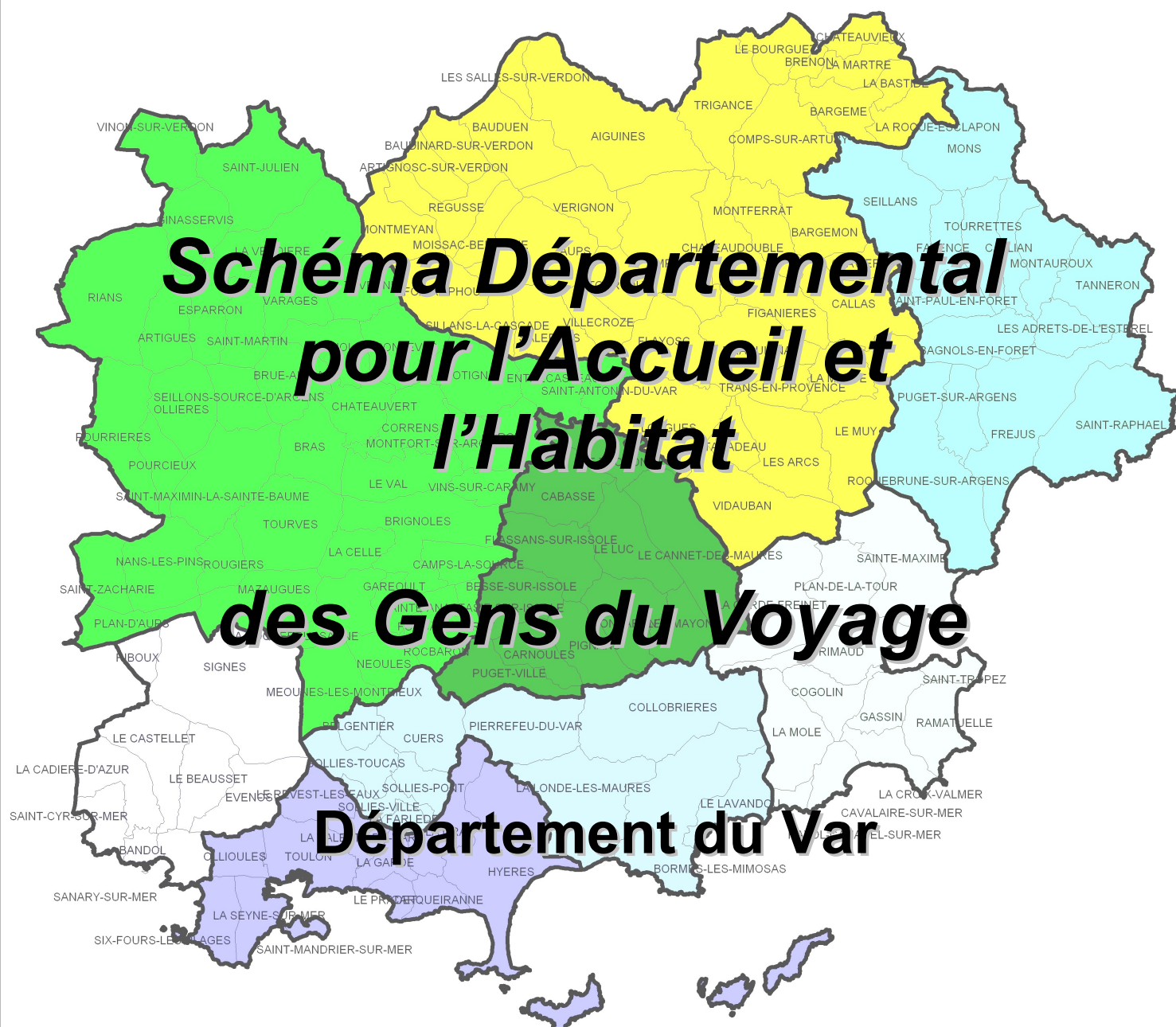




2012-2018



**ARRETE
PORTANT APPROBATION DU SCHEMA DEPARTEMENTAL REVISE
POUR L'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE DU VAR**

Le Président du Conseil Général du Var

Le préfet du Var

**Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre National du Mérite**

VU la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 modifiée relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage notamment ses articles 1 et 2,

VU la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, notamment son article 231,

VU 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,

VU l'arrêté préfectoral du 17 avril 2003 relatif à l'approbation du schéma départemental d'accueil des gens du voyage pour la période 2003 – 2011, publié au recueil des actes administratifs du 19 mai 2003,

VU la réunion du 20 janvier 2010 des membres de la commission départementale consultative des gens du voyage, engageant la mise en révision de ce schéma,

VU l'avis favorable du 27 novembre 2011 de la commission départementale consultative des gens du voyage relative à la présentation du projet de schéma révisé,

Vu l'avis des organes délibérants, des communes et des EPCI,

VU l'avis favorable du 2 juillet 2012 de la commission départementale consultative des gens du voyage, relative à la validation du schéma révisé,

Vu l'avis favorable du Conseil Général du Var en date du 2 juillet 2012,

SUR proposition du Préfet et du Président du Conseil Général du Var,

ARRÊTE

Article 1 – Le schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage pour la période 2012 – 2018 annexé au présent arrêté est approuvé.

Article 2 – Le schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage pour la période 2012 – 2018 prendra effet à la date de sa publication.

Article 3 – Chaque année, la commission départementale consultative établira un bilan d'application du schéma.

Article 3 – Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture du Var, Monsieur le Trésorier Payeur Général du Var, Monsieur le Directeur Général des Services du Département du Var et Monsieur le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer du Var sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié aux recueils des actes administratifs de la Préfecture et du Var.

Fait à Toulon, le 15 OCT. 2012

Le Président du Conseil Général du Var,

Horace LANFRANCHI

Le Préfet du Var,

Paul MOURIER

Sommaire

I - LE CONTEXTE DU SCHÉMA DÉPARTEMENTAL DU VAR.....5

- 1. Le contexte réglementaire.....6
- 2. Le schéma départemental des gens du voyage du Var : une approche par bassin d'habitat...7
- 3. Les bassins d'habitat.....8
- 4. La mise en œuvre du schéma départemental.....8
- 5. Le contexte varois et les principaux enjeux de la révision.....9

II - MÉTHODOLOGIE DE LA RÉVISION DU SCHÉMA DÉPARTEMENTAL...11

- Diagnostic : rappel des principaux éléments.....14

III - SCHEMA DEPARTEMENTAL DES GENS DU VOYAGE DU VAR22

- 1. Les préconisations 2011.....24
- 2. Synthèse des préconisations du schéma révisé.....41

IV - LA GOUVERNANCE, LE SUIVI ET LA MISE EN OEUVRE DU SCHEMA.43

- Les prescriptions.....44

ANNEXES.....50

- Les recommandations sociales.....51
- Les recommandations techniques.....59
- Les fiches techniques.....70

I

Le contexte
du schéma départemental
du Var

1. Le contexte réglementaire

▪ Rappel de la loi du 5 juillet 2000

La loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage prévoit dans chaque département l'élaboration d'un schéma départemental d'accueil des gens du voyage dans lequel figurent obligatoirement les communes de plus de 5 000 habitants.

Le Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage du Var a été approuvé le 17 avril 2003.

Il concernait à l'époque 37 communes et préconisait la création de 17 à 18 aires d'accueil, de 7 aires de grand passage et de 2 aires de petit passage.

Conformément à la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage, la mise en révision du schéma arrivé à échéance a été décidée conjointement par l'État et le Conseil Général par arrêté du 14 avril 2009.

▪ Les objectifs de la révision : tenir compte des évolutions

La révision du schéma a pour objectif d'adapter l'offre en aires d'accueil ou de grand passage en fonction des évolutions constatées.

L'étude pour la révision doit également identifier les autres besoins en lien avec le PDALPD (Plan Départemental d'Action pour le Logement des Personnes Défavorisées), en particulier les besoins relatifs aux terrains familiaux et au logement adapté.

En partenariat avec le Conseil Général, le marché des études liées à la révision du schéma a été attribué au bureau d'étude Lieux Dits qui a réalisé le bilan du schéma de 2003, le diagnostic des besoins et les propositions de prescriptions du schéma révisé. Ces éléments ont été présentés de façon régulière au comité de suivi pour la révision et à la Commission Départementale Consultative des Gens du Voyage. La démarche de révision a été mise en œuvre dans un souci permanent de concertation de l'ensemble des acteurs concernés par la problématique.

Depuis 2003, la commune de Saint-Tropez n'est plus inscrite au schéma alors que sept communes supplémentaires y figurent, du fait de leur évolution démographique :

- | | |
|----------------------|----------------------|
| – La Cadière d'Azur, | – Trans-en-Provence, |
| – Garéoult, | – Montauroux, |
| – Pierrefeu du Var, | – Fayence. |
| – Solliès-Toucas, | |

En 2012, le schéma départemental compte donc 43 communes concernées réglementairement.

Certaines communes ont transféré cette compétence à leur EPCI qui se substitue à elles. Cela concerne les communes et les EPCI suivants :

Les EPCI suivants sont compétents :

- Communauté d'agglomération de Toulon Provence Méditerranée
- Communauté d'agglomération Dracénoise
- Communauté d'agglomération de Fréjus- Saint-Raphaël
- Communauté de communes Cœur de Var
- Communauté de communes du Comté de Provence
- Communauté de communes du Pays Mer Estrel

En cas de transfert de la compétence à un EPCI, une commune n'est en conformité que dans la mesure où cet EPCI a réalisé l'ensemble des prescriptions du schéma. Cette disposition prévaut également à l'égard des nouvelles intercommunalités susceptibles d'être instituées dans le cadre de la loi du 18 octobre 2010.

Les autres communes doivent conclure des conventions prévoyant la réalisation et le financement de ces aires au sein d'un bassin d'habitat.

2. Le schéma départemental des gens du voyage du Var : une approche par bassin d'habitat

- **Pourquoi le schéma du Var repose-t-il sur un découpage en bassins d'habitat ? Pour faciliter et adapter les obligations aux besoins réels**

Conformément à la loi, toutes les communes de plus de 5 000 habitants figurent dans le schéma.

Toutefois, le nombre de communes inscrites au schéma excède les besoins constatés en équipements.

L'étude a été menée à l'échelle du bassin d'habitat, périmètre pertinent en termes de fonctionnement territorial.

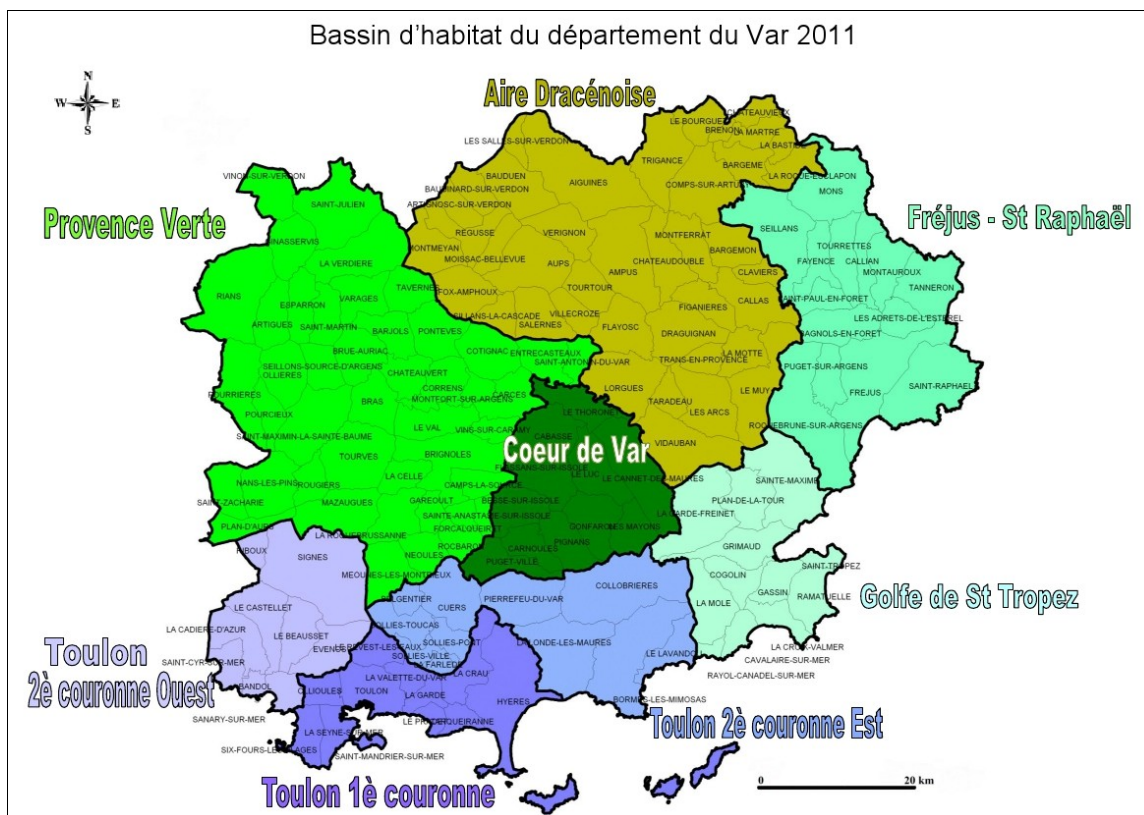
Cette **unité de prescription** a été définie pour répondre aux besoins. Le schéma du Var se décline en 8 bassins d'habitat.

- bassin d'habitat Provence Verte
- bassin d'habitat Fréjus Saint-Raphaël
- bassin d'habitat Aire Dracénoise
- bassin d'habitat Cœur de Var
- bassin d'habitat Golfe de Saint-Tropez
- bassin d'habitat Toulon 1ère couronne
- bassin d'habitat Toulon 2ème couronne Est
- bassin d'habitat Toulon 2ème couronne Ouest

Deux échelles sont à distinguer :

- l'échelle de prescription des aires : le bassin d'habitat
- l'échelle de réalisation des aires : la commune ou l'EPCI

3. Les bassins d'habitat



4. La mise en œuvre du schéma départemental

Pour satisfaire leurs obligations, les communes inscrites au schéma peuvent :

- réaliser et gérer une aire d'accueil et/ ou de grand passage
- transférer leur compétence à un Établissement Public de Coopération Intercommunale
- passer une convention avec une autre commune du secteur géographique fixant sa contribution à l'investissement et au fonctionnement.

Les 7 communes nouvellement inscrites au schéma, disposent d'un délai de deux ans pour satisfaire leurs obligations légales. Elles peuvent bénéficier d'une subvention de l'État pour la réalisation de l'aire.

À titre indicatif pour 2011, pour la réalisation d'une aire de grand passage, cette aide est de 70% de la dépense subventionnable plafonnée à 114 336 €. Pour les nouvelles aires d'accueil, le plafond de dépense subventionnable est de 15 245 € par emplacement.

Le département, dans le cadre de son dispositif d'aides aux communes et EPCI, peut octroyer une aide financière pour l'acquisition du foncier destiné à l'accueil des gens du voyage. Cette mesure s'inscrit dans la programmation annuelle par territoire et sous réserve de la disponibilité des crédits.

5. Le contexte varois et les principaux enjeux de la révision

À ce jour, 4 aires d'accueil homologuées sont ouvertes :

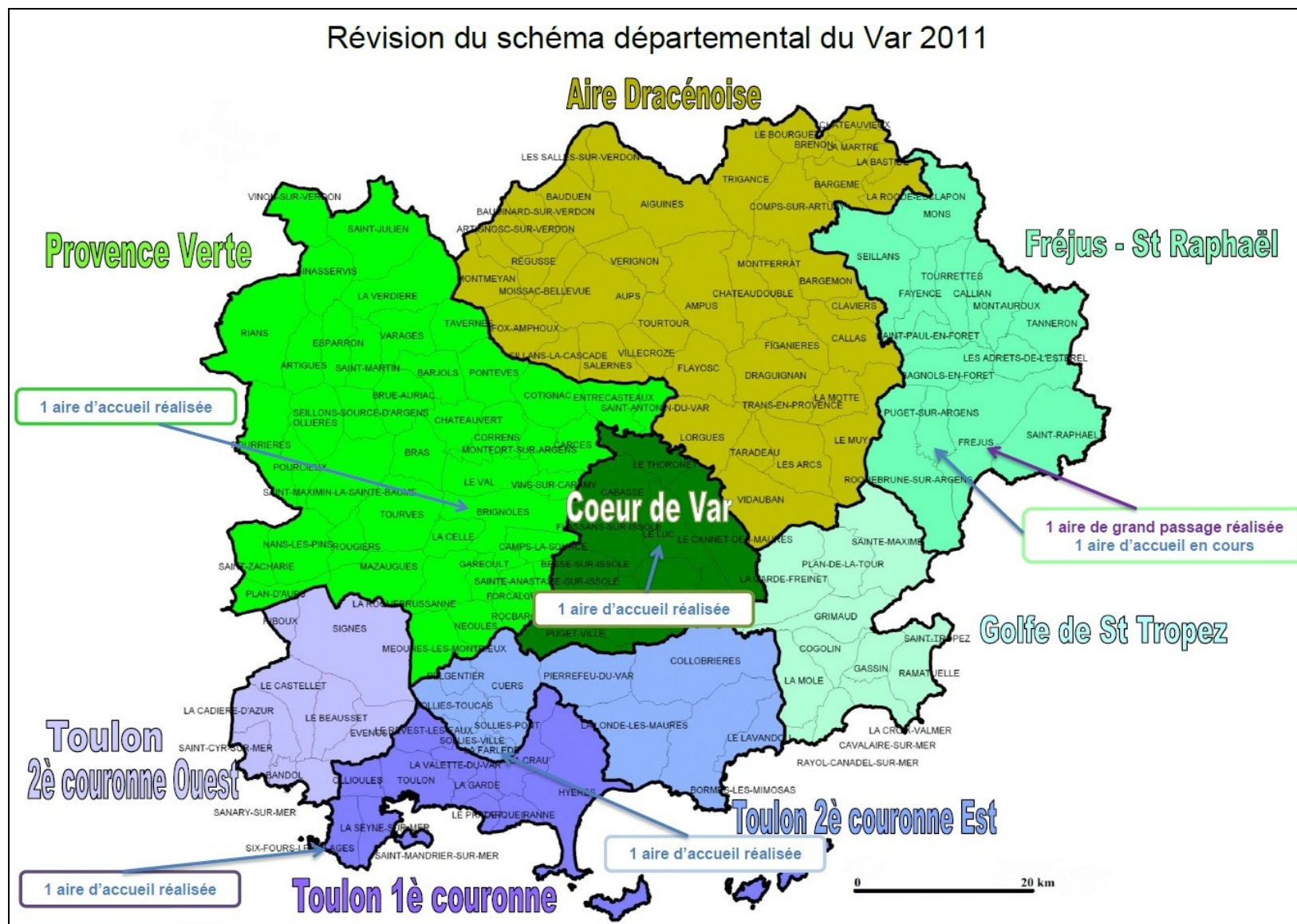
- l'aire intercommunale de Brignoles, au titre de la communauté de communes du Comté de Provence
- l'aire intercommunale située à Le Luc, au titre de la communauté de communes Cœur de Var,
- l'aire intercommunale non communautaire située à La Farlède réalisée et gérée en partenariat avec la commune de Solliès-Pont,
- l'aire intercommunale de Six-Fours-les-Plages, au titre de la communauté d'agglomération de Toulon Provence Méditerranée.

