



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Préfet du Tarn

Préfecture du Tarn

Schéma départemental d'accueil des gens du voyage du Tarn – 2014-2020

**Approuvé par arrêté préfectoral
du 11 décembre 2013**

groupe **reflex_**

Acadie, Paris

Aceif.st, Strasbourg

Adeus, Marseille

> **Aures**, Nantes

Cérur, Rennes

> **Place**, Bordeaux – Toulouse

Trajectoires, Lyon

1. LA DEMARCHE DE REVISION	P. 3
Le contexte réglementaire	p.4
La méthode	p.5
2. LE BILAN DU SCHEMA 2002-2013	P. 8
1. Accueil et habitat	p.9
1.1 Evaluation quantitative	p.9
1.2 Evaluation qualitative	p.10
2. Volet social	p.16
2.1 Partenariat de l'action sociale et organisation de l'accompagnement	p.16
2.2 Actions en matière d'insertion sociale et professionnelle	p.17
3. PLAN D' ACTIONS DU SCHEMA 2014-2020	P. 19
1. Accueil et habitat	p.20
1.1 Consolider le réseau des aires d'accueil	p.20
1.2 Améliorer les conditions d'habitat et favoriser l'accès au logement	p.22
1.3 Permettre l'accueil des grands passages	p.25
2. Volet social	p.36
2.1 Coordonner les actions et favoriser l'accès au droit commun	p.36
2.2 Favoriser l'insertion sociale	p.37
LA GOUVERNANCE	P. 47
LEXIQUE	P. 52
ANNEXES :	P. 53
Tableau de synthèse des actions	p.53
Etat des lieux de l'usage des aires d'accueil	p.58
Etat d'avancement des aires non réalisées	p.64

1 LA DEMARCHE DE REVISION

LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE

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

Le schéma départemental définit les obligations des communes : il prescrit, au vu d'une évaluation des besoins, les « aires permanentes d'accueil » à réaliser et à réhabiliter, leur destination, leur capacité et les communes d'implantation. Il définit également la nature des actions à caractère social nécessaires aux populations concernées. La circulaire n°2001-49 du 5 juillet 2001 précise les conditions d'application de la loi sus-visée.

Les « aires permanentes d'accueil », visées par l'article 1^{er} de la loi, relèvent de deux catégories:

1 - Les aires d'accueil proprement dites :

Elles sont destinées aux gens du voyage itinérants dont les durées de séjour dans un même lieu sont variables et peuvent aller parfois jusqu'à plusieurs mois. Le règlement intérieur de chaque aire, au vu de l'évaluation des besoins et des dispositions du schéma, fixe la durée de séjour maximum autorisée.

Ces aires sont des lieux de séjour. Leur aménagement et leur gestion doivent donc assurer des conditions de vie décentes aussi bien en termes de localisation, d'aménagement que d'entretien.

Les besoins en matière d'actions socio-pédagogiques et de scolarisation doivent être pris en compte dans la conception et la réalisation de ces aires.

2 - Les aires de grand passage :

Elles sont réservées aux rassemblements de 50 à 200 caravanes environ.

Leur durée de stationnement est le plus souvent d'une semaine. Leurs motifs peuvent être culturels, familiaux et économiques. Ces aires sont des lieux de passage. Dès lors, les aménagements à prévoir sont plus sommaires que ceux des aires précédentes.

Les conditions d'occupation de l'aire doivent, dans la mesure du possible, être définies avec les responsables des rassemblements et faire l'objet de conventions.

Les communes de plus de 5000 habitants figurent obligatoirement au schéma (des communes de moins de 5000 habitants peuvent également se voir imposer des obligations de réalisation d'aires d'accueil dès lors que le schéma en aura établi la nécessité). Trois modalités sont offertes à ces communes pour satisfaire à leurs obligations :

- la commune réalise et gère elle-même une aire d'accueil sur son territoire,
- la commune transfère sa compétence d'aménagement et/ou de gestion des aires d'accueil à un établissement public de coopération intercommunal (EPCI) chargé de mettre en œuvre les dispositions du schéma,
- la commune passe avec d'autres communes une convention intercommunale qui fixe sa contribution financière à l'aménagement et la gestion d'une aire d'accueil implantée sur le territoire d'une autre commune.

La circulaire interministérielle du 28 août 2010 relative à la révision des schémas départementaux d'accueil des gens du voyage définit la réalisation des aires de grands passages comme une priorité des schémas révisés : il est précisé que ces aires peuvent être fixes ou tournantes.

Le schéma départemental d'accueil des gens du voyage du Tarn.

Signé par le préfet le 23 décembre 2002, le schéma départemental d'accueil des gens du voyage du Tarn a, dans son délai de mise en œuvre prévu par les textes en vigueur, permis d'atteindre plus de 65% de l'objectif prévu dans le schéma, en terme d'aires en fonctionnement mises aux normes.

Le taux des aires mises aux normes, en forte progression depuis deux ans, reste encore insatisfaisant pour couvrir les besoins identifiés et programmés. Le risque demeure de voir apparaître des disparités territoriales susceptibles de créer des tensions locales notamment en matière d'occupation illégale et de fonctionnement des aires ouvertes. Des effets de report de charge préjudiciables à l'équité vis à vis des gens du voyage et des collectivités locales ayant rempli leurs obligations risquent également de se développer.

Le schéma du Tarn a été publié le 13 janvier 2003. En application de l'article 1-III de la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 modifiée relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage, cette date marque le délai de révision du schéma qui intervient au bout de six ans. Fin 2009, une démarche de révision a donc été engagée conjointement par l'Etat et le Conseil Général.

LA METHODE

■ Modalités de pilotage et de suivi

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

<p>▪ Maîtrise d'Ouvrage Conduite de la démarche</p>	Etat et Conseil général
<p>▪ Comité de Pilotage Animation et validation des étapes de la révision</p>	Représentants des : - des services de l'État et du Conseil général, - des EPCI ou communes concernés, - des associations compétentes et représentatives des gens du voyage
<p>▪ Equipe projet : assistance à maîtrise d'ouvrage suivi et coordination de la démarche de révision, préparation des éléments à soumettre à l'approbation du comité de pilotage et à l'avis de la commission consultative des gens du voyage</p>	Représentants : - de la préfecture et de la sous-préfecture, - de la DDCSPP, - du conseil général, - d'Adage, - de la CAF - de la DDT.
<p>▪ Chef de Projet</p>	DDT
<p>▪ Commission consultative départementale des GDV : association aux travaux de révision et émission d'un avis sur ceux-ci</p>	Représentants : - des services de l'Etat (DDT, DDCSPP, éducation nationale, police, gendarmerie, mutualité sociale agricole), - du conseil général, - des EPCI et des communes concernées - de la CAF - des associations représentatives.
<p>▪ Maîtrise d'œuvre</p>	Bureaux d'études : - AURES et PLACE groupe reflex_

■ **Méthode de conduite de la révision**

Elle s'est attachée à deux grands objectifs

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

Cette préoccupation s'est traduite par :

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

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

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

- de l'animation d'instances de suivi et de pilotage ;
- de l'organisation de quatre « ateliers territoriaux » (mai 2010) rassemblant élus et techniciens, destinés à permettre d'enrichir le diagnostic de la connaissance des situations et des préoccupations locales ;
- de la mise en place d'un atelier « volet social du schéma » (septembre 2010) réunissant les principaux acteurs sociaux, sanitaires et économiques du Tarn, pour évaluer la pertinence des actions pressenties en matière d'accompagnement à l'insertion des gens du voyage, les enrichir et les compléter.

■ **Avis et approbation**

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

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

La commission consultative départementale du Tarn a validé le projet de schéma lors de sa réunion du 19 janvier 2011 : plusieurs de ses observations ont été intégrées au projet, et une concertation a été engagée entre Etat et collectivités sur la question des grands passages en 2011 et 2012.

Le projet de schéma a ensuite donné lieu à une consultation des communes et intercommunalités concernées de juillet à octobre 2012 : les observations faites ont été examinées lors de la réunion de la commission consultative du 14 novembre 2013 et prises en compte dans le présent schéma.

A défaut d'accord du président du conseil général pour approuver le schéma, celui-ci est approuvé par le seul représentant de l'Etat.

■ **Publication du schéma**

Pour entrer en vigueur, le schéma départemental fait l'objet d'une publication (article 1-III de la loi n°2000-614 du 5 juillet 2000). C'est à partir de la date de la publication au recueil des actes administratifs de la préfecture que commence à courir le délai dont disposent les communes et EPCI pour mettre en œuvre le schéma.

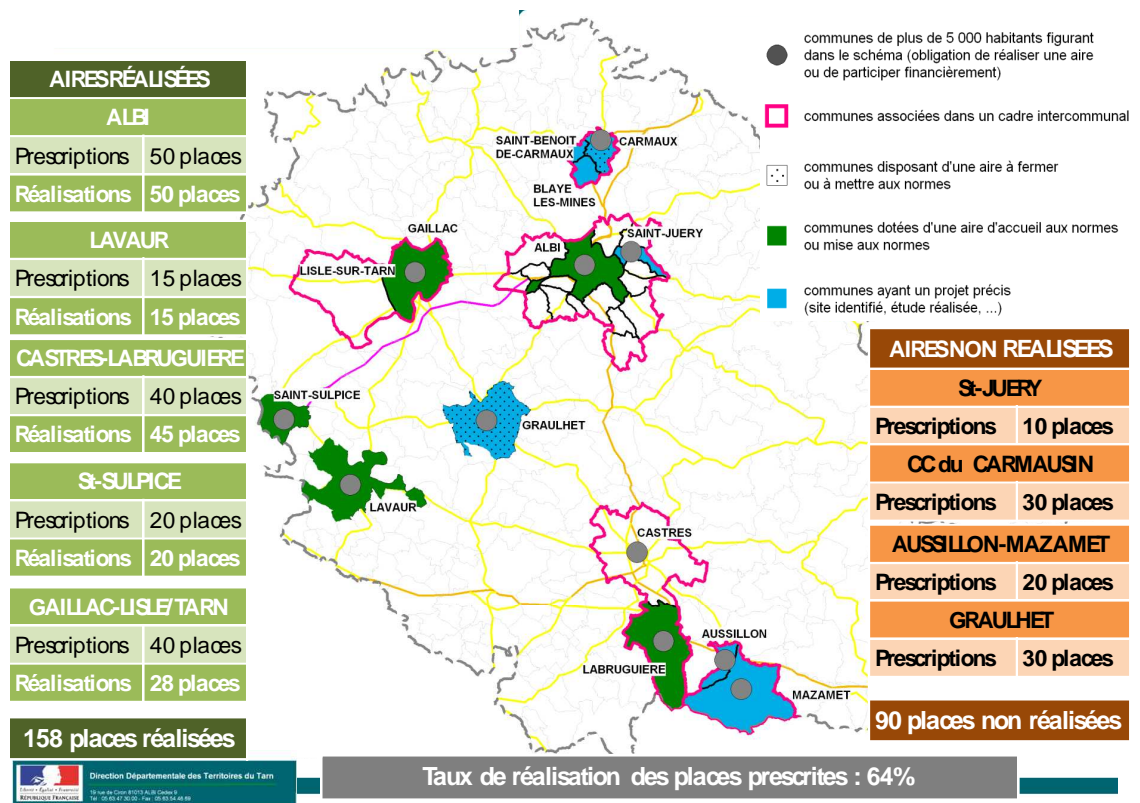
2 LE BILAN DU SCHEMA 2002-2013

1/ ACCUEIL ET HABITAT

1.1 EVALUATION QUANTITATIVE

Le schéma précédent a permis d'avancer significativement dans la réalisation des **aires d'accueil des gens du voyage**. La seule aire proposée au moment de son démarrage (celle de Jarlard à Albi) est désormais complétée par 4 aires supplémentaires : Lavour (janvier 2005), Castres-Labruguière (septembre 2007), Saint-Sulpice (janvier 2009) et Gaillac juin 2010 – SIVU Gaillac/Lisle-sur-Tarn). Le maillage du territoire départemental doit encore se renforcer avec la réalisation programmée de deux autres aires, celle de Graulhet et celle d'Aussillon¹ (SIVU Aussillon-Mazamet²) –cf. annexes–. Les efforts conjugués de l'Etat et des collectivités locales ont ainsi permis de porter l'offre d'accueil à 158 places sur l'ensemble du Tarn.

AIRES D'ACCUEIL (Situation au 1er avril 2010)



Le schéma précédent fixait la réalisation de deux **aires de grands passages**. Mais les obligations en la matière ont été fixées simplement par secteurs (nord et sud du département), ce qui n'impliquait pas d'obligation pour les communes ou EPCI compétents. Aucune aire n'a été réalisée. Des solutions ont un temps

¹ Depuis la réalisation du bilan du précédent schéma en 2010, l'aire e Mazamet-Aussillon a été mise en service en février 2013.

² D'après le schéma départemental de coopération intercommunale du Tarn (arrêté le 28 décembre 2011), le SIVU d'Aussillon- Mazamet sera dissous dès que la communauté d'agglomération de Castres-Mazamet aura repris la compétence d'accueil des gens du voyage.

été trouvées (disposition d'un terrain à Cap Découverte et mobilisation du site de l'aéroport de Castres, sur le Causse, jusqu'en 2012) mais elles n'ont pu être renouvelées. En 2009 et 2010, des terrains ont été mis à disposition des groupes par la préfecture et les communes concernées dans des conditions plus ou moins satisfaisantes.

Si certaines communautés évangéliques respectent l'organisation prévue et se sont rendues sur le terrain provisoire ouvert sur le Causse, plusieurs autres ont refusé de s'y rendre et procédé à des campements sauvages sur des terrains communaux ou privés, occasionnant des dégradations pour les propriétaires. Des procédures de référés ou d'évacuation forcée ont dû être engagées pour remédier à ces occupations illicites.

Les groupes organisés (Association Sociale Nationale Internationale Tzigane (ASNIT) - France liberté Voyage) préviennent de leur arrivée à la fois la préfecture et les communes concernées et demandent par courrier la mise à disposition d'un terrain. En l'absence de proposition des communes, ils peuvent jouer du rapport de force pour s'installer là où cela leur convient.

Faute de solutions organisées, l'arrivée de ces groupes nécessite la mobilisation des forces de police et de gendarmerie et un travail de négociation. Dans l'ensemble, le stationnement se passe dans des conditions correctes, les missions défrayent les collectivités des charges et des éventuelles dégradations. Lorsque l'accueil est organisé, comme cela a été le cas sur le site de Cap découverte, aucun problème n'est signalé. Mais cela n'est pas toujours le cas, comme sur les communes de Graulhet (été 2009) ou de Rivières (été 2010), où les informations recueillies sont contradictoires quant à d'éventuelles dégradations non volontaires et à l'absence de paiement des charges.

1.2 ÉVALUATION QUALITATIVE

■ Prestations et tarifs

Au-delà de l'élargissement des réponses, le précédent schéma a permis d'améliorer les conditions de vie proposées aux gens du voyage. Comparée à leurs stationnements antérieurs sur des terrains parfois à peine dotés d'un point d'eau, la possibilité qu'offrent les nouvelles aires de disposer de sanitaires et d'un accès à l'eau et à l'électricité, représente un important progrès, aussi bien social que sanitaire.

Les aires les plus récentes ont bénéficié des enseignements et des acquis tirés des opérations précédentes. Celles de Castres-Labruguière, de Saint-Sulpice et de Gaillac ont opté pour des sanitaires individuels, couplés à un système de prépaiement et de télégestion. Ce système est pointé par les occupants des aires comme répondant à leurs besoins d'intimité, pendant que les

La réalisation des aires d'accueil a apporté une amélioration des conditions de vie et de confort



Camp de la Pause (Castres-2007)
Photo Emilie Fernandez
<http://www.emiliefernandez.com>



Aires récentes : sanitaires individuels, local technique équipé d'un coffret de paiement et comptage des fluides, abri avec évier, prises électriques et point d'eau pour machine à laver

gestionnaires estiment que c'est un bon moyen de responsabiliser les usagers et par là même, de garantir un meilleur suivi et règlement des consommations de fluides.

Commune d'accueil	Maîtrise d'ouvrage	Date de mise en service	Nombre de places (et emplacements)	Surface de l'aire	Surface moyenne d'une place	Sanitaires (collectifs, individualisés)	Equipements (aire de jeux, local, aire de ferrailage...)
Albi	Albi	Mai 2001	50 places (1 place par emplacement)	6 500 m ²	100 m ²	collectifs	Salle de réunion
Lavaur	Lavaur	Janvier 2005	15 places (1 place par emplacement)	2 350 m ²	100 m ²	collectifs	
Castres	SIVU Castres-Labruguières	Sept-2007	45 places 22 emplacements - 21 emplacement de 200 m ² - 1 emplacement de 230 m ²	NR	100 m ²	individuels	
Saint-Sulpice	Saint-Sulpice	Janvier 2009	20 places 8 emplacements - 3 emplacements de 225 m ² - 4 emplacements de 150 m ²	2 000 m ²	75 m ²	individuels	Salle de réunion
Gaillac	SIVU Gaillac/Lisle-sur-Tarn	Janvier 2010	28 places 14 emplacements - 12 emplacements de 150 m ² - 1 emplacement de 180 m ² - 1 emplacement de 230 m ²	6 600 m ²	75 m ²	individuels	Salle de réunion Aire de ferrailage

- L'individualisation des sanitaires et la mise à disposition d'un abri se sont imposées dans les aires les plus récentes.
- Le recours à une taille réglementaire minimum (75m²/ place) peut générer des problèmes de promiscuité, surtout pour des emplacements de triple places-caravanes (cf. aire de Saint-Sulpice).
- La présence d'un local permettant l'organisation de réunions et la venue d'intervenants est jugée indispensable pour développer l'accompagnement social. Les aires de Castres-Labruguière et de Lavaur en sont dépourvues.
- Les auvents, destinés à abriter les machines, sont le plus souvent ouverts et soumis aux intempéries, ce qui peut poser des problèmes d'utilisation en cas de vent, de longévité du matériel électroménager et de sécurité électrique.

