d'un projet social adossé à tous les équipements et sa mise en œuvre ;
- L'organisation d'une médiation dans l'orientation et la gestion des groupes à l'échelle de chaque (ou plusieurs) EPCI, en lien avec la médiation départementale.

Les travaux organisés dans le cadre de l'élaboration des objectifs du nouveau SDAHGV 2018-2024 ont permis de décliner ces grandes orientations en objectifs, raisonnés car permettant une réussite effective du schéma à 2024, et partagés entre l'ensemble des acteurs : EPCI et communes, institutions publiques (services de l'État et du Conseil départemental notamment mais aussi CAF), représentants des voyageurs à la commission consultative départementale.

Les objectifs sont présentés ci-après dans deux grands chapitres : le premier est consacré à l'accueil au sens large des gens du voyage, le second à l'accompagnement.

L'accueil doit être entendu ici dans sa définition la plus élargie : des stationnements sur les aires de grand passage aux séjours limités sur les aires permanentes d'accueil, ainsi qu'aux séjours plus « ancrés » dans le territoire avec les terrains familiaux locatifs.

L'accompagnement englobe les actions à caractère social organisées à partir de chacune des aires permanentes d'accueil, la médiation structurée autour des grands passages, et l'accompagnement vers le logement (habitat adapté ou logement social). C'est au sein de ce chapitre dédié à l'accompagnement qu'est présentée la gouvernance du schéma.

1. Les équipements à implanter sur le département de l'Hérault

Trois types d'équipements relèvent du SDAHGV : les aires permanentes d'accueil (AA), les aires de grand passage (AGP), et depuis janvier 2017 les terrains familiaux locatifs. Aucune de ces formules n'a le statut de logement. L'habitat adapté (mixte ou non) financé dans le cadre des PLAI relève du PDALHPD.

Les aires permanentes d'accueil (AA) : 252 nouvelles places à créer

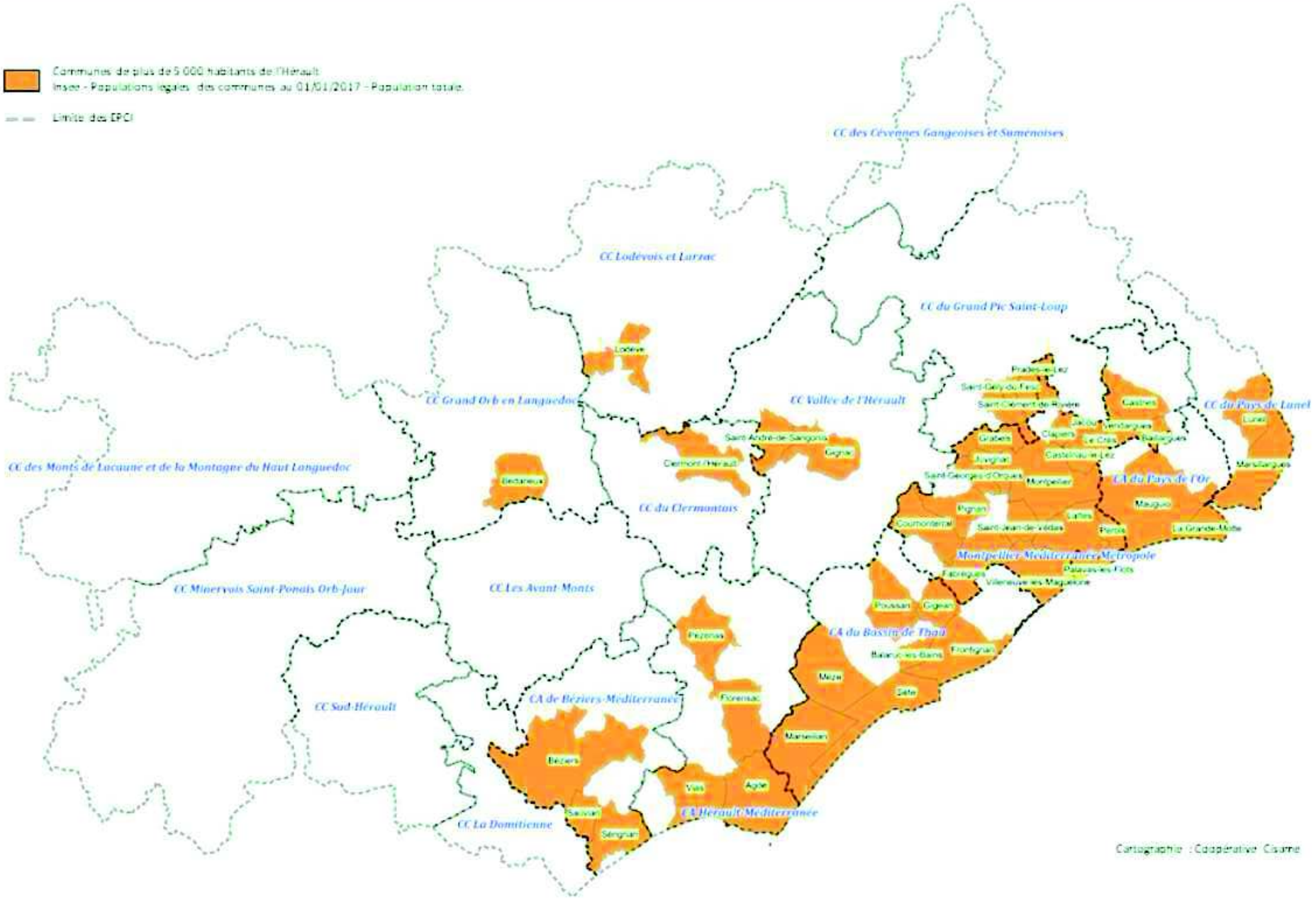
Sur les 34 aires prescrites (terrain familial locatif inclus) au dernier Schéma, vingt et une (21) relevaient de la catégorie des aires permanentes d'accueil, soient 664 places d'accueil. Les réflexions ont conduit à viser en priorité des AA d'une jauge unitaire de 40 places, correspondant mieux aux besoins des groupes itinérants et aux modalités de gestion de l'aire. La reconfiguration de la taille des AA à réaliser fait ressortir un objectif de 578 places sur seize (16) aires permanentes d'accueil.

À la date de janvier 2018, neuf (9) aires permanentes d'accueil sont réalisées sur 7 EPCI (sur les 9 concernés) soit 326 places ouvertes. Il reste donc à réaliser 7 AA soient 252 places supplémentaires (agrandissement de deux aires existantes inclus). L'écart entre les places prescrites (664) au schéma précédent et celles inscrites au présent schéma (578) provient, comme indiqué dans le tableau ci-après, de la conversion de ces places en terrains familiaux locatifs ou en habitat adapté (voir plus loin).

Les onze EPCI concernés ont tous été rencontrés dans le cadre de la révision du Schéma. Des entretiens ont été organisés conjointement par le Conseil départemental et l'État (DDTM) en novembre 2017. Ces échanges ont donné lieu à un compte rendu individualisé qui constitue la feuille de route partagée du

territoire. Envoyés en janvier 2018, il y est notamment précisé les conditions dans lesquelles les obligations pourront évoluer chemin faisant.

Communes de l'Hérault de plus de 5 000 habitants au 1er janvier 2017



Le tableau ci-dessous récapitule les obligations des EPCI en matière d'aires permanentes d'accueil telles qu'elles ressortent de ces discussions en fin 2017.

⇛ Aires permanentes d'accueil (AA) : les objectifs du SDAHGV 2018-2024

EPCI	Aires permanentes d'accueil (AA) en fonctionnement	Aires permanentes d'accueil (AA) à réaliser
Montpellier Méditerranée Métropole	**>** AA de Bionne (Montpellier) / 40 places **>** AA de Castelnau-le-Lez / 40 places	**>** Trois (3) AA /140 places
CA Béziers Méditerranée	**>** AA de Béziers / 40 places	
CA Hérault Méditerranée	**>** AA de Agde / 50 places	
CC Lodévois et Larzac		> Une (1) AA à Lodève / 16 places
CC Grand Orb		*> Les 16 places de l'AA de Bédarieux sont converties en places de terrain familiaux ou d'habitat adapté*
CC Vallée de l'Hérault		**>** Une (1) AA / 16 places
CC du Clermontais	**>** AA de Clermont-l'Hérault / 20 places	
CA Sète Agglopôle Méditerranée	**>** AA de Marseillan / 44 places **>** AA de Frontignan / 36 places	**>** Deux (2) AA / 72 places
CC du Grand Pic Saint Loup	**>** AA de Saint-Mathieu-de-Tréviers / 16 places	**>** Agrandissement de l'AA actuelle pour la porter à 24 places (+ 8 places)
CA du Pays de l'Or		
CC du Pays de Lunel	**>** AA de Lunel / 40 places	*> Les 30 places (de la seconde AA) sont converties en places de terrain familiaux ou d'habitat adapté*
	= 326 places ouvertes sur 9 AA en janvier 2018	**= 252 places nouvelles à réaliser sur 7 AA**

Outre ces places à créer, les obligations renvoient au projet social à mettre en œuvre à partir de chacune des aires permanentes d'accueil (voir chapitre suivant).

D'un point de vue technique, les aires d'accueil à créer doivent être de « qualité » : il s'agit d'une condition nécessaire à la réussite de l'accueil des voyageurs.

Dans l'attente des nouveaux textes réglementaires annoncés pour 2018 (décret attendu sur les caractéristiques techniques des équipements, pris en application de la loi EC), les recommandations suivantes sont fixées par le schéma.

La qualité des aires permanentes d'accueil (AA) : un atout pour la réussite de l'accueil

La qualité des équipements doit être de trois ordres : qualité de l'équipement, qualité de la gestion et de l'entretien, qualité du projet social (obligatoire).

S'agissant de la gestion de l'aire, la présence humaine doit être permanente (du présentiel sur les journées et heures ouvrables, à distance sous forme d'astreinte sur les autres moments) afin d'assurer un bon fonctionnement de l'équipement et de permettre la contractualisation entre la collectivité et les voyageurs (et ainsi un équilibre entre les droits et obligations réciproques).

Concernant la qualité technique, les normes procèdent du Décret n° 2001-569 du 5 juillet 2001 et du guide de novembre 2002 publié par la Direction Générale de l'Urbanisme et de l'Habitat et de la construction (DGHUC du ministère du Logement) rassemblant les « préconisations pour la conception, l'aménagement et la gestion des aires d'accueil des gens du voyage » :

- Une AA de taille moyenne compte 40 places (soit 20 emplacements/familles) à raison de 75 m² par place. C'est la taille optimale pour une aire d'accueil permanente. La surface totale de l'aire, toutes sujétions et servitudes incluses, peut être estimée, sur la base d'environ 200 m² la place, à environ 8 000 m² pour une AA de 40 places.
- L'aménagement paysager est constitutif du parti d'aménagement. La proximité avec les services urbains doit être recherchée.
- Les AA disposent de blocs/modules sanitaires individuels constitués d'un WC (sur cuvette), d'une douche, et d'un coin cuisine/buanderie. Ces bâtiments, soumis à permis de construire, doivent être isolés et chauffés (et l'eau chaude peut y être produite par chauffe-eau solaire).
- Un bâtiment réunit deux blocs/modules sanitaires autour d'une pièce technique. Il conviendra de dimensionner correctement les évacuations (assainissement et ruissellement) tout en veillant à la qualité architecturale du projet.
- Des locaux collectifs équipent l'AA et complètent les locaux de services. Ils sont de préférence regroupés dans un bâtiment unique : la loge/comptoir du gestionnaire, le local technique de l'agent d'entretien, le bureau d'accueil du travailleur social, et une salle sous la garde du gestionnaire pouvant accueillir des activités communes ou socio-éducatives.

Pour des recommandations techniques plus détaillées on pourra consulter le cahier des prescriptions techniques utilisé par la SA3M (reproduit en annexe avec son autorisation).

Les aires de grand passage (AGP) : 1 060 places supplémentaires à créer

Sur les 34 aires prescrites (terrain familial locatif inclus) au dernier Schéma, douze (12) relevaient de la catégorie des aires de grand passage. Avec l'ensemble de ces AGP, le département devait disposer de 1 830 places pour ces stationnements.

À la date de janvier 2018, six (6) aires de grand passage sont réalisées sur 5 EPCI (sur les 6 concernés) soit 885 places ouvertes. Il reste donc à réaliser 7 AGP et 1 060 places nouvelles.

L'écart entre les places prescrites (1 830) au dernier Schéma et les places inscrites (1 945) au SDAHGV 2018-2024 provient de projets sensiblement supérieurs à la prévision initiale.

Le tableau ci-dessous récapitule les obligations des EPCI en matière d'aires de grand passage telles qu'elles ressortent des rencontres bilatérales de novembre 2017 (voir plus haut).

⇨ Aires de grand passage (AGP) : les objectifs du SDAHGV 2018-2024

EPCI	Aires de grand passage (AGP) en fonctionnement	Aires de grand passage (AGP) à réaliser
Montpellier Méditerranée Métropole	**>** AGP de Lattes / 150 places (équivalent)	**>** Quatre (4) AGP / 530 places
CA Béziers Méditerranée	**>** AGP de Sérignan / 200 places (équivalent)	
CA Hérault Méditerranée	**>** AGP de Vias / 115 places (équivalent)	> Une (1) AGP / 200 places
CC Lodévois et Larzac		
CC Grand Orb		
CC Vallée de l'Hérault		
CC du Clermontais		
CA Sète Agglopôle Méditerranée	**>** AGP de Mèze / 170 places	**>** Une (1) AGP / 180 places
CC du Grand Pic Saint Loup		
CA du Pays de l'Or	> AGP de Mauguio / 200 places (équivalent) > AGP de La Grande-Motte / 50 places (équivalent)	
CC du Pays de Lunel		> Une (1) AGP / 150 places
	= 885 places ouvertes sur 6 AGP en janvier 2018	**= 1 060 places nouvelles à réaliser sur 7 AGP**

Les AGP à créer sont à envisager sur la base du ratio de 200 m² / place-caravane recommandé par la circulaire annuelle du ministère de l'Intérieur.

La mention « équivalent » apposée à la plupart des aires existantes signifie que la jauge de ces aires de grand passage a été calculée sur un ratio différent, tel qu'il avait cours au moment de leur mise en service. La jauge estimée à l'ouverture a été conservée.

Des aires de grand passage (AGP) adaptées aux attentes des voyageurs

Les AGP sont des lieux de passage et de stationnement (généralement pas plus de 15 jours sur site).
Cf. Circulaire du 5 juillet 2001 et Circulaires annuelles du ministère de l'Intérieur.

La création des aires de grand passage doit répondre à un certain nombre de caractéristiques techniques résumées par l'Association AGP (Action Grand Passage, interlocuteur du ministère de l'Intérieur) : une maille de 200 m² par caravane, soit 1 hectare pour 50 caravanes, des aires pouvant recevoir jusqu'à 200 caravanes (soit 4 hectares), des sols stabilisés et si possible enherbés, un accès à un branchement d'eau et électrique, un lieu de vidange pour les WC chimiques (ou tout autre dispositif), un ramassage des déchets adapté.

Une fois les aires fonctionnelles, l'intervention humaine à prévoir relève moins de la médiation que de la gestion : il importe d'installer une logique de contractualisation plutôt que de négociation (et en cela différente de l'attitude qui prévaut dans le contexte des stationnements illicites). Les aires de grand passage disposeront d'un gestionnaire à temps partagé (selon une démarche pas très éloignée de celle des aires permanentes d'accueil mais en rapport avec leur occupation intermittente).