L'aire de Puget-sur-Argens a été occupée alors qu'elle était en cours de finition et que les accès étaient condamnés. Des dégradations ont été commises et doivent être réparées.

Un projet d'aire d'accueil est en cours de réalisation au sein de la communauté d'agglomération de Toulon Provence Méditerranée sur la commune de La Garde. L'aire comportera 40 places.

Concernant les aires de grand passage, le schéma départemental de 2003 prescrivait 7 aires. Seule une aire de grand passage a été réalisée, à Fréjus en 2008.

Carte des réalisations



II

Méthodologie de la révision du schéma départemental

Le bilan du schéma de 2003 et l'actualisation des besoins s'appuient sur l'exploitation, les recoupements et l'analyse croisée :

- des recensements de la police nationale et de la gendarmerie,
- des renseignements fournis et justifiés par les communes à l'aide des questionnaires qui leur ont été adressés,
- des entretiens avec les élus, les services techniques, les associations, les voyageurs rencontrés sur le terrain,
- des articles parus dans la presse locale.

Outre l'enquête auprès des communes et des EPCI, les entretiens réalisés et les comités tenus, des dispositifs de concertation ont été mis en place.

Le volet consacré aux gens du voyage sur le site internet de la DDTM a été enrichi et actualisé régulièrement. Un forum et une adresse de messagerie électronique dédiée ont été mis en place pour recueillir les observations sur le projet.

Les propositions de prescriptions ont été présentées au comité de suivi le 5 juillet 2011, et mises en ligne également. Un délai de deux mois a été laissé aux membres du comité et à tous les acteurs concernés pour transmettre leurs observations, leurs questions et leurs éventuelles demandes de compléments ou de modification. Peu de réactions ont été enregistrées.

Le comité de suivi s'est réuni le 27 septembre 2011 pour dresser le bilan de la concertation et présenter le projet de schéma départemental définitif.

Le projet a été présenté en commission départementale consultative le 22 novembre 2011.

Le projet a été envoyé par courrier et par message électronique à l'ensemble des communes et des EPCI concernés. Un délai de deux mois à compter du 22 janvier 2012 a été laissé aux conseils municipaux et communautaires pour délibérer sur le schéma départemental.

La Commission départementale consultative des gens du voyage s'est réunie le 2 juillet 2012 et a approuvé le schéma départemental.

DIAGNOSTIC : RAPPEL DES PRINCIPAUX ELEMENTS

Le diagnostic réalisé dans le cadre de l'étude pour la révision du schéma a été établi au cours de l'année 2010. Les passages observés lors des années précédentes ont également été pris en compte.

Les éléments présentés dans le présent document sont extraits du diagnostic complet.

1. Profil des gens du voyage de passage dans le Var

Nous savons d'expérience que pratiquement toutes les familles qui doivent se déplacer pour des raisons économiques ont un point d'ancrage fixe (terrain privé, terrain public sans limitation de séjour, terrain familial). Ces points d'ancrage sont fixes mais ils peuvent changer au gré des mutations économiques du territoire (marchés moins productifs, manque de clientèle...) et des événements familiaux (décès, mariage, hospitalisation d'un membre de la famille...). Ces points d'ancrage que les voyageurs désignent comme leur « port d'attache » se situent la plupart du temps dans leur commune de rattachement.

Les voyageurs qui se rendent dans le Var se répartissent à égalité entre voyageurs régionaux, ayant un « port d'attache » dans le Var ou dans les départements limitrophes, et de grands itinérants se déplaçant sur les grands axes de circulation.

2. Caractéristiques socio-professionnelles

Les gens du voyage ne forment pas un groupe homogène. Au sein d'un même groupe, on peut constater de fortes disparités, notamment économiques.

Le déclin des métiers traditionnels se confirme, avec comme corollaire la confirmation de la très grande adaptabilité des voyageurs : ils sont polyvalents, exercent plusieurs métiers à la fois, ils savent tout faire, s'adaptent et se reconvertisent très rapidement. L'organisation des activités économiques relève en premier lieu de pratiques familiales. Il n'existe pas un seul métier propre à une famille, mais un savoir-faire fondé sur le partage de l'activité, la mutualisation des tâches et la répartition des rôles. La polyvalence interne à la famille est une base importante dans la mise en œuvre de solutions économiques adaptées aux besoins du territoire.

Le potentiel économique du département du Var explique la présence des voyageurs : ses marchés de plein air, ses brocantes et l'affluence de touristes, son expansion urbaine (lotissements, quartiers résidentiels), mais également ses conditions climatiques qui permettent aux voyageurs d'exercer leurs métiers de plein air dans de bonnes conditions. Ces métiers relèvent de l'activité foraine (fêtes foraines, cirque, guignol), du commerce ambulant (tapis, literie, mobilier, ustensiles de cuisine, outillage, horlogerie, vannerie, linge de maison et mercerie), des services à la personne (rempaillage, nettoyage, ravalement de façades, peinture, jardinage, élagage).

3. Les conditions d'habitat

Les conditions se sont nettement améliorées avec des caravanes modernes tout équipées (douche, WC) et de petites remorques conçues pour abriter l'équipement électroménager qu'il suffit de brancher sans le déplacer.

Les caravanes, ainsi que les véhicules tracteurs, sont achetés à crédit et remplacés avant de perdre de la valeur (en général avant deux ans révolus), d'où le grand soin qui les entoure : lavages et polissages quasi quotidiens.

Tout en dénonçant les manquements à la loi, certains voyageurs disent ne pas utiliser les aires existantes (à l'échelle nationale) pour différentes raisons :

- leur localisation, une relégation perçue comme infamante, voire dangereuse (pour les enfants) : proximité déchetterie, usine, axe routier,
- les tarifs appliqués,
- l'exiguïté des emplacements et la promiscuité qui s'ensuit,
- la nécessité de se séparer selon la capacité d'accueil de l'aire,
- la cohabitation imposée et la crainte de conflits de voisinage.

4. Les modes de déplacement

On constate quatre modes de déplacement dans le Var :

a) Des convois composés de plusieurs familles qui se déplacent en groupes de 20 à 30 caravanes environ. Ces familles possèdent dans leur très grande majorité un terrain familial quelque part en France ou bien sont domiciliées sur des aires d'accueil de familles sédentaires ou semi sédentaires telles qu'elles existent dans plusieurs départements du Nord et du Centre et dont les durées de séjour sont généralement de 9 mois par an.

b) Des petits groupes, souvent le même clan familial, composé de plusieurs ménages et se déplaçant avec 5 à 15 caravanes environ. Ils sont propriétaires d'un terrain situé ailleurs que dans le Var, mais il peut y avoir des membres de la famille propriétaires de parcelles dans le département.

Ils se déplacent de manière ponctuelle, suivant des itinéraires précis, qui varient en fonction de l'amplitude du réseau familial et économique, souvent limités à la région (polygone de vie restreint).

Au cours de leurs déplacements, ils stationnent :

- sur des terrains publics ou privés, avec ou sans autorisation, pendant quelques jours,
- dans les aires d'accueil pendant des périodes de temps différentes : de longs séjours quand les activités économiques sont fructueuses (et les enfants sont inscrits à l'école) ; de courts séjours quand le travail est irrégulier.

Ces familles, se déplaçant de façon régulière dans le département, connaissent bien le territoire et sont parfois bien intégrées dans les communes d'accueil. C'est le cas de Ste Maxime où un terrain désigné est occupé à l'année par de petits groupes qui se succèdent à tour de rôle.

c) De grands convois composés de 30 à 60 caravanes environ durant l'année. Ils ne se déplacent pas forcément ensemble et n'exercent pas les mêmes activités, mais ils se constituent en tant que groupe de façon ponctuelle et seulement le temps du séjour dans une commune. Une fois les lieux quittés, le groupe se disperse pour revenir à sa « taille originale ».

d) De très grands groupes à taille variable convergent en période estivale vers un lieu de regroupement évangélique (entre 80 et 200 caravanes) pour participer à une mission ou pour des raisons économiques.

Modes de déplacement des voyageurs dans le Var

- des voyageurs nationaux et régionaux à égalité,
- des convois plus importants, des caravanes et des véhicules tracteurs performants et bien équipés,
- des missions évangéliques plus nombreuses,
- diminution du nombre de voyageurs pendant l'année mais maintien du grand passage l'été.

Ce sont des caractéristiques qui détermineront le nouveau schéma, en termes de :

- **capacité d'accueil et équipement des aires d'accueil,**
- **nécessaire organisation des séjours des missions évangéliques.**

5. Les grands passages

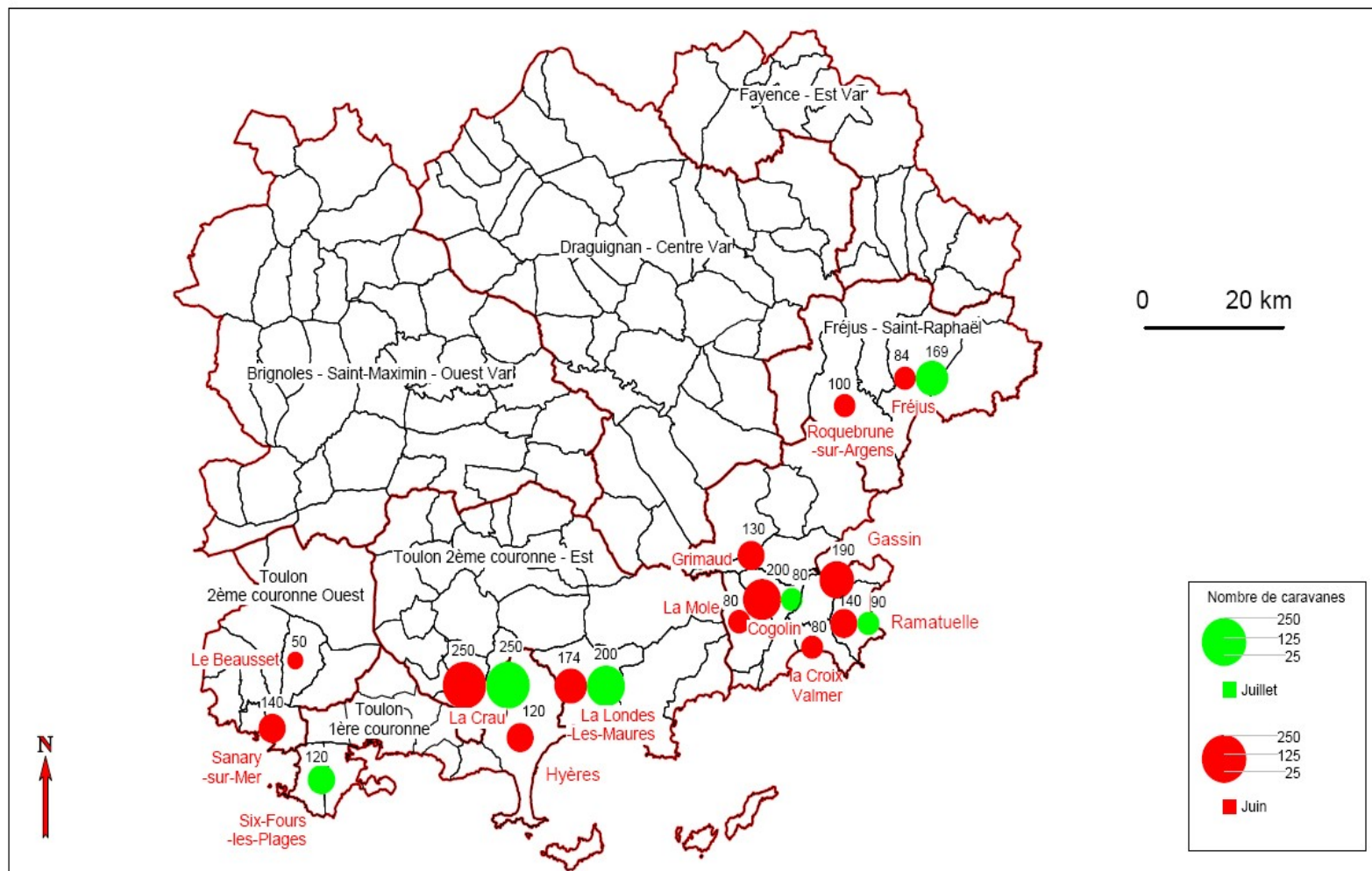
Le terme de « grands passages » ne nous semble pas approprié pour rendre compte de la réalité varoise. En effet, il s'agit plutôt de « grands séjours » de groupes assez importants qui se rassemblent en un lieu et souhaitent pouvoir y séjourner entre 2 semaines et un mois.

Le nombre de caravanes constaté excède largement le nombre de ménages en présence, puisque chaque ménage se déplace le plus souvent avec 2 ou 3 caravanes, d'après les témoignages recueillis et nos propres constats.

Il existe deux cas de figure :

- le regroupement se trouve être une mission évangélique organisée par l'association Vie et lumière en partenariat avec l'A.S.N.I.T.,
- le regroupement réunit des voyageurs commerçants laïques (la Vie du Voyage, France Liberté Voyage).

Les grands passages au cours de l'été 2010



6. Les missions évangéliques

Les *missions évangéliques* « Vie et lumière » s'accompagnent toujours de l'installation d'un chapiteau.

La *mission* ouvre les portes du terrain et du chapiteau à tous ceux qui souhaitent participer aux activités d'évangélisation (voyageurs aussi bien que sédentaires, tsiganes aussi bien que non-tsiganes). D'après les témoignages recueillis, les *missions* attirent également des *gadjs*.

Les *missions* se sont elles aussi considérablement développées depuis une dizaine d'années, et leur nombre croît d'année en année.

En 2010, 97 *missions régionales* coordonnées par « Vie et Lumière » en partenariat avec l'association nationale ASNIT sont organisées sur tout le territoire français à partir du 15 mai et jusqu'à fin juillet. Elles peuvent regrouper entre 150 et 200 caravanes.

L'association ASNIT est chargée d'organiser les conditions de stationnement des *missions* par le biais d'une association dédiée (Action Grands Passages). Des courriers sont adressés au préfet et aux Maires (copie aux maires concernés) lui demandant la mise à disposition d'un terrain pour X caravanes pendant une période donnée. Elle propose d'établir un protocole de mise à disposition du terrain.

7. Les regroupements à visée sociale et économique

Deux associations laïques (la Vie du Voyage, France Liberté Voyage) ont été créées ces dernières années par des voyageurs commerçants qui ont décidé de se déplacer en grand nombre et ce pour des raisons économiques. Ce sont des vendeurs/soldeurs qui proposent des marchandises exceptionnelles (litterie, mobilier, horlogerie, tapis d'Orient, etc.).

La venue de grands groupes laïques dans le département est plus rare : un seul cas recensé en 2010. Un groupe adhérent à l'association La Vie du Voyage (80 caravanes) revient chaque année à la Croix Valmer et séjourne sur un terrain privé avec l'accord du propriétaire (seul cas recensé en 2010).

8. Les familles sédentaires

Tous les spécialistes des Tsiganes font le constat du souhait d'un ancrage territorial d'un nombre croissant de familles.

Les familles qui souhaitent disposer d'un point de chute pérenne gardent cependant un rapport à la mobilité et continuent d'effectuer des déplacements qui peuvent varier dans l'espace et dans le temps.