Reconnue globalement satisfaisante, l'individualisation des équipements et de leur facturation s'est donc progressivement répandue. La rupture imposée par rapport aux pratiques antérieures et le coût plus élevé, même si justifié par une amélioration des prestations, obligent les gestionnaires à faire preuve de disponibilité et de pédagogie. Ce sont eux qui préviennent des risques d'épuisement du crédit ou encore qui fournissent des explications sur les modalités de tarification et de fonctionnement.

Dans cette tendance à l'individualisation des prestations, l'aire de Lavaur fait exception. Les sanitaires y sont collectifs et le paiement des fluides est inclus dans un forfait journalier (5€/jour/emplacement). Ce passage à un système forfaitaire fait suite aux remises en cause régulières par les occupants, des relevés de compteur qu'effectue manuellement le gardien-gestionnaire. Mais cette solution forfaitaire reste insatisfaisante : le principal groupe familial de l'aire n'acquiesce plus de redevances journalières depuis plusieurs mois et il aurait « donné le mot » aux quelques occupants de passage.

Février 2010	Albi	Lavaur	Castres			St-Sulpice		Gaillac
Sanitaires	Collectifs	Collectifs	Individuels					
Caution	70 €	50 €	80 €			70 €		70 €
Redevance journalière	1 €	5 € (fluides compris)		Semi-sédentaires	Passagers	Emplacement 150 m ²	Emplacement 225 m ²	1.5 €
			1 ^{ère} caravane	1.20 €	2.00 €			
			2 ^{ème} caravane	0.60 €	1.00 €	1.5 €	3.0 €	
EAU (m ³)	2.15/ m ³	Compris dans le droit de place	1.43 €/ m ³			1.4 €/ m ³		3.4 €/ m ³
Electricité (kWh)	0.105 kWh		0.105 kWh			0.105 kWh		0.105 kWh
Carte de prépaiement	non	non	Oui			6.5 € → 50 unités 12 € → 100 unités 22 € → 200 unités		

- On ne peut pas dire qu'il y ait des aires chères et d'autres non, dans la mesure où les équilibres sont très différents d'une aire à l'autre entre les droits de place, le coût des fluides et le montant des cautions. Pour l'essentiel, **les différences de coût des prestations journalières renvoient aux écarts de prestations**, notamment entre les aires proposant des sanitaires collectifs (Albi et Lavaur) et celles offrant des demi-modules individualisés (auvent et bloc sanitaire).
- En lien avec des tarifications publiques variables d'une commune à l'autre, **les écarts de tarifs les plus sensibles concernent l'eau**, avec un écart de 2 € au m³ entre le tarif le plus bas (Saint-Sulpice) et le plus haut (Gaillac).

■ Gestion

La gestion de trois aires sur cinq a été déléguée à l'association ADAGE³. Celle-ci privilégie des modalités de gestion qui s'appuient sur la double approche « gestion technique et comptable », d'un côté, et « accompagnement social », de l'autre. Dans les faits, cette approche se traduit par la présence concomitante (Albi) ou alternative (Gaillac, Saint-Sulpice) de travailleurs sociaux (pour les volets sociaux et de médiation) et d'agents techniques et comptable (pour l'entretien courant, le suivi et la gestion du paiement des fluides et des redevances d'occupation).

Le SIVU de Castres-Labruguière⁴ assure la gestion de son aire en régie. Soucieux d'assurer le maintien en état de l'équipement réalisé, ses priorités ont d'abord mis l'accent sur les dimensions de gestion technique, de surveillance et de sécurisation, à travers l'emploi de 6 gardiens gestionnaires qui assurent une présence continue sur l'aire. Face aux limites rencontrées par cette approche et aux difficultés sociales lourdes rencontrées par les familles, le SIVU est en train d'étoffer le volet relatif à l'accompagnement social (par la structuration en cours du partenariat local, l'embauche récente d'un gestionnaire davantage tourné vers la médiation...).

En comparaison aux autres aires, les moyens mobilisés au service de la gestion de l'aire de Lavour apparaissent plus modestes : c'est un employé municipal qui se rend 6 jours sur 7 sur l'aire, avec pour mission d'assurer des activités de gestion technique (entretien des parties communes, relevé des compteurs et suivi des paiements). De fait, il se retrouve en position d'assumer

Des approches et des modalités de gestion différenciées selon les aires

	Gestionnaire	Personnel affecté
Albi	ADAGE	- 1 gestionnaire à temps plein - 2 travailleurs sociaux (1.25/ 1.5 ETP) - 1 agent d'entretien à temps plein - Gardiennage nuits et WE
Saint-Sulpice	ADAGE	1,25 ETP : - 40% par 1 gestionnaire - 60% par 1 travailleur social
Gaillac	ADAGE	1,25 ETP : - 60% par 1 gestionnaire - 40% par 1 travailleur social
Castres	SIVU Castres-Labruguière	- SVU : 6 gardiens gestionnaires ETP et 1 gestionnaire « médiateur » / 2 heures d'entretien par semaine confiées à un usager de l'aire - 1 rédactrice mise à disposition par le CCAS de Castres (supervision, animation du partenariat...) - 1 travailleur social mis à disposition par la Ville de Castres (ramassage scolaire, activités péri-scolaires..)
Lavour	Lavour	- 1 employé municipal (gestion et entretien) : 0.5/0.60 ETP

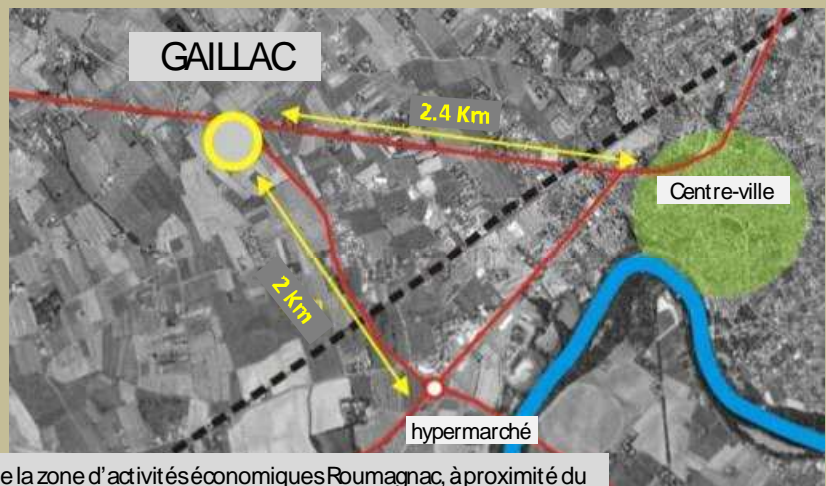
³ Depuis janvier 2013, l'association ADAGE a fusionné avec le PACT du Tarn qui a repris son activité de gestion des aires d'accueil.

⁴ D'après le schéma départemental de coopération intercommunale du Tarn (arrêté le 28 décembre 2011), le SIVU de Castres-Labruguière sera dissous dès que la communauté d'agglomération de Castres-Mazamet aura repris la compétence d'accueil des gens du voyage.,

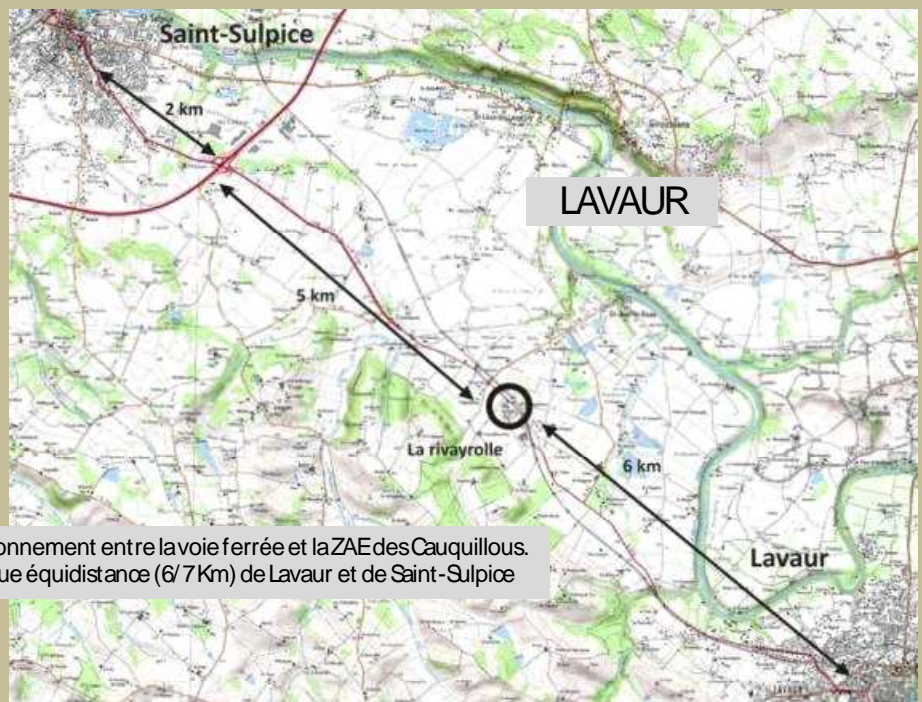
des fonctions relationnelles de médiation, mais sans que les liens avec d'autres services qu'exige ce rôle, n'aient été formalisés.

■ Localisation

Les difficultés à trouver du foncier, notamment face aux réactions hostiles des riverains, ont eu tendance à repousser les aires à l'écart des habitations, souvent en frontière communale. Elles sont souvent, de ce fait, à une distance relativement importante des commerces et services, sans qu'aucune toutefois ne puisse être considérée comme située dans un environnement cumulant les nuisances (proximité d'une déchetterie ou d'une station d'épuration, délaissées, coincées entre voie de chemin de fer et autoroute...). D'ailleurs, l'éloignement des services et commerces ne vaut pas pour toutes. C'est notamment le cas de l'aire réalisée par le Sivu de Gaillac/Lisle-sur-Tarn, qui permet d'accéder en un peu plus de deux kilomètres, soit au centre-ville, soit à un hypermarché.



En prolongement de la zone d'activités économiques Roumagnac, à proximité du nouveau centre de secours
Un accès en un peu plus de 2 km, soit au centre-ville, soit à un hypermarché



Un positionnement entre la voie ferrée et la ZAE des Cauquillous.
A presque équidistance (6/7 Km) de Lavaur et de Saint-Sulpice

Schéma départemental d'accueil des gens du voyage du Tarn



Un positionnement en zone agricole, en quasi-bordure de l'autoroute A plus de 4 km des services et commerces du centre-ville



Implantation en pleine nature
Desserte assurée par la proximité de la rocade sud
Comparé à l'ancien camp de la Pause, un secteur un peu plus éloigné du quartier Lameilhé



Implantation en zone industrielle, en relative proximité de commerces et de services

■ **Occupation et évolution depuis la création**

En réponse à l'inscription ancienne de gens de voyage sur les communes, le schéma précédent posait le principe de création d'aires « mixtes », conciliant une double vocation :

- d'une part, répondre au besoin d'ancrage de familles installées sur les territoires depuis plusieurs générations,
- d'autre part, permettre l'itinérance de gens du voyage « de passage ».

**Les prescriptions du précédent schéma :
concilier l'accueil à la fois de « semi-sédentaires » et de « passagers »**

	Albi	Gaillac/ Lisle sur Tarn	Lavaur	Saint-Sulpice	Castres-Labruguière
Public de l'aire	Passagers + Semi-sédentaires	Passagers + Semi-sédentaires	Passagers + Semi-sédentaires	Passagers + Semi-sédentaires	Passagers
Nombre de places	50	40	15 (dont 11 pour les semi-sédentaires)	20	40
Observations					en parallèle : prendre en compte la situation des sédentaires établis au Camp de la Pause, à régler, au niveau de la commune, par la création d'un habitat adapté ou de quelques emplacements sur une nouvelle aire d'accueil

Les aires créées se sont attachées à répondre à cette double vocation d'accueil de « semi-sédentaires » et de « passagers », en recourant à leurs propres modalités de conception et de gestion. Dans les faits, l'observation des usages (cf. annexe) souligne la façon dont la plupart des aires du Tarn ont progressivement évolué vers une occupation par des familles sédentarisées, pour lesquelles les aires d'accueil constituent des points d'ancrage.

Bilan des modes d'occupation des aires d'accueil

Lavaur Castres-Labruguière	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Une occupation quasi-permanente par des groupes locaux ▪ Une réponse aux besoins d'habitat et d'ancrage de familles présentes depuis des décennies
Saint-Sulpice	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Une succession de groupes familiaux d'origine plutôt locale ▪ Une occupation non continue
Gaillac-Lisle/Tarn	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Une ouverture récente avec une occupation encore modeste ▪ Une orientation d'occupation difficile à évaluer
Albi (au moins pour la partie « semi-sédentaires »)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Maintien de la vocation « mixte », à travers la cohabitation sur l'aire de sédentaires et de passagers, ayant entre eux des liens familiaux

Les situations de Castres-Labruguière et de Lavaur sont ici particulièrement emblématiques de l'ancrage sur les aires de clans familiaux sédentarisés depuis plusieurs générations.

- Sur l'aire de Castres-Labruguière, la conception initiale prévoyait la division de l'aire en deux secteurs identiques mais indépendants : l'un pour les passagers, l'autre pour les familles jusque-là installées sur le camp de La Pause. Les deux parties de l'aire se sont progressivement retrouvées occupées par les familles sédentarisées. L'aire ne joue plus son rôle de passage.
- Sur Lavaur, des travaux d'aménagement ont été réalisés en 2004 sur une aire occupée depuis plusieurs années par un clan familial sédentarisé. Calibrés pour assurer l'accueil de court séjour d'itinérants (sanitaires collectifs, absence d'abri sur les emplacements...), ces travaux de mise aux normes se sont progressivement révélés inadaptés à l'accueil continu de sédentaires. Les dégradations sont notables et l'aire, occupée en permanence par le même groupe familial, fonctionne pratiquement aujourd'hui en autonomie.

2/ VOLET SOCIAL

2.1. PARTENARIAT DE L'ACTION SOCIALE ET ORGANISATION DE L'ACCOMPAGNEMENT

Le SDAGV avait inscrit 2 types d'action, la scolarisation et la formation ; l'exercice des activités économiques et l'insertion professionnelle mais aucun plan opérationnel d'actions n'a été mis en place.

En 2006, une étude a été réalisée par le PACT du Tarn pour le compte de la DDASS sur « l'action socio éducative et médico-sociale menée en direction des gens du voyage dans le département du Tarn » mais les préconisations n'ont été que très partiellement suivies.

L'accompagnement social (dans le cadre notamment du RSA) est assuré :

Par les services sociaux du Conseil Général dans le cadre de ses missions

L'accompagnement social est principalement réalisé dans le cadre du RSA dont la majorité des familles sont bénéficiaires. Plusieurs travailleurs sociaux sont « référents » gens du voyage : sur Carmaux, Castres, Albi et Gaillac. Grâce à leur connaissance des problématiques propres à ces populations, ils ont pu développer des relations de confiance qui les placent comme interlocuteurs privilégiés.

Sur le site de sédentarisation de Carmaux et sur l'aire de Castres, là où les problématiques sociales sont les plus complexes, les travailleurs sociaux du Conseil Général interviennent directement sur site, en accompagnant les familles dans l'ensemble de leurs démarches. Ils sont à l'initiative d'actions collectives : bus itinérant « culture et lecture », convention avec des associations pour le soutien scolaire, mise en place d'animation jeunesse.... Dans le cadre de cette intervention, la ville de Castres, avec l'appui de

financements de l'Etat, a embauché un animateur qui travaille en collaboration avec l'inspection académique.

Par l'association ADAGE⁵ pour l'aire de Jarlard (Albi) dans le cadre d'une convention Conseil Général –ville d'Albi. La mission de l'ADAGE («action socio éducative pour une meilleure insertion sociale des gens du voyage à Jarlard») est suivie par un groupe de pilotage partenarial.

Sur Graulhet comme à Carmaux, la question est en partie prise en charge dans le cadre de la politique de la ville (CUCS, PRE, Atelier santé ville...).

Mais la mobilisation est restée très hétérogène selon les territoires et les initiatives ne sont pas toujours suffisamment lisibles. Elles mettent néanmoins en évidence des acquis à prendre en compte, des expériences à valoriser et invitent à réaffirmer l'intérêt d'inscrire l'accompagnement des gens du voyage dans un cadre partenarial territorialisé.

2.2 LES ACTIONS EN MATIERE D'INSERTION SOCIALE ET PROFESSIONNELLE

■ Insertion économique

Les efforts ont porté notamment sur l'accompagnement à la création d'entreprises. Dans cette perspective, un appui aux micro-entreprises est réalisé dans le cadre du suivi social sur l'aire de Jarlard par l'ADAGE, avec l'appui de l'ADIE. 67 personnes ont été ainsi suivies au cours de l'année 2009.

■ Education, scolarisation

Un Inspecteur de l'éducation nationale est en charge du suivi de la scolarisation. Plusieurs enseignants assurent un suivi spécifique de la scolarisation des enfants du voyage dans les écoles qui accueillent les enfants du voyage :

- En primaire : ½ poste d'enseignant sur l'école L. David à Castres
- En secondaire : 2 enseignants à temps partiel pour le suivi des regroupements sur Albi et Castres

Ces dispositifs peuvent être complétés d'initiatives locales :

- sur Albi : une médiation scolaire est assurée par l'ADAGE sur l'aire de Jarlard en lien avec l'inspection académique, en même temps que des activités périscolaires sont assurées par l'AFEV ;
- sur Castres, un animateur «jeunes» a été mis à disposition par la ville de Castres, pour assurer le ramassage scolaire et faciliter l'accès à des activités péri-scolaires.