En résumé, dix recommandations s'imposent lors de la création des aires de grand passage à destination des Gens du voyage :

- Les aires de grand passage (AGP) sont réservées aux rassemblements de 50 à 200 caravanes environ. Elles ont vocation à recevoir exclusivement des « Gens du voyage » qui doivent attester de leur situation. Le stationnement y est généralement limité à 15 jours. Elles sont ouvertes ponctuellement en fonction des demandes et des besoins.
- Les terrains de grand passage demandent « des installations a minima sur un espace plat, de préférence de forme régulière » (selon fiche technique annexée à la circulaire du ministère de l'Intérieur). Les terrains sont clôturés. Les voies d'accès doivent être d'une largeur suffisante.
- La surface des terrains de grand passage est calculée sur la base de 50 caravanes par hectare soit encore 200 m² par caravane (toutes sujétions et servitudes incluses, dont les voieries intérieures et un emplacement pour des installations provisoires type chapiteau). Sur les plus grands terrains (plus de 100 caravanes) une partition du terrain sera prévue pour faciliter le cas échéant la cohabitation sereine de deux groupes distincts.
- Le terrain doit être plat, le sol stabilisé (restant porteur en cas d'intempéries) et si possible enherbé (sans que cette option ne contredise le premier impératif : un sol stable). C'est la caractéristique principale d'une aire de grand passage : les sols doivent à la fois être enherbés (dans toute la mesure du possible) et en capacité de supporter les (mauvaises) conditions climatiques et le « roulage » des véhicules et caravanes fréquentant l'aire, de sorte que les dégradations de la surface liées à l'usage et aux rotations soient limitées. Des voies de circulation peuvent être créées mais elles se justifient davantage pour faciliter la desserte intérieure du terrain que pour préserver les zones de stationnement puisque la circulation « sans dommages » doit être garantie sur la totalité de la superficie de l'aire. La stabilité du sol de l'aire sur toute son étendue permet par ailleurs d'envisager les installations provisoires type chapiteau où que ce soit sur le terrain : dans cette conformation il n'y a donc pas lieu de prévoir des espaces réservés. Le coût élevé de cet « empierrement » doit orienter le choix du terrain d'origine qui doit présenter d'emblée ces caractéristiques ou en permettre l'aménagement à moindre coût.
- Des arrivées d'eau courante doivent être prévues (de préférence à la périphérie du terrain) à raison de 4 points d'eau potable pour 50 caravanes.
- Les branchements électriques sont rendus possibles à partir d'armoires (ou tous autres dispositifs équivalents) réparties sur le terrain à raison de 4 armoires pour 50 caravanes.
- Pour les sanitaires, pas d'installations fixes mais des équipements provisoires installés en fonction de l'occupation de l'aire ou une cuve enterrée permettant la vidange des eaux usées. Quelle que soit la formule retenue, ces lieux seront « intimisés » pour en faciliter l'usage.
- La collecte des ordures est réalisée par l'intermédiaire de conteneurs disposés sur un espace dédié à l'entrée du terrain.
- Les AGP sont accessibles sur réservation, l'entrée du groupe donne lieu à la signature d'une convention (ainsi qu'à la réalisation d'un état des lieux à l'arrivée et au départ) et au paiement d'une redevance forfaitaire de stationnement à la journée (comprenant l'occupation des lieux, la collecte des ordures ménagères, l'assainissement, et la consommation des fluides – eau et électricité).
- Comme pour les AA – mais dans une configuration adaptée à l'intermittence de leur usage – les AGP exigent d'être gérées et entretenues.

Pour des recommandations techniques plus détaillées, on pourra consulter le cahier des prescriptions techniques utilisé par la SA3M (reproduit en annexe avec son aimable autorisation).

Les terrains familiaux locatifs : une vocation à clarifier et des projets à initier

Les terrains familiaux locatifs peuvent désormais être inscrits comme l'une des obligations prescrites par les SDAHGV.

L'expérience a néanmoins démontré que cette formule devait être manipulée avec beaucoup de précautions. Le schéma élargit donc la possibilité d'inscrire des terrains familiaux aux solutions, plus diverses, d'habitat adapté.

Les terrains familiaux locatifs sont aménagés à l'identique d'une aire permanente d'accueil. Les aides à l'investissement de l'État sont ainsi calculées exactement sur les mêmes bases. C'est la durée de séjour possible qui différencie un terrain familial locatif d'une aire permanente d'accueil. Sur une aire d'accueil, le séjour prévu au règlement intérieur est généralement d'environ 3 mois, alors qu'il est possible de séjourner environ un an sur un terrain familial. Cette durée peut être prolongée si la famille est engagée sur un projet de logement autonome dont l'aboutissement lui permettra de quitter rapidement le terrain familial.

Pensé comme une étape dans une trajectoire résidentielle, le terrain familial n'est pertinent qu'à la condition que la famille nourrisse un projet d'habitat à même de satisfaire ses besoins d'ancrage et que ce désir rencontre une offre de logement susceptible d'y répondre. Les offres de cette nature sont rares, car c'est le plus souvent un habitat adapté qui est attendu, où se trouve ménagée, dans une logique d'habitat mixte, une place permanente pour la caravane.

Quatre EPCI sont susceptibles d'être concernés par un projet de terrain familial ou d'habitat adapté et seront accompagnés à ce titre par le SDAHGV de l'Hérault :

- La communauté de communes du Grand Orb fait état de « deux communautés des gens du voyage installées sur des terrains communaux de la ville de Bédarieux » sur une superficie d'environ 14 000 m² répartis en 18 lots. « Les familles occupent ces terrains sans aucune contrepartie. Seule l'électricité est payée. La Ville souhaite une rationalisation de la gestion de ce terrain et la mise en place d'une occupation légale ».
- La communauté de communes du Pays de Lunel fait état d'une aire permanente d'accueil qui est durablement occupée par les mêmes familles. Afin de trouver une solution plus adaptée à ce groupe en situation de pré-sédentarisation (qui rendrait en outre sa pleine fonctionnalité à l'aire d'accueil), un travail va être entrepris avec ce groupe dans le cadre d'une MOUS. Cette démarche pourra aboutir à la mise en œuvre d'un projet de terrains familiaux ou d'habitat adapté.
- La communauté de communes de la Vallée de l'Hérault est engagée sur une obligation de création d'une aire permanente d'accueil de 16 places, mais elle entend étudier une alternative qui la conduirait plutôt à aménager un terrain familial ou à envisager un projet d'habitat adapté.
- La Métropole de Montpellier, qui souhaite faire évoluer les terrains familiaux de Pignan vers un projet d'habitat adapté.

Pour encourager ce type d'initiative dans le cadre d'une conversion des obligations du SDAHGV, il est convenu qu'un logement/habitat adapté = 2 places de terrain familial = 4 places en AA.

Tableau synoptique des obligations en matière d'équipements (AA, AGP, TF ou habitat adapté)

Le département dispose aujourd'hui de 326 places sur 9 aires permanentes d'accueil (AA). Avec les 252 places restant à créer sur 7 nouvelles AA, la capacité d'accueil atteindra 578 places.

S'agissant des aires de grand passage, le département de l'Hérault dispose aujourd'hui de 885 places sur 6 AGP. Avec les 1 060 places restant à créer sur 7 nouvelles AGP, la capacité d'accueil atteindra 1 985 places.

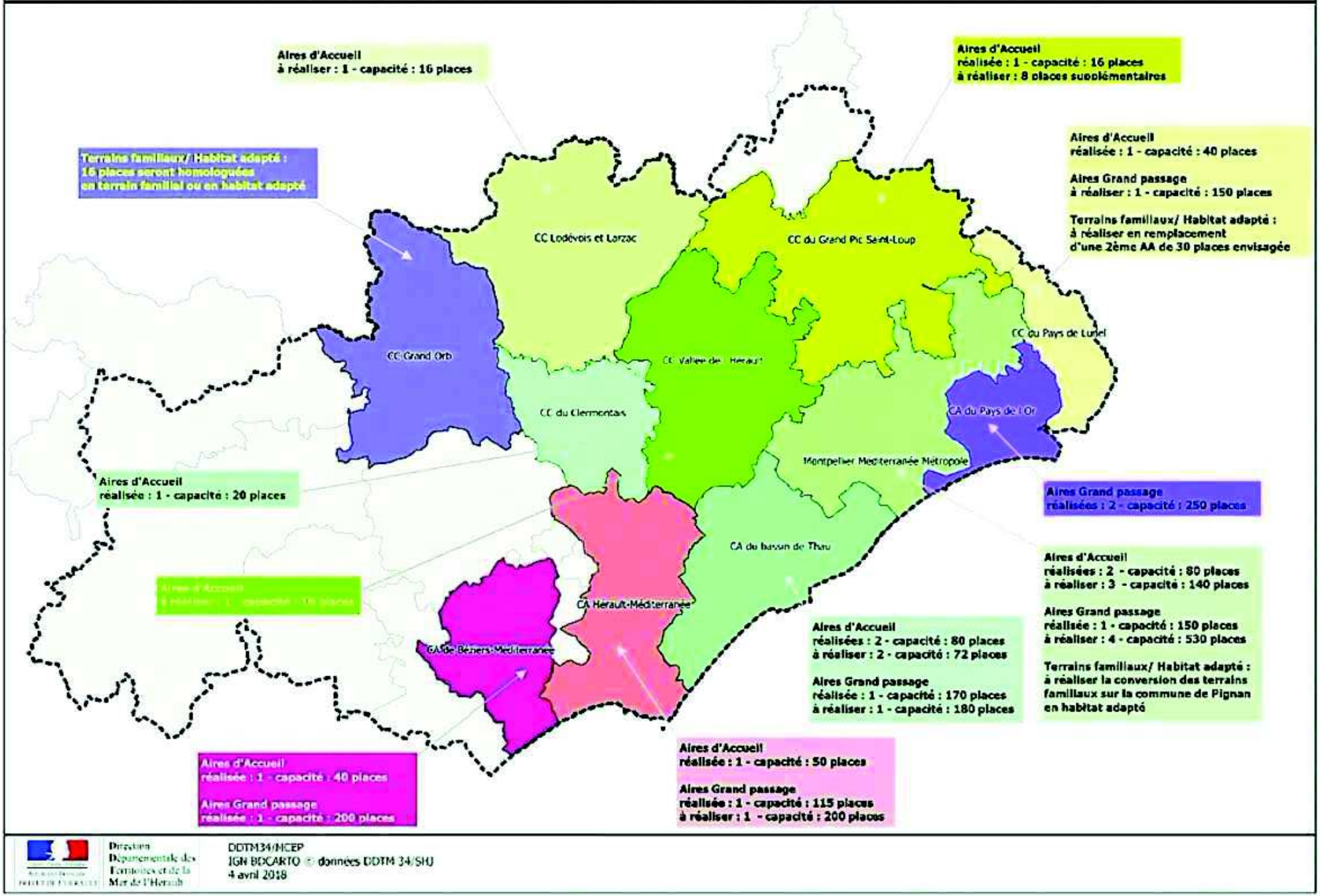
L'objectif d'ensemble du Schéma précédent est donc maintenu avec :

- 578 places sur les aires permanentes d'accueil contre les 664 envisagées. L'écart s'explique par des places d'ores et déjà converties (dans le principe) en terrain familial locatif ou habitat adapté sur trois EPCI (3M, CCGO et CCPL).
- 1 945 places sur les aires de grand passage contre les 1 830 prévues. L'écart positif s'explique par l'actualisation de la jauge de l'AGP de Vias (en fonctionnement, 115 places plutôt que 100 places) et par des projets d'AGP à venir revu à la hausse (CAHM, 200 places plutôt que 100 places).

Tableau récapitulatif des obligations — SDAHGV 2018-2024 / AA – AGP – TF ou HA

EPCI	AA réalisées AA à réaliser	AGP réalisées AGP à réaliser	TF/HA à réaliser	Obligations AA	Obligations AGP
Montpellier Méditerranée Métropole	> 80 places > 140 places	**>** 150 places > 530 places	**>** 24 places TF existantes à convertir en HA (12)	**>** 220 places	**>** 680 places
CA Béziers Méditerranée	> 40 places 	> 200 places 		> 40 places	> 200 places
CA Hérault Méditerranée	> 50 places 	> 115 places > 200 places		> 50 places	> 315 places
CC Lodévois et Larzac	 > 16 places	 		> 16 places	
CC Grand Orb	 	 	**>** 16 places AA converties en TF/HA		
CC Vallée de l'Hérault	 > 16 places	 		> 16 places	
CC du Clermontais	> 20 places 	 		> 20 places	
CA Sète Agglopôle Méditerranée	> 80 places > 72 places	> 170 places > 180 places		> 152 places	> 350 places
CC du Grand Pic Saint Loup	> 16 places > 8 places	 		> 24 places	
CA du Pays de l'Or	 	> 250 places 			> 250 places
CC du Pays de Lunel	> 40 places 	 > 150 places	**>** 30 places AA converties en TF/HA	> 40 places	> 150 places
Places totales réalisées	326 places AA	885 places AGP		**578 places sur 16 AA**	**1 945 places sur 13 AGP**
Places totales à réaliser	252 places AA	1 060 places AGP			

Etat des lieux des équipements Gens du voyage par EPCI - Schéma 2018-2024



Direction Départementale des Territoires et de la Mer de l'Hérault

DDTM34/MCEP
IGN BDCARTO © données DDTM 34/SIG
4 avril 2018

5. Un accompagnement à quatre dimensions

L'accompagnement constitue le second volet de cette politique. Le SDAHGV de l'Hérault est structuré, pour cet axe, autour de quatre orientations :

- Le projet social déployé depuis l'aire permanente d'accueil.
- La médiation autour des grands passages (au niveau départemental et en local).
- L'accompagnement vers le logement (habitat adapté ou logement social) en lien avec le PDALHPD.
- L'accompagnement de la mobilité et la gouvernance du SDAHGV de l'Hérault qu'elle implique.

La gouvernance, à la fois moyen et objectif de la démarche, a été rattachée à ce volet dédié à l'accompagnement pour signifier qu'elle était à sa manière indispensable à la réussite du SDAHGV et non pas une modalité subsidiaire purement formelle.

Le projet social déployé depuis l'aire permanente d'accueil

Le projet social déployé depuis l'aire permanente d'accueil doit être animé par un objectif stratégique : favoriser l'accessibilité au droit commun. Il convient bien de viser l'accessibilité plutôt que de se borner au simple accès. Les voyageurs sont en effet doublement empêchés dans leur accès au droit commun. Ils le sont du fait de leur itinérance, le droit commun étant d'abord pensé pour des populations sédentaires. Ils l'ont été contre toute attente par l'existence des titres de circulation qui ont installé un hiatus sur leur citoyenneté pour au final constituer un frein, voire un obstacle, dans leur accès au droit commun avec un risque avéré de non-recours. Avec l'abrogation de ces titres jugés à raison discriminatoires, les voyageurs ressortissent sans ambiguïté de la procédure administrative dite de domiciliation des personnes sans domicile stable où qu'elle soit assurée (sur l'aire d'accueil, auprès d'un CCAS ou d'une association conventionnée).

Ce double principe directeur réaffirmé (accessibilité au droit commun et domiciliation), sept objectifs sont posés comme autant de conditions de réussite de l'accompagnement :

- La présence d'un travailleur social sur l'aire d'accueil (sur la base d'un mi-temps pour une aire d'accueil d'une quarantaine de places, ou 20 emplacements/familles). L'intervention sociale attendue doit être distinguée de l'activité en lien avec la domiciliation qui appelle des moyens propres supplémentaires.
- La domiciliation, lorsqu'elle est proposée sur une aire permanente d'accueil, constitue un service additionnel. Elle doit être encouragée car elle participe de l'accompagnement de la mobilité. Mais cette prestation ne sera développée que si elle n'est pas déjà assurée localement.
- Un pilotage local de la démarche sous l'égide de l'EPCI gestionnaire en binôme avec l'agence départementale de la solidarité. Cette animation donne lieu a minima à une réunion annuelle de bilan/prospective à laquelle sont conviés les partenaires locaux des diverses actions conduites.
- Une coordination départementale qui s'appuie sur des moyens permanents dédiés (un demi ETP) et a minima sur une réunion annuelle départementale de l'ensemble des EPCI gestionnaires et de l'ensemble des institutions publiques impliquées dans la mise en œuvre de cette politique dans son volet accompagnement (ARS, CAF, Conseil départemental, DDCS, DDTM, DIRECCTE, DSDEN).
- L'harmonisation des différents documents mis à disposition des voyageurs : le livret d'accueil, le règlement de fonctionnement (règlement intérieur), la convention de séjour. À ces documents de base, il est proposé de rajouter une charte des droits et obligations qui sera mise au point dans les 24 premiers mois du SDAHGV 2018-2020. Cette charte vise deux objectifs principaux : conforter le suivi des obligations contractuelles des voyageurs accueillis sur l'aire, favoriser l'expression et la participation des voyageurs dans un dispositif formalisé et contenant.
- Le bilan élaboré dans le cadre de l'ALT 2 évoluera dans son contenu pour ne plus s'en tenir à la simple remontée des données chiffrées relative à l'occupation de l'aire. Les éléments recueillis ont vocation à alimenter l'observation sociale en lien avec la fréquentation des aires.
- Les institutions départementales mobilisées dans le cadre de l'accompagnement des voyageurs désigneront un référent interlocuteur. Ces institutions mettront à disposition, dans des modalités qui leur appartiennent, des ressources susceptibles de conforter l'accessibilité au droit commun. L'Éducation nationale a élaboré, à ce titre, un mode opératoire (voir annexe) de nature à développer la scolarisation

des enfants du voyage : il est d'ores et déjà proposé, à l'initiative de la chargée de mission « scolarisation des EFIV » du CASNAV/DSDEN, à tous les gestionnaires. La CAF pourrait proposer à ces mêmes gestionnaires une formation assurée par ses travailleurs sociaux, en vue d'un enrichissement des pratiques professionnelles en lien avec l'accessibilité aux droits sociaux. La CAF pourrait également proposer de soutenir, dans le cadre de son programme d'animation sociale, un projet d'équipement de vie sociale sous la forme d'un micro centre social itinérant qui viendrait en appui des projets sociaux des aires permanentes.

- Les institutions réunies à l'occasion de la révision du SDAHGV sont convenues que l'interlocuteur (premier) de proximité des gestionnaires devait être les agences départementales de la solidarité.