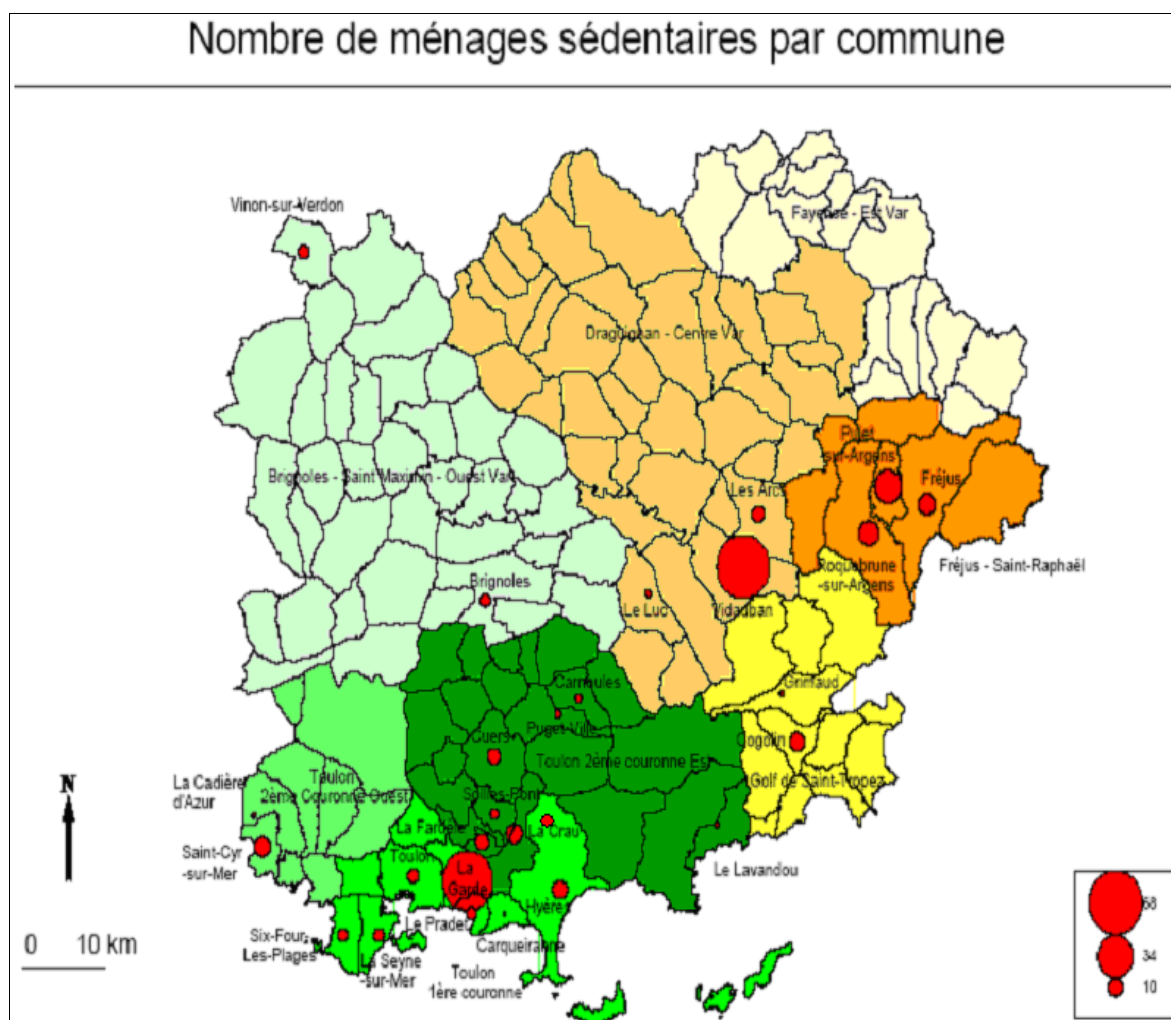
Il existe plusieurs types de situations dans le Var :

1. Des familles installées à l'année sur des aires d'accueil non homologuées (anciens « terrains désignés »). Ces familles ont arrêté le voyage depuis plusieurs années :
 - Saint Cyr : 1 clan familial (5 ménages)
 - La Garde : plusieurs clans familiaux sur le terrain de la Chaberte
 - Hyères : 1 clan familial élargi (8 ménages)
2. Des familles installées sur des terrains privés ou publics sans autorisation :
 - La Crau : 1 clan familial (nombre de ménages indéterminé)
 - La Seyne sur Mer : 1 clan familial (dont le relogement a été reconnu « prioritaire et urgent » par la commission DALO)

3. Des familles propriétaires, parfois depuis plusieurs générations :

- Vidauban : 25 terrains en 2001, 68 terrains en 2010
- Puget sur Argens : 21 terrains recensés avant 2001
23 terrains en 2010
- La Farlède : 6 terrains recensés avant 2001
- Les Arcs sur Argens : 6 terrains en 2010
- La Crau : 9 terrains
- Brignoles : 3 terrains

Signalons enfin le cas d'un clan familial composé de 6 ménages (9 caravanes) qui séjourne en alternance sur les aires de Brignoles et du Luc et qui souhaite devenir propriétaire d'un terrain.



III

SCHEMA DEPARTEMENTAL DES GENS DU VOYAGE DU VAR 2012- 2018

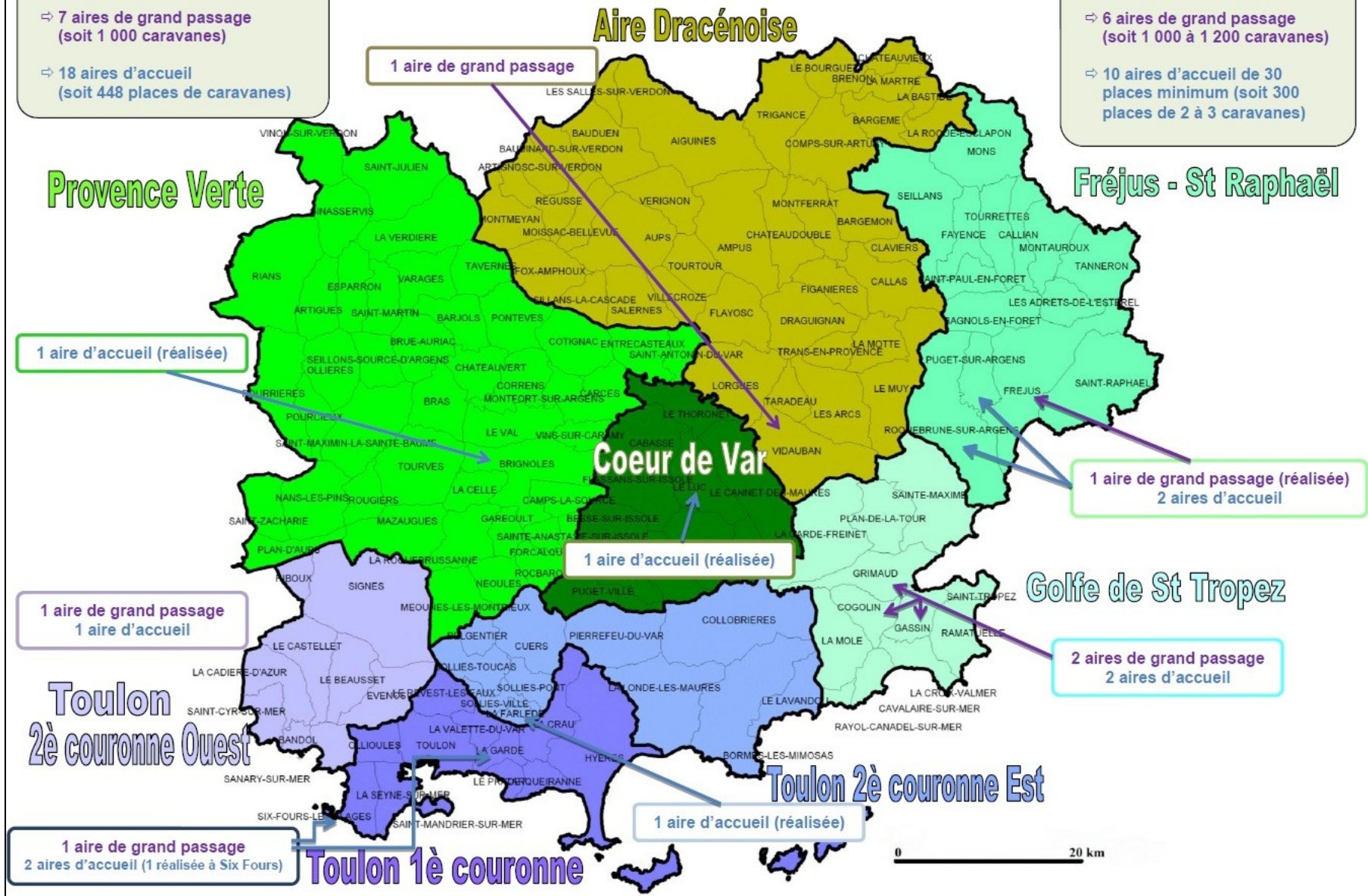
Révision du schéma départemental du Var 2011

Schéma 2003

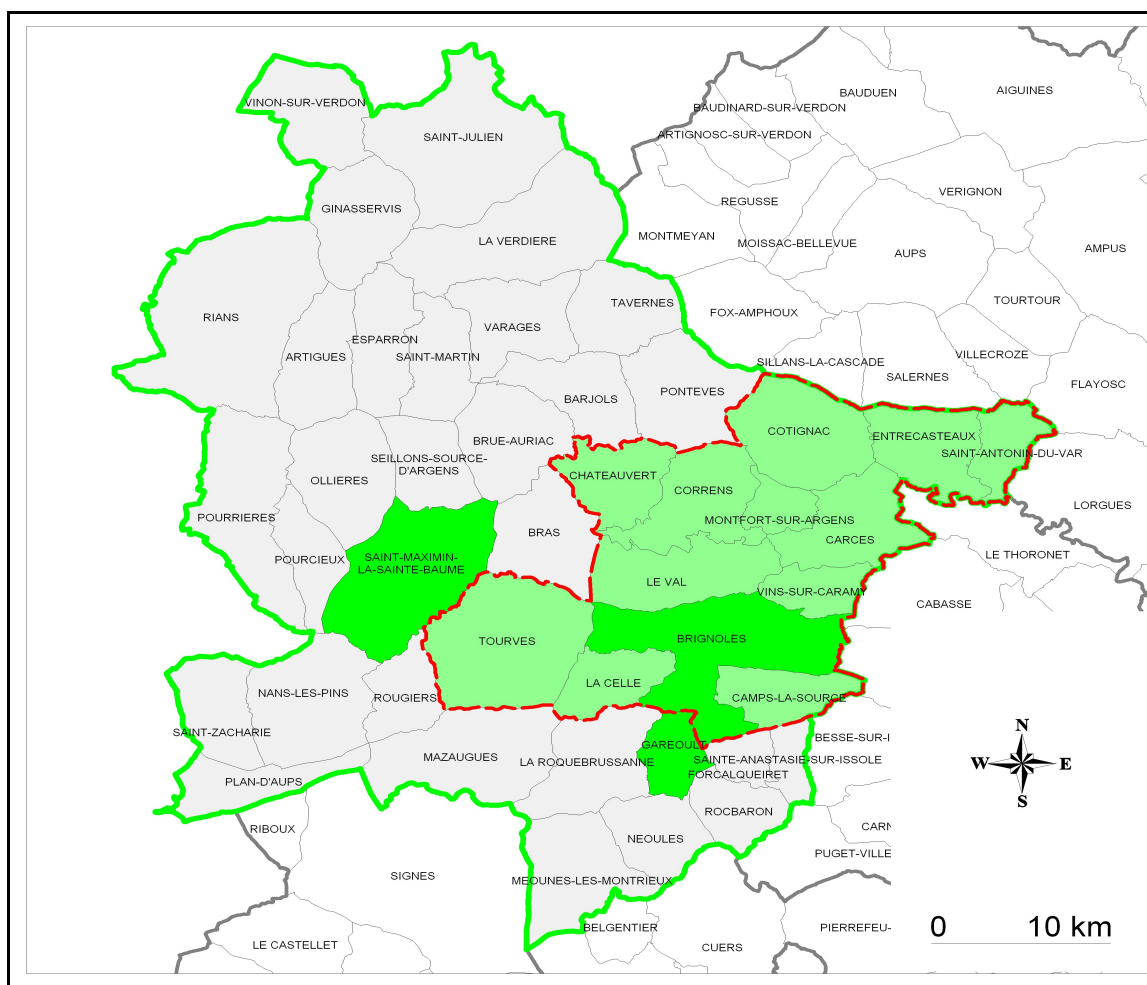
- ⇒ 7 aires de grand passage (soit 1 000 caravanes)
- ⇒ 18 aires d'accueil (soit 448 places de caravanes)

Schéma 2011

- ⇒ 6 aires de grand passage (soit 1 000 à 1 200 caravanes)
- ⇒ 10 aires d'accueil de 30 places minimum (soit 300 places de 2 à 3 caravanes)



PROVENCE VERTE



Communes de plus de 5 000 habitants :

- Brignoles
- Saint-Maximin
- Garéoult*

* Commune nouvellement inscrite

Collectivités responsables de la mise en œuvre :

- Communauté de Communes du Comté de Provence
- Saint-Maximin
- Garéoult*

Prescriptions du schéma de 2003 :

- 50 places caravanes sur 2 aires d'accueil

État des réalisations :

- 1 aire d'accueil de 30 places à Brignoles au titre de la Communauté de Communes du Comté de Provence

Besoins identifiés au diagnostic :

L'aire de Brignoles répond aux besoins d'accueil du bassin d'habitat. Le besoin d'une 2^{ème} aire d'accueil n'est donc pas confirmé.

Pour le clan familial qui séjourne en alternance entre les aires de Brignoles et du Luc, un terrain familial serait plus adapté. Cette hypothèse nécessite d'être étudiée avec la famille, notamment en ce qui concerne la commune d'implantation du terrain.

Prescriptions du schéma révisé :

Pas de besoins complémentaires aux installations déjà réalisées.

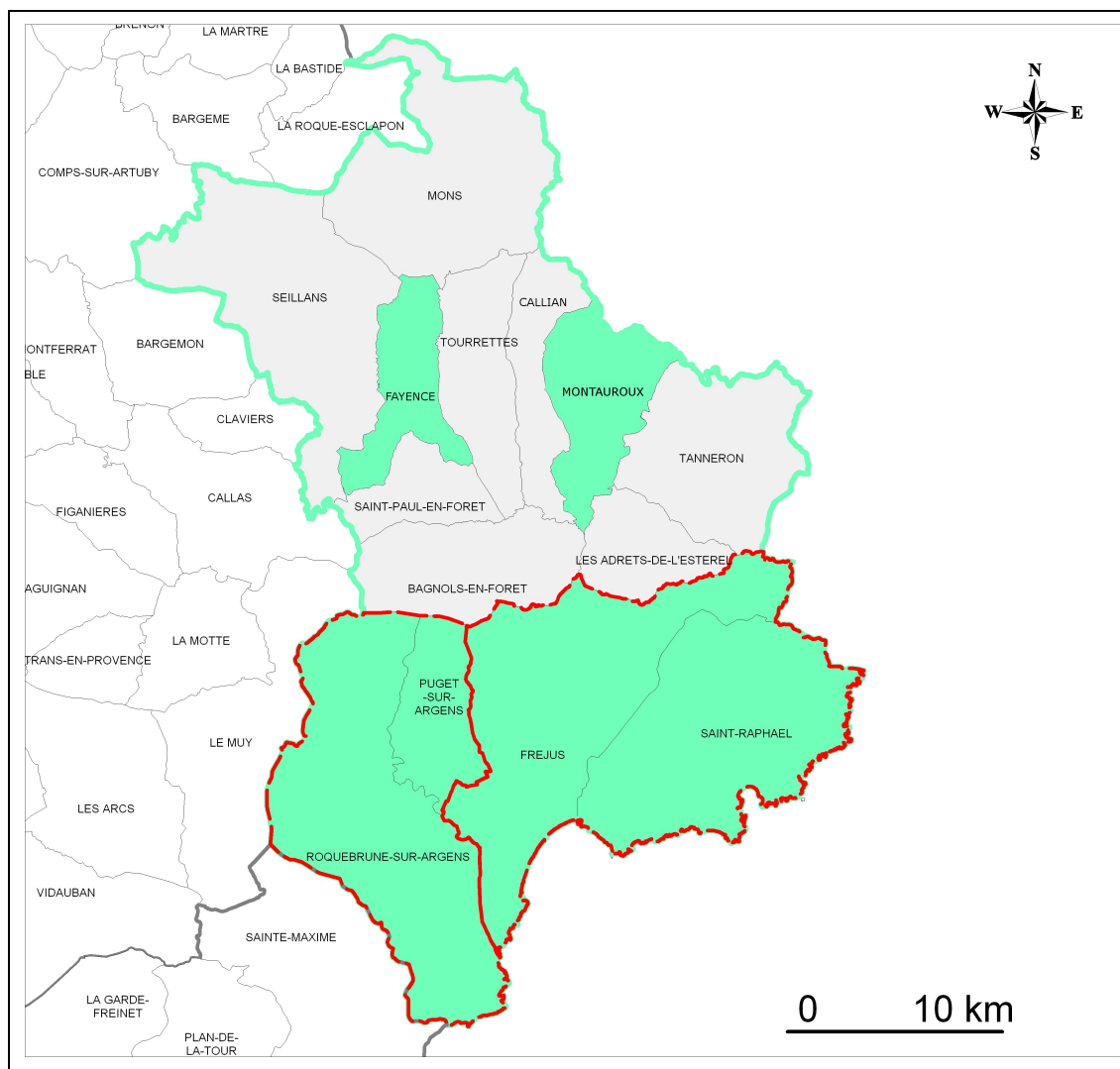
Observations :

Les communes de Saint-Maximin et de Garéoult doivent être impliquées par voie de convention dans le fonctionnement de l'aire d'accueil du Comté de Provence, située à Brignoles, et participer financièrement à sa gestion sociale et technique.