■ Santé

En matière de santé comme dans d'autres domaines, la priorité a été donnée à l'accompagnement vers une prise en charge dans le cadre du droit commun. Mais la santé demeure l'un des domaines où le développement d'actions spécifiques reste parfois nécessaire, avec un déplacement des services de droit commun sur les sites. C'est notamment le cas lorsque la gravité des

⁵ Depuis janvier 2013, l'association ADAGE a fusionné avec le PACT du Tarn qui a repris son activité de gestion des aires d'accueil.

pathologies (par exemple des cas de gale chez des enfants sur l'aire non aménagée de Carmaux), oblige la PMI à intervenir et à aller directement à la rencontre des gens du voyage. Rendues nécessaires par le danger sanitaire, de telles interventions n'en amènent pas moins les services à se questionner sur leur positionnement : *« Ne va-t-on pas là au-delà de nos compétences ? En même temps, il y a danger sanitaire et puis, dès lors qu'on intervient, on arrive à nouer un rapport de confiance avec les familles, ce qui permet de faire le lien avec d'autres intervenants »*.

Sur l'aire de Jarlard, à Albi, plusieurs actions santé ont été mises en place :

- L'animation d'une commission santé par l'ADAGE
- L'animation d'un atelier santé par l'AFEV
- Des actions de prévention /alimentation

3 PLAN D' ACTIONS DU SCHEMA 2014-2020

Les populations appelées « gens du voyage » ne forment pas un ensemble homogène tant au niveau des modes de vie que des conditions sociales. Elles s'inscrivent différemment sur les territoires où elles peuvent n'être que de passage, y passer la majeure partie de l'année ou encore y être installées de façon sédentaire.

Sur le département du Tarn, leur présence n'est attestée que sur une partie du territoire : l'Albigeois, qui concentre une partie importante des familles, plus ou moins mobiles, le Carmausin où un grand groupe familial s'est stabilisé sur un terrain depuis une trentaine d'années, l'ouest du département sur l'axe Toulouse-Albi avec des familles sédentarisées particulièrement sur Graulhet et le Sud, sur l'axe est-ouest avec des familles sédentarisées à Castres. Quelques groupes importants, essentiellement pentecôtistes, s'arrêtent l'été sur les grands axes dans leurs trajets vers des rassemblements plus importants.

La diversité des situations à la fois en regard de la pratique du voyage et de l'inscription territoriale nécessite à la fois :

- d'articuler la mise en œuvre d'actions spécifiques avec les actions de droit commun grâce à la mise en réseau des acteurs
- de renforcer le maillage territorial et de spécifier les interventions selon les territoires.

Afin de répondre aux besoins constatés, le schéma départemental ne se limite pas à énoncer des obligations de réalisation d'équipement mais met en place un plan d'actions, référentiel de l'engagement des partenaires dans le domaine de l'accueil et habitat et dans celui de l'accompagnement social et de l'insertion.

En fonction de l'évolution des compétences et des périmètres des intercommunalités, les obligations et préconisations faites aux collectivités identifiées par le présent schéma, seront transférées aux intercommunalités compétentes dont elles sont ou deviennent membres, notamment dans la cadre de la mise en œuvre du schéma départemental de la coopération intercommunale du Tarn.

1/ ACCUEIL ET HABITAT

1.1 CONSOLIDER LE RESEAU DES AIRES D'ACCUEIL

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

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

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

Enfin, il conviendra de prendre en compte les communes qui auront atteint les 5000 habitants au cours des 6 ans suivant la promulgation du précédent schéma en fixant leurs obligations à mesure des besoins.

■ *Réhabilitation ou amélioration des aires :*

Une aire d'accueil est un équipement public dont l'entretien, la réhabilitation éventuelle ou l'amélioration incombe à la collectivité compétente en matière d'accueil des gens du voyage.

L'ancienneté relative de certaines aires, l'absence d'un local permettant le développement d'activités ou des défauts de conception (auvent et sanitaires faiblement protégés des intempéries...), un sous-calibrage des installations électriques (Lavaur) amènent à proposer une réhabilitation ou une amélioration des aires de :

Albi : réfection et adaptation des sanitaires, amélioration des douches, régulation de l'eau chaude, aménagement de l'espace situé à l'entrée de l'aire et du local d'accueil...

Lavaur : réfection des bornes électriques, aménagement du local d'accueil, création d'auvents, individualisation des sanitaires et adaptation des modes de paiement...

Castres : aménagement d'un local permettant la mise en œuvre d'activités à caractère social et sanitaire, à réaliser durant la période de validité du présent schéma (des travaux de fermeture des auvents ont été réalisés par un chantier d'insertion en 2012).

■ *Réalisation des aires manquantes*

La nécessité d'achever la couverture départementale en aires d'accueil est réaffirmée. Elle est toutefois adaptée pour tenir compte de l'évolution des

besoins, aussi bien en termes d'accueil de voyageurs que de présence de familles sédentarisées.

Communauté d'agglomération de l'Albigeois

Les besoins d'accueil pour des groupes de passage sur l'agglomération et qui ne peuvent trouver de place sur l'aire de Jarlard dont le taux d'occupation est important, ont été attestés par les éléments sur les stationnements hors aires d'accueil comme par les dires des acteurs. Il convient de noter que sur les 50 places de l'aire de Jarlard, 30 sont occupées par des familles semi-sédentaires et 20 sont destinées aux passagers.

La commune de Saint-Juéry devra réaliser une aire d'au moins 6 places avec sanitaires individuels (10 places résultant des obligations du schéma précédent moins les 4 déjà cofinancées sur Jarlard). Cette aire sera destinée à l'accueil des voyageurs et non à l'accueil de sédentaires.

L'obligation pesant sur la commune de St-Juéry peut être satisfaite :

- soit par la création d'une aire nouvelle d'au moins 6 places,
- soit par la mise à disposition d'une capacité d'au moins 6 places supplémentaires destinées aux familles de passage sur l'aire de Jarlard; ces places peuvent être obtenues grâce au relogement, dans un habitat adapté, de familles sédentarisées.

L'obligation de création d'une aire nouvelle peut être satisfaite par la commune de St-Juéry sur son territoire ou dans un cadre intercommunal (grâce à un transfert de compétence à la communauté d'agglomération de l'Albigeois, ou à une contribution financière dans le cadre de conventions intercommunales).

Communauté de communes du Carmausin

Le diagnostic a mis en lumière que les besoins concernent d'une part la sédentarisation des familles et d'autre part la nécessité de maintenir une aire d'accueil.

Pour ce qui concerne la sédentarisation, une démarche d'habitat adapté de type terrains familiaux doit être recherchée.

Pour l'aire d'accueil, dès lors que les besoins en sédentarisation sont satisfaits, la capacité de l'aire peut être ramenée à 20 places au lieu des 30 prévues dans l'ancien schéma. L'obligation faite à la communauté de communes du Carmausin sera transférée à la communauté de communes du Carmausin et du Ségala Carmausin à l'occasion de la fusion des intercommunalités au 1^{er} janvier 2014.

Rabastens

La commune de Rabastens a, au vu de la publication par l'INSEE en 2011 des résultats du recensement de 2008, dépassé le seuil des 5000 habitants. Elle est donc tenue, en application de la loi du 5 juillet 2000, de réaliser une aire d'accueil des gens du voyage sur son territoire. Le diagnostic du présent schéma et les études du programme local de l'habitat de la Communauté de communes du Rabastinois, montrent la présence de stationnements sur le territoire communal et des communes voisines. En conséquence, la capacité de l'aire à créer ne pourra être inférieure à 10 places.

■ **Harmoniser et améliorer les modalités de gestion**

Chaque aire doit disposer d'un responsable de la gestion et d'une personne en charge de la médiation entre les familles et les différents services de droit commun (dans les domaines des démarches administratives, de la scolarisation, de l'accès aux loisirs, de l'insertion professionnelle...).

Les règlements doivent prévoir systématiquement des dérogations à la durée réglementaire de stationnement pour la scolarisation des enfants.

Un livret d'accueil pourrait être réalisé pour l'ensemble des aires (sur le modèle déjà développé dans d'autres départements), adaptable selon les contextes locaux.

L'amélioration des modalités de gestion concerne particulièrement les aires de Castres et de Lavaur.

- Sur Castres : il est constaté que le gardiennage assuré 24h/24 n'est pas adapté aux besoins de gestion de cette aire qui constitue un lieu de vie permanent des familles, notamment en terme de gestion sociale. Il importe de mettre en place un mode de gestion qui permette de mieux assurer la médiation vers l'ensemble des services de droit commun existants.
- Sur Lavaur : la gestion a minima ne permet pas de responsabiliser les usagers. Il importe de mettre en adéquation le paiement des services proposés et leur qualité.

La mise en place d'un groupe permanent d'échanges entre les gestionnaires permettrait les échanges d'expérience, la mutualisation des pratiques.

1.2 AMELIORER LES CONDITIONS D'HABITAT ET FAVORISER L'ACCES AU LOGEMENT

En même temps qu'il s'attache à parachever la couverture départementale en aires d'accueil, le nouveau schéma propose d'aller plus avant dans les réponses à apporter aux besoins de sédentarisation. L'absence de mobilité relevée sur plusieurs aires d'accueil du département, la réduction des activités économiques qui motivaient l'itinérance ou encore l'installation des familles dans les segments déqualifiés du parc ancien des centres-bourgs (Graulhet, Gaillac...) soulignent la prégnance des besoins et invitent à élargir/renouveler les réponses. Cet accent mis sur l'amélioration des conditions d'habitat et d'accès au logement des gens du voyage est aussi la condition pour que les équipements existants et ceux à réaliser remplissent pleinement leur vocation d'accueil de voyageurs, évitant alors leurs stationnements sauvages en dehors des aires aménagées prévues à cet effet.

Prenant acte du constat d'un processus de sédentarisation d'une partie importante des gens du voyage sur le département, le précédent schéma avait prévu la réalisation d'aires mixtes, avec une partie réservée aux passagers et l'autre aux familles semi sédentaires.

Il faut constater que, 6 ans après :

- L'aire d'Albi a effectivement continué à fonctionner sur ce principe grâce à un aménagement adapté et surtout grâce à une gestion locale sociale rapprochée. Les liens entre les familles sédentaires et celles de passage contribuent aussi au maintien de cet équilibre.

- Les aires mixtes comme celles de Castres et de Lavaur, occupées dès leur origine par des familles sédentarisées le sont restées et ne jouent plus leur rôle de passage.
- L'aire de Graulhet sera, dès sa mise en service en grande partie occupée par des familles qui occupent de façon permanente l'aire provisoire actuelle.
- Un projet, non abouti d'aire d'accueil sur la CC du Carmausin prévoit d'installer des familles qui vivent depuis une trentaine d'années sur un terrain non aménagé.

Le fait d'installer des familles sédentarisées sur des aires d'accueil aménagées a représenté et peut toujours représenter une amélioration sensible de leurs conditions de vie et peut ainsi leur permettre d'envisager plus sereinement l'avenir, quel qu'il soit, accès au logement ou reprise de l'itinérance.

Pour autant :

- La vocation des aires d'accueil telle que prévue par la loi n'est pas d'accueillir des familles sédentarisées ou même vivant de façon permanente sur le même lieu. Que des familles accueillies sur une aire se fixent et se sédentarisent progressivement est une chose, prévoir une aire d'accueil pour des familles déjà sédentarisées en est une autre. L'Etat a d'ailleurs prévu, dès 2003, des modalités de financement de lieux d'habitation spécifiques appelés terrains familiaux pour répondre à ces besoins.
- Ces familles ont droit à un logement si elles le souhaitent et doivent pouvoir passer d'un statut d'hébergé dans un équipement, à un statut de locataire ou de propriétaire et à des conditions d'habitat décentes leur permettant de mieux s'insérer socialement et localement.

L'enjeu n'est pas d'empêcher les familles de se sédentariser sur les lieux où elles séjournent mais de répondre de façon adaptée à leurs besoins.

Les opérations d'habitat adapté sont réalisées pour des familles ou des groupes familiaux qui sont identifiés, et se reconnaissent, comme gens du voyage. Ils souhaitent vivre et habiter dans un lieu fixe, tout en gardant tout ou partie de leur mode de vie : l'habitat caravane et/ou la vie en famille élargie.

Les opérations existantes ne consistent donc pas dans la réalisation d'un produit type qui pourrait s'adapter à n'importe quelle famille, mais dans l'adaptation d'un habitat à un ménage ou un groupe défini de ménages.

Cela ne signifie pas que ces opérations ne peuvent correspondre à d'autres besoins, ni qu'elles ne peuvent accueillir, par la suite, d'autres ménages, y compris des ménages non identifiés gens du voyage. C'est le cas notamment des opérations dont la forme physique ne se distingue pas d'un habitat individuel classique.

Cela ne signifie pas non plus qu'elles soient exclusives d'un accès à des logements produits de façon plus classique : des ménages issus du voyage accèdent au logement banalisé dans l'habitat social ou privé. Pour autant, l'accompagnement social financé par le Fonds Solidarité Logement (Accompagnement Social Lié au Logement) n'apparaît pas toujours, dans sa forme et son contenu, adapté aux problématiques de ces familles.

Dans ces conditions, les actions suivantes seront mises en œuvre :

■ **La facilitation de l'accès au logement des ménages qui vivent en permanence sur l'ensemble des aires d'accueil et plus particulièrement sur :**

- L'aire d'Albi, afin notamment de dédensifier l'occupation de la partie des « semi sédentaires »
- L'aire de Castres : une trentaine de familles sédentarisées sur l'aire
- L'aire de Lavaur : un clan familial représentant une vingtaine de personnes
- L'aire de Graulhet sera occupée par des familles occupant en permanence l'aire provisoire : une solution d'habitat adapté peut d'ores et déjà être recherchée pour certaines de ces familles.

Cet accès peut se faire soit dans un cadre classique grâce à un accompagnement social adapté – dont l'efficacité dépend des formes d'accompagnement des candidats à un logement et des offres de sécurisation aux bailleurs, prévues dans le cadre du droit commun et plus encore du PDALPD –, soit grâce à la réalisation d'opération d'habitat adapté.

Un projet de sédentarisation peut être facilité grâce à un accompagnement social. Il peut également faire l'objet d'un accompagnement spécifique par une maîtrise d'œuvre urbaine et sociale (MOUS).

La MOUS désigne une démarche, un ensemble d'actions, ayant pour objet :

- de permettre l'accès au logement de personnes en difficultés sociales à partir de l'analyse de leurs besoins,
- d'assurer les conditions optimales de leur installation par le biais d'un accompagnement social.

La MOUS permet d'accompagner le projet d'un ménage dans ses volets techniques et sociaux depuis l'analyse des besoins jusqu'à l'emménagement dans le nouvel habitat. Elle comporte généralement deux grandes phases :

- une phase de diagnostic, de recherche de solution adaptée aux besoins et ressources des familles, et de validation de la solution (avec recherche de financements),
- une phase d'élaboration et de réalisation du projet, avec un accompagnement social des ménages jusqu'à leur relogement.

La MOUS est un dispositif spécifique qui suppose également la mobilisation de tous les acteurs potentiellement concernés : maîtres d'ouvrage, financeurs, associations, services sociaux, élus et techniciens des collectivités locales intéressés... elle peut être mise en œuvre par des communes ou par un EPCI compétent en matière d'habitat dans le cadre de son PLH (communautés d'agglomération de Castres-Mazamet et de l'Albigeois, communautés de communes du Rabastinois et de Tarn et Dadou) et du PDALPD.

La MOUS peut bénéficier d'une aide de l'Etat pouvant atteindre jusqu'à 50% de la dépense subventionnable (conditions en vigueur en 2013). La création d'habitat adapté aux besoins de sédentarisation de familles de gens du voyage peut également faire l'objet de financements spécifiques de l'Etat (terrains familiaux, PLAI : Prêt locatif aidé d'intégration).

Enfin, la MOUS peut également être utilisée pour des familles en voie de sédentarisation et déjà installées en dehors des aires d'accueil (cas du centre ancien de Graulhet par exemple).

■ **La réalisation d'une opération d'habitat adapté pour les familles vivant sur le terrain de Carmaux.**

Cette opération nécessite la mise en place d'un partenariat associant l'ensemble des acteurs locaux et départementaux ainsi qu'une ingénierie de projet qui peut s'inscrire dans le cadre d'une Maîtrise d'œuvre Urbaine et Sociale (MOUS). En raison du classement en zone inondable de l'actuel terrain occupé par les familles sédentarisées, elle exige aussi de trouver l'assise foncière adaptée.

« Toutes les opérations ont eu pour objet de résoudre une situation locale qui ne pouvait perdurer (...) Dans la majeure partie des cas, les familles concernées étaient présentes sur la commune depuis de nombreuses années et avaient une indéniable légitimité à y trouver des conditions d'habitat décentes. » (Guide de l'habitat adapté pour les gens du voyage – Ministère de l'énergie, de l'énergie, de développement durable et de la mer).

Construire cette réponse nécessite de bien identifier les besoins, en effet : *« Si quelques ménages, généralement de jeunes couples, souhaitent effectivement se séparer de la caravane dans un désir de rupture avec ce mode de vie, l'attitude de la grande majorité est plus ambiguë. Certains peuvent être prêts à accepter la contrainte que représente l'abandon de la caravane pour vivre dans de meilleures conditions de vie, mais ils peuvent le regretter assez vite. À l'inverse, d'autres, qui souhaitaient la conserver, comme chambre notamment, peuvent regretter, après coup, l'absence de chambres dans la partie bâtie... Seule la mise en place d'un dialogue, d'une négociation, avec médiation si nécessaire, peut permettre de faire bouger les représentations. »*

Cet habitat peut être réalisé en mobilisant les subventions de l'Etat pour la réalisation de terrains familiaux ou dans le cadre d'une opération d'habitat social financé en Prêt locatif aidé « d'intégration ». Elles peuvent, en fonction de la situation des familles, nécessiter une gestion locative adaptée.