Objectif directeur : favoriser l'accessibilité des voyageurs au droit commun			
N°	**Objectif général poursuivi**	**Moyens à mettre en œuvre**	**Points de vigilance**
1	Renforcer la compétence en travail social in situ (sur chacune des aires permanentes d'accueil)	Un travailleur social à mi-temps (pour une AA de 40 places) dans l'équipe des professionnels présents sur l'aire d'accueil	Veiller à bien différencier cette intervention sociale des fonctions liées aux activités de domiciliation
2	Mettre en place un pilotage local de proximité autour de (ou des) l'aire permanente d'accueil dans une perspective de promotion des engagements partenariaux	Sous la forme d'un comité local d'animation sous le double pilotage de l'EPCI gestionnaire et de l'agence départementale de la solidarité	Favoriser la mobilisation des partenariats locaux autour des axes d'intervention (scolarisation, accès aux droits, santé, insertion économique)
3	Installer une coordination départementale de l'accompagnement autour des EPCI gestionnaires et en lien avec les institutions publiques en charge du droit commun ad hoc	Réunir annuellement cette instance pour un bilan/prospective et mobiliser des moyens permanents pour animer la démarche tout au long de l'année	Dégager des moyens dédiés pour créer (a minima) un demi-ETP de coordination technique en soutien et appui de la démarche départementale
4	Harmoniser et qualifier les différents documents d'accueil régissant l'accueil et le séjour sur les aires permanentes	Concevoir/produire les documents comme un kit intégré et s'assurer de leur harmonisation au niveau départemental (sans qu'il s'agisse d'une homogénéisation)	Mettre au point une charte des droits et obligations à insérer dans le pack des documents locaux remis aux voyageurs (à réaliser pour l'insérer dans le pack de l'année 2020)
5	Qualifier le bilan annuel produit dans le cadre de l'ALT 2 pour en faire un véritable outil d'observation sociale	Concevoir de manière participative la trame de ce bilan (fiche signalétique) et le faire évoluer chemin faisant après une première expérimentation	S'assurer que les données statistiques soient pleinement interprétables et que les données recueillies ne se résument pas aux seuls chiffres
6	Favoriser l'engagement opérationnel des institutions publiques mobilisées sur cette politique (publique)	Désigner un interlocuteur au sein de chacune desdites institutions et développer l'appui dans une logique de ressources	Évaluer annuellement la consistance concrète des engagements et des ressources mises à disposition
7	Le cas échéant et si le besoin local est avéré, développer la domiciliation des voyageurs par une prestation spécifique offerte sur l'aire permanente d'accueil	Du temps dédié de travailleur social (au prorata des domiciliations réalisées) et une organisation ad hoc	Inscrire cette prestation dans une perspective d'ancrage local si l'aire fréquentée est le « port d'attache » de la famille

La médiation autour des grands passages (départemental et en local)

Les carences de l'offre départementale en aires de grand passage et les (trop) nombreux stationnements illicites observés à l'occasion de ces déplacements conduisent à rendre la médiation indispensable.

Elle doit toutefois évoluer dans son périmètre et sa configuration pour trois raisons principales :

- La médiation est une intervention qui exige une très forte réactivité (lors des stationnements illicites notamment). Pour réduire les délais d'intervention, la proximité territoriale doit être privilégiée. C'est pourquoi la révision du SDAHGV retient le principe visant à « organiser une médiation dans l'orientation et la gestion des groupes à l'échelle de chaque EPCI, en lien avec la médiation départementale ». Cette situation s'appliquant en pratique en priorité aux EPCI de l'ouest du département puisque la CABM, la CAHM et SAM disposent dès à présent, en régie ou via un prestataire, d'une intervention de ce type.
- Les conventions liant le médiateur/opérateur du moment (Association Gammes) à ses différents commanditaires/financeurs (Conseil départemental, Métropole 3M, DDCS, DDTM) mêlent de nombreuses prestations : la médiation gens du voyage en matière de grands passages, l'aide aux collectivités locales et aux services de l'État en matière d'accueil des gens du voyage, le secrétariat de la commission consultative départementale, et la conception d'outils thématiques divers.
- La médiation se déploie pour près de 60% de son activité sur le territoire de la Métropole et un quart de son temps est consacré à la gestion du seul groupe tournant sur le territoire métropolitain. Cette activité territorialisée est déployée en lien avec le Cabinet du préfet qui assure en pratique le pilotage de cette intervention de médiation.

Deux types de clarification sont donc nécessaires. La première renvoie à la consistance de la mission attendue qui doit explicitement distinguer ce qui relève de la médiation (des grands passages) et ce qui ressort d'une coordination départementale conçue comme on l'a vu précédemment autour de l'accompagnement depuis les aires permanentes d'accueil.

La seconde clarification appelle une redéfinition des modalités d'intervention de la médiation EPCI par EPCI, dans une perspective où chacun des EPCI a vocation à prendre en charge en local une partie de ces interventions de médiation : à terme, la médiation combinera deux formes d'intervention complémentaires, la locale et la départementale.

Les questions posées à la médiation sont, comme il a été rappelé plus haut, encombrées par la situation du groupe tournant sur la métropole. Si la résolution des problèmes posés par l'errance de ce groupe relève d'abord de l'application de la loi et de la mise en œuvre des évacuations chaque fois que leur stationnement l'appelle, le règlement durable de cette difficulté suppose qu'un travail d'accompagnement spécifique soit entrepris sous la forme d'une maîtrise d'œuvre urbaine et sociale (MOUS) qui permettrait de construire une solution définitive partagée à une situation dont les dommages collatéraux sont, de l'avis de tous les partenaires/acteurs, considérables et ne peuvent plus perdurer.

Ce travail d'accompagnement est par nature distinct du travail du médiateur. Il doit être mobilisé dans un cadre ad hoc de manière ciblée.

L'accompagnement vers le logement (habitat adapté ou logement social)

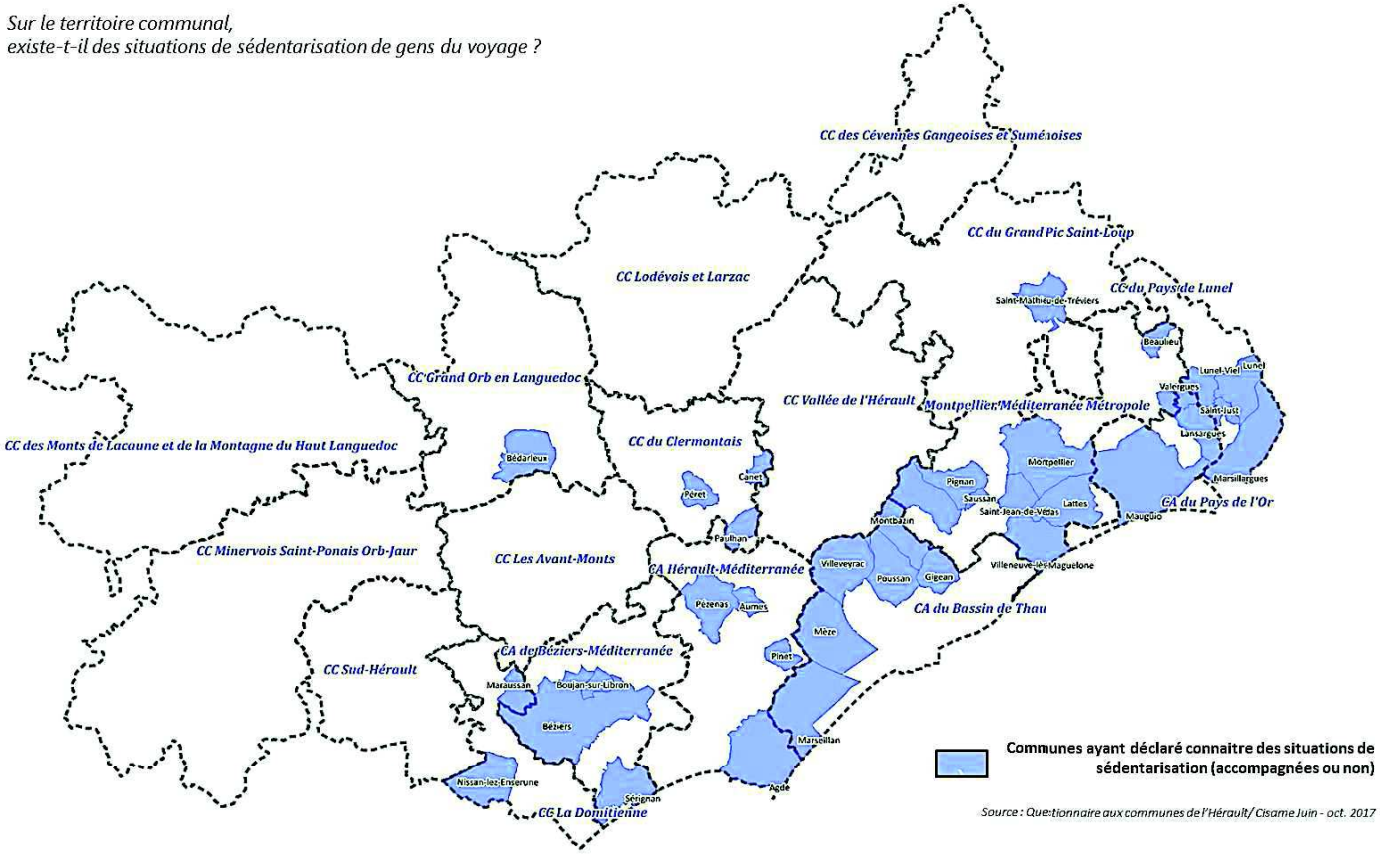
L'accompagnement vers le logement des gens du voyage relève d'une compétence du PDALHPD. Comme le prévoient les textes nationaux, les gens du voyage « engagés dans un processus de sédentarisation » sont cités en clair dans la liste des autres ménages prioritaires de ce document programmatique.

Les enjeux identifiés dans le cadre du nouveau PDALHPD Héraultais ne renvoient pourtant pour aucun d'entre eux à la situation singulière des gens du voyage. Mais il est précisé que s'agissant de ces autres ménages prioritaires (dont les gens du voyage engagés dans un processus de sédentarisation), ils devront faire l'objet d'une définition à l'échelle des EPCI lors de l'installation des Conférences Intercommunales du Logement (CIL).

Le SDAHGV ne peut répondre que très imparfaitement au repérage des situations où les voyageurs seraient engagés dans un processus de sédentarisation, à l'exception des situations rencontrées le cas échéant sur les aires permanentes d'accueil.

Pour tenter de cerner plus précisément ces situations de sédentarisation au niveau départemental, une enquête par questionnaire a été réalisée auprès des 343 communes du département. Les résultats complets de cette étude figurent en annexe sous la forme d'un cahier dédié.

Cette enquête exhaustive (toutes les communes ont répondu) indique que 36 communes déclarent des situations de sédentarisation sur leur territoire, soit 10% des communes du département. La moitié des communes concernées compte moins de 5 000 habitants. Ces situations sont constatées sur des terrains privés (38 cas) ou publics (12 cas). Les démarches engagées par les communes sont très variables pour accompagner ce phénomène : aménagements urbanistiques, suivis sociaux, soutien scolarisation…



Les informations recueillies à l'occasion de l'enquête constituent un premier matériel pour entreprendre un travail en profondeur auprès des communes en lien avec les EPCI de leur ressort.

Les terrains familiaux locatifs relèvent désormais explicitement des prérogatives du SDAHGV. Pour autant, ils ne constituent pas à proprement parler une réponse durable aux besoins que révèlent les processus de sédentarisation. Ils sont positionnés comme une formule intermédiaire entre l'itinérance (et le séjour de quelques mois sur une aire permanente d'accueil) et « l'ancrage » dans un logement/habitat adapté puisqu'ils permettent des séjours d'au moins un an (renouvelables sous conditions).

L'accompagnement vers le logement appelle la mise en œuvre d'une coordination opérationnelle avec le PDALHPD. C'est un élément clé de la gouvernance du SDAHGV 2018-2024.

L'accompagnement de la mobilité et la gouvernance du SDAHGV de l'Hérault

Cette gouvernance mobilise plusieurs niveaux qui s'articulent sans se faire concurrence :

- Des « comités locaux d'animation » constitués, à l'échelle de chaque EPCI, autour des aires permanentes d'accueil, placés sous le double pilotage des EPCI et de l'agence départementale de la solidarité. Ces comités se réunissent en tant que de besoin mais au moins une fois par an.
- La commission consultative départementale est l'instance de référence du SDAHGV. Elle rassemble toutes les parties prenantes de cette politique publique et se réunit au moins une fois par an. Elle fait le point sur

l'avancement du Schéma, tous objectifs confondus, et s'arrête plus spécifiquement sur la question des stationnements (aires de grand passage et illicites). Elle initie des groupes de travail ou réflexions en tant que de besoin, notamment en matière d'animation et de gestion coordonnées des aires, ou de mise en place d'outils spécifiques (tel le guide des stationnements proposé par la Préfecture).

Cette gouvernance institutionnelle sera pleinement effective si elle s'appuie sur un engagement opérationnel à considérer sous plusieurs angles complémentaires :

- 2 fonctions supports doivent être assurées : une coordination technique de l'accompagnement (à partir des aires permanentes d'accueil), une médiation autour des grands passages et des stationnements illicites.
- L'accompagnement vers le logement des voyageurs et le traitement des processus de sédentarisation identifiés exigent que des moyens du type MOUS (maîtrise d'œuvre urbaine et sociale) soient mobilisés en tant que de besoin.
- Enfin, dans le contexte de l'abrogation des titres de circulation, la refondation du lien contractuel avec les voyageurs doit inciter à expérimenter des nouvelles approches, comme le projet porté par la Métropole 3M autour d'un centre social à même d'accompagner l'ancrage de cette population.

Le présent Schéma départemental de l'accueil et de l'habitat des gens du voyage de l'Hérault, qui court sur la période 2018 à 2024 a reçu l'accord de la commission consultative des gens du voyage le 20 mars 2018.

Il est approuvé ce jour par :

Le Préfet de l'Hérault,

Pierre POUESSEL

Le Président du Conseil départemental de l'Hérault,

Kléber MESQUIDA

Établi en 2 exemplaires originaux à Montpellier, le 29 JAN. 2019

V. Lexique des acronymes et autres références formelles

Lexique des principaux acronymes

AA : aires d'accueil
AGP : aires de grand passage
ALT 2 : aide au logement temporaire 2
ARS : agence régionale de santé
CAF : caisse d'allocations familiales
CASNAV : centres académiques pour la scolarisation des élèves allophones nouvellement arrivés (EANA) et des enfants issus de familles itinérantes et de voyageurs (EFIV)
CIL : Conférences Intercommunales du Logement
DALO : droit au logement opposable
DDCS : Direction Départementale de la Cohésion Sociale
DDTM : Direction départementale des territoires et de la mer
DIRECCTE : Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi
DREAL : direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement
DSDEN : direction des services départementaux de l'Éducation nationale
EC : loi n° 2017-86 du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et la citoyenneté
EFIV : enfants issus de familles itinérantes et de voyageurs
EPCI : établissement public de coopération intercommunale
FNASAT : Fédération nationale des associations solidaires d'action avec les Tsiganes et les Gens du voyage
HA : habitat adapté
HALDE : Haute autorité de lutte contre les discriminations et pour l'égalité
Loi ALUR : loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové
Loi NOTRe : loi portant nouvelle organisation territoriale de la République
MOUS : maîtrise d'œuvre urbaine et sociale
PDALHPD : Plan départemental d'action pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées
PDALPD : Plan Départemental d'Action pour le Logement des Personnes Défavorisées
PDH : plans départementaux de l'habitat
PLAI : Prêt Locatif Aidé d'Intégration
PLH : plans locaux de l'habitat
PLU : Plan local d'urbanisme
PLUI : Plan local d'urbanisme intercommunal
RHI : résorption de l'habitat insalubre
SA3M : Société d'Aménagement de Montpellier Méditerranée Métropole
SCOT : schéma de cohérence territoriale
SDAGV : schéma départemental d'accueil des gens du voyage
SDAHGV : schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage
TF : terrain familial
TFL : terrain familial locatif
UPS : Unités Pédagogiques Spécifiques

CABM : Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée
CABT/SAM : Communauté d'agglomération du Bassin de Thau / Sète Agglopôle Méditerranée
CAHM : Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée
CAPLO : Communauté d'Agglomération du Pays de l'Or
CCC : Communauté de Communes du Clermontais
CCGO : Communauté de communes Grand Orb
CCGPSL : Communauté de communes du Grand Pic Saint-Loup
CCLL : Communauté de communes Lodévois et Larzac
CCPL : Communauté de Communes du Pays de Lunel
CCVH : Communauté de communes Vallée de l'Hérault

MMM : Montpellier Méditerranée Métropole

Les textes officiels et les références réglementaires

- Loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage.
- Décret n° 2001-569 du 29 juin 2001 relatif aux normes techniques applicables aux aires d'accueil des gens du voyage. « Ces normes techniques concernent l'aménagement et la gestion de ces aires d'accueil. Leur respect conditionne le bénéfice des aides de l'État, en particulier de l'aide à la gestion, et de la bonification de la DGF prévue par la loi ».
- Circulaire n° 2001-49 du 5 juillet 2001 relative à l'application de la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage.
- Les aires d'accueil des gens du voyage. Préconisations pour la conception, l'aménagement et la gestion. Direction générale de l'Urbanisme de l'Habitat et de la Construction — Novembre 2002.
- Circulaire UHC/IUH1/26 n° 2003-76 du 17 décembre 2003 relative aux terrains familiaux permettant l'installation des caravanes constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs.
- Guide de l'habitat adapté pour les gens du voyage, 2009, Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer.
- Synthèse du rapport de la Cour des comptes relatif à l'accueil et l'accompagnement des gens du voyage — Octobre 2012. Enquête de suivi de ce rapport réalisé par la Cour (L'accueil et l'accompagnement des gens du voyage : des progrès lents et inégaux, des objectifs à redéfinir — Rapport public, février 2017.
- Décret n° 2014-1742 du 30 décembre 2014 relatif à l'aide versée aux gestionnaires d'aires d'accueil des gens du voyage.
- Instruction n° DGCS/SD5A/2015/33 du 4 février 2015 relative à la réforme de l'aide versée aux gestionnaires d'aires d'accueil des gens du voyage mentionnée à l'article L.851-1 du code de la sécurité sociale.
- Décret n° 2016-641 du 19 mai 2016 relatif à la domiciliation des personnes sans domicile stable.
- Instruction n° N° DGCS/SD1B/2016/188 du 10 juin 2016 relative à la domiciliation des personnes sans domicile stable
- Circulaires annuelles du ministère de l'Intérieur sur la préparation des stationnements des grands groupes de gens du voyage (dernière parue n° INTD1708823C du 10 avril 2017).
- Décret n° 2017-921 du 9 mai 2017 modifiant le décret n° 2001-540 du 25 juin 2001 relatif à la composition et au fonctionnement de la commission départementale consultative des gens du voyage.
- Décret n° 2017-1522 du 2 novembre 2017 relatif aux personnes n'ayant en France ni domicile ni résidence fixe et pris pour l'application des articles 150, 194 et 195 de la loi n° 2017-86 du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et à la citoyenneté.