Un diagnostic social approfondi dans le cadre d'une MOUS permettra de définir le montage de l'opération d'habitat adapté pour la famille en voie de sédentarisation. Les communes de Saint-Maximin et de Garéoult devront être impliquées dans le choix du terrain et du montage de l'opération.

Pour le clan familial qui séjourne en alternance sur l'aire du Luc et de Brignoles, un terrain familial serait plus adapté. Cette hypothèse nécessite d'être étudiée avec la famille, notamment en ce qui concerne la commune d'implantation du terrain.

FREJUS – SAINT RAPHAËL



Communes de plus de 5 000 habitants :

- Fréjus
- Puget-sur-Argens
- Saint-Raphaël
- Roquebrune-sur-Argens
- Fayence*
- Montauroux*

Collectivités responsables de la mise en œuvre :

- Communauté d'Agglomération
Fréjus - Saint Raphaël
- Communauté de Communes du Pays
Mer Estérel

* Communes nouvellement inscrites

Prescriptions du schéma de 2003 :

- 60 places caravanes sur 2 aires d'accueil
- 1 aire de grand passage de 150 places

État des réalisations :

- 1 aire de grand passage de 150 places réalisée à Fréjus par la Communauté d'Agglomération de Fréjus – Saint Raphaël
- Projet en cours : 1 aire d'accueil de 25 places à Puget-sur-Argens qui sera mise en service prochainement

Besoins identifiés au diagnostic :

La création d'une 2^{ème} aire d'accueil est nécessaire.

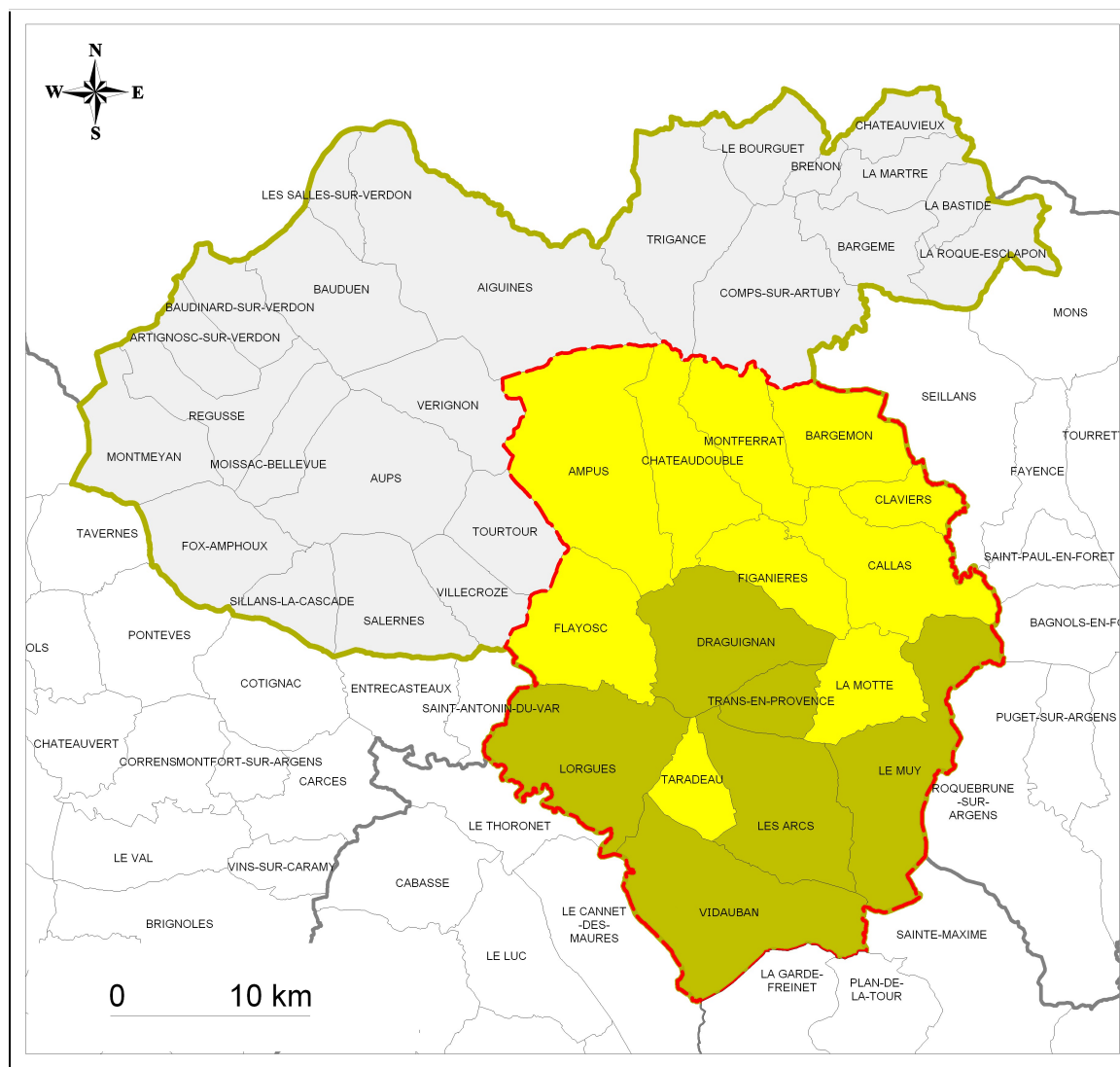
Prescriptions du schéma révisé :

2 aires d'accueil dont celle de Puget-sur-Argens qui sera prochainement mise en service.

Observations :

Les aires d'accueil à réaliser auront une capacité d'accueil minimum de 30 emplacements.

AIRE DRACENOISE



Communes de plus de 5 000 habitants :

- | | |
|----------------------|------------|
| – Draguignan | – Les Arcs |
| – Vidauban | – Lorgues |
| – Trans-en-Provence* | – Le Muy |

* Commune nouvellement inscrite

Collectivité responsable de la mise en œuvre :

- Communauté d'Agglomération Dracénoise

Prescriptions du schéma de 2003 :

- 50 places caravanes sur 2 aires d'accueil
- 1 aire de grand passage de 150 places

État des réalisations :

Besoins identifiés au diagnostic :

Le besoin d'une aire de grand passage est confirmé.

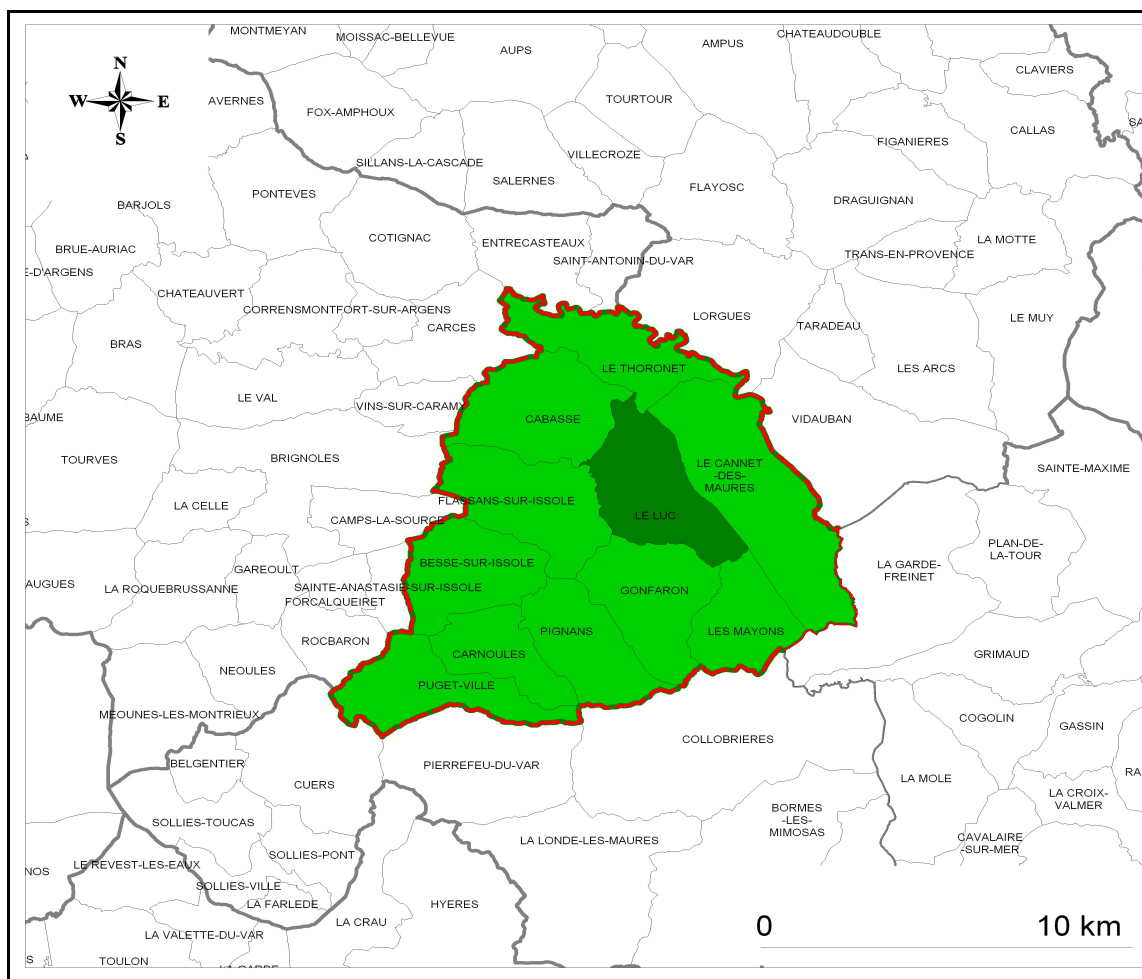
Prescriptions du schéma révisé :

1 aire de grand passage.

Observations :

Les aires de grand passage à réaliser auront une capacité d'accueil minimum de 150 caravanes.

CŒUR DE VAR



Commune de plus de 5 000 habitants :

- Le Luc

Collectivité responsable de la mise en œuvre :

- Communauté de Communes Cœur de Var

Prescriptions du schéma de 2003 :

État des réalisations :

- 1 aire d'accueil de 38 places réalisée au Luc au titre de la Communauté de Communes Cœur de Var

Besoins identifiés au diagnostic :

L'aire du Luc répond aux besoins d'accueil du bassin d'habitat.

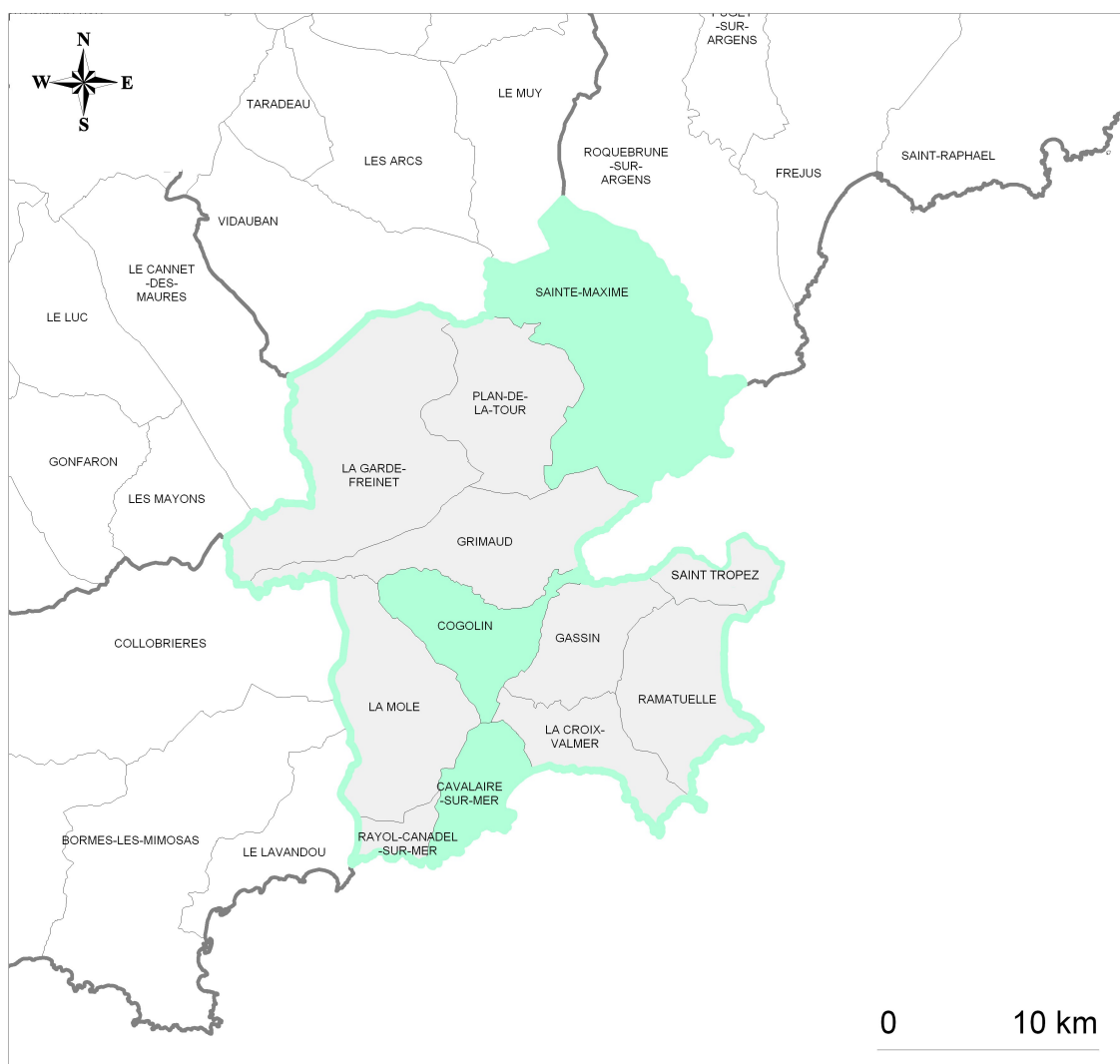
Prescriptions du schéma révisé :

Pas de besoins complémentaires aux installations déjà réalisées.

Observations :

Néant

GOLFE DE SAINT TROPEZ



Communes de plus de 5 000 habitants :

- Cavalaire
- Sainte-Maxime
- Cogolin

Collectivités responsables de la mise en œuvre :

- Cavalaire
- Sainte-Maxime
- Cogolin

Prescriptions du schéma de 2003 :

- 80 places caravanes sur 3 ou 4 aires d'accueil
- 2 aires de grand passage de 150 places

État des réalisations :

- Néant

Besoins identifiés au diagnostic :

Ce bassin d'habitat est une destination y compris hors saison estivale. La création de deux aires d'accueil est nécessaire.

Le bassin d'habitat est une destination privilégiée des grands groupes. La création de deux aires de grand passage est nécessaire.

Prescriptions du schéma révisé :

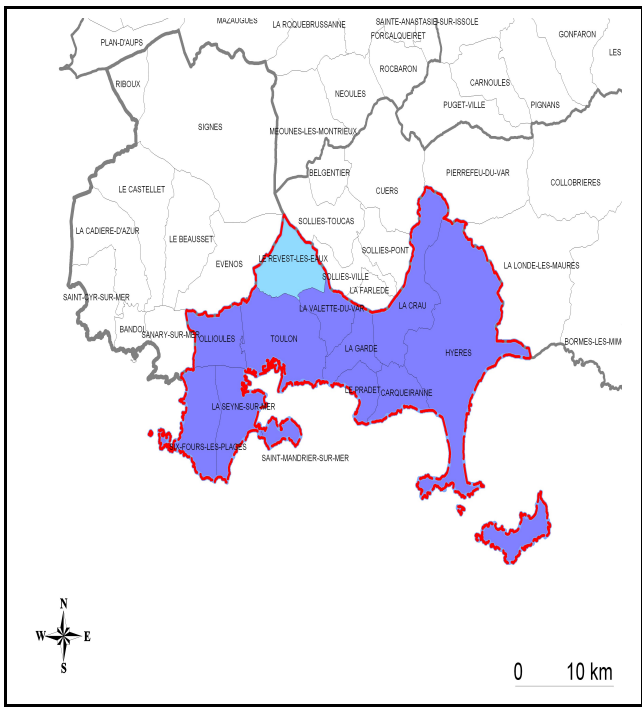
- 2 aires d'accueil
- 2 aires de grand passage.

Observations :

Les aires d'accueil à réaliser auront une capacité d'accueil minimum de 30 emplacements.

Les aires de grand passage à réaliser auront une capacité d'accueil minimum de 150 caravanes.