L'opération sera conduite en mobilisant une MOUS qui permet de mener les études préalables et la concertation avec les usagers. Ces MOUS bénéficient de financements d'Etat.

1.3 PERMETTRE L'ACCUEIL DES GRANDS PASSAGES

Chaque année, quelques groupes de taille importante (plus de 50 caravanes) stationnent sur le département pour des périodes comprises entre une semaine et quinze jours. Il s'agit essentiellement de missions évangéliques en route vers de plus grands rassemblements ou de groupes laïcs ; ces déplacements sont l'occasion de retrouvailles familiales, de pratiques culturelles, de vacances estivales et de pratiques d'activités commerciales sur les lieux de stationnement.

Il ne faut pas les confondre avec d'autres groupes, souvent de taille plus petite qui se déplacent pour les foires locales où ils ont leurs habitudes (à Lavaur, par exemple).

L'ensemble de ces groupes ne peuvent, en raison de leur taille, trouver place sur les aires d'accueil et demandent la mise à disposition de terrains suffisamment grands pour les accueillir.

Face à ces constats, les actions suivantes seront mises en œuvre :

■ **Anticiper et organiser les passages**

Comme l'indiquent les circulaires annuelles de préparation des grands passages depuis plusieurs années (la dernière datant du 23 mars 2012) du ministère de l'intérieur, les préfetures ont à charge la coordination des demandes d'Action Grands Passages (AGP) transmises aux communes. Elles doivent favoriser « une réelle prise en compte de ces demandes de stationnement par les gestionnaires des aires » et persuader les maires de « répondre aux courriers de responsables associatifs en soulignant l'utilité de leur accorder un entretien ». En l'absence d'aire permanente aménagée, elles doivent « faciliter l'implantation d'aires de stationnement temporaires » en recourant à la mise à disposition de terrains de l'Etat ou, à défaut, appartenant à des collectivités ou des particuliers.

Cette nécessaire anticipation nécessite une planification des interventions en début d'année. Une réunion d'organisation des grands passages entre les services de l'Etat et les collectivités locales concernées sera organisée chaque année.

■ **Créer 2 aires permanentes de grands passages**

La réalisation d'aires de grands passages est une priorité rappelée dans la circulaire interministérielle du 28 août 2010 relative à la révision des schémas d'accueil des gens du voyage. Elles doivent disposer d'une surface d'environ 1ha pour 50 caravanes. Le préfet « *soutiendra les maires dans leur action, de la recherche du terrain à la rédaction du protocole d'occupation temporaire* » et sensibilisera « *les élus sur la nécessité de définir les besoins avec pragmatisme, sur la base des mouvements observés les années précédentes* ».

Le schéma détermine les communes ou intercommunalités qui doivent disposer de tels équipements sur leur territoire. Les terrains peuvent mis à disposition par l'Etat ou par les collectivités locales. Le financement par l'Etat d'une aire permanente n'est possible que si les équipements n'étaient pas prévus aux précédents schémas, ce qui est le cas dans le Tarn (la réalisation de deux aires de grand passage était prévue par le schéma de 2003).

Deux aires apparaissent ainsi nécessaires, pour couvrir les besoins révélés par les grands passages des années précédentes et assurer leur prise en charge partagée, l'une dans le nord, l'autre dans le sud du département.

Selon le représentant de l'ASNIT, l'axe Gaillac – Albi – Carmaux devrait être particulièrement privilégié. Dans le sud, l'aménagement d'une aire est également indispensable à proximité de l'axe Toulouse-Béziers. La mise à disposition de ces deux aires de grand passage constitue un des enjeux majeurs de ce schéma et tous les moyens doivent être mobilisés pour y parvenir.

La recherche de solutions concertées sur des terrains de l'Etat ou de collectivités n'ayant pas abouti dans le cadre du précédent schéma, le présent schéma prévoit la réalisation dans les meilleurs délais :

Schéma départemental d'accueil des gens du voyage du Tarn

- d'une aire de grands passages d'une capacité de l'ordre de 200 caravanes (3 à 4 Ha) le long de l'axe A68/RN88,
- d'une aire de grands passages d'une capacité de l'ordre de 200 caravanes (3 à 4 Ha) le long de la RN126 (partie tarnaise de l'axe Toulouse-Béziers).

La réalisation de ces deux aires est de la responsabilité partagée des intercommunalités situées le long des axes routiers précités.

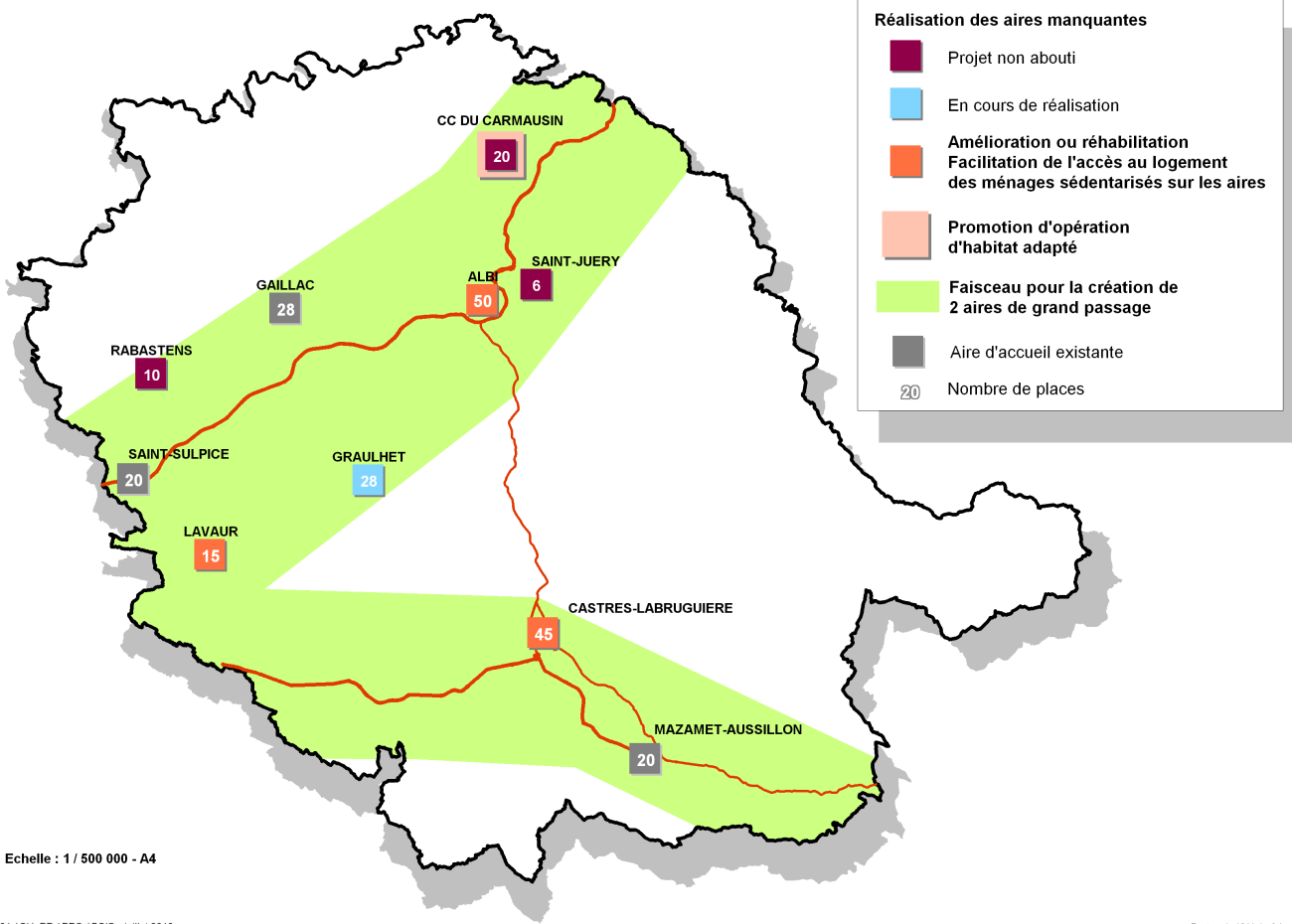
A défaut d'accord sur la réalisation d'une aire d'accueil permanente, un dispositif d'aires tournantes sera mis en place par les intercommunalités concernées selon le calendrier suivant :

	Grands passages du nord Tarn (axe A68/RN88)	Grands passages du sud Tarn (axe RN 126)
<i>2013 – Pour mémoire</i>	<i>Communauté d'agglomération de l'Albigeois *</i>	<i>Communauté d'agglomération de Castres Mazamet</i>
2014	Communauté de communes de Tarn et Dadou *	Communauté de communes du Sor et de l'Agout
2015	Communauté de communes du Carmausin et Ségala-Carmausin *	Communauté d'agglomération de Castres Mazamet
2016	Communauté de communes du Pays Rabastinois *	Communauté de communes du Lautrecois- Pays d'Agout
2017	Communauté d'agglomération de l'Albigeois	Communauté de communes de Tarn-Agout
2018	Communauté de communes de Tarn et Dadou	Communauté de communes de la Haute Vallée du Thoré
<i>Etc...</i>	<i>Etc...</i>	<i>Etc...</i>

* *Calendrier acté par une convention signée en 2013 entre les intercommunalités de l'axe A68/RN88.*

D'un commun accord entre les intercommunalités concernées (accord formalisé par convention), ce calendrier peut être modifié et, éventuellement, une participation financière peut être substituée à une proposition de terrain par une intercommunalité. La difficulté pour la communauté de communes de la Haute Vallée du Thoré à trouver l'emprise foncière nécessaire devra être prise en compte.

Schéma départemental d'accueil des gens du voyage du Tarn



ACCUEIL ET HABITAT											
– Axe 1 – Consolider le réseau des aires d'accueil											
1. REHABILITATION OU AMELIORATION DES AIRES											
Constat	L'aire d'Albi souffre de son ancienneté. Les prestations et équipements de celle de Lavour ont subi des dégradations.										
Objectif	Assurer une réfection des équipements (ou les compléter) sur les aires de Lavour et d'Albi.										
Modalités	<p>Diagnostic des points d'amélioration à apporter :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Albi : réfection et adaptation des sanitaires, amélioration des douches, régulation de l'eau chaude, aménagement de l'espace situé à l'entrée de l'aire et du local d'accueil... - Lavour : réfection des bornes électriques, aménagement du local d'accueil, création d'auvents, individualisation des sanitaires et adaptation des modes de paiement... <p>Etude de faisabilité technique et financière</p>										
Moyens	Mobilisation d'une ingénierie autour de la définition puis de la réalisation des travaux de réhabilitation ou d'amélioration										
Mise en œuvre	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 40%;">Pilote au sein du Schéma</td> <td>DDT</td> </tr> <tr> <td>Maîtres d'ouvrage</td> <td>Ville d'Albi Ville de Lavour</td> </tr> <tr> <td>Partenaires associés</td> <td>Conseil Général, CAF</td> </tr> <tr> <td>Financement</td> <td>Maître d'ouvrage (qui peut mobiliser des financements de partenaires au cas par cas)</td> </tr> <tr> <td>Calendrier</td> <td>2014 - 2015: définition des modalités de financement par les maîtres d'ouvrage (Albi, Lavour) et réalisation des travaux</td> </tr> </table>	Pilote au sein du Schéma	DDT	Maîtres d'ouvrage	Ville d'Albi Ville de Lavour	Partenaires associés	Conseil Général, CAF	Financement	Maître d'ouvrage (qui peut mobiliser des financements de partenaires au cas par cas)	Calendrier	2014 - 2015: définition des modalités de financement par les maîtres d'ouvrage (Albi, Lavour) et réalisation des travaux
Pilote au sein du Schéma	DDT										
Maîtres d'ouvrage	Ville d'Albi Ville de Lavour										
Partenaires associés	Conseil Général, CAF										
Financement	Maître d'ouvrage (qui peut mobiliser des financements de partenaires au cas par cas)										
Calendrier	2014 - 2015: définition des modalités de financement par les maîtres d'ouvrage (Albi, Lavour) et réalisation des travaux										

ACCUEIL ET HABITAT		
– Axe 1 –		
Consolider le réseau des aires d'accueil		
2. AMENAGEMENT DU LOCAL DE L'AIRE DE CASTRES-LABRUGUIERE		
Constat	L'absence de local limite fortement les possibilités de réalisation d'activités à caractère social et de travail médiation sur une aire relativement éloignée des équipements sociaux.	
Objectif	Réaliser un local permettant une gestion de proximité et la mise en œuvre d'actions à caractère social.	
Modalités	Définition des caractéristiques du bâtiment en fonction des usages	
	Etude de faisabilité technique et financière	
Moyens	Mobilisation d'une ingénierie : étude de programmation dans un cadre partenarial	
Mise en œuvre	Pilote au sein du Schéma	DDCSPP
	Maître d'ouvrage	SIVU de Castres-Labruguière (ou CA Castres-Mazamet après transfert de compétence)
	Partenaires associés	Conseil Général CAF
	Financement	Maître d'ouvrage (qui peut mobiliser des financements de partenaires au cas par cas)
	Calendrier	Sur la période de validité du schéma

ACCUEIL ET HABITAT											
– Axe 1 –											
Consolider le réseau des aires d'accueil											
3. REALISATION DES AIRES MANQUANTES											
Constat	<p>La démarche de révision a permis d'actualiser la connaissance des besoins d'accueil des gens du voyage :</p> <p>A. l'agglomération albigeoise souffre d'un déficit de places d'accueil de passage</p> <p>B. au sein du territoire de la CC du Carmausin, les besoins en termes de passages sont réduits et concernent essentiellement des familles ayant des liens avec les familles sédentaires.</p> <p>C. la commune de Rabastens, ayant dépassé le seuil des 5000 habitants est soumise à l'obligation d'accueil des gens du voyage</p>										
Objectif	Achever la couverture départementale en aires d'accueil, en tenant compte de l'actualisation de la connaissance des besoins.										
Modalités	<p>A. Sur la commune de Saint-Juéry (+5000 habitants), soit réalisation d'une aire d'une capacité de 6 places à vocation d'accueil de passage, soit mise à disposition, dans un cadre intercommunal, d'une capacité de 6 places supplémentaires destinées aux passagers sur l'aire de Albi-Jarlard.</p> <p>B. Pour le territoire de la Communauté de communes du Carmausin (du Carmausin-Ségala Carmausin après fusion des intercommunalités), réalisation d'une aire de 20 places au lieu des 30 prévues dans le précédent schéma</p> <p>C. Réalisation d'une aire d'accueil de 10 places sur la commune de Rabastens (+5000 habitants)</p>										
Moyens	<p>1/ Recherche d'opportunités foncières</p> <p>2/ Conception du projet d'aire</p> <p>3/ Réalisation des travaux</p>										
Mise en œuvre	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">Pilote au sein du Schéma</td> <td>DDT</td> </tr> <tr> <td>Maître d'ouvrage</td> <td> <p>A. Ville de Saint-Juéry ou Communauté d'Agglomération de l'Albigeois</p> <p>B. Communauté de Communes du Carmausin (communauté de communes du Carmausin et du Ségala Carmausin après fusion des intercommunalités)</p> <p>C. Commune de Rabastens (ou CORA en cas de transfert de compétence)</p> </td> </tr> <tr> <td>Partenaires associés</td> <td>Conseil Général, DDCSPP, CAF</td> </tr> <tr> <td>Financement</td> <td>Maître d'ouvrage (qui peut mobiliser des financements de partenaires au cas par cas)</td> </tr> <tr> <td>Calendrier</td> <td>2014 - 2015 : recherche d'opportunités foncières et élaboration des projets d'aire</td> </tr> </table>	Pilote au sein du Schéma	DDT	Maître d'ouvrage	<p>A. Ville de Saint-Juéry ou Communauté d'Agglomération de l'Albigeois</p> <p>B. Communauté de Communes du Carmausin (communauté de communes du Carmausin et du Ségala Carmausin après fusion des intercommunalités)</p> <p>C. Commune de Rabastens (ou CORA en cas de transfert de compétence)</p>	Partenaires associés	Conseil Général, DDCSPP, CAF	Financement	Maître d'ouvrage (qui peut mobiliser des financements de partenaires au cas par cas)	Calendrier	2014 - 2015 : recherche d'opportunités foncières et élaboration des projets d'aire
	Pilote au sein du Schéma	DDT									
	Maître d'ouvrage	<p>A. Ville de Saint-Juéry ou Communauté d'Agglomération de l'Albigeois</p> <p>B. Communauté de Communes du Carmausin (communauté de communes du Carmausin et du Ségala Carmausin après fusion des intercommunalités)</p> <p>C. Commune de Rabastens (ou CORA en cas de transfert de compétence)</p>									
	Partenaires associés	Conseil Général, DDCSPP, CAF									
	Financement	Maître d'ouvrage (qui peut mobiliser des financements de partenaires au cas par cas)									
Calendrier	2014 - 2015 : recherche d'opportunités foncières et élaboration des projets d'aire										