VI. Liste des annexes du SDAHGV de l'Hérault 2018-2024

- *Cahier des prescriptions techniques pour la réalisation des aires d'accueil et de grand passage des gens du voyage (Extrait avec l'aimable autorisation de la SA3M).*
- *Contribution de la DSDEN : la scolarisation des enfants du voyage. Bilan du SDAHGV 2011-2017 (action n°5 : améliorer la scolarisation). Objectifs pour le SDAHGV 2018-2024.*
- *Projet de fiche commune en appui de la remontée statistique en lien avec l'ALT 2 (aide à la gestion des aires permanentes d'accueil). Mise au point par les institutions publiques départementales cette fiche signalétique est proposée aux gestionnaires des AA.*
- *Enquête auprès des 343 communes du département de l'Hérault : stationnements illicites des gens du voyage, haltes tolérées, sédentarisation/ancrage.*
- *Feuille de route (méthodologique) de la révision du SDAHGV.*

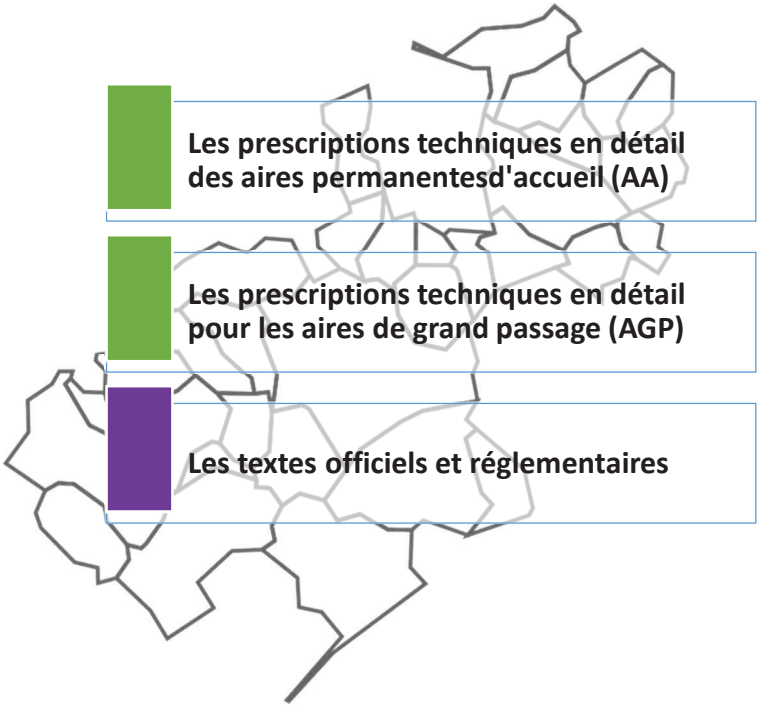
SOCIÉTÉ D'AMÉNAGEMENT
DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE

Cahier des prescriptions techniques
Réalisation des aires (d'accueil et de grand passage) des gens du voyage (du SDAHGV 34) sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole

Annexe du SDAHGV 34 avec l'autorisation de la SA3M

Ce cahier est reproduit avec l'aimable autorisation de la SA3M.

Pour le SDAHGV 2018-2024 il doit être regardé comme un exemple de recommandations.



Janvier - 2017

Les prescriptions techniques dans le détail pour les AAP

Check-list en 14 points *(d'après le Guide de la DGUHC du ministère du Logement)* **: la conception, l'aménagement et la gestion des aires d'accueil permanentes (AAP).**

Le choix d'une localisation est un compromis entre trois parties : élus, voyageurs et riverains. Destinée aux gens du voyage itinérants dont la durée de séjour peut aller jusqu'à plusieurs mois, une aire d'accueil est un lieu de vie. Leur aménagement et leur gestion doivent donc assurer des conditions de vie décentes aussi bien en termes de localisation, d'aménagement que d'entretien. Leur situation ne sera pas trop éloignée d'un quartier habité, bien pourvu en services permettant l'accueil des voyageurs, la scolarisation des enfants et la gestion générale du terrain. Si nécessaire, un cheminement piéton adapté PMR reliera l'aire d'accueil au quartier. Les localisations telles qu'en zones inondables et à proximité d'une station d'épuration ou d'une décharge publique sont à proscrire. Il convient de veiller à un accès facile aux voies routières desservant l'agglomération ou la commune. Par contre, par précaution, les accès directs sur des routes à fort trafic sont tout à fait déconseillés.

La circulaire du 5 juillet 2001 relative à l'application de la loi du 5 juillet 2000 précise que :

- La localisation « doit garantir le respect des règles d'hygiène et de sécurité des gens du voyage et éviter les effets de relégation ».
- L'aménagement de l'aire est conçu « dans le souci de **favoriser des conditions agréables à ses occupants, ménageant à la fois la vie familiale par des espaces privatifs et la vie collective par des espaces communs** ».

Aménagement des aires d'accueil permanentes

N°	Précisions
1	***La surface d'une place de caravane*** est de 75 m² hors espaces collectifs et circulation interne à l'aire d'accueil. Le décret du 29 juin 2001 relatif aux normes techniques prévoit que la place de caravane doit permettre d'assurer le stationnement d'une caravane, de son véhicule tracteur et le cas échéant de sa remorque.
2	***La place de caravane*****,** telle qu'elle est définie dans le décret relatif aux normes techniques, est à distinguer de l'emplacement qui est l'espace de stationnement de plusieurs caravanes et des véhicules appartenant au même groupe familial. Un emplacement équivaut généralement à deux places de caravane soit environ 200 m².
3	***La capacité d'une aire d'accueil permanente*** ne doit pas excéder 50 places (au maximum). Les aires de 20-40 places sont à privilégier : une aire de 40 places peut ainsi accueillir une vingtaine de famille sur les 20 emplacements qu'elle propose. Dans cette configuration, et sur la base de 200 m² par emplacement, elle devra disposer d'une superficie globale de 8 000 m² (emplacements, espaces collectifs et circulations internes).
4	***La configuration de l'aire d'accueil*** privilégiera une organisation recherchée en fonction de la topographie, des vents dominants, de la forme terrain et des prescriptions. L'effet « parking » est à éviter. Les différences de niveaux d'un terrain peuvent être utilement utilisées. Elles offrent des espaces différenciés dans le paysage.
5	***La signalétique*** doit permettre un repérage facile de l'aire à partir des principaux axes routiers du secteur. Pour un terrain en bordure d'une route existante, une zone d'attente suffisante est à réserver avant la barrière d'entrée pour accueillir le véhicule et la caravane sans créer de gêne à la circulation. Si besoin, des voies d'accélération et de décélération devront être aménagées. Les terrains trop éloignés d'une route existante sont déconseillés. ***L'accès à l'aire*** et son raccordement avec les voies existantes doivent être conçus de manière à offrir aux usagers une totale sécurité (tourne à gauche, rond-point…).

Annexe du SDAHGV 34 avec l'autorisation de la A3M

Aménagement des aires d'accueil permanentes (suite)

N°	Précisions
6	***L'aménagement du terrain :*** ***L'entrée*** sera soignée et accueillante (signalétique, plantations…, un seul accès caravanes). Le dispositif de contrôle d'entrée, sera constitué d'un système de fermeture (barrière solide et qualitative ou potelets). Il doit être installé afin de contrôler les arrivées et les départs des caravanes. ***Le terrain :*** Choisir de préférence un terrain planté qualitatif (ombrage déjà en place). ***Clôture, revêtement et plantations des aires d'accueil :*** Les terrains doivent être clôturés afin d'éviter toute forme de stationnement sauvage. L'idéal est une clôture en grille métallique doublée d'une haie végétale d'essences locales mélangées pour une intégration harmonieuse du terrain avec son environnement immédiat (éviter les merlons plantés difficiles d'entretien). Elle sert de protection et mise en sécurité de l'aire.
7	***Les voies de circulation internes*** doivent permettre, depuis l'entrée, de desservir le bâtiment d'accueil et la salle d'activité, les sanitaires et toutes les places privatives. Le tracé des voies dépend de la forme du terrain, l'objectif étant d'avoir le linéaire le plus court possible, tout en veillant à ce que chaque place ait un accès direct à une voie de circulation. Le revêtement utilisé pour les voiries sera de préférence de l'enrobé, du bicouche ou du béton (facilité d'entretien). Les voies de desserte internes doivent être suffisamment larges (6 à 8 m) permettant des manœuvres sans difficulté des caravanes et des véhicules utilitaires. Chaque emplacement doit avoir un accès direct à une voie de circulation. Faire de préférence des voiries en boucle pour éviter les retournements.
8	***La configuration d'un emplacement*** **:** l'emplacement est le lieu d'installation d'une même famille. Il regroupe deux places de caravanes. Chaque emplacement doit être bien distinct de l'autre. Ils seront organisés de façon conviviale, intimisée, et non alignés. Ils seront séparés par un espace suffisamment grand pour éviter les vis-à-vis de fenêtres d'une caravane à l'autre (minimum 1,50 m). Au niveau des séparations, des systèmes de fixation des auvents seront prévus, si possible fixes en sol pour éviter toute manutention au gestionnaire (bordures béton arrondies avec crochets sans dépassement ou crochets seuls et en nombre suffisant : 3 à 4). Le choix du revêtement de sol est fonction des conditions climatiques. Le béton est à privilégier pour les emplacements ou un enrobé grenaillé afin de différencier les sols entre voie et emplacements (aspect moins monotone et emplacement plus individualisé). Le gravillonnage est à proscrire. Prévoir une pente suffisante (2 cm par mètre) afin de garantir un écoulement optimal des eaux de surface (et des eaux de lavage des caravanes en évitant que ces eaux ne passent d'un emplacement à l'autre). L'aménagement paysager fait partie intégrante de l'ensemble. Pour permettre l'insertion dans l'environnement de l'aire : prendre en compte le facteur climatique (vents dominants), prévoir des plantations coupe-vent et servant de zones d'ombrage l'été, éviter les vis-à-vis avec le voisinage. La possibilité d'étendre le linge doit être prévue de manière discrète plutôt à l'arrière de l'espace technique cuisine, buanderie, sanitaire. Il sera réalisé avec une structure solide béton ou fer (séchage de tapis). Le linéaire sera relativement important (environ 3 à 4 fils sur 3 mètres de large entre poteaux).

Annexe du SDAHGV 34 avec l'autorisation de la SA3M

Aménagement des aires d'accueil permanentes (suite)

N°	Précisions
9	***Réseaux :*** Chaque emplacement est équipé de prises d'électricité et d'eau individuelles. Ces prises seront regroupées sur des bornes. Chaque emplacement (module sanitaire) sera également équipé, d'une évacuation des eaux pluviales (indispensable). Tous les bâtiments (sanitaires, accueil…) seront raccordés au réseau d'assainissement. ***Eau potable :*** Tous les branchements seront protégés du gel. Une borne incendie ou une bâche à eau (conforme à la demande du SDIS – Service départemental d'incendie et de secours) sera implantée à proximité (moins de 200 m). ***Eaux usées :*** L'aire sera équipée d'un réseau d'assainissement relié de préférence gravitairement à une station d'épuration ou à un lagunage. Dans le cas d'un raccordement non gravitaire, les éléments techniques (poste de refoulement) seront implantés de façon à ne pas procurer de gêne (bruit, odeur) aux emplacements, et seront situés de façon discrète et à l'écart. Le réseau sera défini avec un tracé le plus simple et direct possible (peu de coudes). La pente sera de 1% minimum. En sortie des bâtiments sanitaires, de larges regards avec grille de récupération pour éviter les bouchages, seront installés. Les regards de tringlage seront placés en hauteur pour éviter des inondations à l'ouverture lors de problèmes sur le réseau. Des regards seront positionnés à chaque changement de direction du réseau. Les tuyaux seront suffisamment dimensionnés et avec un accès facile aux siphons démontables, pour faciliter les débouchages. Les regards des eaux usées seront équipés de siphons-cloche afin d'éviter les remontées d'odeurs nauséabondes. ***Eaux pluviales :*** Pour les surfaces imperméabilisées, mettre des pentes correctes (0,5 mm par mètre minimum). Le nombre de regards de visite doit être suffisant pour faciliter le nettoyage-débouchage des canalisations. Les avaloirs seront munis de paniers afin d'éviter des débouchages fréquents. Dans le cas de caniveaux, ils doivent avoir un profil et une profondeur suffisante pour éviter que l'eau ne s'étende aux abords. ***Éclairage :*** Les voiries et espaces collectifs seront éclairés. Tous les éléments techniques seront placés hors de portée (derrière des vitres en hauteur et encastrés en mur…). L'éclairage sur mât unique (un seul pour l'ensemble de l'aire d'accueil) est à proscrire. ***Télécom et internet :*** Ces équipements seront installés dans le bâtiment d'accueil et dans la salle commune. ***Énergies renouvelables :*** Elles seront utilisées en priorité afin de privilégier le développement durable (eau chaude sanitaire solaire ou photovoltaïque).
10	***Collecte :*** Les espaces et les locaux collectifs doivent être bien situés en regard de leur vocation (espaces réservés aux poubelles situés à l'écart des emplacements et orientés sous le vent dominant…). Une aire de stockage des poubelles en accès direct depuis la voie avec aire de lavage d'environ 9 m² minimum, point d'eau et d'évacuation, sera réalisée proche de l'entrée. Une protection sera réalisée autour de l'ensemble (muret, haie…) pour la dissimuler à la vue. À l'intérieur de l'aire, prévoir une poubelle par emplacement.