TOULON 1^{ère} COURONNE



Communes de plus de 5 000 habitants :

- Carqueiranne
 - Hyères
 - La Garde
 - Le Pradet
 - La Valette-du-Var
 - La Crau
- Saint-Mandrier
 - Six-Fours-les-Plages
 - La-Seyne-sur-Mer
 - Toulon
 - Ollioules

Collectivité responsable de la mise en œuvre :

- Communauté d'Agglomération de Toulon
Provence Méditerranée

Prescriptions du schéma de 2003 :

- 2 aires d'accueil d'une trentaine de places
- 1 aire de grand passage de 150 places

État des réalisations :

- 1 aire d'accueil de 14 emplacements réalisée à Six-Fours au titre de la communauté d'agglomération de Toulon Provence Méditerranée
- 1 aire d'accueil de 20 emplacements à La Garde en cours de réalisation

Besoins identifiés au diagnostic :

Ce bassin d'habitat est concerné par des passages tout au long de l'année. Les convois étant relativement importants.

La création d'une aire de grand passage est donc nécessaire.

Des familles sédentaires sont installées :

- sur le terrain de la Chaberte (La Garde)
- sur le terrain de la déchetterie à Hyères

Prescriptions du schéma révisé :

2 aires d'accueil et 1 aire de grand passage.

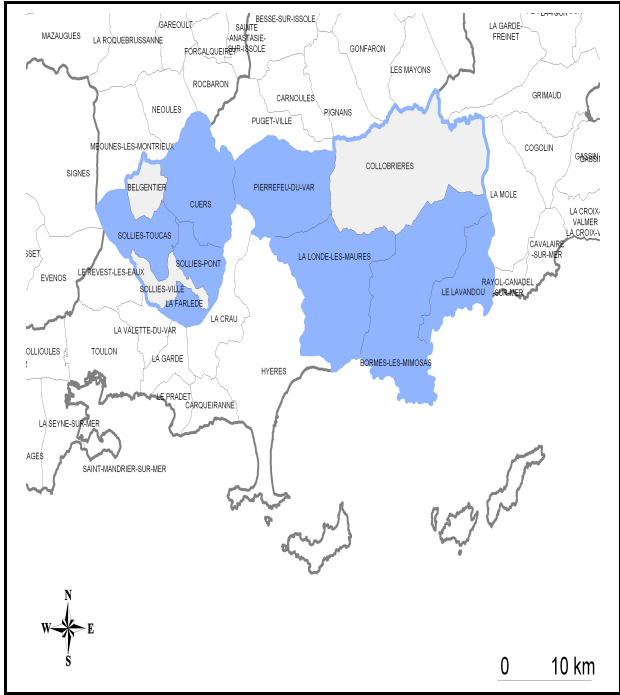
Observations :

Les aires de grand passage à réaliser auront une capacité d'accueil minimum de 150 caravanes.

Les sédentaires installés sur le terrain de la Chaberte seront relogés dans le cadre de la MOUS en cours.

Une nouvelle MOUS devra être lancée pour résoudre l'autre cas de sédentarisation (Hyères).

TOULON 2^{ème} COURONNE EST



Communes de plus de 5 000 habitants :

- | | |
|--------------------|---------------|
| - La Farliède | - Pierrefeu** |
| - Solliès-Pont | - Bormes |
| - Solliès-Toucas** | - Le Lavandou |
| - La Londe | - Cuers |

Collectivités responsables de la mise en œuvre :

- La Farlède
- Solliès-Pont
- Solliès-Toucas
- La Londe
- Pierrefeu
- Bormes
- Le Lavandou
- Cuers

** Communes nouvellement inscrites

Prescriptions du schéma de 2003 :

- 3 aires d'accueil d'une vingtaine de places
- 1 aire de grand passage de 150 places

État des réalisations :

- 1 aire d'accueil de 30 places réalisée à La Farlède avec la commune de Solliès-Pont

Besoins identifiés au diagnostic :

L'aire de La Farlède répond aux besoins d'accueil du bassin d'habitat. Le besoin d'une 2^{ème} aire d'accueil n'est donc pas confirmé.

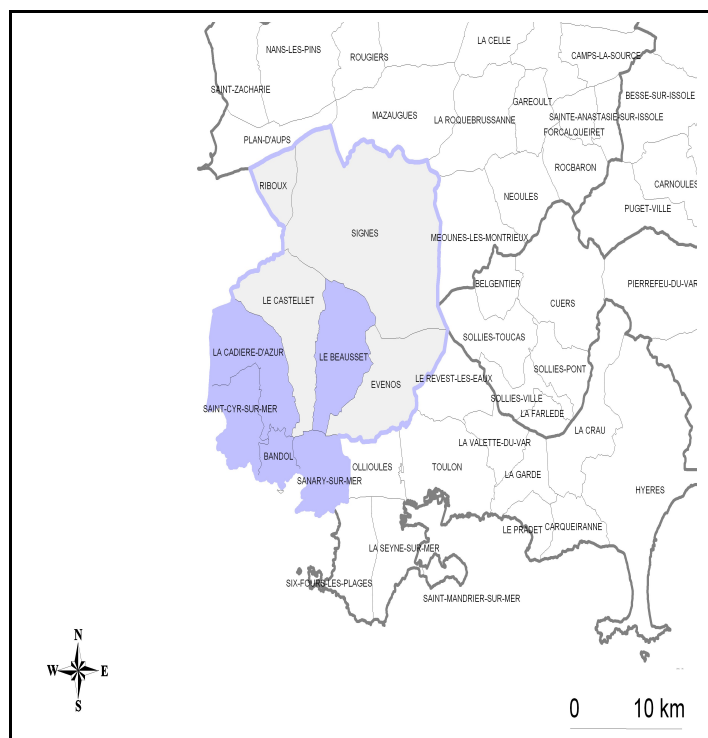
Prescriptions du schéma révisé :

- Aire d'accueil : pas de besoins complémentaires aux installations déjà réalisées.

Observations :

Néant

TOULON 2^{ème} COURONNE OUEST



Communes de plus de 5 000 habitants :

- | | |
|----------------|-------------|
| – Sanary | – Saint-Cyr |
| – La Cadière** | – Bandol |
| – Le Beausset | |

** Commune nouvellement inscrite

Collectivités responsables de la mise en œuvre :

- | | |
|---------------|-------------|
| – Sanary | – Saint-Cyr |
| – La Cadière | – Bandol |
| – Le Beausset | |

Prescriptions du schéma de 2003 :

- 2 aires d'accueil d'une trentaine de places
- 1 aire de grand passage de 150 places

État des réalisations :

Néant

Besoins identifiés au diagnostic :

Ce bassin d'habitat est concerné par des passages tout au long de l'année. Les convois sont relativement importants. La création d'une aire est donc nécessaire.

Le bassin d'habitat est une destination privilégiée des grands groupes. La création d'une aire de grand passage est nécessaire.

Un clan familial s'est sédentarisé à Saint-Cyr-sur-Mer, sur un terrain à côté du stade de la Miolane.

Prescriptions du schéma révisé :

- 1 aire d'accueil
- 1 aire de grand passage.

Observations :

Les aires d'accueil à réaliser auront une capacité d'accueil minimum de 30 emplacements.

Les aires de grand passage à réaliser auront une capacité d'accueil minimum de 150 caravanes.

Une MOUS devra être lancée pour résoudre la problématique des sédentaires.

2. Synthèse des préconisations du schéma révisé

▪ Les aires d'accueil

La capacité totale d'accueil doit atteindre 300 emplacements (soit un potentiel de 450 à 600 caravanes), répartis en 10 aires.

Compte tenu de l'évolution des passages, **les bassins d'habitat qui doivent compléter leur accueil par la création de nouvelles aires sont les suivants :**

- ⇒ Bassin d'Habitat de Fréjus Saint-Raphaël :
 - 1 aire d'accueil à finaliser (Commune de Puget-sur-Argens : aire de 25 places vandalisée juste avant sa livraison)
 - 1 aire d'accueil à réaliser (autres communes inscrites au schéma : Fréjus, Saint-Raphaël, Roquebrune-sur-Argens, Montauroux, Fayence)
- ⇒ Bassin d'Habitat du Golfe de Saint-Tropez
 - 2 aires d'accueil à créer
 - communes concernées : Cavalaire, Sainte-Maxime, Cogolin.
- ⇒ Bassin d'Habitat de Toulon 1ère couronne
 - 2 aires à réaliser
 - communes concernées : Carqueiranne, Hyères, La Garde, Le Pradet, La Valette-du-Var, Saint-Mandrier-sur-Mer, Six-Fours-les-Plages, La Seyne-sur-Mer, Toulon, Ollioules, La Crau .
 - (projet à Six-Fours-les-Plages et La Garde)*
- ⇒ Bassin d'Habitat Toulon 2ème couronne ouest
 - 1 aire à réaliser
 - communes concernées : Sanary, La Cadière, Le Beausset, Saint-Cyr, Bandol

Des bassins pour lesquels l'offre déjà en place est satisfaisante **mais pour lesquels des communes inscrites au schéma doivent s'impliquer dans la gestion et l'amélioration des conditions d'accueil sur les aires déjà réalisées :**

- ⇒ Bassin d'Habitat de Toulon 2ème couronne Est :
 - 1 aire réalisée en fonctionnement à la Farlède (30 places)
 - Les communes inscrites au Schéma qui doivent participer au fonctionnement et à l'amélioration de l'aire en place : La Farlède, Solliès-Pont, Solliès-Toucas, La Londe, Pierrefeu, Bormes, Le Lavandou, Cuers.
- ⇒ Bassin d'Habitat de la Provence Verte :
 - 1 aire réalisée en fonctionnement à Brignoles,
 - Les communes de Saint Maximin et Garéoult, inscrites au schéma doivent donc également participer au fonctionnement et à l'amélioration de l'aire en place.

Un bassin d'habitat pour lequel la réponse est en place :

- ⇒ Bassin d'Habitat de Cœur de Var :
 - 1 aire d'accueil réalisée (Le Luc, 38 places, seule commune de plus de 5000 habitants), l'ensemble des prescriptions est donc réalisé.

Un bassin d'habitat pour lequel les réponses ne concernent pas cette catégorie d'équipement :

- ⇒ Bassin d'Habitat Aire Dracénoise : ce sont essentiellement des grands passages qui sont observés, et des problématiques de sédentarisation
6 communes inscrites au schéma : Draguignan, Vidauban, Trans-en-Provence, les Arcs, Lorgues, Le Muy.

▪ **Les aires de grand passage**

Le phénomène de grand passage reste prégnant sur le département. La capacité d'accueil doit donc être à la hauteur des besoins, soit 6 aires représentant un total de 1 200 caravanes.

5 bassins d'habitat sont concernés, soit :

- ⇒ Bassin d'Habitat de Fréjus Saint-Raphaël : 1 aire de grand passage déjà réalisée (150 places) à remettre en état suite aux inondations et adaptations nécessaires aux usagers pour une meilleure occupation,
- ⇒ Bassin d'Habitat du Golfe de Saint-Tropez : 2 aires de grand passage à réaliser (envisagées sur Grimaud, Cogolin ou Gassin)
- ⇒ Bassin d'Habitat Aire Dracénoise : 1 aire de grand passage à réaliser par la communauté d'agglomération dracénoise (un terrain repéré à Vidauban)
- ⇒ Bassin d'Habitat de Toulon 1ère couronne : 1 aire de grand passage à réaliser
- ⇒ Bassin d'Habitat de Toulon 2^{ème} couronne ouest : 1 aire de grand passage à réaliser

▪ **Des préconisations complémentaires**

- La recherche de solutions pour les sédentaires installés en zone urbaine, souvent sur des terrains désignés pour l'accueil des voyageurs : 5 communes sont concernées, 1 MOUS est en cours sur La Garde, les autres communes (Toulon, Hyères, Saint Cyr), avec une mise en œuvre d'outils de diagnostic et d'accompagnement pour rechercher les formes les plus adaptées de logement à chacune des familles.
- Des états des lieux à approfondir pour les sédentaires en zones agricoles, avec des communes fortement impliquées (Vidauban, Puget sur Argens, La Farlède, les Arcs, La Crau, Brignoles) : solutions à trouver dans le cadre des PLU et des PLH selon la situation des familles et des terrains concernés au regard du droit de l'urbanisme.

Les interventions sont à envisager en cohérence avec les actions prévues au PDALPD 2011 - 2013 (fiche action n°5).

IV

LA GOUVERNANCE, LE SUIVI ET LA MISE EN OEUVRE DU SCHEMA

Les prescriptions

- **À l'échelle du département**

Renouveler la commission départementale consultative des gens du voyage :

Son mandat arrivant à expiration, sa nouvelle composition devra tenir compte de l'arrivée de nouveaux opérateurs dans le département (gestionnaires, associations) qui ont manifesté leur souhait d'y participer.

Créer un poste de coordonnateur départemental des gens du voyage :

Garant du dialogue avec les gens du voyage, ses missions sont multiples mais ont un seul objectif : rappeler les droits et devoirs, prévenir les incidents.

Compte tenu de la forte problématique des grands passages, priorité devra être donnée à la préparation en amont, la coordination, l'orientation, l'accueil et les conditions de séjour des grands groupes.

En attendant la réalisation des aires d'accueil, il aura une mission de médiation et de régulation afin d'améliorer les relations entre les collectivités et les gens du voyage.

Maintenir et conforter le comité de suivi après l'adoption du schéma :

Il se réunit régulièrement (semestriellement) et en amont de la commission consultative.

Il prépare l'évaluation du schéma à mi-parcours.

Instituer un comité permanent («équipe d'animation») :

Cette équipe pourrait être constituée de représentants de l'État, du Conseil Général et du médiateur.

- **À l'échelle des collectivités**

Créer un comité technique local :

Le comité technique assiste et accompagne les élus et leurs services techniques dans la recherche du terrain et le montage du projet technique et social des réalisations (aire d'accueil, aire de grand passage, habitat adapté).

Une fois le projet réalisé, il s'agit de veiller au bon fonctionnement des équipements réalisés, de prévenir les dysfonctionnements techniques, de suivre le projet social, l'évolution de l'occupation.

Différentes instances sont à mettre en place dès l'approbation du schéma ou à conforter en fonction des missions qui leurs sont imparties :

- la commission départementale consultative des gens du voyage,
- le comité de suivi du schéma,
- les comités techniques locaux.

La commission départementale consultative des gens du voyage

PILOTE	Coprésidée par M. le Préfet et M. le Président du Conseil Général
ECHELLE DE MISE EN OEUVRE	Département
PARTICIPANTS	Décret n° 2001-540 du 25/06/2001 : le mandat des membres est pour 6 ans
PERIODICITE DE TRAVAIL	Décret n° 2001-540 du 25/06/2001 : la commission se réunit au moins deux fois par an
MISSIONS	Missions inscrites dans la loi : - Loi n° 2000-614 du 5/07/2000 : la commission est associée à l'élaboration du schéma départemental et à sa mise en œuvre - Circulaire n° 2001-49 du 5/07/5001 : la commission émet formellement un avis sur le schéma. Elle est associée aux travaux de suivi du schéma Missions confiées dans le cadre du SDAGV : - Suivi du schéma (réalisation des équipements et du plan d'actions) - Validation des actions annuelles prioritaires à mettre en œuvre, proposées par le comité de suivi

Coordination et médiation départementale des gens du voyage

PILOTE	État et Conseil Général
ECHELLE DE MISE EN OEUVRE	Département
PARTICIPANTS	ETAT(DDCS- DDTM) Conseil Général, les collectivités concernées
MISSIONS	Missions inscrites dans la loi et à définir par la commission départementale consultative • Loi n° 2000-614 du 5/07/2000 et article 1^{er} alinéa IV • gestion des terrains de grands passages • médiation entre les services de l'État, les élus locaux, les gens du voyage • préparation de la saison des grands passages

Le comité de suivi du schéma

PILOTE	État et Conseil Général
ECHELLE DE MISE EN OEUVRE	Département
PARTICIPANTS	A minima : - DDCS - DDTM - CAF - Conseil Général (élus + techniciens) - Coordonnateur départemental des gens du voyage, s'il y a lieu En fonction des thématiques abordées : - Éducation Nationale - les gestionnaires d'aires d'accueil - les associations représentatives des gens du voyage - les services sociaux - autres partenaires
PERIODICITE DE TRAVAIL	Se réunit au moins deux fois par an, en amont de la commission départementale consultative des gens du voyage
MISSIONS	- Recueil et analyse l'information locale transmise par les comités techniques, les comités locaux et les autres partenaires départementaux - Suit la réalisation des aires inscrites au schéma révisé : ⇒ suivi des financements, ⇒ suivi des démarches engagées par les collectivités compétentes, ⇒ convocation si nécessaire des collectivités concernées pour connaître l'état d'avancement des projets, ⇒ réalisation d'un bilan bisannuel sur l'état d'avancement de chaque équipement (avancée, points de blocage...) - Suit la mise en œuvre du plan d'actions du schéma révisé et émet des priorités sur les actions à engager en fonction des réalités du territoire (selon le retour des comités techniques et des comités locaux) - Redéfinit ou ajoute des actions, en fonction des besoins - Fait une évaluation à mi-parcours de la mise en œuvre du schéma révisé

Les comités techniques locaux

PILOTE	Élu et/ou personne désignée de la collectivité compétente
ECHELLE DE MISE EN OEUVRE	Dans chaque collectivité où un ou plusieurs aménagements doivent être réalisés ou sont aménagés
PARTICIPANTS	À définir par la collectivité : A minima : - un élu de la collectivité - un technicien de la collectivité - le futur gestionnaire, s'il est mandaté - les services de l'État (DDTM) et/ou la DDCS - le coordonnateur départemental des gens du voyage, s'il y a lieu - les acteurs locaux, en fonction des thématiques abordées : directeurs d'établissements scolaires, CCAS, structures socio-éducatives, autres associations
PERIODICITE DE TRAVAIL	À l'initiative de la collectivité, en tant que de besoin, lors de la phase d'élaboration du projet, et à minima une fois par trimestre
ELABORATION DES PROJETS	- Proposer un terrain pour l'aménagement de l'équipement, - Monter le projet techniquement et financièrement, - Faire le point et suivre les travaux engagés (état d'avancement, problèmes éventuels rencontrés...), - Adapter le projet en fonction des réalités locales, - Prendre appui sur des aires réalisées pour optimiser la qualité de l'équipement à aménager (visites d'autres aires, invitation d'élus d'autres collectivités pour le partage d'expérience...), - Faire remonter l'information sur l'état d'avancement du projet au comité de suivi du schéma, - Travailler le règlement intérieur et les modalités de gestion du futur équipement en fonction des autres équipements du département.
GESTION DES REALISATIONS	- Veiller au bon fonctionnement technique des équipements, - Veiller au bon fonctionnement global de l'équipement, - Prendre en compte les demandes des occupants de l'équipement, - Faire un bilan des occupations, - Mettre en évidence les dysfonctionnements et problèmes éventuels, et rechercher les solutions avec les acteurs concernés, - Suivre l'évolution d'actions engagées localement : points positifs, points négatifs, - Faire remonter l'information au comité de suivi du schéma.