ACCUEIL ET HABITAT									
– Axe 1 –									
Consolider le réseau des aires d'accueil									
4. HARMONISATION ET AMÉLIORATION DES MODALITÉS DE GESTION									
Constat	Les modalités de gestion des aires présentent des écarts selon les territoires, au risque de générer des disparités de traitement et des incompréhensions chez les gens du voyage usagers des aires. Des difficultés de gestion sont rencontrées sur les aires du SIVU Castres-Labruguière et de la ville de Lavaur.								
Objectif	Avancer vers une harmonisation des modalités de gestion Lever les difficultés de gestion rencontrées sur l'aire de Lavaur et Castres-Labruguière								
Modalités	Développement d'échanges et de confrontation d'expériences, autour des avancées qu'autorisent les différentes modalités de gestion, et des limites auxquelles elles se heurtent								
Moyens	Mise en place d'un groupe départemental permanent d'échanges entre les gestionnaires , s'attachant à promouvoir : - des outils communs (livret d'accueil départemental, avec des adaptations selon les configurations locales...) - des approches de gestion partagées (dérogations à la durée réglementaire de stationnement pour la scolarisation des enfants, généralisation de l'approche couplant gestion et médiation...)								
Mise en œuvre	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Pilote au sein du Schéma</td> <td>DDCSPP</td> </tr> <tr> <td>Partenaires associés</td> <td>DDT, Conseil général, CAF, Collectivités locales, CCAS et prestataires gestionnaires</td> </tr> <tr> <td>Financement</td> <td>Sans objet</td> </tr> <tr> <td>Calendrier</td> <td>Réunion a minima une fois par an</td> </tr> </table>	Pilote au sein du Schéma	DDCSPP	Partenaires associés	DDT, Conseil général, CAF, Collectivités locales, CCAS et prestataires gestionnaires	Financement	Sans objet	Calendrier	Réunion a minima une fois par an
Pilote au sein du Schéma	DDCSPP								
Partenaires associés	DDT, Conseil général, CAF, Collectivités locales, CCAS et prestataires gestionnaires								
Financement	Sans objet								
Calendrier	Réunion a minima une fois par an								

ACCUEIL ET HABITAT

**– Axe 2 –
Améliorer les conditions d'habitat
et favoriser l'accès au logement**

**FACILITATION DE L'ACCES AU LOGEMENT DES MENAGES
INSTALLÉS EN PERMANENCE SUR LES AIRES D'ACCUEIL**

<p>Constat</p>	<p>L'observation des usages souligne la façon dont la plupart des aires du Tarn ont progressivement évolué vers une occupation par des familles sédentarisées, pour lesquelles les aires d'accueil constituent des points d'ancrage. Ce constat concerne plus particulièrement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'aire d'Albi : la densité d'occupation de la partie des « semi sédentaires » est trop élevée - l'aire de Castres : une trentaine de familles sédentarisées sur l'aire - l'aire de Lavaur : un clan familial représentant une vingtaine de personnes - l'aire de Graulhet sera dès sa création occupée par des familles semi-sédentarisées 	
<p>Objectif</p>	<p>Formaliser des solutions permettant l'accès au logement des gens du voyage qui, sédentarisés sur les aires, souhaitent concrétiser un tel projet.</p> <p>Permettre aux aires existantes de retrouver leur vocation d'accueil de passage et éviter ainsi les stationnements illicites d'itinérants</p>	
<p>Modalités</p>	<p>Dans le cadre du PDALPD (Plan Départemental d'Actions pour le logement des Personnes Défavorisées) et la mise en œuvre du Droit au logement opposable (DALO) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - orientation et appui aux familles pour leur inscription comme demandeur de logement social - aide à la définition de leurs besoins en termes d'accès à l'habitat - mise en œuvre de solutions adaptées individuelles ou collectives 	
<p>Moyens</p>	<p>Mobilisation de la Maîtrise d'œuvre Urbaine et Sociale (MOUS) par les collectivités concernées (cf. fiche 2) sur dossiers individuels ou collectifs</p> <p>Mise en place de mesures d'accompagnement social liées au logement</p> <p>Réalisation d'opérations d'habitat adapté (terrains familiaux, logements financés en PLAi)</p>	
<p>Mise en œuvre</p>	<p>Pilote au sein du Schéma</p>	<p>DDCSPP dans le cadre du PDALPD</p>
	<p>Maître d'ouvrage</p>	<p>Collectivités locales compétentes en matière d'habitat (communes, EPCI dotés de PLH)</p>
	<p>Partenaires associés</p>	<p>Acteurs du prochain PDALPD, Gestionnaires des aires, etc.</p>
	<p>Financement</p>	<p>Etat (MOUS, Terrains familiaux, aides au financement du logement social)</p> <p>A examiner : Conseil Général, CAF, etc., en fonction des solutions</p>
	<p>Calendrier</p>	<p>Dès promulgation du schéma</p>

ACCUEIL ET HABITAT											
– Axe 2 – Améliorer les conditions d'habitat et favoriser l'accès au logement											
1. REALISATION D'UNE OPERATION D'HABITAT ADAPTE POUR LES FAMILLES VIVANT SUR LE TERRAIN DE CARMAUX											
Constat	<p>Une trentaine de familles sont installées depuis plusieurs années sur un site inondable sans éléments de confort.</p> <p>De nombreuses interventions sociales permettent aux familles de s'insérer dans la vie locale</p>										
Objectif	Mettre en place des solutions adaptées pour les familles (de façon individuelle et /ou collective) leur permettant de quitter le terrain actuel et de ne pas occuper la future aire d'accueil										
Modalités	<p>Diagnostic de la situation des familles</p> <p>Etude de faisabilité technique et financière d'une ou de plusieurs opérations d'habitat adapté (cf Guide de l'habitat adapté pour les gens du voyage) :</p> <p>Terrain familial</p> <p>Logements financés en PLAi</p>										
Moyens	Mise en place d'une Maîtrise d'Œuvre Urbaine et Sociale – (MOUS) confiée à un prestataire (recherche d'opportunités foncières, concertation avec les familles et identification de leurs besoins, conduite des études préalables...)										
Mise en œuvre	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Pilote au sein du Schéma</td> <td>DDCSPP dans le cadre du PDALPD</td> </tr> <tr> <td>Maître d'ouvrage</td> <td>Ville de Carmaux ou Communauté de Communes compétente en matière d'habitat</td> </tr> <tr> <td>Partenaires associés</td> <td>DDT, CAF, Conseil général, bailleurs sociaux....</td> </tr> <tr> <td>Financement</td> <td>Cofinancement de la MOUS : Etat, Collectivités locales</td> </tr> <tr> <td>Calendrier</td> <td>Dès promulgation du schéma</td> </tr> </table>	Pilote au sein du Schéma	DDCSPP dans le cadre du PDALPD	Maître d'ouvrage	Ville de Carmaux ou Communauté de Communes compétente en matière d'habitat	Partenaires associés	DDT, CAF, Conseil général, bailleurs sociaux....	Financement	Cofinancement de la MOUS : Etat, Collectivités locales	Calendrier	Dès promulgation du schéma
Pilote au sein du Schéma	DDCSPP dans le cadre du PDALPD										
Maître d'ouvrage	Ville de Carmaux ou Communauté de Communes compétente en matière d'habitat										
Partenaires associés	DDT, CAF, Conseil général, bailleurs sociaux....										
Financement	Cofinancement de la MOUS : Etat, Collectivités locales										
Calendrier	Dès promulgation du schéma										

ACCUEIL ET HABITAT																						
– Axe 3 – Permettre l'accueil des grands passages																						
CREATION DE DEUX AIRES PERMANENTES DE GRANDS PASSAGES																						
Constat	Des groupes de taille importante (jusqu'à 200 caravanes) stationnent durant la période estivale le long des axes A68/RN88 (Albi-Toulouse-Rodez) et RN 116 (Toulouse-Béziers) Ils donnent chaque année lieu à une recherche de terrain dans des conditions peu satisfaisantes.																					
Objectif	Réalisation de 2 aires de grands passages permettant l'accueil des groupes importants sur une période limitée.																					
Modalités	<p>Réalisation dans les meilleurs délais :</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> d'une aire de grands passages d'une capacité de l'ordre de 200 caravanes (3 à 4 Ha) le long de l'axe A68/RN88, <input type="checkbox"/> d'une aire de grands passages d'une capacité de l'ordre de 200 caravanes (3 à 4 Ha) le long de la RN126 (partie tarnaise de l'axe Toulouse-Béziers). <p>A défaut d'accord sur la réalisation d'une aire d'accueil permanente, un dispositif d'aires tournantes sera mis en place par les intercommunalités concernées selon le calendrier suivant :</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">Grands passages du nord Tarn (axe A68/RN88)</th> <th style="text-align: center;">Grands passages du sud Tarn (axe RN 126)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">2014</td> <td style="text-align: center;">Communauté de communes de Tarn et Dadou *</td> <td style="text-align: center;">Communauté de communes du Sor et de l'Agout</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2015</td> <td style="text-align: center;">Communauté de communes du Carmausin et Ségala-Carmausin *</td> <td style="text-align: center;">Communauté d'agglomération de Castres Mazamet</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2016</td> <td style="text-align: center;">Communauté de communes du Pays Rabastinois *</td> <td style="text-align: center;">Communauté de communes du Lautrecois- Pays d'Agout</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2017</td> <td style="text-align: center;">Communauté d'agglomération de l'Albigeois</td> <td style="text-align: center;">Communauté de communes de Tarn-Agout</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2018</td> <td style="text-align: center;">Communauté de communes de Tarn et Dadou</td> <td style="text-align: center;">Communauté de communes de la Haute Vallée du Thoré</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><i>Etc...</i></td> <td style="text-align: center;"><i>Etc...</i></td> <td style="text-align: center;"><i>Etc...</i></td> </tr> </tbody> </table> <p>* <i>Calendrier acté par une convention signée en 2013 entre les intercommunalités de l'axe A68/RN88.</i></p> <p>Recherche de terrain par les services de l'Etat et les collectivités concernées Réalisation des travaux d'aménagement éventuellement nécessaires – Définition des modalités de gestion de l'aire Conventionnement entre le propriétaire, le gestionnaire et l'utilisateur</p>		Grands passages du nord Tarn (axe A68/RN88)	Grands passages du sud Tarn (axe RN 126)	2014	Communauté de communes de Tarn et Dadou *	Communauté de communes du Sor et de l'Agout	2015	Communauté de communes du Carmausin et Ségala-Carmausin *	Communauté d'agglomération de Castres Mazamet	2016	Communauté de communes du Pays Rabastinois *	Communauté de communes du Lautrecois- Pays d'Agout	2017	Communauté d'agglomération de l'Albigeois	Communauté de communes de Tarn-Agout	2018	Communauté de communes de Tarn et Dadou	Communauté de communes de la Haute Vallée du Thoré	<i>Etc...</i>	<i>Etc...</i>	<i>Etc...</i>
	Grands passages du nord Tarn (axe A68/RN88)	Grands passages du sud Tarn (axe RN 126)																				
2014	Communauté de communes de Tarn et Dadou *	Communauté de communes du Sor et de l'Agout																				
2015	Communauté de communes du Carmausin et Ségala-Carmausin *	Communauté d'agglomération de Castres Mazamet																				
2016	Communauté de communes du Pays Rabastinois *	Communauté de communes du Lautrecois- Pays d'Agout																				
2017	Communauté d'agglomération de l'Albigeois	Communauté de communes de Tarn-Agout																				
2018	Communauté de communes de Tarn et Dadou	Communauté de communes de la Haute Vallée du Thoré																				
<i>Etc...</i>	<i>Etc...</i>	<i>Etc...</i>																				
Moyens	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Pilote au sein du Schéma</td> <td style="width: 50%;">Préfecture</td> </tr> </table>	Pilote au sein du Schéma	Préfecture																			
Pilote au sein du Schéma	Préfecture																					
Mise en œuvre	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Maître d'ouvrage</td> <td style="width: 50%;">Intercommunalités désignées dans le calendrier</td> </tr> <tr> <td>Partenaires associés</td> <td>Associations des gens du voyage</td> </tr> <tr> <td>Financement</td> <td>Maitre d'ouvrage</td> </tr> <tr> <td>Calendrier</td> <td>Dés promulgation du schéma</td> </tr> </table>	Maître d'ouvrage	Intercommunalités désignées dans le calendrier	Partenaires associés	Associations des gens du voyage	Financement	Maitre d'ouvrage	Calendrier	Dés promulgation du schéma													
Maître d'ouvrage	Intercommunalités désignées dans le calendrier																					
Partenaires associés	Associations des gens du voyage																					
Financement	Maitre d'ouvrage																					
Calendrier	Dés promulgation du schéma																					

2/ VOLET SOCIAL

Ce second volet du plan d'actions vise à rappeler l'importance d'associer à l'amélioration des conditions d'accueil des gens du voyage, des interventions visant à faciliter leur accès à la fois à l'enseignement, à la santé, à l'emploi. Des actions dans ce sens sont déjà développées sur certaines aires. Elles méritent d'être consolidées ou étendues. D'autres restent à structurer. Dans tous les cas, les enjeux de mobilisation des acteurs publics, de définition de leurs modalités d'intervention et de coordination de leur rôle sont ici décisifs.

2.1 COORDONNER LES ACTIONS ET FAVORISER L'ACCES AU DROIT COMMUN

■ *Coordonner les interventions autour d'un projet social territorial*

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

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

En relation avec les équipements existants, un projet social doit pouvoir être élaboré et une coordination des interventions réalisée à l'échelle du territoire concerné. Il est indispensable qu'une médiation soit mise en place sur chaque aire pour faciliter les contacts et le suivi des situations. Ce travail de médiation peut être inclus dans les cahiers des charges de la gestion ou assuré de façon séparée. Il doit être un élément clef de la coordination locale.

L'expérience d'Albi constitue un bon appui pour la généralisation de ce type de démarche. Une charte départementale pourrait être adoptée qui précise les attendus de ces projets et prévoit leurs déclinaisons par territoires.

■ *Favoriser l'accès au droit commun et lutter contre les discriminations*

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

Il est nécessaire de permettre aux gens du voyage d'accéder effectivement aux dispositifs et actions de droit commun dans l'ensemble des champs sociaux. Cela implique de vérifier systématiquement d'une part s'ils connaissent les

services et sont à même les fréquenter, d'autre part si les acteurs ont connaissance des difficultés rencontrées et intègrent ces populations dans leurs objectifs et modes d'intervention.

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

Si la connaissance de la "culture tzigane" peut être une entrée intéressante pour la sensibilisation, elle ne doit pas occulter, à la fois une appréhension de la complexité de la situation des gens du voyage en France et l'importance de la rencontre avec les populations locales. Aussi, est-il privilégié les occasions de dialogue, de rencontre et d'intégrer une représentation des gens du voyage dans les formations, les groupes de travail, les débats...

Le schéma sera le cadre favorisant le développement des initiatives dans ce domaine, qu'elles soient prises par les acteurs publics ou les associations.

2.2 FAVORISER L'INSERTION SOCIALE

■ *Accompagnement social et lutte contre l'illettrisme*

Les problématiques sociales sont souvent complexes et nécessitent un accompagnement renforcé de façon à pouvoir aborder à la fois les questions d'insertion professionnelle, de suivi de la scolarisation, d'accès aux droits, de santé...

Ce travail renforcé doit pouvoir être effectué là où se situent les lieux d'accueil, directement par les travailleurs sociaux du conseil général ou de façon déléguée par une association spécialisée, dans le cadre du projet social précité.

Ce travail se décline dans les différentes thématiques abordées ci après. Au sein de chacune de ces approches sectorielles, une question transversale doit être systématiquement abordée, celle de l'illettrisme qui constitue un handicap pour une meilleure insertion sociale et professionnelle. C'est ainsi que les actions en matière de santé, d'éducation, de soutien à l'activité économique doivent pouvoir être l'occasion de mettre en œuvre des actions de lutte contre l'illettrisme auprès des publics concernés.

■ *Santé*

Des suivis médicaux plutôt irréguliers et des situations de recours tardif aux soins, via notamment la sollicitation des services d'urgence, sont toujours signalés. Mais des progrès sont aussi notés dans le développement du recours aux consultations PMI et/ou à la médecine de ville, en particulier sur l'aire de Jarlard à Albi. Ces efforts en faveur d'une démarche de soins davantage axée sur la prévention et un suivi régulier (par l'assimilation progressive des notions de parcours de soins et de médecin référent) méritent d'être prolongés. Le travail de mise en relation entre les gens du voyage et les professionnels (publics ou privés) de santé est ici décisif et renvoie aux enjeux de médiation sociale.

Les remontées de professionnels soulignent l'intérêt de conforter les interventions en matière de santé auprès des gens du voyage : c'est une porte d'entrée privilégiée pour ouvrir sur l'accompagnement vers d'autres domaines

de l'insertion. C'est aussi un levier pour souligner l'enjeu qu'il y a à améliorer les conditions et de vie d'habitat des gens du voyage : leur impact sur la santé a largement été relevé par les acteurs qui ont assisté aux groupes territoriaux.

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

Trois pistes de travail peuvent être plus particulièrement explorées :

Sensibiliser et former les professionnels de santé

Pour améliorer les relations entre le corps médical et les gens du voyage, il convient de sensibiliser les professionnels de santé (en formation initiale et continue) aux modes de vie des voyageurs et à leur rapport à la santé et aux soins. La compréhension des références, des habitudes et conditions de vie, ainsi que de la diversité des situations, doivent permettre de désamorcer des tensions par une écoute plus attentive.

Travailler auprès de la communauté et accompagner

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

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

Mettre en œuvre des actions de prévention utilisant une pédagogie adaptée

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

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

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

■ **Scolarité**

Parce que préalable à l'intégration, la scolarisation est un champ d'intervention sur lesquels les acteurs locaux ont déjà largement mis l'accent, avec des résultats positifs avérés, notamment en primaire. Avec des écarts selon les territoires, la scolarisation dès la maternelle tend à se développer, en même temps que les parents participent de plus en plus à la vie de l'école, certains d'entre eux étant même devenus représentants des parents d'élèves (Albi).