Annexe du DAHGV 34 avec l'autorisation de la SA3M

Équipements des aires d'accueil permanentes

N°	Précisions
11	***Le bâtiment d'accueil et la salle des activités communes et socio-éducatives :*** Un bâtiment d'accueil est nécessaire et doit être implanté dès l'entrée. Sa surface doit être suffisante pour l'ensemble de ses fonctions et avoir un éclairage naturel. D'une manière générale, il doit comprendre : - La loge guichet du gestionnaire environ 12 m², comptoir adapté PMR. - Le bureau du travailleur social environ 10 m². - Les locaux techniques (entretien et armoire électrique…). - Un sanitaire adapté PMR. - Un stockage suffisant entre 10 et 20 m². Soit un bâtiment autour de 50 m². La salle des activités communes et socio-éducatives sera liée au bâtiment d'accueil (soit accolée, soit dans le même volume…) ; elle aura une superficie minimum de 50 m². Y prévoir des sanitaires adaptés. Ils peuvent être foisonnés entre l'accueil et la salle d'activités. Une orientation bioclimatique est conseillée. Ces bâtiments seront réalisés en dur, matériaux pérennes dans le temps, bien isolés, et ventilés. Ils seront raccordés à l'ensemble des réseaux y compris la toiture au pluvial. Un soin particulier sera porté sur la qualité architecturale et d'accueil de ce bâtiment.
12	***L'espace « technique-cuisine-buanderie-sanitaires » (dit bloc/module sanitaire) :*** Un bâtiment sera prévu pour deux emplacements. Ce bâtiment sera isolé, ventilé et chauffé (qui puisse être chauffé ponctuellement). Chaque emplacement accèdera directement à cet équipement. Chaque partie sera intimisée, l'accès au WC sera dissimulé de la vue depuis l'extérieur et l'ensemble traité de façon qualitative. Ce bâtiment comporte donc deux parties identiques plus une partie centrale, gaine technique pour la gestion des fluides, de l'éclairage et du chauffage accessible uniquement par le gestionnaire. ***Les 2 parties sanitaires*** comprennent 2 douches, 2 WC, accessibles chacune par un sas intérieur. La douche sera dimensionnée de façon à avoir un espace pour se changer en dehors de la cuvette de douche. Des parties pour « poser » seront prévues (niches, étagères en dur…), porte manteaux…. Les WC et douches seront éclairés naturellement (pavés de verre ou autres…) et ventilés. Le chauffage de l'ensemble de la partie sanitaire sera assuré par des grilles en murs depuis le local technique (le corps du système de chauffe sera donc installé dans le local technique). ***Le local technique*** est situé entre les deux parties sanitaires. Il sera mis hors gel (chauffage) et ventilé. Une fosse d'entretien peut être prévue au-dessous du niveau du sol pour faciliter l'entretien avec un caillebotis de sol. ***La cuisine buanderie :*** Elle sera fermée sur 3 côtés. L'orientation sera faite en fonction de l'ensoleillement et surtout des vents dominants. Elle sera prévue suffisamment grande pour pouvoir servir de pièce à vivre (15 m² environ). Elle sera équipée d'un évier bâti en dur, d'arrivées d'eau chaude et froide protégées du gel pour l'évier et la machine à laver, de prises électriques (ne pas mettre que des branchements caravanes, mettre aussi des prises normales : 2 +2), et d'un branchement EU avec siphon démontable. ***Cette construction*** sera soit préfabriquée, soit construite sur place mais avec des matériaux pérennes (ex : toit terrasse béton ou végétalisée ou bac acier), portes métalliques (remplies de béton éventuellement), prévoir des blocages adaptés pour éviter qu'elles claquent avec le vent, etc. Elle sera équipée de descentes d'eaux pluviales, pour éviter les ravinements périmétriques au bâtiment. Tous les éléments fragiles seront hors de portée (soit dans le local technique, soit encastrés en murs) : lumière, radiateurs…

Annexe du SDAHGV 34 avec l'autorisation de la SA3M

Équipements des aires d'accueil permanentes (suite)

N°	Précisions
13	***Les règles sanitaires et de sécurité*** en vigueur ainsi que les *règles d'accessibilité* aux personnes handicapées des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public des articles R.111-19, R.111-19-1 et R111-19-3 du Code de la Construction et de l'Habitation sont à prendre en compte dans la conception de l'aire. Ces règles concernent les cheminements, les sanitaires, les lavabos, les douches, les guichets, les téléphones publics… Prévoir notamment **1 bloc sanitaire PMR** comprenant : un WC indépendant pour les personnes à mobilité réduite et aménagé comme suit (espace libre 1,30 m x 0,80 m à côté de la cuvette avec barre d'appui horizontale – hauteur 0,70 /0,80 m et une cuvette rehaussée de 0,46/0,50 m, une douche avec siphon de sol, commandes – hauteur 1,30 m du sol et barre d'appui, un siège pour le transfert d'une personne à mobilité réduite, un lavabo (hauteur : 0,70 m sans colonne).
14	***Les équipements spécifiques mais utiles :*** - **Une aire de jeux pour enfants** simple mais conviviale : espace enherbé pour jeux de ballon…, espace ombragé avec quelques jeux pour différentes tranches d'âge jusqu'à 12 ans environ. Elle devra être protégée des voies de circulation et visible par les parents. - **Un terrain de pétanque :** espace simple avec castine en sol et arbres d'ombrage, lieu de convivialité pour les adultes, - **Un ou plusieurs enclos pour les animaux :** prévoir, un peu à l'écart des emplacements, un espace pour les animaux : ombragé, avec sol en dur, facile à nettoyer pour éviter les restes alimentaires qui attirent les rats, et planter autour une haie paysagère pour qualifier la vue sur l'espace. Définir au départ une surface de base à faire évoluer en fonction des réels besoins.

Annexe du SDAHGV 34 avec l'autorisation de la SA3M

Les prescriptions techniques dans le détail pour les AGP

Check-list en 7 points *(d'après la fiche technique AGP en annexe de la circulaire du ministère de l'Intérieur INTD1608422J du 1er avril 2016)*.

La liste des prescriptions des aires de grand passage (AGP) est plus restreinte que celle des aires d'accueil permanentes (AAP) car les AGP sont à regarder comme « des installations a minima ». Mais on ne doit pas transiger avec ce « a minima » qui devient un impératif pour une réalisation réussie et une fréquentation ne posant pas problème du fait de la « juste qualité » de l'aménagement proposé aux voyageurs dans le cadre des stationnements de grands groupes de caravanes.

Ces aires peuvent être envisagées hors des zones urbanisées et constructibles des plans locaux d'urbanisme (pas d'aménagement ou de construction justifiant un permis de construire, ni d'utilisation permanente à titre d'habitat).

Aménagements/Équipements des aires de grand passage

N°	Précisions
1	***Positionnement :*** Les aires peuvent être situées en périphérie des agglomérations, sans toutefois choisir des localisations trop excentrées. Elles seront situées proches des grands axes de desserte et annoncées par une signalétique adaptée depuis les grands axes de circulation. Les contextes dangereux aux abords de l'aire sont à proscrire : retenues ou plans d'eau, voies à grande circulation… Les éléments à fortes nuisances aux abords de l'aire seront également proscrits : ligne à haute tension, voie ferrée, aéroport, voie à grande circulation, incinérateur, station d'épuration, déchetterie… La voie d'accès ne sera pas nécessairement surdimensionnée, elle pourra avoir par exemple, un minimum de 3 m de large avec refuges pour croisement. Elle peut jouer un rôle de sas, pour les arrivées en convoi. Le carrefour d'entrée sera sécurisé (carrefour aménagé, tourne à gauche…).
2	***L'aire de grand passage*** et son accès doivent se situer hors zone inondable. Le choix se portera sur un terrain plat « empierré » ou/et enherbé mais stable dans tous les cas, dégagé de tout encombrement, de forme régulière (sans recoins), permettant une utilisation modulable en fonction de la taille des groupes. En effet, les sols doivent être suffisamment « portants » pour rester praticables quelles que soient les conditions climatiques. C'est une condition impérative qui doit dicter le choix initial du terrain. Une clôture périmétrique est indispensable ; elle sera de préférence en grilles métalliques doublées d'une haie végétale d'essences locales mélangées (éviter les merlons plantés difficiles d'entretien). Un ombrage en périphérie sera un plus qualitatif.
3	***L'entrée*** sera adaptée à l'accès routier (RD, voie communale…) et en rapport avec la circulation attendue : la largeur minimale des accès (entrée) sera de 6 m. Ils doivent pouvoir être fermés lors de la non-occupation du terrain. Un accès unique sera ménagé. L'entrée sera à la fois sécurisée et qualifiée : clôture et portail soignés et solides (pour éviter les entrées non autorisées), signalétique, plantations… Le portail ou la barrière d'entrée sera positionné en retrait de la voie d'accès d'environ 12 à 15 mètres (linéaire d'un véhicule plus caravane), pour un maximum de sécurité. Une signalétique d'accueil (panneau) informera dès l'entrée.

Annexe du SDAHGV 34 avec l'autorisation de la SA3M

Aménagements/Équipements des aires de grand passage (suite)

N°	Précisions
4	***Les voies de desserte intérieures*** seront soit en stabilisé gravillonné ou bien en bicouche, enrobé… afin de préserver l'état du terrain (zones de stationnement) en cas d'intempéries. Les voies de circulation seront situées en partie centrale des alvéoles (= les lieux de stationnement des caravanes). Elles seront éventuellement plantées (espacement d'environ 10 m pour privilégier les manœuvres des véhicules).
5	***Réseaux :*** L'équipement devra comporter une alimentation permanente en eau, en électricité et un assainissement. Un compteur tarif jaune sera prévu (250 ampères triphasé). La mise en fonctionnement de l'accès aux fluides (eau et électricité) sera centralisée. Au minimum, une borne incendie ou une bâche à eau de 120 m^3 sera implantée à proximité (chaque borne desservira un rayon de 200 m). ***Pour une surface d'un hectare (50 caravanes) :*** ***Eau potable :*** Seront répartis sur le terrain, trois à quatre points d'eau pour 50 caravanes (robinets), protégés du gel ainsi que les branchements, avec un regard en pied (bornes spéciales avec eau et électricité jumelées ou non). ***Électricité :*** Trois à quatre points seront également répartis pour 50 caravanes, jumelés ou non avec les points d'eau. **Assainissement :** Le raccordement au réseau collectif est recommandé (pour les eaux grises et de lavage). Sur une aire de grand passage, il n'y aura pas d'installation fixe de sanitaires. Des équipements provisoires seront installés en fonction de l'occupation du site. Ils seront placés en périphérie et leurs accès seront orientés à l'abri des regards. Ils permettront la vidange des WC chimiques des caravanes.
6	***Collecte :*** Une aire de stockage des poubelles sera prévue en accès direct depuis la voie d'accès avec une zone de lavage d'environ 9 m^2 minimum comprenant un point d'eau et d'évacuation. Cette aire sera entourée d'une protection sur 3 côtés (clôture ou muret, haie…), dont l'extérieur ; un passage étant ménagé sur ce côté extérieur pour la collecte des déchets. Cette aire doit avoir un nombre de conteneurs suffisants, vidés et nettoyés régulièrement pour rester propres et ne pas avoir de déchets hors conteneurs. Une benne adaptée aux encombrants sera prévue. *En tant que de besoin le ramassage des ordures ménagères sera organisé lors de la présence des groupes.*
7	***Aménagement végétal :*** Des espaces plantés et ombragés seront réalisés en périphérie uniquement sur environ 3 à 4 mètres : arbres d'ombrage et haies d'essences locales mélangées, demandant peu de taille et peu d'entretien. Pour les aires enherbées (elles ont toutes vocation à l'être), dans le cas de petits groupes, prévoir un roulement de l'occupation par alvéoles, pour permettre la régénération de la surface.

Annexe du SDAHGV 34 avec l'autorisation de la SA3M

Les textes officiels et les références réglementaires

- SDAHGV 34. Le Schéma départemental pour l'accueil et l'habitat des Gens du voyage de l'Hérault en vigueur porte sur la période 2011-2017.

- Loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage.

- Décret n° 2001-569 du 29 juin 2001 relatif aux normes techniques applicables aux aires d'accueil des gens du voyage. « Ces normes techniques concernent l'aménagement et la gestion de ces aires d'accueil. Leur respect conditionne le bénéfice des aides de l'État, en particulier de l'aide à la gestion, et de la bonification de la DGF prévue par la loi ».

- Circulaire n° 2001-49 du 5 juillet 2001 relative à l'application de la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage.

- Les aires d'accueil des gens du voyage. Préconisations pour la conception, l'aménagement et la gestion. Direction générale de l'Urbanisme de l'Habitat et de la Construction - Novembre 2002

- Synthèse du rapport de la Cour des comptes relatif à l'accueil et l'accompagnement des gens du voyage – Octobre 2012

- Circulaires annuelles du ministère de l'Intérieur sur la préparation des stationnements estivaux des groupes de caravanes des gens du voyage (dernière parue n° INTD1608422J du 1er avril 2016) — Fiche technique en annexe sur les aires/terrains de grand passage (Association Action Grand Passage).

Annexe du SDAHGV 34 avec l'autorisation de la SA3M

Contribution de la DSDEN : la scolarisation des enfants du voyage. Bilan du SDAHGV précédent et objectifs pour le nouveau Schéma 2018-2024

Bilan du SDAHGV 2011-2017 (action n° 5 : améliorer la scolarisation).

— Sur les aires d'accueil, la qualité de l'accompagnement est étroitement liée à l'implication des gestionnaires :

Certaines aires ont délégué la gestion à des entreprises telles que Hacienda et GDV, alors que d'autres aires sont en gestion directe.

Nous notons que plus le partenariat est fort entre l'Éducation nationale et les agents de l'aire d'accueil, plus la scolarisation et l'assiduité scolaire sont réussies. Le contact fréquent des enseignants et de la chargée de mission avec le travailleur social, la communication des données scolaires entre les écoles et l'aire, l'organisation de comités techniques réguliers où est associée l'Éducation nationale, garantissent une bonne scolarisation et une résolution rapide des problèmes constatés.

Nous constatons que la rotation des agents fragilise le rapport des familles avec le personnel de l'aire et se répercute même sur la fréquentation des élèves à l'école.

Enfin, la délégation de la gestion des aires à des organismes compétents qui emploient du personnel qualifié et spécialisé assure des réflexes professionnels dans l'incitation à la scolarisation.

— Hors des aires d'accueil : une absence d'accompagnement. Certaines familles se rapprochent des aires qu'elles ont plus ou moins fréquentées à certaines périodes pour trouver de l'aide.

L'adresse de domiciliation très souvent différente de celle de résidence complexifie les démarches. De plus, le service social dans certains CCAS est disponible exclusivement sur rendez-vous et les délais d'attente peuvent parfois freiner les démarches vers la scolarisation.

Annexe du SDAHGV 34

Scolarisation

Ce volet a beaucoup évolué depuis 2011, une circulaire est parue en 2012. Cette évolution a suivi l'ouverture de nouvelles aires.

De nombreux Bulletins officiels et circulaires organisant la scolarisation sont parus dernièrement et concernent entre autres le public itinérant :

- Code de l'éducation articles L.111-1, L.122-1, L.131-1
- Bulletin Officiel n° 37 du 11/10/2012
- Circulaire n° 2012-143 du 2-10-2012 sur l'organisation des CASNAV
- Circulaire n° 2012-142 du 2-10-2012 sur la scolarisation et la scolarité des Enfants issus de Familles Itinérantes et de Voyageurs (EFIV)
- Circulaire n° 2014-159 du 24-12-2014 sur l'obligation scolaire et la prévention de l'absentéisme

La chargée de mission « scolarisation des Enfants issus de Familles Itinérantes et de Voyageurs » a **depuis 2013 une mission à temps plein pour ce dossier**. Depuis la rentrée 2017, ses missions seront transférées au sein du CASNAV Académique, piloté par Monsieur Bianchi IEN, et par Monsieur Bénazech, le DAASEN de l'Hérault.

Conformément aux textes de référence, des UPS (Unités Pédagogiques Spécifiques) ont été créées pour un maillage plus conséquent d'aide et de soutien à la scolarisation des enfants du voyage au niveau départemental, dans les écoles à proximité des aires d'accueil.

Dans le cadre du droit commun, ces élèves sont admis et scolarisés dans les classes ordinaires dans leur classe d'âge, avec des temps de soutien principalement en langue française, en fonction des besoins évalués par les enseignants qui pilotent les UPS. Ces derniers suivent des formations organisées par le CASNAV, inscrites au Plan Départemental Formation (PDF) et au Plan Académique de Formation (PAF) dans l'objectif de se performer dans l'accompagnement de ce public spécifique et devenir personnel ressource auprès des équipes enseignantes des classes ordinaires dans les écoles. Le nombre d'enseignants a augmenté en fonction de l'ouverture de nouvelles aires et des besoins repérés.

Répartition géographique des postes UPS

- Lunel : 1 poste 1er degré (sur plusieurs écoles élémentaires) + 1 poste 2nd degré (18 h) au collège Mistral
- Montpellier : ½ poste sur une école élémentaire
- Clermont-l'Hérault : ½ poste pour suivi EFIV et EANA (Élèves Allophones Nouvellement Arrivés) 1er degré.
- Marseillan : ½ poste sur les écoles élémentaires + 9 h poste 2nd degré au collège P. Deley
- Agde – Vias : 1 poste EANA/EFIV 1er degré
- Frontignan : ½ poste (nouveau depuis l'ouverture de l'aire en 2012) 1er degré
- Pignan : 4 h 30 poste au collège M. Curie
- Création en 2014 de 2 postes TR Brigades EFIV pour intervention dans les écoles qui accueillent des EFIV dans les communes en dehors des aires d'accueil.
  — 1 poste pour l'Est de l'Hérault dont Castelnau-le-Lez (aire) et St-Mathieu-de-Tréviers (aire) et les autres pôles de scolarisation d'élèves itinérants
  — 1 poste pour l'Ouest de l'Hérault, intervenant à mi-temps sur l'école de secteur de l'aire de Béziers (depuis l'ouverture de l'aire en 2014)
- De manière générale dans le 2nd degré, les collèges en lien avec une aire d'accueil ont signé une convention tripartite (Collège, DSDEN, CNED) pour pouvoir accueillir des enfants au sein du collège et travailler sur la base de leurs cours du CNED
- Dans l'Hérault, tout collège sollicité pour scolariser un EFIV peut demander des heures supplémentaires au DASEN pour du soutien spécifique, effectué soit par un enseignant du collège volontaire ou par un contractuel spécialement recruté.