ANNEXES

Annexe 1 : Les recommandations sociales..... 51

- le projet social d'une aire d'accueil
- la scolarisation
- l'insertion professionnelle
- l'accès à la santé

Annexe 2 : Les recommandations techniques.....59

- fonctionnement des aires d'accueil
- règlement intérieur
- accueil des grands groupes

Annexe 3 : les fiches techniques..... 70

- références des principaux textes réglementaires
- rappel des normes techniques des aires
- fiche scolarisation dans le Var
- personnes ressources
- lexique

Annexe 1

Les recommandations sociales

LES ACTIONS A CARACTERE SOCIAL

La loi du 5 juillet 2000 précise que le schéma départemental prévoit les actions à caractère social destinées aux gens du voyage : la scolarisation, l'accès à la santé, l'insertion professionnelle.

Les principes de l'action à mener dans le cadre du Schéma 2012 – 2018

Le schéma départemental du Var prend le parti de renforcer l'accès des gens du voyage aux dispositifs et services de droit commun, répondant ainsi aux souhaits exprimés par les gens du voyage eux-mêmes.

Le schéma a également pour objectif d'anticiper les conséquences des recommandations de la Haute Autorité de Lutte contre les Discriminations (HALDE).

Afin de favoriser l'intégration des gens du voyage et faciliter leur accès aux dispositifs de droit commun, des actions d'accompagnement peuvent s'avérer nécessaires.

Un projet social pour chaque aire

Qui garantit l'intégration de l'aire d'accueil et de ses usagers dans le tissu social.

C'est le projet social de l'aire d'accueil qui doit en définir les conditions en concertation avec les acteurs locaux.

La mobilisation des acteurs locaux

Cette mobilisation, dès la phase de conception de l'aire, permettra de mobiliser l'ensemble des acteurs locaux et de mesurer le potentiel d'implication de chacun dans l'accompagnement social des usagers de l'aire d'accueil.

Sans empiéter sur les prérogatives du futur gestionnaire, ce travail permettra de nourrir le cahier des charges qui lui sera soumis et d'avoir une idée plus précise des moyens qu'il devra mobiliser.

L'accueil des gens du voyage ne se limite en effet pas à offrir des conditions de stationnement et d'installation satisfaisantes. La bonne intégration de l'équipement et de ses usagers dans la cité dépend en effet largement de la qualité du projet d'accompagnement social mis en place : c'est le projet social de l'aire, pièce maîtresse du dossier de financement du fonctionnement.

Les objectifs du projet social sont de :

- créer de bonnes conditions d'accès aux équipements et services publics (écoles, en particulier), aux dispositifs sociaux et administratifs de droit commun,
- développer une fonction de médiation entre les gens du voyage et les partenaires locaux (administrations, services prestataires),
- favoriser la responsabilisation et l'autonomisation des familles.

L'essentiel de l'accompagnement social des usagers est donc à mener autant que possible dans le cadre du droit commun par les travailleurs sociaux et les associations à vocation générale, au travers des procédures et des dispositifs existants.

Lorsque ces dispositifs ne sont pas assez adaptés ou insuffisants pour répondre aux situations des gens du voyage, ils peuvent être relayés ou soutenus par des actions socio-éducatives spécifiques.

Une des conditions de réussite du projet social est son élaboration en étroite collaboration avec les acteurs locaux. C'est la raison pour laquelle il est indispensable de les associer dès en amont de la réalisation de l'aire d'accueil. Nous entendons ici par acteurs locaux plus particulièrement les acteurs de l'action sociale, de la prévention, de l'insertion etc.

En fait, le fil conducteur du projet social devra se décliner au travers de la notion d'accès à et de passerelle vers, plutôt que service ou action spécifique, lesquelles ont tendance à favoriser le repli des gens du voyage sur leur lieu de vie et leur communauté.

Il s'agit donc de :

- **Élaborer** le projet social en étroite collaboration avec les acteurs locaux dès en amont de la réalisation de l'aire d'accueil (acteurs de l'action sociale, de la prévention, de l'insertion, ...),
- **concevoir** un dispositif d'accueil traduisant l'idée que l'aire d'accueil fait partie intégrante de la collectivité : délivrer un livret d'accueil qui présente les principales informations municipales, les numéros d'urgence, les coordonnées et heures d'ouverture des services et équipements, les coordonnées de l'Unité Territoriale Sociale (UTS) du territoire,
- **mener** autant que possible l'accompagnement social des usagers dans le cadre du droit commun par les travailleurs sociaux et les associations à vocation générale, au travers des dispositifs et procédures existantes,
- **relayer** ou soutenir ces dispositifs par des actions socio-éducatives spécifiques en cas de besoin,
- **prévoir** les services d'un écrivain public le cas échéant.

2. SCOLARISATION DES ENFANTS, UNE OBLIGATION LÉGALE

a) Les obligations réglementaires :

Le droit commun de l'éducation s'applique en tout point aux enfants du voyage : l'instruction obligatoire est assurée prioritairement dans les établissements d'enseignement.

La scolarisation des enfants du voyage s'inscrit dans le cadre de la mise en place du CASNAV (Centre Académique pour la Scolarisation des Nouveaux Arrivants et des Enfants du Voyage), paru au BO spécial n°10 du 25 avril 2002.

Elle est précisée par la circulaire n°2002-101 du 25 avril 2002 relative à la « scolarisation des enfants du voyage et de familles non sédentaires » qui en fixe le contenu.

Elle est précisée par la circulaire n°2002-102 du 25 avril 2002 relative aux « missions et organisation des CASNAV ».

La scolarisation en école maternelle :

L'école maternelle constitue le socle éducatif sur lequel s'érigent les apprentissages systématiques de l'école élémentaire : il convient donc que davantage d'enfants de familles non sédentaires y accèdent.

La scolarisation à l'école primaire :

Les enfants des parents non sédentarisés sont soumis à l'obligation scolaire entre six et seize ans. Ils ont droit à la scolarisation dans les mêmes conditions que les autres enfants, quelles que soient la durée et les modalités de stationnement.

La scolarisation à l'école primaire s'effectue en priorité dans l'école du secteur et dans le cadre des classes ordinaires. Des dispositifs spécifiques peuvent cependant, si l'opportunité en est clairement établie dans la situation considérée, être envisagés à titre transitoire. Il s'agit de passerelles vers la scolarisation en milieu ordinaire.

La scolarisation dans le second degré

Dans le second degré la règle est la même : la scolarisation s'effectue suivant le cursus ordinaire et dans le collège de secteur. Dans le cadre de l'autonomie reconnue aux établissements, des mesures d'adaptation peuvent être développées pour répondre aux besoins particuliers des enfants du voyage

Il convient donc de retenir deux niveaux d'interventions :

- **une organisation** locale entre le maire ou les maires concernés par l'aire d'accueil et l'inspecteur de l'éducation nationale.
- **Une coordination** par la cellule départementale d'appui qui examine les difficultés éventuelles qui lui sont soumises.

b) Les moyens de l'Éducation Nationale :

Les moyens pédagogiques :

La classe d'initiation (CLIN) regroupe des élèves pour leur dispenser un enseignement spécifique. Son rôle est de conduire au plus tôt les enfants qui les fréquentent à une intégration complète dans les classes ordinaires. Dans cette perspective, il est souhaitable qu'elle fonctionne en structure ouverte sur les autres classes de l'école. Les élèves amenés à fréquenter la classe d'initiation doivent être inscrits, selon les procédures ordinaires, dans les classes correspondant à leur âge.

Le cours de rattrapage intégré (C.R.I.) s'adresse, quelques heures par semaine, à de petits groupes d'enfants scolarisés dans des classes ordinaires. La circulaire du 25 avril 2002 se substituant à la C. 86-119 du 13 mars 1986 ne fait plus référence à cette structure qui existe encore dans certains départements.

La déclinaison académique se traduit par la définition d'objectifs tenant compte des acteurs locaux et des spécificités du territoire.

c) L'action à mener dans le cadre du Schéma 2012 – 2018 :

Rappel : Le schéma départemental de 2003 a privilégié l'accueil classique des enfants, avec la mise en place si nécessaire de soutiens pédagogiques pour faciliter leur intégration. Si la maîtrise de la langue française dans ses usages oraux et écrits est une priorité, l'apprentissage du vivre-ensemble constitue une autre finalité essentielle de l'école.

Le schéma distinguait deux cas de figure, selon la localisation de l'aire d'accueil à proximité ou non des établissements scolaires. Lorsque l'éloignement et la difficulté des transports sont un obstacle à la scolarisation, des dispositifs spécifiques peuvent être conçus sur l'aire, comme des passerelles vers la scolarisation en milieu ordinaire.

Préconisations du schéma 2012-2018

- Améliorer le partenariat école – familles – gestionnaire de l'aire- les collectivités

L'amélioration du partenariat pourra être assurée par la création de **comités de suivi locaux « scolarisation – éducation »** en vue d'apporter des réponses concertées notamment en matière de soutien scolaire y compris pour les enfants scolarisés via le CNED.

- Garantir la scolarisation des enfants

⇒ **sur les aires nouvellement créées :**

La scolarisation sera préparée en amont de l'ouverture de l'aire avec le coordonnateur départemental du CASNAV. Il peut aider à l'organisation de réunions entre le gestionnaire de l'aire, les services de la mairie, l'école concernée et l'IEN, en vue de simplifier, d'alléger et d'accélérer les procédures d'admission.

L'école rattachée à l'aire d'accueil devra être identifiée, un nombre de places gelé en fonction du nombre d'enfants, et de leur âge, susceptibles d'être présents. La scolarisation en maternelle étant la clé d'une bonne scolarisation en élémentaire et les familles acceptant de plus en plus de scolariser les petits, il est fortement conseillé de désigner une école maternelle à proximité de l'école élémentaire afin d'éviter une dispersion géographique susceptible de dissuader les parents.

Si toutefois l'aire est éloignée des écoles, il est impératif de prévoir un ramassage scolaire. Les familles devront être encouragées à s'en servir. Un accompagnement à la démarche sera sans doute nécessaire.

⇒ **sur les aires d'accueil en service**

- Avant la rentrée des classes :

Organisation d'une réunion de concertation entre le coordonnateur départemental du CASNAV, le gestionnaire de l'aire, les services de la mairie, l'école concernée et l'IEN,
Mise en place d'un système de ramassage scolaire pour les aires de Brignoles et du Luc.

- En cours d'année scolaire (moment à définir) ou avant la fin de l'année scolaire :

Organisation d'une réunion de suivi de la scolarisation entre le coordonnateur départemental du CASNAV, le gestionnaire de l'aire, les services de la mairie, l'école concernée et l'IEN.

3. L'INSERTION PROFESSIONNELLE

La prégnance de l'activité économique chez les gens du voyage est plus que jamais d'actualité compte tenu du contexte économique.

La mise en œuvre d'une insertion professionnelle auprès des voyageurs requiert une approche prenant en compte leur savoir-faire et leur savoir être, ainsi que les propositions existantes.

Les actions envisageables sont :

1. Les actions d'insertion auprès des jeunes en partenariat avec la Mission Locale (consulter l'annuaire des missions locales <http://www.mission.locale.fr>).

La politique départementale en faveur des jeunes :

Le Département est compétent pour attribuer aux jeunes en difficultés, âgés de 18 à 25 ans, des aides destinées à favoriser leur insertion sociale et professionnelle et, le cas échéant, leur apporter des secours temporaires de nature à faire face à des besoins urgents.

La politique départementale pour les jeunes recouvre l'aide alimentaire, la mobilité, la formation, les loisirs, l'accès aux droits, la santé, l'insertion par le logement ou l'hébergement. Cette politique prend corps dans le Fonds d'Aide aux Jeunes placé sous l'autorité du Président du Conseil général.

2. Les actions d'insertion auprès des adultes en partenariat avec les travailleurs sociaux du Conseil Général (**Maison des Solidarités**) (cf. programme départemental de l'insertion)

http://www.var.fr/ressources/files/SOCIAL/PDI_2010_2012.pdf

4. L'ACCÈS À LA SANTÉ

La charte d'Ottawa, élaborée et adoptée le 21 novembre 1986 par l'OMS, définit la santé comme :

« la mesure dans laquelle un groupe ou un individu peut, d'une part, réaliser ses ambitions et satisfaire ses besoins et d'autre part, évoluer avec le milieu ou s'adapter à celui-ci. Elle est donc perçue comme une ressource de la vie quotidienne et non comme le but de la vie. La santé exige un certain nombre de conditions de ressources préalables, l'individu devant notamment se loger, accéder à l'éducation, se nourrir convenablement, disposer d'un certain revenu, bénéficier d'un écosystème stable, compter sur un apport durable de ressources, avoir droit à la justice sociale et à un jugement équitable. »

Il n'existe pas de politique de santé spécialement dédiée aux gens du voyage.

La couverture maladie universelle (CMU) créée en juillet 1999, a permis l'accès des gens du voyage au droit à la santé. L'accès effectif aux soins est un des enjeux de la politique sanitaire et sociale.

Les principaux problèmes identifiés dans **le Schéma départemental du Var de 2003** étaient :

- la difficulté d'accès aux droits et leur maintien,
- un faible recours aux services de prévention et de soins,
- de nombreuses grossesses précoces et peu suivies pour un certain nombre,
- la nécessité d'améliorer la prise en charge dans le domaine des soins dentaires.

Les recommandations du schéma de 2003 sont toujours pertinentes en 2011.

Tenant compte des rythmes de vie des voyageurs, il sera nécessaire de prévoir à la fois des organisations spécifiques, en ayant comme objectif de parvenir à l'usage et à la fréquentation des structures de droit commun.

Concernant l'accès aux droits, il est préconisé de favoriser l'accès aux droits, condition sine qua non pour l'accès aux soins.

Il s'agit notamment de favoriser les ouvertures de droits à l'aide médicale (CMU) et/ou au régime général et /ou à un régime spécifique selon la situation administrative et professionnelle.

Concernant l'accès aux soins, le schéma préconise de favoriser une information claire et immédiatement accessible, dans le domaine de la prévention et du soin lui-même. Il s'agit de faciliter l'identification des dispositifs de santé à solliciter :

- en termes de prévention : PMI, plannings familiaux, centres de dépistage, vaccinations,
- en termes de soins : structures publiques ou privées : soins de ville, soins en milieu hospitalier par la voie d'entrée des PASS (permis d'accès aux soins et santé) ou en voie directe avec les services de consultation et/ou d'hospitalisation, associatifs tel que Promo Soins pour favoriser une approche plus médico-sociale.

La continuité de soins a été identifiée comme un axe de travail indispensable pour créer ou optimiser une mise en cohérence de l'ensemble des axes de santé dans le département. Il s'agit d'éviter les demandes en doublon. Pour ce faire, les acteurs de santé doivent se coordonner pour gérer le circuit de santé.

Principes généraux de l'aide sociale

Références : Le Code de l'Action Sociale et des Familles (C.A.S.F), dont le texte intégral (partie législative et réglementaire) peut être consulté sur le site www.legifrance.gouv.fr intègre un certain nombre de lois (en entier ou pour partie). Il comprend également certaines dispositions réglementaires. Le code de l'action sociale et des familles est composé de cinq livres.

Définition de l'aide sociale :

L'aide sociale doit être considérée comme l'expression de la solidarité de la collectivité à l'égard des personnes qui en raison de leur état physiques et/ou mental, de leur situation économique et sociale ont besoin d'être aidées.

L'aide sociale est un droit pour les personnes qui remplissent les conditions définies par la loi ou par les mesures extra-légales décidées par délibération du Conseil Général. Ces mesures légales ou extra-légales répondent toutes aux mêmes conditions d'admission à l'aide sociale.