Notables, ces avancées se font encore en ordre quelque peu dispersé, autour de situations précises, en fonction de la sensibilité ou de l'implication des enseignants et des élus ou encore de la place accordée aux fonctions de médiation selon les aires. La scolarisation des enfants du voyage dans le Tarn, a ainsi pour paradoxe d'avoir été largement investie, parce que tacitement reconnue prioritaire par l'ensemble des intervenants, mais dans un cadre qui, s'il n'a pas interdit d'agir et d'innover, est resté faiblement formalisé.

Deux pistes de travail peuvent être plus particulièrement explorées :

Créer un référentiel commun d'interventions

En ce sens, un référentiel commun d'interventions demanderait à être structuré dans le cadre du prochain schéma, de manière à ce que le rôle et les responsabilités de chaque intervenant soient clarifiés et précisés, et que l'action des partenaires participe d'une dynamique d'ensemble :

- les maires notamment autour du respect de l'obligation de scolarisation, de l'organisation de formes de soutien scolaire...
- les gestionnaires des aires, notamment autour de l'organisation des médiations entre les parents et les équipes enseignantes et de direction des établissements scolaires...
- L'inspection académique notamment autour des moyens permettant d'assurer l'accueil des enfants des gens du voyage dans des conditions adaptées, ou encore le soutien et la formation des enseignants...
- les services du Conseil Général, notamment autour de la sensibilisation des parents aux enjeux de scolarisation...

Ce référentiel commun devrait permettre :

- de mobiliser les dispositifs existants en terme d'accompagnement à la scolarité (PRE, PPRE, CLAS, accompagnement éducatif au sein des établissements...)
- de favoriser le rapprochement école-famille...

Favoriser l'intégration en classe ordinaire

La scolarisation au collège reste plus problématique. Elle introduit une rupture par rapport aux repères acquis en primaire ; son sens et son utilité sont moins perçus, avec des enseignements généraux qui peuvent paraître décalés par rapport aux attentes de professionnalisation. Ces raisons peuvent amener les familles à inscrire leurs enfants au centre national d'enseignement à distance (CNED). Les formes d'accompagnement, le plus souvent nécessaires à la réussite de ce type d'enseignement, restent inégalement utilisées. La préparation de la sortie du primaire et le passage au collège apparaissent

comme un axe de travail à privilégier dans la dynamique partenariale à conforter autour de la scolarisation.

Pour faciliter l'intégration en classe ordinaire, il convient d'utiliser les dispositifs existants (soutien, programme personnalisé de réussite éducative, classe passerelle...). Il y a intérêt à favoriser, dans le cadre d'un accueil adapté, la pédagogie par projet, motivante et mieux à même de faire travailler ensemble des enfants d'âges et de niveaux différents (contribution à un travail collectif à partir des compétences de chacun).

Concernant le CNED, il conviendrait que soient étudiées des solutions d'appui au travail induit par ce mode de scolarisation.

■ ***Insertion professionnelle***

Les gens du voyage exercent le plus souvent leur activité en tant que travailleurs indépendants. C'est un moyen pour eux de pouvoir perpétuer l'itinérance en échappant à la dépendance d'un employeur et de préserver une forme d'autonomie familiale.

La polyvalence est une autre caractéristique remarquable chez les gens du voyage : souvent, ils n'exercent pas une seule activité professionnelle mais peuvent en changer au gré des saisons et/ou des opportunités locales, conciliant le cas échéant activités indépendantes (vente, prestations de services) et activités salariées (travaux agricoles...).

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

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

Deux pistes de travail peuvent être plus particulièrement explorées :

Renforcer l'accompagnement, la création et la gestion des entreprises

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

Sur la base de ce double constat, l'ADAGE, en lien avec l'ADIE et les techniciens du Conseil Général, propose sur l'aire de Jarlard un accompagnement au développement des installations en micro-entreprise. Ce travail de structuration et de légalisation des activités porte ses fruits : 67 personnes ont été accompagnées et seize créations d'entreprises ont déjà été réalisées. On mesure ici l'intérêt de prolonger l'action et de lui donner un cadre qui précise les conditions de son extension à l'ensemble du département : cette

forme d'accompagnement intéresse désormais aussi des gens du voyage qui sont installés ailleurs que sur l'aire de Jarlard.

Favoriser l'accès à l'emploi

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

Ces obstacles à l'activité professionnelle, notamment ceux relatifs au déficit de formation/qualification, pourraient être levés par un recours plus important aux dispositifs qui visent à renforcer les savoirs de base, que proposent notamment les antennes Pôle Emploi.

Mais l'enclenchement d'une telle démarche implique que les gens du voyage soient inscrits comme demandeurs d'emploi, ce qui est rarement le cas ou de manière très irrégulière, avec de fréquentes radiations. Les efforts de mise en relation et d'accompagnement vers les antennes Pôle Emploi sont ici à renforcer, pour permettre aux gens du voyage de davantage bénéficier des aides à la formation et à la recherche d'emploi qui sont proposés.

Les expériences dans l'emploi, même sur des temps courts, sont relatées comme permettant de mettre à mal les préjugés qui pèsent sur les représentations tant des gens du voyage, que des potentiels employeurs. Les actions de médiation directe qui permettent de proposer à des employeurs volontaires, des gens du voyage candidats à un emploi salarié et choisis en fonction de leur profil et de leur projet, peuvent constituer des pistes intéressantes. Un travail avec les associations et entreprises d'insertion permet aussi d'œuvrer ce sens : ce type de structure apparaît en général bien répondre aux attentes des gens du voyage : une formation pratique, un accompagnement et un suivi proposés, une rémunération assurée via la signature d'un contrat. Des expériences ont déjà été développées. Les résultats se sont révélés inégaux mais ont au moins souligné l'intérêt de s'efforcer de renouveler ces initiatives.

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

INSERTION SOCIALE ET PROFESSIONNELLE

– Axe 1 – Conforter et mettre en place des projets sociaux

1.COORDINATION DES INTERVENTIONS AUTOUR D'UN PROJET SOCIAL TERRITORIAL

Constat	La structuration d'un partenariat local de proximité autour des modalités d'accompagnement social et professionnel des gens du voyage se révèle disparate selon les territoires. Certaines initiatives manquent de lisibilité ou ne sont pas toujours suffisamment formalisées.	
Objectif	Conforter ou structurer les dynamiques partenariales locales autour des modalités d'accompagnement social et professionnel des gens du voyage présents sur les aires d'accueil	
Modalités	Définition et coordination des interventions à l'échelle des territoires disposant d'une aire d'accueil	
Moyens	<p>Mise en place ou confortation de comités locaux, chargés d'assurer l'animation et le suivi des projets sociaux</p> <p>Généralisation des projets sociaux, clarifiant et coordonnant les modalités d'accompagnement social et professionnel développées par les acteurs locaux, en direction des gens du voyage présents sur les aires d'accueil</p> <p>Généralisation du travail de médiation sur chaque aire pour faciliter les contacts et les mises en lien avec les services de droit commun, le suivi des situations et des projets sociaux</p>	
Mise en œuvre	Pilote au sein du Schéma	Conseil Général et DDCSPP
	Maître d'ouvrage	Communes ou EPCI disposant d'une aire d'accueil
	Partenaires associés	<ul style="list-style-type: none"> - CCAS - Pôle Emploi (par le biais de ses antennes locales) - CAF - inspection académique (par le biais des équipes locales) - Professionnels de santé - Associations : Association pour le Développement de l'Initiative Economique (ADIE)... - Gestionnaires des aires - Représentants des Gens du Voyage - Etc...
	Financement	Sans objet
	Calendrier	Dès promulgation du schéma

INSERTION SOCIALE ET PROFESSIONNELLE

– Axe 1 –

Conforter et mettre en place des projets sociaux

2. FAVORISER L'ACCES AU DROIT COMMUN ET LUTTER CONTRE LES DISCRIMINATIONS

Constat	En raison de discriminations dont ils peuvent être l'objet, et/ou d'appréhensions à l'égard du monde des « gadjé », les populations des gens du voyage peuvent rencontrer des difficultés à accéder au droit commun, à recourir et fréquenter les services...	
Objectif	Faciliter l'accès au droit commun des gens du voyage. Lutter contre les discriminations et contribuer au changement des représentations (gens du voyage / acteurs publics-élus)	
Modalités	Développement de la formation Développement de la communication	
Moyens	Mise en place de formations ou participation à des formations existantes Diffusion de l'information auprès des acteurs (guides sur la santé, l'habitat adapté, livret d'information « Qui sont les gens du voyage »...) Développement d'occasions de dialogue, de rencontre... (manifestations festives, expositions)	
Mise en œuvre	Pilote au sein du Schéma	DDCSPP
	Maitre d'œuvre	Associations ou services concernés
	Partenaires associés	- ADAGE-PACT 81. - Représentants des Gens du Voyage - HALDE - Etc...
	Financement	A définir en fonction du développement des actions (organisation et animation de formations, rencontres...)
	Calendrier	Dès promulgation du schéma

INSERTION SOCIALE ET PROFESSIONNELLE

– Axe 2 –

Favoriser l'insertion sociale en matière de santé, scolarisation et insertion professionnelle

1. ACCOMPAGNEMENT VERS DES DEMARCHES DE SOINS DAVANTAGE AXEES SUR LA PREVENTION ET UN SUIVI REGULIER

Constat	Du fait de leurs conditions de vie, d'une méconnaissance des risques et des difficultés d'accès à certains services de soin, les gens du voyage ont une espérance de vie nettement inférieure à celle des autres français.	
Objectif	Permettre aux familles de bénéficier de l'ensemble des services de soin existants Renforcer la prévention des risques sanitaires par une écoute, une sensibilisation, un travail sur les habitudes ayant des conséquences négatives sur la santé	
Modalités	Prise en compte systématique des gens du voyage dans les dispositifs de droit commun Développement d'actions spécifiques permettant d'entrer en contact direct avec les familles sur leur lieu de vie	
Moyens	<p>Développement de formations en direction des professionnels de santé, autour des modes de vie des voyageurs, leur rapport à la santé et aux soins.</p> <p>Identification et mobilisation de personnes relais, accompagnant et facilitant l'accès aux services de santé de droit commun. (infirmières médiatrices, travailleurs sociaux, relais au sein de la communauté, gestionnaires...)</p> <p>Développement d'actions de prévention utilisant une pédagogie adaptée, centrée sur les préoccupations et attentes des gens du voyage</p>	
Mise en œuvre	Pilote au sein du Schéma	Agence Régionale de Santé
	Maîtrise d'œuvre	Comités locaux ou associations médiatrices
	Partenaires associés	<ul style="list-style-type: none"> - Conseil Général - DDCSPP - Professionnels de santé des secteurs hospitalier et libéral - CCAS - ANPAA (Association Nationale de Prévention en Alcoologie et Addictologie)...
	Financement	A définir en fonction du développement des actions (actions de formation-sensibilisation...)
	Calendrier	Dès promulgation du schéma

INSERTION SOCIALE ET PROFESSIONNELLE

– Axe 2 –

Favoriser l'insertion sociale en matière de santé, scolarisation et insertion professionnelle

2. PROMOTION DE LA SCOLARISATION ET DE LA REUSSITE DES PARCOURS SCOLAIRES

Constat	Malgré des progrès dans la scolarisation des plus jeunes, les acquisitions restent souvent limitées pour permettre un accès à l'enseignement secondaire et surtout l'acquisition de qualification diplômante.	
Objectif	Renforcer la scolarisation, le soutien des élèves en difficulté et la gestion adaptée des parcours éducatifs.	
Modalités	Développement des collaborations entre les acteurs Généralisation de la médiation pour faciliter l'accès aux services existants	
Moyens	<p>Création d'un référentiel commun d'interventions, permettant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - clarifier le rôle et les responsabilités de chaque intervenant (maires, responsables d'établissement, familles, gestionnaires des aires...) - mobiliser les dispositifs existants en termes d'accompagnement à la scolarité et soutien à la parentalité (PPRE-programmes personnalisés de réussite éducative, PRE-programme de réussite éducative, CLAS-contrat local d'accompagnement à la scolarité, REAAP-réseau d'écoute, d'appui et d'accompagnement des Parents, accompagnement éducatif au sein des établissements...) - favoriser les rapprochements établissements-familles... <p>Développement d'actions améliorant le suivi et la réussite scolaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> - préparation de la sortie du primaire et du passage au collège (visites des établissements par les enfants du voyage et leurs parents, avec rencontres du corps enseignant...) - solutions d'appui à la scolarisation dans le cadre CNED... 	
Mise en œuvre	Pilote au sein du Schéma	Inspection académique
	Maître d'ouvrage	Groupe de travail départemental
	Maîtrise d'œuvre	Comités locaux
	Partenaires associés	<ul style="list-style-type: none"> - Etablissements scolaires concernés - Conseil Général - AFEV (Association de la Fondation Etudiante pour la Ville) - Gestionnaires des aires, etc.
	Financement	A définir en fonction du développement des actions
	Calendrier	Dès promulgation du schéma

INSERTION SOCIALE ET PROFESSIONNELLE

– Axe 2 –

Favoriser l'insertion sociale en matière de santé, scolarisation et insertion professionnelle

3. SOUTIEN A L'INSERTION PROFESSIONNELLE

Constat	Les conditions d'exercice des activités indépendantes nécessitent des capacités de gestion dont ne disposent pas toujours les gens du voyage, en lien avec l'illettrisme, encore trop répandu. Les difficultés d'accès au travail salarié restent importantes.	
Objectif	Permettre aux gens du voyage d'être plus autonomes dans leur capacité d'insertion dans l'emploi.	
Modalités	<p>Consolidation de l'accompagnement au développement des installations en micro-entreprise</p> <ul style="list-style-type: none"> - Evaluation (atouts, limites) et examen des possibilités d'extension à l'ensemble du département, du dispositif d'accompagnement au développement des installations en micro-entreprise, qui est proposé sur l'aire de Jarlard à Albi. <p>Développement d'actions favorisant l'accès à l'emploi</p> <ul style="list-style-type: none"> - Soutien dans les démarches d'inscription comme demandeurs d'emploi - Propositions d'expériences dans l'emploi (via des actions de médiation directe « candidats à l'emploi/employeurs volontaires », via un travail avec les associations et entreprises d'insertion...) - Développement et adaptation de la valorisation des acquis de l'expérience (VAE) - Orientation vers les dispositifs qui visent à renforcer les savoirs de base, que proposent notamment les antennes Pôle Emploi. 	
Moyens	Mise en place d'un groupe de travail piloté par la DIRECCTE Conventionnement avec les associations compétentes : ADAGE-PACT81 et ADIE	
Mise en œuvre	Pilote au sein du Schéma	DIRECCTE
	Maîtrise d'œuvre	<ul style="list-style-type: none"> - ADAGE-PACT81 - ADIE - Antennes Pôle Emploi
	Partenaires associés	<ul style="list-style-type: none"> - Conseil Général - Associations et entreprises d'insertion - Gestionnaires - Etc.
	Financement	A définir en fonction du développement des actions
	Calendrier	Dès promulgation du schéma

LA GOUVERNANCE

Le taux de réalisation des aires, les actions développées pour les accompagner socialement et économiquement atteste de la capacité d'action et de mobilisation des acteurs du schéma. En matière d'accompagnement à la création des aires, comme de structuration du travail social autour des gens du voyage, la proximité et les interconnaissances des référents techniques de chaque institution facilitent les liaisons entre acteurs. Mais elles ne sont pas toujours suffisamment garantes de l'émergence de référentiels communs et de l'articulation des dispositifs. Ces actions et initiatives techniques ont besoin d'être orientées, autant que soutenues, coordonnées et évaluées au regard d'objectifs d'ensemble partagés.

Sur un autre registre, les avancées stratégiques dont devra se saisir le schéma – notamment en matière de promotion d'opérations d'habitat adapté et de facilitation de l'accès au logement des ménages qui vivent en permanence sur les aires d'accueil – ont besoin d'être appuyées et relayées par un portage politique fort.

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

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

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

- dans la coordination et la mise en œuvre des interventions, à travers l'affirmation du rôle du comité technique, comme « cheville ouvrière » du schéma,
- mais aussi dans ses relais territoriaux, à travers la création de comités locaux, lieu d'échanges et de concertation entre les acteurs locaux.

■ **La commission consultative départementale**

Elle est composée de :

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

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

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

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

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

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

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

■ **Le comité technique**

Il est réuni, au moins trois fois par an, à l'initiative des services de l'Etat et composé des représentants de la préfecture, de la DDT, de la DDCSPP, des services du Conseil Général, de la CAF, de l'association ADAGE-PACT 81.

Il est le lieu d'animation du schéma, il établit le bilan, travaille sur les différents projets, informe les acteurs, prépare les réunions de la commission consultative.

Il se réunit en configuration de groupes de travail en invitant les acteurs concernés par les thématiques abordées, notamment sur :

L'habitat : en lien avec le PDALPD, les acteurs du logement et les collectivités locales concernées afin de mettre en place, de suivre les projets d'habitat.

L'insertion sociale : avec un élargissement aux représentants de l'inspection académique, de la DIRECCTE, de l'ADIE, etc., pour la mise en place et le suivi des projets sociaux territoriaux et des projets thématiques dans les domaines de la santé, de la scolarisation et de l'insertion professionnelle...

La gestion et l'entretien des aires : avec les gestionnaires des aires, pour un travail sur le suivi des aires, les travaux de réhabilitation...