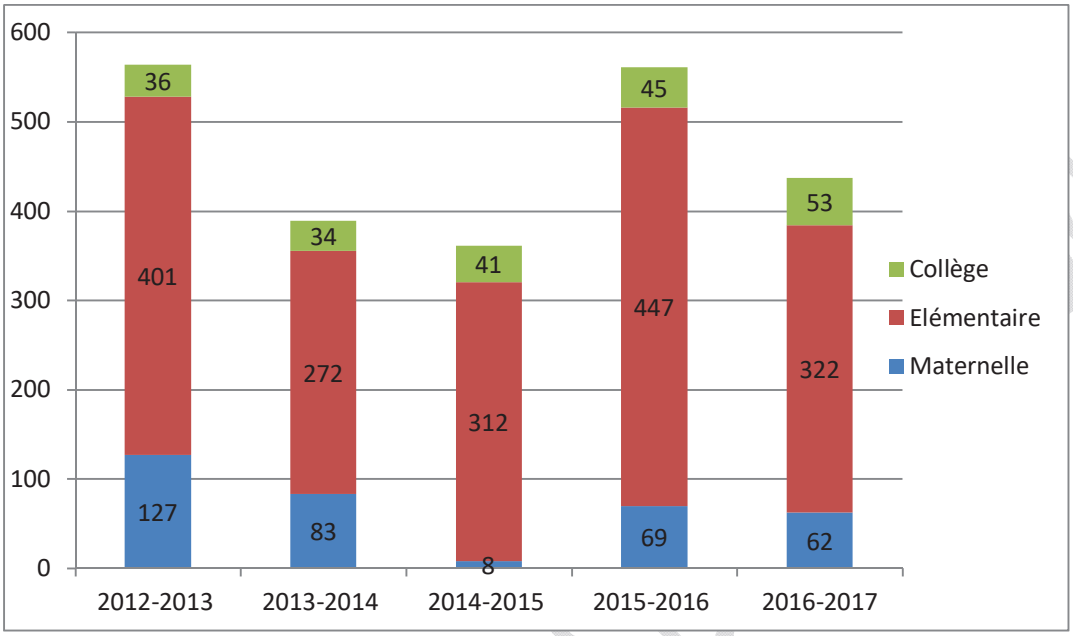
Le CASNAV a mis en place un livret annuel de parcours scolaire adapté au public EFIV qui rassemble également des renseignements relatifs aux différents lieux de scolarisation (nom, coordonnées, certificats de radiations) afin d'assurer au mieux la continuité des apprentissages d'une école à une autre et d'être plus réactif.

Annexe du SDAHGV 34

Les besoins identifiés

Une scolarisation en hausse globalement depuis les chiffres de 2008, mais fluctuante

Inscriptions Enquêtes CASNAV de 2012 à 2017 :



En 2016-2017, au-delà des territoires qui détiennent des aires d'accueil, 27 autres communes accueillent une centaine d'EFIV, notamment Pérols, Montbazin, Mauguio, Vias…

Depuis 2013, un groupe important de plus d'une cinquantaine de caravanes gravite autour de Montpellier (Grabbel, Montpellier Pré d'Arène, Pérols/Aréna, Odysséum, Boirargues…) appelés « Hongrois » ou « Lovaré » qui rassemble des Français issus de populations venues de l'Est de l'Europe et des Catalans. Très paupérisés, précarisés et très itinérants sur une zone restreinte, ils scolarisent très peu les enfants. Ce groupe est connu des médiateurs GAMME.

Les inscriptions restent majoritaires en élémentaire, avec plutôt une diminution en maternelle et une augmentation en collège, sans doute le fruit du travail d'accompagnement et des aménagements possibles dans le 2nd degré.

Pour les maternelles, les familles sont toujours très réticentes à scolariser les enfants avant la période obligatoire, les considérant trop petits, trop fragiles. Quand il y a scolarisation, c'est en Grande Section avec une conscience nouvelle de préparer à l'entrée au CP.

En général, le niveau moyen en fin de scolarité élémentaire est celui d'une classe de CE2. La scolarisation s'effectue en pointillés plus ou moins distancés, responsables des décalages d'acquisitions.

En général, les enfants sont contents d'aller à l'école. Améliorer la connaissance des parents des enjeux de l'École est un objectif de progrès.

Annexe du SD 34

Au collège, lorsqu'ils sont scolarisés, la « fréquentation » scolaire s'arrête le jour même de leurs 16 ans. Quelques enfants poursuivent une formation de niveau VI et V bis[1], parmi les voyageurs « semi-sédentaires ».

Le tarif des cantines n'est plus vraiment un obstacle puisque presque partout ils ont été négociés. Il est de plus en plus fréquent que les communes appliquent les tarifs en fonction des prestations CAF, des revenus. Par contre, les familles selon le lieu de leur domiciliation CAF peuvent avoir des difficultés à produire les documents officiels. Quelques familles ont une « boîte aux lettres » sur les aires.

- Sur Montpellier, la mise en place du dossier d'inscription unique « Prest'O » freine encore l'accès à l'école. L'obligation des familles de se déplacer à la mairie centrale la 1ère fois pour acquérir la carte de cantine magnétique pour le restaurant scolaire reste une difficulté. Depuis le passage en Métropole, la solution de fournir en dépôt à l'aire d'accueil des cartes non nominatives qui seraient prêtées moyennant une caution et rendues lors du départ a été envisagée.
- À Béziers, l'exigence d'un justificatif de domicile sur le terrain privé sur lequel les voyageurs résident bloque l'inscription scolaire.

À noter que, dans la circulaire de 2012, le délai de 3 jours a été remplacé par **« dans les plus brefs délais ».** En effet, d'une manière générale, les délais peuvent freiner la continuité de scolarisation.

Enseignement à distance :

Les enfants inscrits au CNED, plus d'une centaine par an, font l'objet d'un repérage spécifique. Le déploiement d'enseignants spécialisés UPS permet une scolarisation en milieu ordinaire.

Des avis défavorables sont prononcés :

- si les dossiers ne justifient pas d'une volonté suffisante de scolarisation antérieure dans le 1er degré
- Si les résultats (fiches de suivi) communiqués annuellement à la DSDEN par le CNED, montrent que l'élève « n'a pas tiré avantage de sa scolarisation par le CNED »

Handicap scolaire :

Peu d'enfants sont scolarisés dans le champ du handicap (ULIS école et collège)[2]. Les dossiers MDPH nécessitent un suivi rigoureux avec des délais et un nombre de places limité. Ces dispositifs sont peu compatibles avec une vie itinérante ; chaque demande est prise en compte et traitée par les enseignants référents avec l'aide des accompagnateurs sociaux. Quelques enfants sont inscrits aux cours du CNED SEGPA.

Obligation scolaire/contrôles :

Il est probable que des enfants ne soient pas scolarisés, ou, de manière irrégulière, échappent au suivi DSDEN (chargé de mission), direction d'école, mairies, services sociaux. L'itinérance de certaines familles rend le suivi difficile.

[1] Niveau VI et V bis : sorties en cours de 1er cycle de l'enseignement secondaire (6ème à 3ème) ou abandons en cours de CAP ou BEP avant l'année terminale, INSEE, 13/10/2016

[2] http://eduscol.education.fr/cid53163/les-unites-localisees-pour-l-inclusion-scolaire-ulis.htm

Annexe du SDAHGV 34

Absentéisme :

Le suivi de l'absentéisme au collège et à l'école nécessite probablement une plus grande rigueur : signalement à la DSDEN au-delà de quatre demi-journées d'absence « sans raison recevable » par mois. Pour autant, les procédures restent complexes à mettre en œuvre : les familles changent de résidence fréquemment.

Objectif pour le SDAHGV 2018-2024

Au titre du volet scolarisation dans le projet social, les liaisons et collaborations avec les services de l'Éducation nationale sont nécessaires et indispensables : elles en constituent la colonne vertébrale, condition première de la pertinence et la réussite des actions menées à, envers et avec l'École. Les préconisations qui suivent sont à envisager comme le socle d'action à même de favoriser la mise en œuvre de ce volet dans et à partir des aires d'accueil dans la meilleure synergie avec les ressources existantes de l'Éducation nationale.

Inciter la scolarisation et la valoriser

— **Affichage et communication** sur l'aire des informations relatives à la scolarisation (via les documents d'accueil et, complémentairement : panneaux d'affichage et/ou dépliant spécifique sur la scolarisation) ; préconisations : indications sur la localisation (avec indications visuelles), les coordonnées et horaires de la/des école(s), de la cantine, sur les activités périscolaires, la mairie, le service de transport scolaire.

— **Information orale** (en accompagnement des outils précités) assurée par le travailleur social lors des rencontres avec les familles (notamment première rencontre).

— Sollicitation du chargé de mission au CASNAV en cas de refus caractérisé ou de retard dans la scolarisation.

— **Organisation d'un premier contact direct** entre l'Éducation nationale et les familles sur l'aire en début d'année scolaire et lors d'un moment convivial pour : IEN, Directeurs, enseignants UPS, chargé de mission CASNAV (au moins une fois par an : l'école vient à l'aire) et gestionnaire. Objectifs poursuivis : favoriser une fréquentation scolaire régulière et l'investissement des familles sur le suivi de la scolarité (temps d'écoute des attentes et besoins des parents, explication des enjeux de la scolarisation et information sur les procédures d'inscription, accompagnements spécifiques en cas de besoins, consignes nécessaires à la vie de l'école/l'établissement et impact de l'absence).

— **Co-élaboration de projets** relatifs à l'inclusion par l'incitation à et la valorisation de la scolarisation par l'Éducation nationale et les partenaires locaux (dont le gestionnaire de l'aire). Réfléchir avec l'Éducation nationale à des projets menés en collaboration pour inciter à la scolarisation : valorisation des réussites scolaires, levée des obstacles à la scolarisation du côté des familles ou du processus d'inscription…

Accompagner la scolarisation

— **Aide des familles** par le gestionnaire dans la constitution des dossiers d'inscription.

— **Accompagnement physique**, si nécessaire, sur les sites (mairies/école).

— Sollicitation du chargé de mission au CASNAV en cas de blocage.

— Aide dans le montage des dossiers CNED et sollicitation du chargé de mission en cas de difficultés.

— Rappel systématique de la possibilité d'une double inscription au collège (soutien dans le cursus normal…) et valorisation de la modalité d'inscription en milieu ordinaire.

Annexe du SDAHGV 34

— Sollicitation du chargé de mission pour un aménagement d'emploi du temps au collège ou un soutien CNED au collège.

Assurer le suivi de la scolarisation avec les partenaires

— **Remontée des tableaux suivis** mensuels de scolarisation à l'Éducation nationale (indications minimum : nombre total d'enfants sur l'aire ; nombre d'enfants ou de jeunes scolarisés et de non scolarisés en maternelle, au niveau élémentaire et en secondaire).

— **Mise en réseau et coopération** de l'enseignant UPS, du travailleur social et du chargé de mission CASNAV autour du suivi des élèves : assiduité scolaire, niveau des acquisitions, orientations…

— **Mise en place de réunions de scolarisation** avec l'Éducation nationale sur l'aire ou à l'école, de façon périodique, pour faire un point sur la scolarisation et l'assiduité.

— **Comité technique** : mobiliser l'ensemble des partenaires (communes, CCAS, communauté de communes, gestionnaire et les parents) et aborder spécifiquement le volet scolarisation : quels moyens pour améliorer les conditions de scolarisation (modalités d'inscription scolaire et périscolaire, ramassage scolaire, modalités d'inscription à la cantine, le TAP, Aide aux devoirs, etc.) ?

— Sollicitation du chargé de mission CASNAV en cas d'absentéisme récurrent.

Accompagner et organiser le soutien scolaire et le périscolaire

— Connaissance par le gestionnaire de tous les moyens de soutien scolaire au sein de l'école (aide aux devoirs, APC, études, TAP…).

— Organisation de temps de soutien scolaire sur l'aire en privilégiant les mercredis pm.

— Sollicitation par le gestionnaire (le travailleur social) des enseignants des EFIV et de l'enseignant UPS pour connaître les réels besoins des EFIV (en lien avec les enseignants)

— Les activités périscolaires n'ont pas vocation à se substituer au parcours de scolarisation en milieu ordinaire en raison de la non-scolarisation ou de l'absentéisme : elles doivent rester PÉRIscolaires, c'est-à-dire organisées hors temps scolaire.

Annexe du SDAHGV 34

Projet de fiche commune en appui de la remontée statistique en lien avec l'ALT 2 (aide à la gestion des aires permanentes d'accueil).

Mise au point par les institutions publiques départementales cette fiche signalétique est proposée aux gestionnaires des AA.

Ce document constitue un projet de structuration d'items sous la forme d'une « fiche commune » ayant vocation à recueillir des informations sur la mise en œuvre des projets sociaux au sein des aires permanentes d'accueil via le canal de la remontée de données dans le cadre de l'ALT 2.

Son expérimentation permettra d'éprouver sa validité et sa pertinence. Elle constituera à cette occasion l'un des supports d'échanges entre les institutions publiques départementales et les EPCI, à l'occasion notamment des « conférences départementales d'animation ».

Elle ne constitue pas une fin en soi. Seule la mise en place d'un moyen de recueil standardisé d'information anime sa mise en œuvre. Son évolution à plus long terme est susceptible d'aboutir à d'autres formes de recueil : les bilans d'activité représentent potentiellement, sous une forme suffisamment harmonisée, un outil privilégié pour remplir cette fonction.

Dans le projet présenté la fiche est encore lacunaire : elle ne valorise pas les questions liées à l'accès aux soins ni celles relevant de l'insertion économique.

La seconde partie du document constitue l'argumentaire sur lequel est fondée la réalisation de la fiche commune.

Annexe du SDAHGV 34

a) Définition et suivi des projets sociaux

- Tenue d'un comité local d'animation (sous le double pilotage de l'EPCI et de la maison ou agence départementale de la solidarité)

  ❒ Oui ❒ Non

- Réalisation d'un bilan d'activité

  ❒ Oui ❒ Non

b) L'accompagnement administratif et social

- Temps de présence du travailleur social sur l'aire d'accueil en ETP :
- Répartition globale des actions d'accompagnement dans les missions du travailleur social et dans l'activité effective pour :
  - i. la constitution de dossiers propres
    1. dans les missions :
    2. au cours de l'activité :
  - ii. l'orientation vers les services de droit commun
    1. dans les missions :
    2. au cours de l'activité :
  - iii. le travail de prévention auprès des familles présentes sur l'aire
    1. dans les missions :
    2. au cours de l'activité :

iv. L'animation d'ateliers collectifs et d'actions de formation

1. dans les missions :
2. au cours de l'activité :

v. La domiciliation (et activités directement associées)

1. dans les missions :
2. au cours de l'activité :

c) La dimension partenariale de l'aire

- Partenariat relatifs aux différents volets du projet social (accès aux soins, accès aux loisirs, accès à la scolarité, etc.)

d) Participation des voyageurs et citoyenneté

- Actions spécifiques autour de la participation (oui/non)
- Mesures/dispositifs en faveur de la participation (oui/non + spécifier)

e) L'accès aux loisirs et le développement culturel et social

- Nombre d'actions relevant d'une/d'activité.s sportive.s et/ou mesure favorisant l'accès aux loisirs
- Nombre d'actions culturelles menées sur l'aire (intervenant extérieur ou non) et/ou mesures visant à favoriser l'accès des gens du voyage à l'offre culturelle locale

f) Inciter la scolarisation et la valoriser

- Facilitation de la rencontre Éducation nationale/famille sur l'aire :

  ❒ Oui ❒ Non

- Participation de l'Éducation nationale au projet de valorisation et d'incitation à la scolarisation :

  ❒ Oui ❒ Non

- Sollicitation(s) de la/du chargé.e de mission en cas de refus des familles (en nombre) en soutien et en complément des interventions du travailleur social : ❒
- Informations sur la scolarisation à l'initiative du gestionnaire :

❒ Panneau d'affichage ❒ livret d'accueil ❒ livret scolarisation ❒ Aucun

g) Accompagner l'inscription dans la scolarisation

- Sollicitation(s) de la/du chargé.e de mission en cas de blocage au niveau de la mairie ou de l'école (en nombre) en soutien et en complément des interventions du travailleur social : ❒
- Sollicitation(s) de la/du chargé.e de mission sur l'aménagement du temps scolaire (en nombre) : ❒
- Sollicitation(s) de la/du chargé.e de mission pour un soutien pédagogique des inscrits au CNED :

  ❒ Oui ❒ Non

Annexe du SDAHGV 34

h) Assurer le suivi de la scolarisation avec les partenaires

- Remontée des tableaux de suivi de scolarisation (tableaux mensuels) :

  ❒ Systématique ❒ Irrégulière ❒ Non

- Tenue des comités techniques (traitement de la thématique de la scolarisation) :

  ❒ Oui ❒ Non

- Participation à des réunions de scolarisation :

  ❒ Oui ❒ Non

- Sollicitation(s) de la/du chargé.e de mission en cas d'absentéisme (en nombre) en soutien et en complément des interventions du travailleur social : ❒

i) Accompagner et organiser le soutien scolaire et le périscolaire

- Soutien scolaire :

  ❒ Oui ❒ Non

Annexe du SDAHGV 34

Précisions sur quelques notions en lien avec l'accompagnement

La définition et le suivi des projets sociaux

— Les comités locaux d'animation (comités techniques) : l'organisation et l'animation de comités locaux co-pilotés par les collectivités locales compétentes et les maisons départementales de la circonscription sont identifiées dans le nouveau Schéma comme l'une des principales garanties pour l'élaboration partenariale et efficiente d'un projet social sur les aires d'accueil permanentes, pour le suivi de sa mise en œuvre ainsi que le développement des coopérations permettant de soutenir concrètement son volet sur l'accès au droit commun.