Le RDAS (règlement départemental action sociale) et plus particulièrement le titre 3 « action sociale et médico-sociale en faveur de l'enfance, des jeunes et des familles » répond à l'ensemble des problématiques « santé » par des fiches thématiques et des annexes adresses et contacts utiles par secteur. Ce document est l'outil dont tous les acteurs et partenaires de l'action sociale du département du Var doivent s'emparer. Il permettra à tous de répondre aux questions des publics concernés, de mieux les orienter, et de rendre toujours plus efficaces nos aides et nos actions de solidarité envers ceux qui en ont le plus besoin.

Le RDAS peut être consulté en ligne

http://www.var.fr/ressources/files/SOCIAL/PDI_2010_2012.pdf

Annexe 2

Les recommandations techniques

1. RECOMMANDATIONS POUR LES AIRES D'ACCUEIL

a) Les choix techniques en termes d'aménagement et d'équipement :

Les coûts d'investissement très élevés sont souvent dus en grande partie à la localisation de l'aire (VRD), à l'importance des locaux d'accueil et des logements de fonction.

b) La localisation :

La localisation est un critère essentiel en termes d'intégration de l'équipement, et donc de ses usagers. En fonction de la localisation, les occasions de rencontres et d'échanges avec la population locale, l'accès au droit commun (ex. : services sociaux, associations locales), sont facilités, ou au contraire rendus presque impossibles. Par ailleurs, la proximité de riverains favorise le contrôle social.

Ainsi, l'aire de la Farlède est insérée dans le tissu urbain et se situe dans un quartier résidentiel, elle est mitoyenne avec le collège. À ce jour, les riverains ne se sont pas plaints de ce voisinage.

À l'inverse, l'éloignement (la relégation ?) favorise le repli communautaire, la persistance des préjugés réciproques, la dépendance au gestionnaire.

Un détail qui a son importance : selon l'exposition de l'aire, les besoins en chauffage (électrique) peuvent s'avérer très importants.

La localisation d'une aire d'accueil est l'un des principaux critères d'appréciation de ses usagers.

c) Capacité d'accueil (places / emplacements) et taille des emplacements :

La prescription relative à la surface réglementaire de la place-caravane à 75 m² a été abrogée. Elle ne correspond plus ni aux usages et pratiques, ni à l'équipement des voyageurs. Ainsi une aire de 20 places pourra-t-elle au mieux accueillir 10 ménages, sachant que la plupart des ménages se déplacent avec 2 caravanes et une remorque dédiée à l'électroménager. De plus en plus souvent, les concepteurs des aires d'accueil tiennent compte de cette évolution et proposent des emplacements familiaux pouvant accueillir plusieurs caravanes et leurs véhicules tracteurs.

Le fait que les convois, composés de plusieurs ménages, soient de plus en plus importants pose la question cruciale de la capacité d'accueil des futures aires d'accueil. Nul ne sait si la pratique de voyage en grand groupe perdurera et si, dans ce cas, les voyageurs accepteront de se disperser sur différentes aires d'accueil. Cette question renvoie à la gestion de l'accueil des voyageurs au niveau départemental, à la nécessaire gestion des flux. Elle suppose l'instauration d'un dialogue permanent avec eux, d'une médiation qui ne pourra s'exercer réellement que lorsque le département du Var ne sera plus perçu comme un territoire hostile aux gens du voyage par ceux-ci.

d) Types de voyageurs accueillis et services proposés :

Les voyageurs qui séjournent sur les aires se répartissent à égalité entre des voyageurs en provenance de la France entière et de la région PACA. Leurs déplacements répondent à des impératifs économiques. Mais voyager coûte cher et suppose des équipements performants. Les aires accueillent donc des voyageurs qui disposent de moyens matériels et financiers indispensables pour voyager dans de bonnes conditions. Ils sont autonomes, mais du fait qu'ils sont pour la plupart illettrés, ils ont besoin des services d'un écrivain public. La question de la nécessité d'un accompagnement social spécifique se pose au regard de l'objectif d'intégration de l'aire et de ses usagers dans la vie locale de la commune d'accueil. L'accès aux services de droit commun est la condition de cette intégration souhaitable. Cet accès nécessite un important travail de concertation avec les acteurs locaux en amont de la création de l'aire.

Caractéristiques de l'aire d'accueil	Préconisations
Localisation	Une localisation favorisant l'intégration urbaine et sociale et la maîtrise des coûts de raccordement
Capacité d'accueil	Une capacité permettant d'accueillir une vingtaine de ménages au minimum : entre 30 et 50 places
Taille des places	Des places supérieures à 90 m ² et la prise en compte de la nécessité d'aménager des espaces de stationnement des véhicules
Équipements sanitaires	1 bloc par emplacement / ménage (2 places-caravanes)
Locaux d'accueil	Une conception et des dimensions qui permettent d'accueillir les usagers dans de bonnes conditions : 1 banque d'accueil et 1 bureau. Le logement de fonction n'est pas nécessaire

e) Les modalités de gestion et d'accueil

Deux types de gestion sont possibles : la gestion directe et la gestion déléguée.

• La gestion directe

La gestion directe peut être assurée soit par la collectivité locale (son C.C.A.S. par extension) où est réalisée l'aire d'accueil, soit par un Établissement Public de Coopération Intercommunale.

⇒ **La gestion municipale**

Avantages d'une gestion municipale :

- Les coûts de fonctionnement de ce type de gestion sont généralement réduits
- Ce mode de fonctionnement, sans intermédiaire, permet de répondre aux situations imprévues en un minimum de temps.
- La gestion communale favorise l'insertion des voyageurs aux dispositifs de droit commun.
- Elle permet de faire intervenir directement le Trésor Public dans le traitement des impayés afin de couvrir les frais.

Préconisations :

- Ce type de gestion suppose une volonté affirmée de la part des élus de s'impliquer quotidiennement. Dans le cas contraire, il est préférable de faire appel à un tiers,
- Chacune des fonctions nécessaires au bon fonctionnement d'un terrain doit être clairement identifiée au sein de l'équipe municipale. Il faut qu'à tout moment et pour chaque type de problème, une réponse immédiate puisse être apportée par les personnes compétentes préalablement repérées,

- Pour les terrains de 15 places et plus, ouverts de façon permanente, la commune se verra dans l'obligation de créer un service spécifique pour assurer la gestion.

⇒ ***Gestion assurée par un EPCI (Syndicat à Vocation Unique, Syndicat mixte, Communauté de Villes...)***

• La gestion déléguée

Quel que soit l'organisme auquel la gestion est déléguée, une convention devra être établie entre la collectivité et le gestionnaire. Cette convention définit notamment les responsabilités de chacun et précise qui intervient en cas de difficulté.

Les organismes prestataires de services peuvent être :

- les sociétés prestataires de services spécialisées dans la gestion,
- les associations pour la promotion des gens du voyage.

Les associations pour la promotion des gens du voyage ont été longtemps à l'avant garde dans la gestion des aires d'accueil. À la fin des années soixante, ces organisations ont d'abord milité pour la reconnaissance d'une spécificité de la culture tsigane dans la société française. Constatant une difficulté des services spécialisés à intervenir dans les domaines de la prévention sanitaire et de l'éducation, des bénévoles se sont mobilisés et sont intervenus sur les lieux de stationnement.

Par la connaissance et l'observation attentive au jour le jour du mode de vie des voyageurs, ces associations ont mis au point des aménagements et des procédures d'accueil adaptés. Elles ont su mettre progressivement en avant la valeur des formules contractuelles entre les familles et les organismes gestionnaires.

Constats :

- La délégation de gestion génère des coûts liés aux frais fixes de la structure, mais ces coûts sont compensés par une aide réelle quotidienne aux collectivités.
- Les associations ont une grande indépendance par rapport à la collectivité publique, qui leur permet de jouer un rôle de médiation en cas de conflit entre la collectivité locale et les voyageurs.
- Généralement, elles diversifient leurs prestations de service et complètent leur gestion par des actions socio-éducatives.
- Elles ont, en règle générale, une zone d'influence départementale, et assurent alors une fonction d'observatoire et de conseil, notamment sur la problématique globale de l'habitat.

Préconisations :

- La commune ou le groupement de communes doit clairement désigner un référent chargé du dossier. Des rencontres périodiques entre ce référent et l'organisme prestataire permettront de faire un bilan régulier.
- Si une association gère et développe un projet d'actions socio-éducatives, il est indispensable de bien repérer les deux pôles, et mettre en place un personnel distinct.
- La commune gère en direct ou délègue à un E.P.C.I (après transfert par les communes de la compétence gens du voyage), ou à un organisme prestataire.

Organisme prestataire de services :

- Associations de promotion des gens du voyage
- Sociétés spécialisées dans la gestion

f) Gestion et entretien

Quelle que soit la taille du terrain, les fonctions d'accueil, d'application du règlement intérieur, du suivi administratif et comptable, de l'entretien et de la maintenance du terrain doivent être assurés.

Préconisations :

Il est indispensable de dissocier les fonctions de gestion et de nettoyage/maintenance, afin d'asseoir aux yeux des familles l'autorité des responsables de la gestion, et donc de la bonne application du règlement intérieur.

Sans ces deux fonctions-clés (gardiennage et entretien), un équipement, quel qu'il soit, est voué aux dégradations et à l'échec à très court terme.

Selon l'environnement immédiat et la typologie des familles de voyageurs, il convient de prévoir à partir de 20 places un gardiennage en journée.

g) Fonctionnement en réseau (aire principale et aires « satellites ») :

Les aires satellites, de capacité réduite, sont gérées à partir d'une structure d'accueil de taille plus importante, que nous appellerons aire principale. L'aire principale a un rôle central dans le dispositif : elle permet, de par ses équipements, la gestion des plus petites aires. C'est à partir d'elle que s'organisent le peuplement, la gestion et souvent l'entretien des aires satellites.

h) La gestion d'une aire d'accueil :

Le gestionnaire :

Personnage-clé d'un bon fonctionnement, le gestionnaire a un rôle de médiateur entre les voyageurs et les acteurs locaux concernés par la présence de ces populations. Il doit savoir faire preuve d'esprit de dialogue et d'initiative, de fermeté lorsque la situation l'exige. La nature de ses missions variera selon la capacité de l'aire à gérer. Il est capital que la personne retenue, si elle n'a pas l'expérience de la population gens du voyage, reçoive une formation spécifique pour ce type particulier de gestion.

Les missions du gestionnaire :

Accueil des voyageurs	- présentation du titre de circulation - dépôt de la carte grise de la caravane - versement d'une caution (de 19 à 90 €) - vérification de la situation des voyageurs par rapport aux précédents séjours - lecture du règlement intérieur aux voyageurs, pour acceptation : précision temps de séjour autorisé, - montant de la redevance et des fournitures d'eau et électricité, - périodicité des paiements - établissement d'une fiche client et mise à jour du registre de présence - branchement des compteurs et vérification état des lieux - informations sur les équipements et services locaux : école, médecin, CCAS, commerces...
Collecte des frais de séjour	- en général, règlement hebdomadaire
Veille au bon ordre du terrain et au respect du règlement intérieur	- fait respecter les personnes et les biens sur le site et le voisinage immédiat - doit intervenir rapidement auprès des voyageurs dont le comportement est susceptible de gêner ou de mettre en danger la population accueillie ou le voisinage
Vérification et entretien des installations	- interlocuteur auprès de l'organisme gestionnaire ou des services techniques de la commune
Gestion des départs	- solde des frais de séjours - vérification état des lieux à la sortie - restitution de la caution et des documents administratifs
Suivi administratif et comptable	- tenue des fiches individuelles clients et du registre de présence - tenue quotidienne des comptes de caisse - versement des redevances usagers à qui de droit - statistiques mensuelles et annuelles sur la fréquentation des terrains (taux d'activité, durée des séjours)

Selon la taille des terrains, une partie de ce travail peut être effectuée par une secrétaire, un directeur, etc...

2. RÈGLEMENT INTÉRIEUR

Le règlement intérieur, pour être légal, doit avoir fait l'objet d'un arrêté municipal visé par le contrôle de légalité en préfecture.

Un règlement intérieur remis à chaque famille lors de son arrivée est indispensable, car il sert de contrat. Il fixe les éléments centraux de la gestion, notamment :

- les droits et obligations de chacun
- les durées de séjour
- les frais de séjour
- les sanctions encourues

a) Proposition d'un règlement intérieur-type :

Le règlement devra préciser :

Article 1 : Le (organisme gestionnaire) a réalisé une aire d'accueil pour les gens du voyage de x places délimitées.

Article 2 : L'accès au terrain est effectué par le personnel gestionnaire, dans la limite des places disponibles et sur présentation du titre de circulation et du dépôt de la carte grise de la caravane.

Article 3 : Chaque famille admise devra occuper la place qui lui sera attribuée. Chaque place ne pourra être occupée que par une seule famille, ayant au maximum deux caravanes.

Article 4 : La durée de séjour est limitée à x mois consécutifs.

Article 5 : Seules les familles séjournant en véhicules mobiles en état de marche pourront stationner sur le terrain.

Toute installation fixe ou construction est interdite.

Aucun véhicule appartenant à un propriétaire frappé d'une suspension temporaire ou définitive du permis de conduire ne sera entreposé, même à titre provisoire sur le terrain d'accueil.

Article 6 : Les installations du terrain sont à la disposition des utilisateurs et sous leur responsabilité. Ceux-ci doivent veiller individuellement et collectivement au respect de ces installations. Chaque titulaire de la place est responsable des dégâts causés par les membres de sa famille ou les animaux qui lui appartiennent.

Article 7 : Les usagers doivent veiller au respect des règles d'hygiène et de salubrité, entretenir la propreté de leur place et des abords, qu'ils doivent laisser propres à leur départ. Ils doivent se conformer aux règles de sécurité.

Article 8 : Les usagers doivent se respecter mutuellement et observer une parfaite correction à l'égard du voisinage et du personnel intervenant sur le terrain. Ils ne doivent pas troubler l'ordre public.

Les animaux domestiques doivent être attachés.

Article 9 : Le brûlage est interdit. Seul le feu de bois est autorisé, dans un récipient réservé à cet usage.

Les travaux de déferrage sont interdits.

Article 10 : Les voyageurs admis sur le terrain devront acquitter à l'arrivée une caution égale à x euros, perçue par le gestionnaire.

Les frais de séjour seront réglés chaque semaine.

Pour pouvoir être accueillis, les voyageurs devront être à jour de leurs redevances et ne pas faire l'objet d'une interdiction de séjour.

Article 11 : Tout manquement au présent règlement, dégradations, impayés, temps de séjour dépassé, tout trouble grave, dispute, rixe, fera l'objet d'un procès-verbal et entraînera l'expulsion sans délai, sur décision de l'autorité compétente pour l'application du règlement intérieur et, le cas échéant, la saisie de l'autorité judiciaire.

Article 12 : L'utilisateur qui n'aurait pas réglé en temps utile les frais de séjour ou qui n'aurait pas quitté le terrain au terme du temps de séjour autorisé est redevable de pénalités fixées à x euros par jour d'infraction constatée par l'autorité compétence, dans un procès-verbal.

Article 13 : Les horaires d'ouverture du bureau d'accueil sont les suivants : ...
(si l'accueil se fait en mairie, préciser également les horaires d'ouverture).
L'aire est fermée du.... au...

Article 14 : Le présent règlement intérieur est porté à la connaissance des voyageurs dès leur arrivée, ce qui entraîne l'acceptation automatique de ce dernier, et les tarifs des frais de séjour en vigueur.

b) Frais de séjour :

Ces frais comprennent :

- le droit d'usage
- le paiement des consommations d'eau et d'électricité

c) Préconisations pour les aires d'accueil :

Pour maîtriser l'espace et éviter la sur-occupation, calculer le droit d'usage à la place ou l'emplacement (2 places de caravane), d'où la nécessité de délimiter les places ou les emplacements. Le droit d'usage peut-être de x euros (à définir) par jour et par place de caravane, selon les éléments de confort offerts.

Pour maîtriser les coûts de fonctionnement, facturer les consommations réelles d'eau et d'électricité, d'où la nécessité de compteurs individuels par place ou emplacement.

d) Périodicité des paiements et gestion des impayés :

Il est souhaitable d'instaurer une facturation et un paiement hebdomadaire, car cela permet un suivi de proximité et évite les impayés.

L'identification rapide des causes d'impayés permet d'y apporter une réponse adaptée :

- si le voyageur ne peut pas payer, mobilisation des dispositifs sociaux
- s'il ne veut pas payer, mobilisation des procédures contentieuses.

Ces impayés sont relativement faibles, puisque sur l'ensemble des aires d'accueil gérées en France, ils ne représentent que 10 % en moyenne.

e) Fermeture annuelle des terrains :

Le règlement prévoit dans son article 13, une fermeture annuelle. Cette fermeture est souhaitable à trois titres. Elle permet :

- d'effectuer certains travaux de maintenance (peinture par exemple) ou des travaux d'amélioration technique,
- d'assurer les congés du personnel sans avoir à trouver des remplaçants,
- d'éviter que les familles, notamment celles qui sont semi-sédentarisées, n'aient tendance à se sédentariser complètement sur l'aire.

3. ACCUEIL DES GRANDS GROUPES

Il est important de garder à l'esprit que l'aire de grand passage est justement une aire de passage et non de séjour.