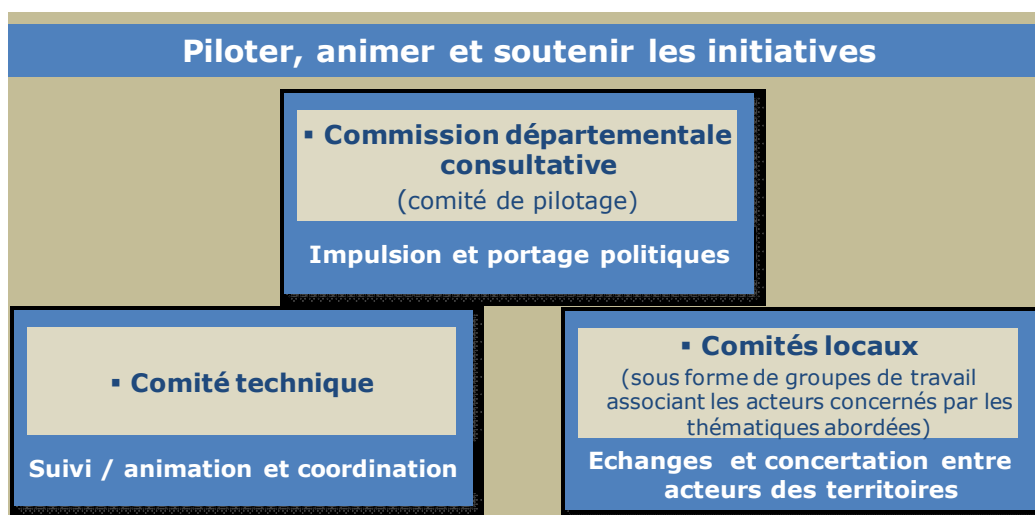
■ **Les comités locaux**

Pour chaque aire d'accueil, est mis en place un comité local GDV, lieu d'échanges et de concertation entre les acteurs locaux impliqués dans la gestion et le fonctionnement de l'aire.

Quelques soient le niveau d'équipement et les modalités de gestion de l'aire d'accueil, la collectivité compétente a la responsabilité de l'accueil et de la réponse aux besoins de ses habitants, en fonction des difficultés particulières qu'ils peuvent rencontrer.

Le comité local aura pour objet d'assurer, à l'occasion de ses réunions, une coordination des acteurs et de leurs interventions au niveau local : gestionnaires des aires, représentants des services de la commune ou de l'EPCI concernés dans les différents domaines, CCAS, représentants territoriaux de l'action sociale et du conseil général, responsables d'établissement scolaire, les associations œuvrant au niveau local... Il est particulièrement important d'éviter que les communes ne se dégagent complètement sur l'EPCI qui a pris la compétence de réalisation et de gestion des aires d'accueil car, dans les domaines de l'action sociale, de l'inspection académique (rappelons ici que seul le maire a la responsabilité de la scolarisation des enfants présents sur sa commune) et de l'accès à l'ensemble des services de droit commun, la commune est bien l'échelon pertinent pour une intégration à la vie locale.

Chaque comité local se réunira au moins deux fois par an, à l'initiative de la collectivité gestionnaire de l'aire (ou du gestionnaire désigné par la collectivité) : les conclusions de ces réunions (compte-rendu, problématiques soulevées, difficultés rencontrées et solutions élaborées localement) seront transmises au comité technique qui en assure la synthèse au niveau départemental.



GOVERNANCE		
Pilotage, animation et territorialisation du Schéma		
Constat	La coordination des acteurs et des actions est restée insuffisante en regard de l'ambition du schéma.	
Objectifs	Renforcer la capacité du schéma à piloter, animer et soutenir les initiatives locales et départementales. Activer la prise en compte des problématiques spécifiques des gens du voyage dans les dispositifs de droit commun	
Modalités	Impulsion et portage politiques / Bilan : confortation de la commission départementale consultative (au moins une fois par an) Suivi / Animation / Coordination : affirmation du rôle du comité technique, comme « cheville ouvrière » du schéma (au moins une fois par trimestre) Echanges, concertation et coordination entre acteurs des territoires concernés par une aire d'accueil : mise en place (ou confirmation) de comités locaux « Gens du Voyage »	
Moyens	<input type="checkbox"/> Commission départementale consultative : <input type="checkbox"/> Comité technique : <input type="checkbox"/> Comités locaux « Gens du Voyage »	
Mise en œuvre	Maître d'ouvrage	Etat / Conseil général
	Partenaires associés	CAF, collectivités locales, associations, etc.
	Financement	Sans objet
	Calendrier	Dès promulgation du schéma: - commission départementale consultative : une fois/an - comité technique : trois fois/an - comités locaux : deux fois/an

GOUVERNANCE

Communication auprès des territoires et des acteurs du Schéma

Constat	Face aux changements introduits par le schéma, il est nécessaire d'intensifier l'information et de sensibiliser les élus sur les problématiques rencontrées par les gens du voyage et les réponses promues dans le cadre du schéma.	
Objectifs	Faire valoir les objectifs et les besoins du schéma Valoriser ses avancées et les expériences positives	
Modalités	Information des partenaires politiques et techniques sur les ambitions puis les avancées du nouveau schéma	
Moyens	Création d'un support d'information à l'attention des élus locaux et des partenaires du schéma : <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> numéro 1 : présentation synthétique du schéma (ses objectifs, sa stratégie et les moyens envisagés...) <input type="checkbox"/> numéros suivants : les démarches mises en place dans le cadre du schéma, les avancées constatées à travers la présentation d'une ou deux actions exemplaires <input type="checkbox"/> diffusion via les sites internet des partenaires 	
	Maître d'ouvrage	Etat et Conseil Général
	Maître d'œuvre	Comité technique pour le contenu rédactionnel Services communication des membres du Comité technique pour les aspects relatifs à la conception technique et à la diffusion
	Partenaires	Collectivités locales, associations représentatives des gens du voyage, association départementale des Maires, etc.
	Financement	A définir
	Calendrier	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Premier numéro : dès promulgation du schéma <input type="checkbox"/> A minima une fois par an

LEXIQUE

ADAGE : association départementale d'accueil des gens du voyage, association fusionnée avec le PACT du Tarn en 2013

ADIE : Association pour le Développement de l'Initiative Economique

AFEV : Association de la Fondation Etudiante pour la Ville

ANPAA : Association Nationale de Prévention en Alcoologie et Addictologie

ARS : Agence Régionale de Santé

ASLL : Accompagnement Social Lié au Logement

ASNIT : Association Sociale Nationale Internationale Tzigane

CAF : Caisses d'Allocations Familiales

CCAS : Centre communal d'action sociale

CNED : Centre National d'Enseignement à Distance

DALO : Droit Au Logement Opposable

DDCSPP : Direction Départementale de la Cohésion Sociale et de la Protection des Populations

DDT : Direction Départementale des Territoires

DIRECCTE : Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

FSL : Fonds Solidarité Logement

MOUS : Maîtrise d'Œuvre Urbaine et Sociale

PDALPD : Plan Départemental d'Actions pour le Logement des Personnes Défavorisées

PLA I : Prêt Locatif Aidé d'Intégration

ANNEXES

TABLEAU DE SYNTHÈSE DES ACTIONS

ACCUEIL ET HABITAT				
– Axe 1 – Consolider le réseau des aires d'accueil				
	1. REHABILITATION OU AMELIORATION DES AIRES	2. AMENAGEMENT DU LOCAL DE L'AIRES DE CASTRES- LABRUGUIERE	3. REALISATION DES AIRES MANQUANTES	4. HARMONISATION ET AMÉLIORATION DES MODALITÉS DE GESTION
Pilote au sein du schéma	DDT	DDCSPP	DDT	DDCSPP
Maître d'ouvrage	Ville d'Albi Ville de Lavour	SIVU de Castres-Labruguière (ou CA Castres-Mazamet après transfert de compétence)	A.Ville de Saint-Juéry ou Communauté d'Agglomération de l'Albigeois B.Communauté de Communes du Carmausin-(du Carmausin et du Ségala Carmausin après fusion des intercommunalités) C.Commune de Rabastens(ou CORA en cas de transfert de compétence)	Groupe départemental d'échange entre gestionnaires
Partenaires associés	Conseil Général, CAF	Conseil Général CAF	Conseil Général, DDCSPP	DDT, Conseil Général, CAF, Collectivités locales, CCASS et prestataires gestionnaires
Financement	Maître d'ouvrage (qui peut mobiliser des financements de partenaires au cas par cas)	Maître d'ouvrage (qui peut mobiliser des financements de partenaires au cas par cas)	Maître d'ouvrage (qui peut mobiliser des financements de partenaires au cas par cas)	Sans objet
Calendrier	2014-2015: définition des modalités de financement par les maîtres d'ouvrage (Albi, Lavour), puis réalisation des travaux	Sur la période de validité du schéma	2014-2015 : recherche d'opportunités foncières puis élaboration des projets d'aire	Réunion une fois par an a minima

ACCUEIL ET HABITAT		
– Axe 2 – Améliorer les conditions d'habitat et favoriser l'accès au logement		
	1. FACILITATION DE L'ACCES AU LOGEMENT DES MENAGES INSTALLES EN PERMANENCE SUR LES AIRES D'ACCUEIL	2. REALISATION D'UNE OPERATION D'HABITAT ADAPTE POUR LES FAMILLES VIVANT SUR LE TERRAIN DE CARMAUX
Pilote au sein du schéma	DDSCPP dans le cadre du PDALPD	DDSCPP dans le cadre du PDALPD
Maître d'ouvrage	Collectivités locales compétentes en matière d'habitat (communes, EPCI dotés de PLH)	Ville de Carmaux ou Communauté de Communes compétente en matière d'habitat
Partenaires associés	Acteurs du prochain PDALPD, gestionnaires des aires	DDT, CAF, Conseil général, bailleurs sociaux
Financement	Etat (MOUS, terrains familiaux, aides au financement du logement social) A examiner : Conseil Général, CAF, etc., en fonction des solutions	Cofinancement de la MOUS : Etat, Collectivités locales
Calendrier	Dès promulgation du schéma	Dès promulgation du schéma

– Axe 3 – Permettre l'accueil des grands passages	
CREATION DE DEUX AIRES PERMANENTES DE GRANDS PASSAGES	
Pilote au sein du schéma	Préfecture
Maître d'ouvrage	Intercommunalités situées les long des axes A68/RN88 et RN116
Partenaires associés	Associations des gens du voyage
Financement	Maître d'ouvrage
Calendrier	Dès promulgation du schéma

INSERTION SOCIALE ET PROFESSIONNELLE		
– Axe 1 –		
Conforter et mettre en place des projets sociaux		
	1. COORDINATION DES INTERVENTIONS AUTOUR D'UN PROJET SOCIAL TERRITORIAL	2. FAVORISER L'ACCES AU DROIT COMMUN ET LUTTER CONTRE LES DISCRIMINATIONS
Pilote au sein du schéma	DDCSPP et Conseil général	DDCSPP
Maître d'ouvrage	Communes ou EPCI disposant d'une aire d'accueil	Associations ou services concernés
Partenaires associés	CCASS, Pôle Emploi, CAF, Inspection académique, professionnels de santé, associations (ADIE...), gestionnaires des aires, représentants des gens du voyage, etc.	ADAGE-PACT81, HALDE, représentants des gens du voyage, etc.
FINANCEMENT	Sans objet	A définir en fonction du développement des actions (organisation et animation de formations, rencontres...)
CALENDRIER	Dès promulgation du Schéma	Dès promulgation du Schéma

– Axe 2 – Favoriser l'insertion sociale en matière de santé, scolarisation et insertion professionnelle			
1. ACCOMPAGNEMENT VERS DES DEMARCHES DE SOINS DAVANTAGE AXEES SUR LA PREVENTION ET UN SUIVI REGULIER		2. PROMOTION DE LA SCOLARISATION ET DE LA REUSSITE DES PARCOURS SCOLAIRES	3. SOUTIEN A L'INSERTION PROFESSIONNELLE
Pilote au sein du schéma	Agence Régionale de santé	Inspection académique	DIRECCTE
Maître d'ouvrage	Comités locaux ou associations médiatrices	Groupe de travail départemental	ADAGE-PACT81, ADIE, Antennes locales Pôle Emploi, etc.
Partenaires associés	Conseil général, DDCSPP, professionnels de santé des secteurs hospitalier et libéral, CCAS, ANPAA, etc.	Comités locaux Etablissements scolaires concernés, Conseil général, AFEV, gestionnaires des aires, etc.	Conseil général, Associations et entreprises d'insertion, gestionnaires, etc.
Financement	A définir en fonction du développement des actions (actions de formation-sensibilisation)	A définir en fonction du développement des actions	A définir en fonction du développement des actions
Calendrier	Dès promulgation du Schéma	Dès promulgation du Schéma	Dès promulgation du Schéma

GOUVERNANCE		
	Pilotage, animation et territorialisation du Schéma	Communication
Maître d'ouvrage	Etat, Conseil Général	Etat, Conseil Général
Partenaires associés	CAF, collectivités locales, associations, etc.	Collectivités locales, associations représentatives des gens du voyage, association départementale des Maires, etc.
Financement	Sans objet	A définir
Calendrier	Dès promulgation du Schéma : - commission départementale consultative : une fois/an - comité technique : trois fois/an - comités locaux : deux fois/an	<input type="checkbox"/> Premier numéro : dès promulgation du schéma <input type="checkbox"/> A minima une fois par an

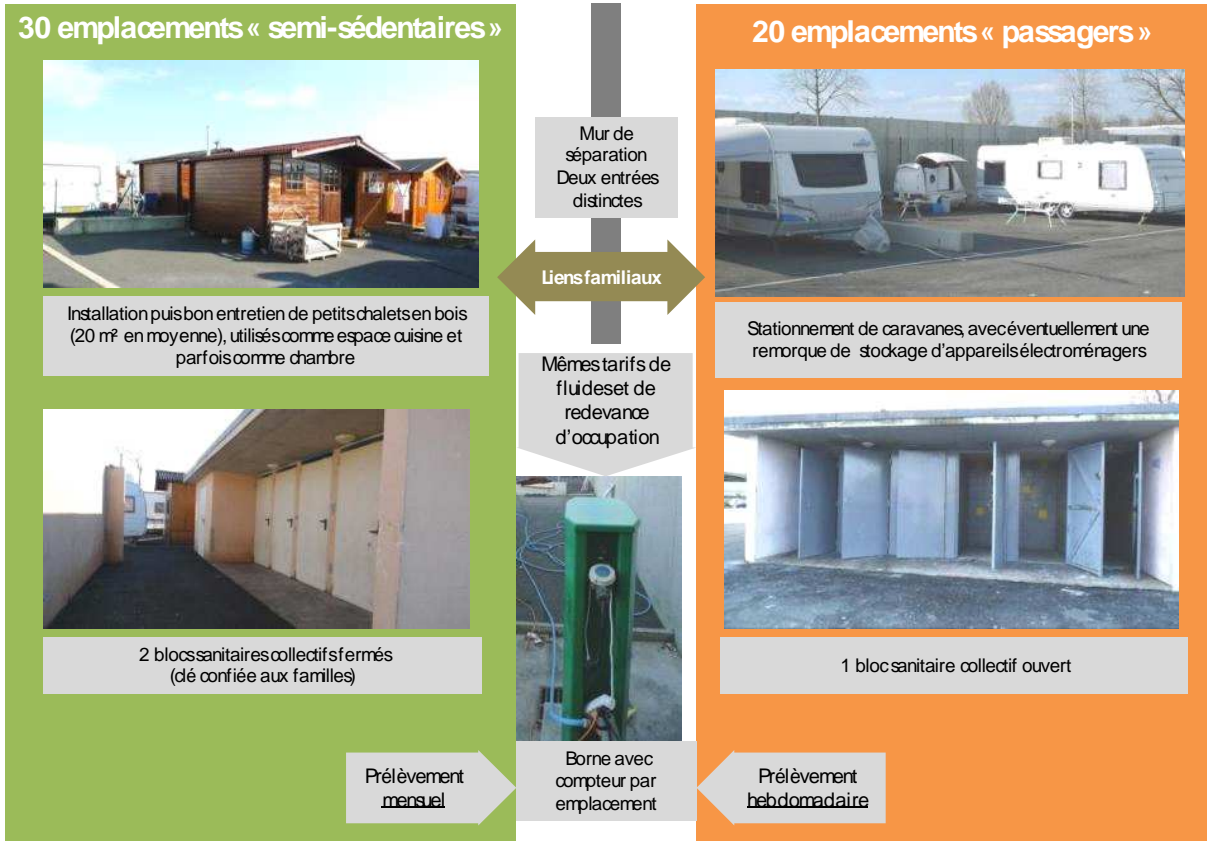
ETAT DES LIEUX 2010 DE L'USAGE DES AIRES D'ACCUEIL

- *Aire de « Jarlard » de la ville Albi*
- *Aire de la « Vivarié » du SIVU de Castres-Labruguière*
- *Aire de la commune de Lavour*
- *Aire « Les Gourgues » de la commune de Saint-Sulpice*

Remarque : l'ouverture récente (janvier 2010) des aires du SIVU Gaillac/Lisle-sur-Tarn et de Mazamet-Aussillon (février 2013) ne permettent pas encore de se prononcer sur leur usage.

A Albi, l'aire de Jarlard présente une occupation mixte « passagers et familles semi sédentaires », grâce à un aménagement adapté et surtout grâce à une gestion locale sociale rapprochée. Les liens entre les familles sédentaires et celles de passage contribuent aussi au maintien de cet équilibre.

Aire de Jarlard (Albi) : division de l'aire en deux espaces bien distincts



L'aire de la « Vivarié » du SIVU de Castres-Labruguière prévoyait d'assurer un accueil « mixte » entre des gens du voyage de passage et les familles quasi-sédentarisées du camp de La Pause. Dans cette perspective, l'aire avait été divisée en deux secteurs identiques mais indépendants.

Actuellement, l'aire est occupée en totalité et en permanence par les familles sédentarisées qui l'utilisent comme lieu d'ancrage et de vie.

Aire de La Vivarié (Castres-Labruguière)

La conception...