— Les bilans d'activité : Outils de mesure et d'inventaire de l'activité des aires, ils enregistrent notamment des informations sur les réalisations et actions menées au titre de la mise en œuvre du projet social. Leur vocation est double : soutenir la gestion de l'aire et le pilotage de son projet, constituer un véritable instrument d'observation sur le plan départemental.

L'accompagnement administratif et social

— Présence d'un travailleur social sur l'aire : l'une des premières traductions concrètes de la mise en œuvre d'un accompagnement social sur l'aire. Le travailleur social est le catalyseur des actions relatives à l'accès aux droits et l'interlocuteur privilégié des institutions.

— Les missions du travailleur social et son activité d'accompagnement : un ensemble de mesures d'accompagnement peuvent être déployées dans le cadre des missions du travailleur social dans l'objectif de l'accès au droit commun. Il s'agit de :

> **L'orientation vers les services de droit commun (ou aide aux démarches administratives) :** première vocation de l'accompagnement social, cette modalité place les gestionnaires des aires dans un rôle de premier plan pour assurer une aide aux démarches administratives à accomplir auprès des services publics de droit commun.

> **La domiciliation :** les aires peuvent assurer un service de domiciliation qui constitue une fonction supplémentaire spécifique du projet social relevant d'un temps dédié et d'une organisation ad hoc.

> **La prévention :** autre volet de l'accompagnement social relevant d'une démarche « d'aller vers », elle participe d'une approche spécifique complémentaire aux démarches d'aides administratives.

> **Les ateliers collectifs (thématiques) et les actions de formation :** autre modalité d'intervention, ils visent à répondre aux besoins des gens du voyage en ciblant l'intervention sur des domaines particuliers et dans des formes adaptées suivant les besoins identifiés.

Le tissu partenarial autour du projet social

— Les formes partenariales favorisant l'accès au droit commun des publics de l'aire : elles sont à envisager dans l'optique d'une configuration organisationnelle dans laquelle les maisons départementales de la solidarité jouent un rôle de pivot et permettant d'insérer l'aire dans un réseau de proximité facilitant l'ensemble des démarches quotidiennes des publics de l'aire, tant en matière d'accès au droit, d'insertion par l'activité économique, d'accès aux loisirs, de scolarisation, d'accès au logement ou aux soins.

La participation des voyageurs

—Les mesures favorisant l'expression et la participation des voyageurs : la participation constitue un enjeu transversal du projet social à prendre en compte dans le champ de l'information aux voyageurs, des activités, du cadre relationnel et contractuel et du fonctionnement de l'aire.

L'accès aux loisirs et le développement culturel et social

— Les activités sportives et l'accès aux loisirs : autre vecteur d'insertion sociale et de cohésion, l'insertion de l'aire dans la programmation locale en matière d'animation sportive et dans son offre de loisirs constitue un autre volet incontournable du projet social.

— Les activités culturelles : Les initiatives visant à insérer l'aire dans le tissu des actions culturelles sont également à envisager en vue de favoriser l'accession des gens du voyage aux services de l'offre locale.

Annexe du SDAHGV 34

Enquête auprès des 343 communes du département de l'Hérault : stationnements illicites des gens du voyage, haltes tolérées, sédentarisation/ancrage.

La prise de compétence au niveau des EPCI, n'exclut pas les communes d'un impact direct de certains phénomènes liés aux gens du voyage. Il a donc été méthodologiquement décidé d'interroger les 343 communes du département de l'Hérault sur trois phénomènes en lien avec les gens du voyage et au plus près des communes : les stationnements illicites, les haltes tolérées et les situations de sédentarisation repérées.

Afin d'optimiser le taux de réponse, le questionnaire a été conçu sur proposition de la Coopérative Cisame en lien avec le Comité Technique, dans la perspective d'être relativement simple à remplir. Il est constitué principalement de réponses fermées complétées par des champs de texte libre pour d'éventuels compléments. Les données récoltées sont donc issues des déclarations des communes. Certaines valeurs qui paraissaient « aberrantes ou anormales » ont été redressées, si besoin, après avoir contacté les communes concernées.

Le questionnaire a été adressé par voie postale aux 343 maires (cf. ci-après courrier d'accompagnement de la DDTM 34 et les quatre pages du questionnaire) en fin juin 2017 avec la possibilité de répondre par voie postale ou en ligne.

Plusieurs relances par courriel puis téléphonique ont été organisées en repoussant la date de clôture initiale de deux mois jusqu'au mois d'octobre 2017 afin d'obtenir un taux de réponse exhaustif de 100%.

Parmi les profils des répondants, les plus significatifs sont les suivants : 62% des questionnaires ont été renseignés par un élu (maire ou adjoint), 17% par la direction générale des services, 14% par des agents administratifs et 6% par les services de police municipale.

Enfin, 241 communes (soit 70% des communes du département) ont souhaité être rendues destinataires des résultats complets de l'enquête. S'il reste difficile d'analyser ce taux de réponse, il pourrait témoigner de l'intérêt (parfois subi au regard des verbatim) des « infra-territoires » à la thématique malgré une compétence relevant des EPCI.

Ce qu'il faut retenir de l'enquête auprès des 343 communes de l'Hérault :

- ➔ **Un questionnaire simple autour de 3 thèmes *(stationnements illicites, haltes tolérées et sédentarisation).***
- ➔ **100% de taux de réponse (après relances et recul de la date de clôture)**
- ➔ **78 communes impactées par les stationnements illicites avec une intensité variable selon leur localisation.**
- ➔ **67 communes *(dont 57 de – 5 000 habitants)* déclarent tolérer des haltes courtes *(principalement forains/cirques)***
- ➔ **36 communes ont repéré des situations de sédentarisation *(dont 29 de – 10 000 habitants)*, certaines les accompagnent.**
- ➔ **241 communes (70%) ont souhaité être rendues destinataires des résultats complets de l'enquête.**

Annexe du SDAHGV 34

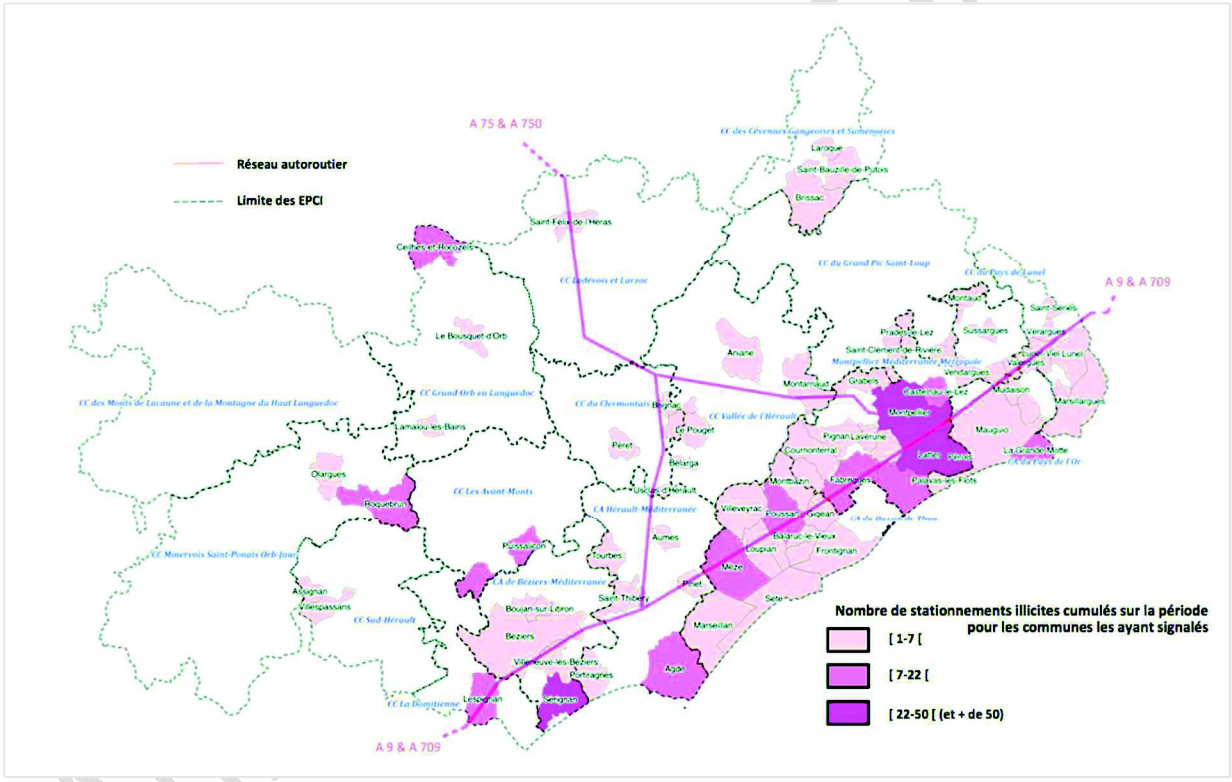
A) Les stationnements illicites

La principale question posée aux communes était la suivante : *Sur les deux dernières années (de mi 2015 à mi 2017) la Commune a-t-elle été confrontée à des stationnements illicites de caravanes sur son territoire ?*

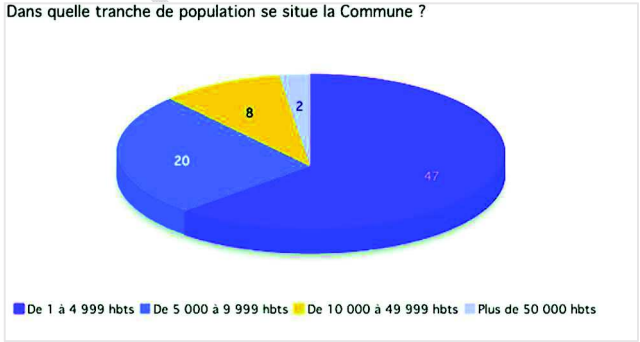
La large période de deux ans courant de mi 2015 à mi 2017 avait pour vocation de limiter les effets de tropisme pouvant être induits par d'éventuels évènements récents et donner une visibilité rétrospective à relativement moyen terme.

78 communes (soit 23% des communes du département) déclarent des stationnements illicites sur la période concernée. Ces communes sont essentiellement des communes de la « bande littorale » et appartiennent principalement à cinq EPCI :

- 3M / 18 communes concernées,
- CABT / 12 communes concernées,
- CAHM / 7 communes concernées,
- CCPL / 6 communes concernées,
- CAPLO / 6 communes concernées.



Carte des 78 communes de l'Hérault ayant déclaré des stationnements illicites sur la période mi 2015 à mi 2017



Sur ce groupe de 78 communes, **47 d'entre elles sont des communes de moins de 5 000 habitants** (soit 60% des communes impactées par le stationnement illicite) et 20 d'entre elles sont des communes de 5 à 10 000 habitants (soit 25,6% des communes impactées par le stationnement illicite).

Sur l'Hérault, quasiment 300 communes ont moins de 5 000 habitants (soit 87% du total communes). Les 47 communes impactées par le stationnement illicite ne représentent donc que 16% des communes de cette strate de population.

Les stationnements illicites sont également à apprécier au regard de la taille du groupe (exprimée en nombre de caravanes).

Ainsi, les groupes les plus fréquents sont de « petite taille » puisque 36 cas (15+21) concernent des groupes de moins de 10 caravanes. Pour les groupes de taille plus importante, 22 cas concernent des groupes entre 10 et 30 caravanes, 7 cas entre 30 et 49 caravanes et 13 cas de plus de 50 caravanes.

Si l'on se focalise sur les 47 communes de moins de 5 000 habitants, les groupes en situation de stationnement illicite sont principalement (27 cas) des groupes de moins de dix caravanes et ces stationnements ne sont pas exclusivement localisés sur la bande littorale mais liés au réseau routier et/ou à des équipements de loisirs (type base nautique autour d'un lac par exemple). Six cas de groupes de plus de 50 caravanes sont signalés sur ces communes de moins de 5 000 habitants.

Les 13 stationnements illicites signalés de plus de 50 caravanes sont quasiment tous situés sur la bande littorale (à l'exception de la CC du Clermontais).

Enquête 343 communes	Nombre de stationnements illicites de plus de 50 caravanes
Montpellier Méditerranée Métropole	5
CA de Béziers-Méditerranée	2
CA Hérault-Méditerranée	2
CC du Pays de Lunel	2
CA du Pays de l'Or	1
CC du Clermontais	1
Total	**13**

La lecture des commentaires liés à ces « grands » stationnements illicites indique qu'ils s'opèrent à la fois sur des terrains publics et privés et qu'ils sont parfois liés à l'impossibilité d'utiliser des infrastructures dédiées quand elles existent (site fermé ou déjà occupé). Dans la plupart des cas, des dégradations sont constatées ainsi qu'une utilisation frauduleuse des fluides.

Les données du médiateur départemental ne sont pas sur la même période que celles de l'enquête auprès des communes, mais, pour les stationnements illicites de groupes de plus de 50 caravanes, 18 cas sont signalés en 2017. Dans les deux cas, l'« attractivité » de certains EPCI de la bande littorale est confirmée pour ce type de groupes.

Données médiateur 2017	Nombre de stationnements illicites de plus de 50 caravanes
Montpellier Méditerranée Métropole	9
CA Hérault-Méditerranée	4
CC du Pays de Lunel	2
CA de Béziers-Méditerranée	1
CA du Bassin de Thau	1
CC du Clermontais	1
Total	**18**

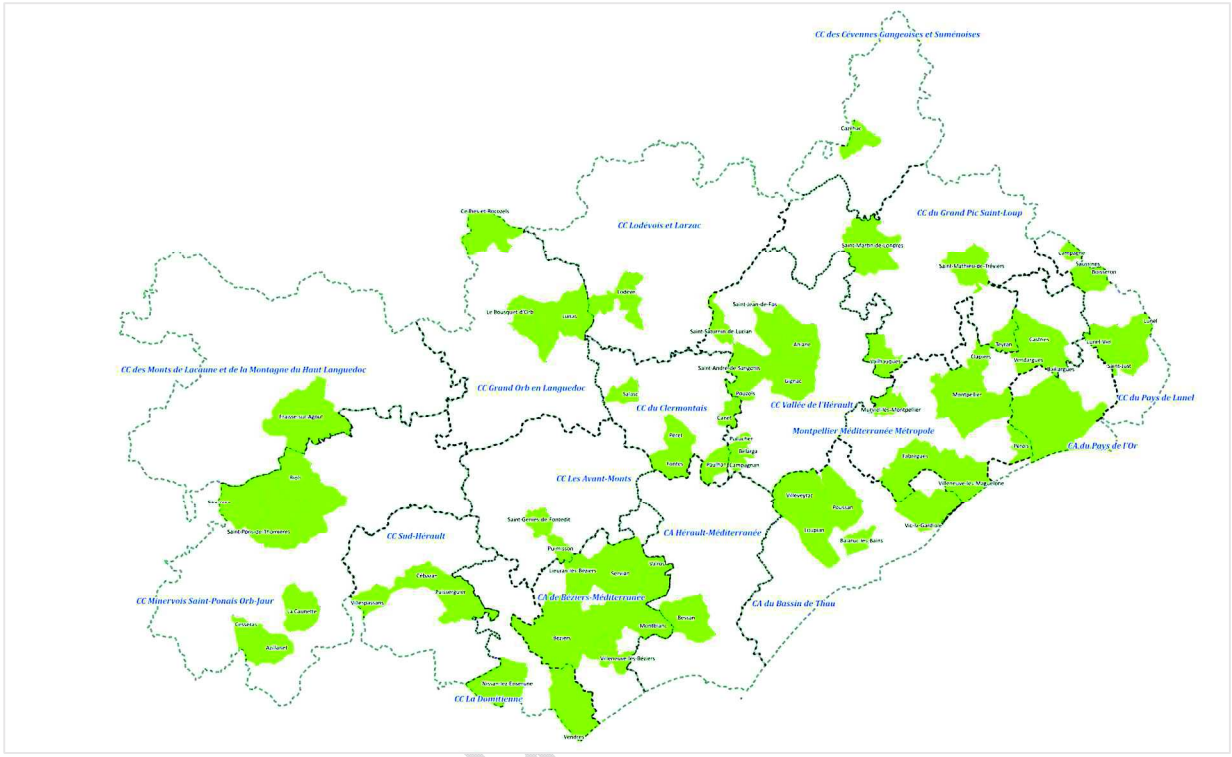
Quelle que soit la taille des communes et leur localisation, plusieurs communes pointent, dans le verbatim, le caractère relativement récurrent de ces stationnements, les dégradations qui y sont parfois liées, les tensions induites et le faible impact du contentieux administratif.