Il peut s'agir d'un terrain dédié, mais il est intéressant de donner au terrain une vocation multiple (manifestations sportives ou culturelles), afin de rentabiliser les aménagements. Il pourrait ainsi être désigné comme « terrain des grandes manifestations ».

Le terrain n'est ouvert qu'à l'arrivée des groupes et refermé à leur départ. L'accès doit être neutralisé hors période d'utilisation.

Il est possible de proposer plusieurs terrains à tour de rôle.

a) Le dispositif d'accueil :

L'accueil des grands groupes doit être piloté au niveau départemental. Au terme de la circulaire du 31 mars 2003, un interlocuteur privilégié doit être désigné au sein des services de la préfecture pour jouer le rôle d'interface avec les gens du voyage. Dans le Var il s'agit du directeur de cabinet du Préfet.

Certaines collectivités ont recours à une association locale pour la médiation, les formalités et la perception des droits de séjour.

Il est conseillé de nommer un élu référent (un conseiller général ou le président de l'EPCI), les gens du voyage appréciant fortement l'implication des élus locaux.

L'équipe en charge de l'accueil des grands groupes joue un rôle primordial dès l'arrivée du groupe, pendant la durée du séjour et au moment du départ :

- accompagnement vers le site, éventuellement avec le concours des forces de police ou de gendarmerie,
- suivi du stationnement : passages réguliers sur le terrain,
- présence au départ du groupe : le concours des forces de police ou de gendarmerie est recommandé.

b) Localisation et accès :

De préférence en situation périurbaine, voire rurale, loin des habitations mais avec un accès routier en rapport avec la circulation attendue et permettant l'organisation des secours en cas de nécessité.

Les aires de grand passage ne comportant pas d'équipements fixes, elles ne sont pas soumises à autorisation de construire. Elles peuvent donc être localisées en zone naturelle. Par contre, elles ne peuvent pas être situées dans une zone à risque naturel ou technologique incompatible avec l'installation de toute nouvelle population, même à titre temporaire.

Les dispositions de l'article R. 443-10 du code de l'urbanisme, prévoyant des interdictions en cas d'atteinte à la sécurité, à la salubrité, aux paysages naturels, à l'activité agricole ou à la conservation des milieux naturels, de la faune ou de la flore, sont opposables au stationnement des caravanes des voyageurs.

c) La capacité d'accueil :

Elle est variable, 150 à 200 caravanes. La moyenne nationale tourne autour de 120. La limite généralement admise est de 150 caravanes, car au-delà l'accueil devient difficile à gérer, de l'avis même des gens du voyage.

d) La superficie du terrain :

- Elle varie entre 1 et 4 ha.
- La superficie idéale pour l'accueil de 100 caravanes est de 2,5 ha.
- Certaines collectivités proposent des terrains modulables en fonction de la taille des groupes. Certaines aires sont ainsi constituées d'alvéoles fermées pouvant accueillir 30 caravanes.

e) La qualité du sol :

Il est recommandé que le sol soit dense et le terrain herbeux, du type champ non fauché. Les sols doivent être suffisamment portants pour rester praticables quelque soient les conditions climatiques.

f) L'aménagement :

Il peut rester très sommaire : il s'agit d'une aire de passage, et non de séjour.

Il est conseillé que le terrain soit délimité et borné, et que les accès soient sécurisés. Il est également vivement conseillé d'installer des portiques et une barrière.

La chaussée peut être constituée d'une structure légère, revêtue d'enrobés sur une vingtaine de mètres, avec idéalement création d'une boucle de circulation stabilisée depuis les accès.

g) L'équipement :

Il peut également rester très sommaire, mais doit comporter :

- soit une alimentation permanente en eau, en électricité et en assainissement,
- soit la mise en place d'un dispositif permettant d'assurer l'alimentation en eau (citernes, etc..), ainsi que la collecte du contenu des WC chimiques des caravanes et des eaux usées, qui sera mobilisé lors de la présence des groupes

h) La gestion :

Aucun dispositif permanent de gestion n'est requis. Toutefois, les moyens humains et matériels permettant d'ouvrir l'aire lors de l'arrivée du groupe, ainsi que les moyens logistiques nécessaires devront être prévus : système d'astreinte destiné à mobiliser rapidement les citernes, les bennes à ordures, dans un délai de 12 heures maximum.

Il faut prévoir un dispositif de ramassage des ordures ménagères, sinon quotidien, au moins tous les deux jours.

Tarification de l'eau : prix du m3 en vigueur dans la collectivité

Il est préconisé le paiement intégral des frais générés, y compris le ramassage des ordures.

i) Les recommandations

Soutenir les élus et leurs services dans :

- la recherche de terrain,
- le montage du projet d'aménagement et d'équipement de l'aire de grand passage
- l'élaboration des modalités de gestion et du protocole d'occupation,
- la communication auprès de la population.

Caractéristiques de l'aire de grand passage	Synthèse des préconisations
Localisation	Une localisation proche des axes de communication principaux
Capacité d'accueil	Une superficie de 2 ha minimum et de 4 ha maximum pour permettre l'accueil de groupes de 100 à 200 caravanes
Équipement	Équipement sommaire, si aire pérenne : 1 cuve enterrée, un accès à l'eau potable , fourniture d'un compteur provisoire si demandé
Nature du sol	suffisamment portant

Un responsable identifié est recommandé :

C'est avec lui que sera passé le contrat de séjour (convention d'occupation temporaire). À défaut de responsable identifié (cas plutôt rare), il faudra passer le contrat avec chaque ménage. De nombreux modèles de conventions d'occupation sont disponibles.

Les dispositions exposées dans le contrat sont :

- Un état des lieux très complet à l'arrivée et au départ
- Un règlement intérieur remis au représentant du groupe, qui le signera, et qui stipule :
 - la durée de séjour : elle doit être limitée à 15 jours
 - le montant de la caution : en espèces, selon la taille du groupe
 - (de 150 à 500 €)
 - le droit de séjour (de 5 à 10 euros par caravane par semaine)
 - les règles de sécurité (distances entre les caravanes)
 - le prix du m3 d'eau
 - les règles d'hygiène et de propreté
 - la fréquence du ramassage des ordures ménagères
 - les sanctions encourues

En cas d'installation d'un chapiteau : passage de la commission sécurité, si la personne responsable ne peut pas présenter de documents officiels de conformité et d'homologation.

Le nettoyage au départ est assuré par les gens du voyage, qui disposent généralement d'un service de diacres préposés à cette tâche.

Annexe 3

Les fiches techniques

- références des principaux textes réglementaires
- rappel des principales caractéristiques techniques des aires
- fiche scolarisation dans le Var
- personnes ressources en terme d'insertion
- lexique

1. RÉFÉRENCES DES PRINCIPAUX TEXTES RÉGLEMENTAIRES

- Loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000
- Circulaire d'application n° 2001-49/UHC/IUH1/12 du 5 juillet 2001 :
présentation de l'ensemble des dispositions de la loi
- Décret n° 2001-540 du 25 juin 2001 :
composition et fonctionnement de la commission départementale consultative
- Décret n° 2001-541 du 25 juin 2001 :
financement des aires d'accueil
- Décret n° 2001-568 du 29 juin 2001 :
aide aux collectivités et organismes gérant des aires d'accueil
- Circulaire n° 2001-372/DSS/2B du 24 juillet 2001 :
conditions d'attribution de l'aide aux collectivités et organismes gérant des aires
d'accueil
- Décret n° 2001-569 du 29 juin 2001 :
normes techniques applicables à l'aménagement et la gestion des aires
d'accueil
- Décret n° 99-1060 du 16 décembre 1999 :
relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement
- Circulaire n° 2002-101 du 25 avril 2002 :
scolarisation des enfants du voyage et de familles non sédentaires

2. RAPPEL DES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DES AIRES

a) Les équipements :

Espace commun Locaux techniques Bureau d'accueil Locaux destinés aux actions socio-éducatives	Bornes électriques Collecte des ordures ménagères Alimentation en eau Assainissement	Clôture Voies de circulation stabilisées Aire de jeux Espaces verts	Sanitaires : 1 douche 2 WC pour 5 places	Espace privatif : superficie > 75 m² Conseillée Hors espaces collectifs et circulations internes
oui	oui	oui	oui	oui
non	dispositif temporaire	clôtures : oui aires de jeux : non	non	non
	dispositif temporaire			
	oui	oui	oui	oui
non	oui	oui	1 WC et 1 douche par unité	non

b) Tableau des aires pour le stationnement, l'accueil et l'habitat des gens du voyage et modalités d'application de la loi du 5 juillet 2000

Décret n° 2001-569 du 29 juin 2001 relatif aux normes techniques applicables aux aires d'accueil, Conditionnant les aides à la gestion et à la bonification de la DGF

NORMES	Destination	Capacité	Durée du séjour	Aide à l'investissement	Localisation	Aide à la gestion Aide au logement Bonification DGF	Statut
Aire d'accueil	séjours d'une durée de plusieurs mois	15 à 50 places ou moins de 50 places si l'aire est en réseau	9 mois maximum	70 % du montant des dépenses dans la limite d'un plafond fixé à 15 245 € / place (aire nouvelle), 9 147 € / place (réhabilitation) *	Proximité des services urbains	Convention : 128,06 € / place Bonification DGF 1 habitant par place	Équipement public
Aire de grand passage	Accueil des groupes, disponible toute l'année, ouverte à la demande	100 à 200 places	quelques semaines maximum	70 % du montant des dépenses dans la limite d'un plafond fixé à 114 336 € / aire *	périphérie	néant	maîtrise d'ouvrage publique
Aire de grands rassemblements	accueil des grands rassemblements culturels et occasionnels	selon besoins	< 10 jours	néant	hors zone urbanisée	néant	convention d'occupation
Terrains familiaux sans habitat	accueil permanent des familles	limitée au nombre composant le groupe familial	année	néant	proximité des services urbains	néant	locatif, accession à la propriété
Habitat adapté	accueil permanent des familles ne voyageant que quelques mois par an et souhaitant un mode d'habitat permanent	limitée aux besoins recensés	année	PLAI	zone urbanisée	APL	locatif

* uniquement pour les communes nouvellement inscrites au schéma

c) Règles générales :

REGLES GENERALES	Communes concernées	Convention intercom- munale	Action socio- éducative : scolarisation des enfants – alphabétisation des adultes – accès aux soins – dispositif de suivi et d'évaluation	PDALPD CONTRAT DE VILLE - CONTRAT D'AGGLOMERATION - PDI	PLU : hors zones constructibles, la réalisation d'une aire d'accueil est qualifiée de projet d'intérêt général = emplacement réservé
Aire d'accueil	> 5 000 hab.		oui		Permis de construire
Aire de grands passages	> 5 000 hab.		non		Autorisation d'aménager
Aire de grands rassemblements	si lieu de culte fréquenté habituellement ou rassemblement annuel recensé				
Terrains familiaux sans habitat	si présence de gens du voyage		oui	oui	Autorisation d'aménager
Habitat adapté	si sédentarisation		oui	oui	Permis de construire

3. FICHE SCOLARISATION

Les moyens dans le département du Var

Le CASNAV du Var :

Le CASNAV du département du Var dépend de l'Académie de Nice

Contact : Régine KESSLER, coordonnateur départemental

regine.kessler@ac-nice.fr

Inspection Académique du Var - ia83@ac-nice.fr

rue de Montebello

83070 Toulon cedex

Tél. : 04 94 09 55 00 - Fax : 04 94 09 55 15

Les circonscriptions du Var :

- Brignoles
- Cuers
- Draguignan
- Le Muy
- La Garde
- La Seyne-sur-Mer
- Sainte Maxime
- Saint Paul en Forêt
- Six Fours
- Saint Raphaël
- Sud Sainte Baume
- Toulon 1
- Toulon 2
- Toulon 3
- 18ème circonscription
- Saint Maximin

4. LES PERSONNES RESSOURCES EN TERME D'INSERTION

Les missions locales dans le var

Organismes	Adresses	
GIP Mission Locale Ouest Haut Var	Rue du Verdon	83560 VINON SUR VERDON
Mission Locale Ouest Haut Var	Avenue Garessio	83670 BARJOLS
Mission Locale Ouest Haut Var	Place Jean Mermoz	83470 SAINT MAXIMIN LA SAINTE BAUME
Mission Locale Ouest Haut Var	Traverse du Collège	83170 BRIGNOLES
Mission Locale Jeunes Toulonnais	265 boulevard des Armaris	83100 TOULON
Mission Locale Jeunes Toulonnais	Antenne de Poncarral 459 avenue Edouard Herriot	83200 TOULON
Mission Locale Jeunes Toulonnais	10 rue St Andrieu	83000 TOULON
Mission Locale	10 rue St Andrieu	83000 TOULON
Mission Locale du Centre Var	HLM Retraches	83340 LE LUC
Mission Locale Corail	2 place Henri Dunant	83400 HYERES
Mission Locale MIAJ	355 avenue Estienne d'Orves	83500 LA SEYNE SUR MER
Mission Locale Est Var	1196 boulevard de la Mer	83600 FREJUS
Antenne Mission Locale La Beaucaire	Centre Cial La Beaucaire Avenue Albert Camus	83200 TOULON

5. LEXIQUE GENS DU VOYAGE

BOHÉMIEN : Étymologiquement et littéralement, ce terme qualifie les personnes venant de la région Bohême (dans l'actuelle République Tchéque). En effet, en arrivant en France au XVe siècle, les Roms se réclamèrent de la garde du Roi de Bohême. Cette appellation est tombée en désuétude dans la seconde moitié du XXe siècle.

GENS DU VOYAGE : Ce terme fut utilisé par l'administration française afin de catégoriser la population Rom. Pourtant, tout comme le terme *Nomade*, il ne renferme aucune réalité culturelle, ethnique ou communautaire. Il caractérise seulement un mode de vie non-sédentaire. Par ailleurs, tous les Roms ne sont pas nomades, et tous les nomades ne sont pas Roms.

GITAN, GITANO (ou KALO) : Le terme espagnol *Gitanos* désigne les Roms qui, suite à la grande migration depuis au moins l'Europe orientale, se sont installés dans la péninsule ibérique et en particulier en Andalousie. Quelques siècles plus tard, certains d'entre eux retraversèrent les Pyrénées vers l'Est pour fuir les politiques répressives espagnoles et portugaises (récemment, les régimes franquiste et salazarien par exemple) et s'installèrent principalement dans le Sud de la France : ce sont les *Gitans*. Comme *Gypsy*, le terme *Gitan* désignait à l'époque classique une population venue d'Égypte (< *Egiptano*) ce qui, tout comme l'équivalent anglais *Gypsy*, renferme une erreur historique.

GYPSY : Nom donné aux Roms en Angleterre, suite à une méprise leur attribuant à tort une origine égyptienne.

MANOUCHE : < mot romani *Manus* qui signifie « être humain ». Les *manouches* sont les descendants d'un groupe de Roms qui s'est installé en Allemagne au XVe siècle. En Allemagne, ce groupe se nomme lui-même *Sinti* : ceux qui viennent du Sind, l'ancien nom de l'Inde. Fuyant le génocide nazi, les *Sintis* allemands et belges qui ont traversé le Rhin pour se réfugier en France se sont appelés *Manouches*.

NOMADE : voir *Gens du voyage*.

ROM (ou RROM) : En langue Romani (la langue des Roms) cela signifie « homme », et par extension « époux ». L'Union Romani Internationale (IRU) a officiellement décidé en 1971 que l'appellation Rom soit la règle. L'IRU attribua d'ailleurs à cette occasion un drapeau et un hymne, afin de tenter d'unifier l'identité de la culture Rom. Seules certaines écoles (l'*INALCO* notamment) et associations (*La voix des Rroms*, etc.) l'orthographient avec deux « r ». Cela réjouit le gouvernement roumain, soucieux lui que le grand public ne confonde pas Rrom et Roumain.

SINTI : voir *Manouche*.

TZIGANE (ou Tsigane) : > grec *atsiganoi*, qui désignait une secte manichéenne venant de Perse. Cette appellation fut à tort appliquée aux Roms qui, certes, étaient passés par la Perse au cours de leur exode, mais avaient peu à voir avec la secte manichéenne en question. Cette dénomination erronée les suivra jusqu'à nos jours. Le terme modernisé *Tzigane* fut forgé par des philologues au XIXe siècle. Les Allemands les nomment *Zigeuner*, et les Italiens *Zingari*, les Tchèques *Cikan*, les Hongrois *Cigany*, etc. En Roumanie, les *Tsigani* étaient esclaves jusqu'en 1857, ce qui confère au terme un poids historique qui amène généralement les Roms à refuser l'appellation de *Tziganes*, qu'ils jugent dépréciative. D'autres en sont fiers et s'en déclarent, bien qu'il rappelle l'esclavage ; c'est le cas par exemple d'Alexandre Romanès qui créa le *Cirque Tzigane Romanès*.

Sources : AUZIAS, Claire. « Roms, Tsiganes, Voyageurs : l'éternité et après ? ». Indigènes éditions, 2010, pp. 11-16

Le Monde Magazine n°51. Dossier spécial : « Roms les maudits de l'Europe ». Supplément du 4 septembre 2010, pp. 20, 21.

CNRTL (Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales) et TLFi (Trésor de la langue française informatisé). <http://www.cnrtl.fr/>