Division de l'aire en deux secteurs identiques mais indépendants



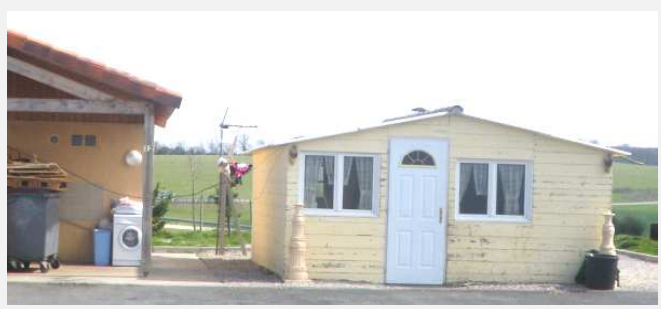
Des équipements similaires sur les 2 espaces

Un bloc sanitaire par emplacement (200 m²) abritant par moitié une douche, un WC, un évier et un point d'eau pour une machine à laver le linge

Des redevances d'occupation journalière moins élevées pour les « semi-sédentaires »

Redevance d'occupation journalière	Semi-sédentaires	Passagers
1 ^{ère} caravane :	1.20 €	2.00 €
2 ^{ème} caravane :	0.60 €	1.00 €

En pratique... Un lieu d'ancrage, avec l'installation de petits chalets en bois et mobil-homes



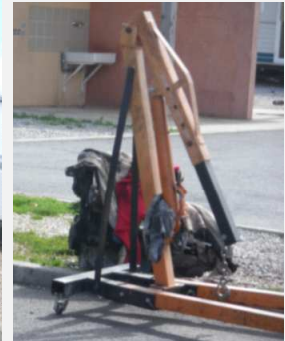
HIER : installation de petits chalets en bois avec possibilité de mobiliser des prêts de « micro-crédit social » attribués par la Caisse d'Épargne de Midi-Pyrénées (Parcours Confiance), avec l'accompagnement des Compagnons bâtisseurs du Tarn



AUJOURD'HUI : rejet par le SIVU de l'installation de petits chalets et destruction prévue de certains d'entre eux.
Accord favorable au stationnement de mobil-homes

Des caravanes plutôt usagées et pas toujours en état de rouler

Une aire « investie » par les anciens habitants du camp de la Pause



Un lieu de vie et de travail (dépôt d'outils et stockage d'objets de récupération)



Utilisation de espaces situés à l'arrière des caravanes ou des blocs sanitaires comme espace de débarras

Pour **Lavaur**, le précédent schéma prévoyait une mise aux normes de l'aire créée en 1994, avec passage de 11 à 15 places. En parallèle, il préconisait de rechercher des solutions (habitat adapté, terrain familial...) devant permettre de favoriser le départ des familles les plus sédentarisées occupant l'aire actuelle. Dans ces conditions, l'aire devait pouvoir retrouver sa vocation d'accueil de passagers. C'est bien dans cette perspective qu'ont été conçus le réaménagement et la mise aux normes de l'aire : les sanitaires y sont collectifs et les emplacements ne sont pas dotés d'abri. En revanche, la recherche de solutions adaptées aux familles sédentarisées n'a pas été investie : elles continuent d'occuper l'aire et se la sont appropriés.

Calibrées pour des « accueils de passage », les prestations et équipements que propose l'aire, se révèlent inadaptés à une occupation permanente et continue, ce qui a généré des dégradations et des difficultés de gestion.

Aire de Lavaur

La conception...

Des travaux de mise aux normes calibrés pour l'accueil d'itinérants

1995 : aménagement de l'aire (360 000 F HT)

- 11 emplacements non délimités / Installation de bornes avec prise d'eau et d'électricité / Sanitaires 2 WC, 2 douches, 2X3 bacs à laver

Constats et prescriptions du schéma actuel

- Aire jugée non conforme et de trop faible capacité
- Privilégier une approche intercommunale (avec Saint-Sulpice, notamment)
- Rechercher des solutions (habitat adapté, terrain familial...) permettant de favoriser la sédentarisation des familles occupant l'aire actuelle

2004

Hypothèse intercommunale non exploitée

Mise aux normes de l'aire avec passage de 11 à 15 places (91 849 € HT)

- Délimitation de 15 places
- Reprise de tous les coffres et boîtes de branchements des lots
- Busage d'un fossé, reprise des clôtures, mise en place de caniveaux bétonnés...
- Réalisation d'un tapis d'enrobé
- Agrandissement du local sanitaire collectif avec passage à 7 WC et 4 douches

En pratique...

Des équipements qui se révèlent inadaptés au stationnement continu d'un groupe familial

Utilisation des douches comme espace de rangement



Des raccords de branchement en eau encombrés de débris



Ampérage limité à 20 ampères qui se révèle insuffisant pour permettre l'usage concomitant de plusieurs appareils électriques branchés en multiprise extérieure



Serrure forcée de la porte d'accès à la borne de électrique, pour permettre un branchement en amont et bénéficier ainsi d'un surplus de puissance



Fil à linge tiré entre deux poteaux du bâtiment sanitaire et technique

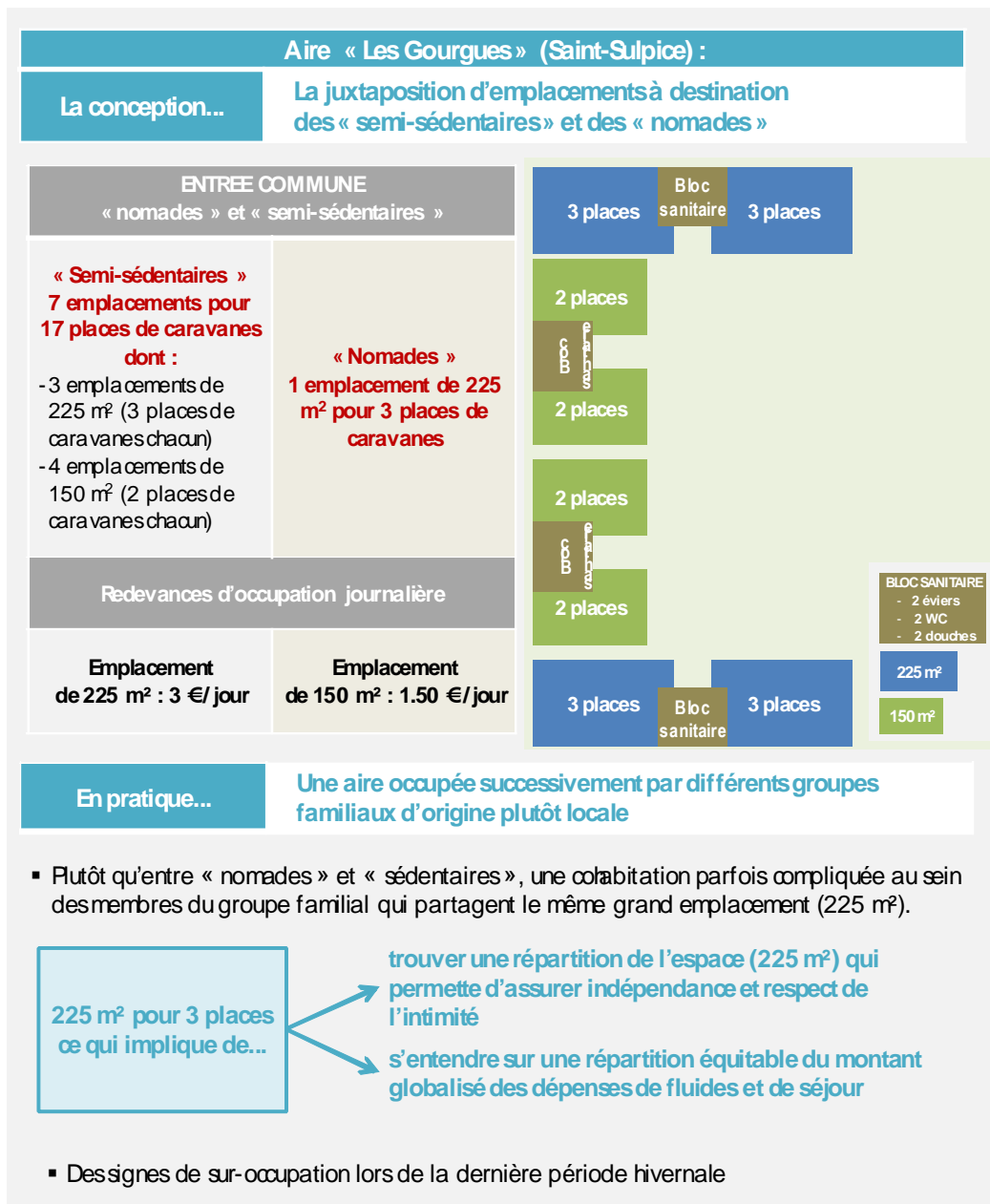


Effacement de peintures de tracé des emplacements
Arrachage de la plupart des glissières et plots de délimitation, jugés trop contraignants lors des manœuvres de véhicules
Taille d'emplacement jugée trop étroite après le passage de 11 à 15 places au sein du même terrain (2 300 m²)



L'aire de Saint-Sulpice, ouverte depuis janvier 2009, a été conçue pour accueillir essentiellement des « semi-sédentaires » auxquels 7 emplacements sont réservés, avec un bloc sanitaire individuel par emplacement. En complément, un emplacement de 3 places-caravanes est prévu pour le séjour de plus courte durée de gens du voyage de « passage ».

Dans les faits, depuis son ouverture, l'aire est occupée successivement par différents groupes familiaux d'origine plutôt locale. La question de la cohabitation entre « nomades » et « semi-sédentaires » s'est donc jusque-là rarement posée. En revanche, il arrive que la cohabitation entre les membres du groupe familial qui partagent le même grand emplacement de 225 m² puisse poser problème : elle oblige à trouver une répartition de l'espace (225 m²) qui permette d'assurer indépendance et respect de l'intimité, tout en devant s'entendre sur une répartition équitable du montant globalisé des dépenses de fluides et de séjour.



ETAT D'AVANCEMENT DES AIRES NON REALISEES

Avril 2010

■ **Projets en voie de concrétisation :**

- Aire d'Aussillon (SIVU Aussillon-Mazamet)
- Aire de Graulhet (Commune de Graulhet)

■ **Projets non formalisés :**

- Aire de la CC du Carmausin
- Aire de Saint-Juéry

Précédent Schéma

CONSTATS à l'origine de la prescription de création

Le stationnement sauvage de familles implantées de longue date	Graulhet (lieu-dit la Bressole) CC du Carmausin (Carmaux, sur la rive du Cérrou)
La recherche d'une répartition équilibrée des besoins d'accueil à l'échelle d'un bassin de vie	Mazamet-Aussillon Saint-Juéry CC du Carmausin

Terrain identifié / projet en voie de se concrétiser

■ Aire d'Aussillon	M.O : SVU Aussillon-Mazamet
20 places prescrites / Accord de financement Etat : juin 2007	
■ Aire de Graulhet	M.O : Graulhet
30 places prescrites par le schéma / Accord de financement Etat : décembre 2007	

Recherche de terrain en cours / définition du projet non callée

■ Aire de la CC du Carmausin	M.O : 3 C
30 places prescrites par le schéma / Accord de financement Etat : juin 2007	
■ Aire de Saint-Juéry	M.O : CA de l'Albigeois si fourniture d'un terrain par Saint-Juéry
10 places prescrites par le schéma (pour la seule commune) - 16 places en portage intercommunal par la CA de l'Albigeois / Non accord de financement Etat	

Aire d'Aussillon

M.O : SIVU Aussillon-Mazamet

20 places prescrites par le précédent schéma / Accord de financement Etat : juin 2007

Un projet longtemps retardé par la multiplication de recours contentieux

Le constat à l'origine de la prescription de l'aire

- Deux communes de plus de 5 000 habitants
- Accueil annuel de petits groupes qui tournent d'une commune à l'autre
- Contribution à une répartition équilibrée des besoins, à l'échelle du bassin castrais-mazamétain

Un arbitrage de localisation sur Aussillon établi au regard des disponibilités foncières des deux communes

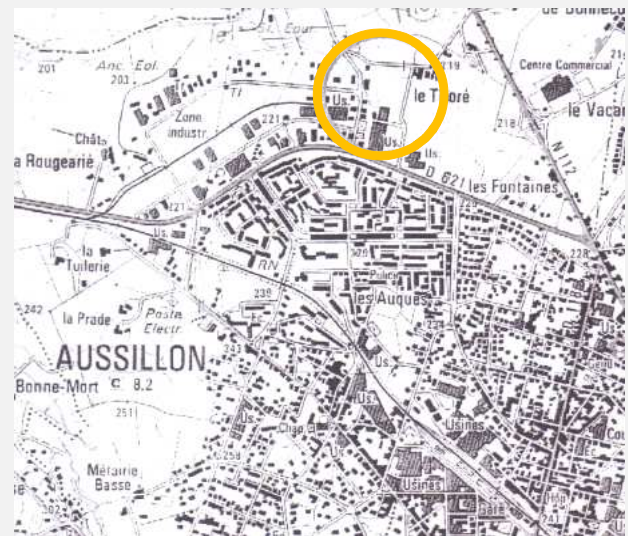
- Terrain retenu, de propriété communale et d'une surface de 6 800 m², situé sur la zone industrielle de la Rougearié (à proximité des locaux techniques de la mairie).

La multiplication de recours contentieux

- Mise en œuvre retardée par le dépôt de plusieurs recours contentieux déposés par des associations de riverains, notamment « SOS Rougearié »
- Malgré les recours, un permis de construire qui reste exécutoire

Un projet sur le point d'aboutir

- Lancement en février 2010 par le SIVU des appels d'offre relatifs aux lots n°1 (VRD/ Revêtements/ Clôtures) et n°2 (Bâtiments: Accueil / Sanitaires) .
- Démarrage des travaux prévu pour mai/ juin 2010.
- Projet de 20 places répartis en 10 emplacements
- Modalités de gestion pour l'instant non arbitrées mais le plan des travaux prévoit l'aménagement de gaines permettant d'assurer une gestion en prépaiement.



Aire de Graulhet

M.O : Graulhet

30 places prescrites par le précédent schéma / Accord de financement Etat : décembre 2007

Un projet en voie de se concrétiser

Présence sur la commune d'un stationnement sauvage

Un terrain choisi

- Site de la Bressolle, à côté de l'aire sauvage
- Une situation urbaine, en accès direct depuis la rocade et en proximité des équipements scolaires, publics et des centres commerciaux

Le recours à un Programme d'Intérêt Général

- Un permis de construire en cours sur les 2 arêtés de PIG



Aire de la CC du Carmausin

M.O : 3 C

30 places prescrites par le précédent schéma
Accord de financement Etat : juin 2007

Un portage intercommunal qui n'est pas parvenu à trouver une entente entre communes

▪ **Présence sur la commune d'un stationnement sauvage, sur la rive du Cérrou**



Stationnement d'une trentaine de caravanes d'un même clan familial, sur un terrain boueux, inondable par crue centennale, seulement doté d'un point d'eau et d'un branchement électrique en usage libre, sans sanitaire, ni WC. A proximité des caravanes et sans limite précise, une partie du terrain est utilisée comme lieu de ferrailage et de stockage. Des cas de gale et la présence de rats ont été signalés.



▪ **Un choix de localisation complexe**

- 22 sites potentiels identifiés
- Une hypothèse de localisation long temps portée sur un terrain situé au Amourières, sur la commune de Saint-Benoît de Carmaux, à proximité de l'aire "sauvage" actuelle, située, elle sur Carmaux. Mais avec des inconvénients hydrologiques dont la levée aurait nécessité des aménagements substantiels et coûteux, pour évacuer tous risques d'inondation.

▪ **Des obstacles financiers**

- non callés au moment de la prise de compétence, les enjeux d'arbitrage financier continuent à faire débat entre les communes membres de la "3C", d'autant que l'intercommunalité est dotée de moyens financiers limités sur un territoire marqué par de sévères difficultés socio-économiques

▪ **Dans l'attente de création d'une nouvelle aire, le développement d'actions d'accompagnement social**

- Intervention régulière de la PMI
- Prise en compte dans les dispositifs transversaux développés sur le territoire en matière de politique de la ville. (déplacement sur l'aire de la ludothèque itinérante qui anime le groupe local des Eclaireurs de France - Venue de l'association Maison du soir, autour de son animation "l'Heure du livre et du conte".

▪ **La nécessité de trouver une nouvelle localisation**

- Long temps pressenti, le terrain des Amourières situé sur la commune de Saint-Benoît-de-Carmaux, présente des risques d'inondation, ce qui impose de trouver une assise foncière davantage adaptée.

Aire de Saint-Juéry

M.O : Saint-Juéry

10 places prescrites par le précédent schéma (pour la seule commune)
Non accord de financement Etat

L'inscription progressive dans une démarche d'agglomération

▪ **Prise de compétence conditionnelle par la CA de l'Albigeois**

- Prise par la CA de l'Albigeois de la compétence « Réalisation et gestion d'aires permanentes d'accueil pour le séjour des Gens du voyage » posée comme devant être précédée d'un engagement de la ville de Saint-Juéry à mettre à disposition un terrain.
- Recalibrage de l'aire intercommunale à hauteur de 16 nouvelles places maximum (y compris les 6 places relevant de l'obligation de la commune de Saint-Juéry qui restent à réaliser au regard de sa participation au financement de 4 places de l'aire de Jarlard (Albi) et en complément des 50 places offertes sur l'aire de Jarlard).

▪ **Une recherche de terrain complexe**

- Un terrain pressenti puis abandonné car présentant un état de pollution par le plomb.

▪ **Une nouvelle proposition de site**

- Sur le plateau de Saint-Juéry-le-Haut, à 3,5 km de distance du centre-bourg,
- Accès assuré par une route départementale
- Parcelle agricole qui reste à acquérir (soit par négociation, soit par DUP)
- Emplacement exact de l'aire sur la parcelle à définir