Annexe du SDAHGV 34

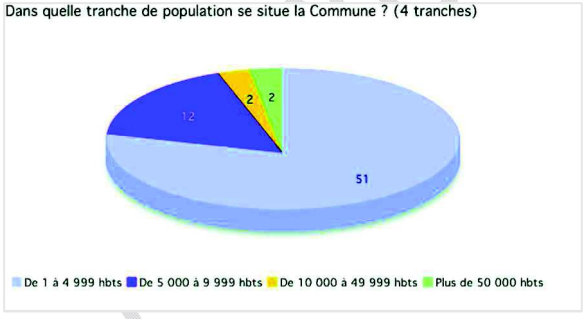
B) Les haltes tolérées

La principale question posée aux communes était la suivante : *Sur le territoire communal, existe-t-il des situations de stationnements courts et tolérés de gens du voyage (moins d'une semaine) ?*

La question des haltes tolérées est relativement connexe aux stationnements illicites, dans le sens où ces stationnements courts de moins d'une semaine ne s'inscrivent pas forcément dans un cadre légal, mais font l'objet d'une négociation entre les deux parties.
67 communes déclarent tolérer des haltes courtes, et parmi ces 67 communes, 24 (soit plus d'un tiers) déclarent également être impactées par des situations de stationnement illicite.



Carte des 67 communes de l'Hérault ayant déclaré tolérer des haltes courtes sur leur territoire



67 communes déclarent tolérer des haltes courtes (dont 51 de moins de 5 000 habitants soit 76% des communes concernées).

Les communes de la strate 5 à 10 000 habitants déclarent pour 12 d'entre elles tolérer des haltes (soit 18%).
Ce phénomène concerne donc principalement les communes de moins de 10 000 habitants (94% des cas).

La carte ci-dessus montre que l'ensemble des EPCI est concerné par le phénomène des haltes et qu'il n'y a pas de concentration particulière contrairement au stationnement illicite.

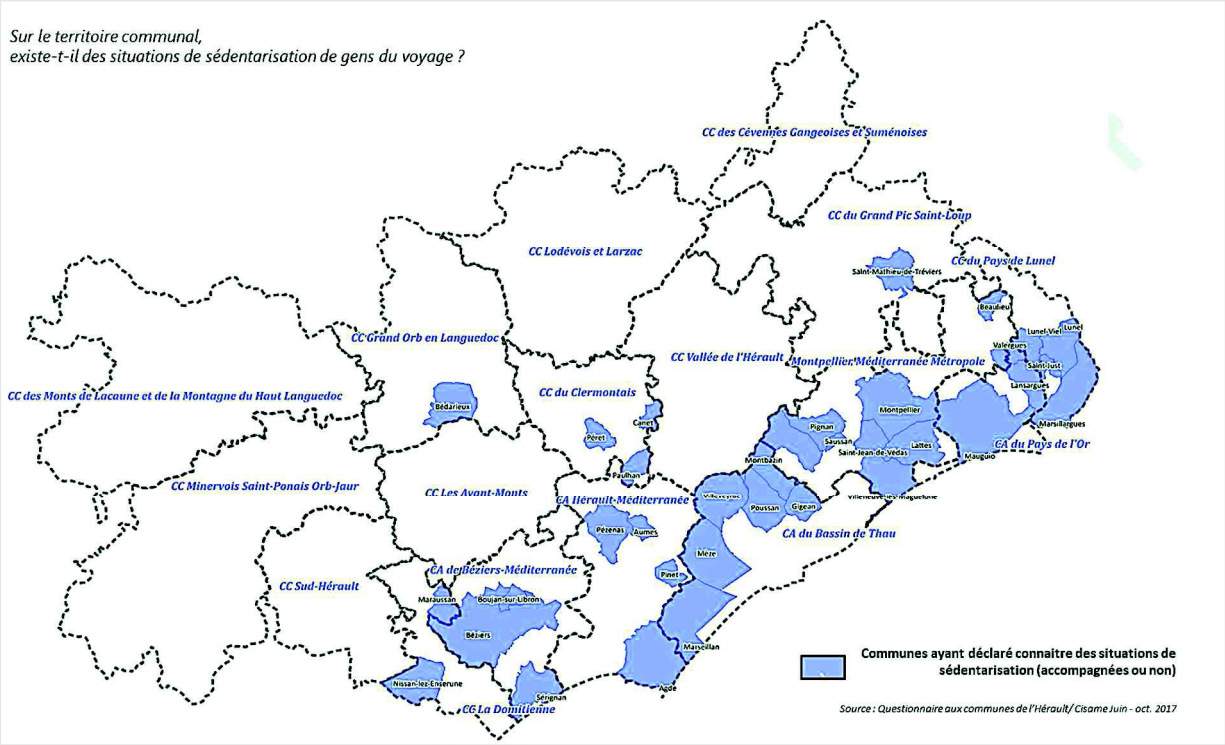
Les verbatim laissent apparaître que ces haltes courtes (principalement pour des forains/cirques) sont souvent liées aux festivités communales (votives) et/ou à la présence de cirques. L'Ordonnance n° 2017-562 du 19 avril 2017 relative à la propriété des personnes publiques, risque de modifier quelque peu les « habitudes » des communes et des forains/circassiens via une procédure d'appel d'offres.

Des situations d'artisans revenant de manière récurrente sont également décrites par les communes.

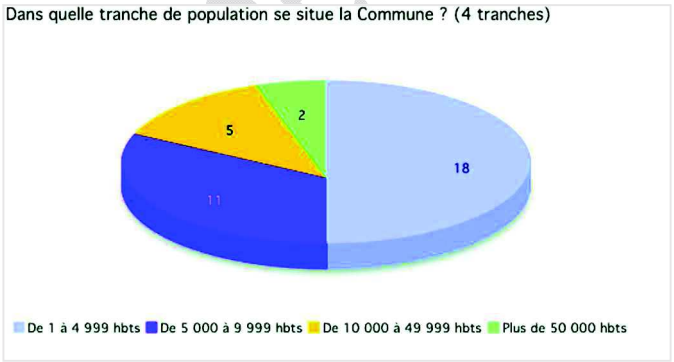
Cette relative tolérance ne doit cependant pas masquer certaines difficultés liées notamment à ces stationnements hors infrastructures dédiées (stationnement à proximité d'infrastructures publiques telles que complexes sportifs et/ou établissements scolaires).

C) La sédentarisation

La principale question posée aux communes était la suivante : *Sur le territoire communal, existe-t-il des situations de sédentarisation de gens du voyage ?*



36 communes ont repéré des situations de sédentarisation (dont 18 de moins de 5 000 habitants et 11 de la tranche 5-10 000 soit 29 de moins de 10 000 habitants).



Ces situations sont constatées sur des terrains privés (38 cas) ou publics (12 cas).

Les verbatim relient certains cas de sédentarisation au phénomène de cabanisation et/ou d'infractions aux règles d'urbanisme. Certaines communes comme Saint-Brès et Bédarieux sont confrontées à des sédentarisations de groupes de taille importante.

Les démarches engagées par les communes sont très variables pour accompagner ce phénomène : aménagements urbanistiques, suivis sociaux, soutien scolarisation…

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE L'HERAULT

Direction départementale
des territoires et de la mer
Service habitat construction et affaires juridiques
Unité politiques de l'habitat

Affaire suivie par : Aïda Lakehal
Mail : aida.lakehal@herault.gouv.fr
Tél. : 04 34 46 61 73

Montpellier, le 26 JUIN 2017

Objet : Révision du schéma départemental des gens du voyage de l'Hérault.
Questionnaire aux communes.

Pièce jointe : Questionnaire à renseigner.

Madame, Monsieur le Maire,

Le schéma départemental pour l'accueil et l'habitat des gens du voyage de l'Hérault, arrêté le 3 janvier 2012 pour une durée de 6 ans, touche à sa fin.

Avec l'appui du bureau d'études Cisame, sa révision a été engagée au mois de février. Elle débute par une phase d'état des lieux de la situation et de diagnostic des besoins.

Afin d'alimenter ce diagnostic, le questionnaire ci-joint a été élaboré à l'attention des communes de l'Hérault, autour des trois phénomènes suivants :

1. Les stationnements illicites ;
2. Les situations de « halte tolérée » ;
3. La sédentarisation des gens du voyage.

Je vous remercie de bien vouloir compléter ce questionnaire avant le 31 juillet 2017, soit en ligne à l'adresse http://sdahgv-34.cisame.coop/, soit sous format papier, à retourner à l'adresse : Coopérative Cisame, 12, Grande rue Nazareth, 31 000 Toulouse.

Je vous prie de croire, Madame, Monsieur le Maire, à mes sentiments les meilleurs.

Le Directeur départemental
des territoires et de la mer,

Mathieu GREGORY

Copies : Conseil départemental et EPCI de l'Hérault.

Questionnaire aux 343 communes de l'Hérault dans le cadre de la révision du schéma départemental des gens du voyage

Merci de bien vouloir remplir ce questionnaire et valider vos réponses à la dernière page.

Le schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage de l'Hérault 2011-2017* touche à sa fin cette année. Sa révision est engagée avec l'appui de la Coopérative CISAME (www.cisame.coop).
Ce questionnaire s'inscrit dans le cadre de cette révision et vise à alimenter le diagnostic préalable, sur :

1. les stationnements illicites recensés par les communes,
2. les situations de « halte tolérée » ou de « petit passage »,
3. le phénomène de sédentarisation des gens du voyage.

Même si votre commune n'est pas concernée par le SDAHGV actuel ou par des questions liées à l'accueil et à la sédentarisation des gens du voyage, merci de répondre à ce questionnaire qui ne vous prendra que quelques minutes.

Vous pouvez également répondre en ligne à ce questionnaire sur :
http://sdahgv-34.cisame.coop/

(adresse à recopier directement dans la barre de navigation et non dans un moteur de recherche)

Date

J J M M A A A A

Quelle est votre fonction au sein de la Commune ?

Quel est le nom de la Commune concernée ?

Dans quelle tranche de population se situe la Commune ?

- ◯ De 1 à 4 999 hbts
- ◯ De 5 000 à 9 999 hbts
- ◯ De 10 000 à 19 999 hbts
- ◯ De 20 000 à 49 999 hbts
- ◯ De 50 000 à 99 999 hbts
- ◯ De 100 000 à 199 999 hbts
- ◯ 200 000 hbts et plus

Dans quelle intercommunalité est inscrite la Commune ?

- ◯ CA de Béziers-Méditerranée
- ◯ Montpellier Méditerranée Métropole
- ◯ CA du Bassin de Thau
- ◯ CA du Pays de l'Or
- ◯ CA Hérault-Méditerranée
- ◯ CC Sud-Hérault
- ◯ CC Grand Orb
- ◯ CC de la Montagne du Haut Languedoc
- ◯ CC des Cévennes Gangeoises et Suménoises
- ◯ CC du Clermontais
- ◯ CC du Grand Pic Saint-Loup
- ◯ CC du Pays de Lunel
- ◯ CC La Domitienne
- ◯ CC Le Minervois, Saint-Ponais, Orb et Jaur
- ◯ CC Les Avants-Monts
- ◯ CC Lodévois et Larzac
- ◯ CC Vallée de l'Hérault
- ◯ Autre

** le SDAHGV 2011-2017 est consultable sur : http://sdahgv-34.cisame.coop/SDAHGV_HERAULT_2011_2017.pdf*

1/ Stationnements illicites de gens du voyage recensés par les communes

Sur les deux dernières années (de mi 2015 à mi 2017) la Commune a-t-elle été confrontée à des stationnements illicites de caravanes sur son territoire ?

◯ Oui
◯ Non

Si Oui, combien de stationnements sur la période (de mi 2015 à mi 2017) ?

|_|_|_|_|

Si Oui, sur quel nombre de caravanes en général ?

◯ Moins de 5 caravanes
◯ Entre 5 et 9 caravanes
◯ Entre 10 et 29 caravanes
◯ Entre 30 et 49 caravanes
◯ Plus de 50 caravanes

Si Oui, à quelle période (plusieurs réponses possibles) ?

☐ Printemps
☐ Eté
☐ Automne
☐ Hiver

Souhaitez-vous apporter des éléments complémentaires sur la question des stationnements illicites de caravanes ?

2/ Phénomène de « halte tolérée » de gens du voyage recensé par les communes

Sur le territoire communal, existe-t-il des situations de stationnements courts et tolérés de gens du voyage (moins d'une semaine) ?

◯ Oui
◯ Non

Quels sont les profils des gens du voyage qui stationnent moins d'une semaine sur votre commune ? (plusieurs réponses possibles)

☐ Artisans
☐ Forains
☐ Cirques / Circassiens
☐ Personnes rejoignant un pasteur/un grand passage
☐ Commerçants
☐ Autres
☐ Ne sait pas

Si Autres, précisez :

Souhaitez-vous apporter des éléments complémentaires sur la question des petits passages de gens du voyage sur votre commune ?

3/ Phénomène de sédentarisation des gens du voyage observé par les communes

Sur le territoire communal, existe-t-il des situations de sédentarisation de gens du voyage ?

- ◯ Oui
- ◯ Non

Sur quel type de sites le phénomène de sédentarisation se développe-t-il ? (plusieurs réponses possibles)

- ☐ Aire d'accueil
- ☐ Terrain communal
- ☐ Terrain privé
- ☐ Aire de grand passage
- ☐ Autres

Si Autres, précisez :

La commune a-t-elle engagé des démarches (études, accompagnement social, enquêtes sociales...) afin d'accompagner cette sédentarisation ?

- ◯ Oui
- ◯ Non

Si "Oui", quelles démarches la commune a-t-elle engagées pour accompagner cette sédentarisation ?

Souhaitez-vous apporter des éléments complémentaires sur la question des situations de sédentarisation de gens du voyage sur votre commune ?

Souhaitez-vous ajouter un commentaire plus général sur la question des gens du voyage sur votre commune ?

Souhaitez-vous être rendu destinataire par courriel des résultats de l'enquête ?

◯ Oui

◯ Non

Si Oui, merci de saisir votre adresse de courriel

Merci de votre contribution.
Veuillez utiliser l'enveloppe pré-affranchie pour retourner votre questionnaire.

Réunions lancement

COPIL n°1 - 20 février 2007

COTECH n°1 - 7 mars 2017

Mars/Mai : évaluation de l'existant

> Exploitation du fond documentaire

> **Audition des acteurs/accompagnement (26/04/17)**

> **Visites des EPCI et des aires**

COTECH n°2 - 10 mai 2017

Juin/Septembre : diagnostic des besoins locaux

> **Questionnaire auprès des 343 communes**

> **Audition des gestionnaires des aires**

> **Enquête auprès des voyageurs sur les aires**

> **Visites techniques de l'Architecte**

COTECH n°3 - 30 août 2017

Octobre : préparation COPIL

> **Rencontre Cabinet du Préfet (17/10/17)**

> **COTECH intercalaire**

COPIL 26 octobre 2017

Fin de la Phase DIAGNOSTIC

COTECH n°4 - 9 novembre 2017

Novembre/janvier : enjeux et actions du SDAHGV

> **Session avec les acteurs/accompagnement (16/11/17)**

> **Rencontres avec les 11 EPCI (16/11/17, 21/11/17, 29/11/17)**

> **Rencontre Cabinet du Préfet (29/11/17)**

> **Atelier du 18/12/17 (stationnements illicites - habitat mixte)**

> **Session avec les acteurs/accompagnement (08/01/18)**

COTECH n°5 - 18 janvier 2018

Janvier : rédaction du projet de SDAHGV 2018-2024

> **Rédaction du pré-projet par le Bureau d'étude**

> **Bonification du document par les signataires**

> **Rédaction du projet définitif**

COTECH n°6 - 8 février 2018

Projet de SDAHGV

COPIL 20 mars 2018

Approbation SDAHGV 34

Annexe du SDAHGV 34 (feuille de route de la révision du SDAHGV de l'Hérault)

COOPERATIVE D'INGENIERIE SOCIALE
Cisame