

2020 - 2026

SCHÉMA DÉPARTEMENTAL D'ACCUEIL ET D'HABITAT DES GENS DU VOYAGE DES PYRÉNÉES-ATLANTIQUES



ÉDITOS



Eric SPITZ
Préfet des Pyrénées-Atlantiques

La loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage instaure le droit à l'habitat décent et l'obligation de créer un schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage. L'État et le Département des Pyrénées-atlantiques ont adopté en 2011 un schéma pour l'accueil et l'habitat des gens du voyage, lequel est arrivé à échéance fin 2017.

Malgré quelques actions significatives notamment sur l'habitat adapté, le bilan du schéma 2011-2017 a dressé un bilan sévère : absence de gouvernance, déficit d'équipements, accompagnement insuffisant, population précarisée et en mauvaise santé.

Après une période d'analyse et de réflexions sur les modalités de révision de ce nouveau schéma à construire ensemble, deux grands principes permettant de guider cette révision se sont dégagés :

- La non-séparation des volets équipements et social pour une meilleure prise en compte des besoins,
- La participation active des EPCI justifiée par leur nouvelle compétence issue de la loi NOTRe et de la loi Égalité et Citoyenneté (aménagement, entretien et gestion des aires d'accueil et des terrains familiaux locatifs).

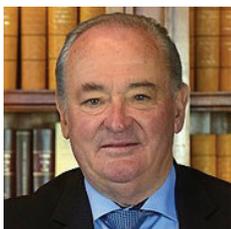
Ces principes ont été au cœur des échanges tout au long de la démarche de révision du schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage engagée en septembre 2018.

C'est dans un esprit partenarial avec les EPCI et les acteurs concernés par la problématique des gens du voyage que cette révision a été menée.

Le défi est de taille pour les six prochaines années qui seront consacrées à la mise en œuvre du nouveau schéma. Le schéma que nous proposons permettra à chacun de prendre ses responsabilités selon ses compétences : les EPCI sur l'aménagement, l'entretien et la gestion des aires et terrains familiaux, les communes de plus de 5 000 habitants sur la création d'un équipement d'accueil, le Département sur le volet social. L'État sera vigilant à ce que les obligations nées de ce schéma soient respectées, tout en accompagnant les élus dans la réalisation du schéma dans la limite de sa compétence et la libre administration des collectivités.

Mais cela ne se fera pas sans une gouvernance adaptée. C'est aussi une ambition forte de ce nouveau schéma que de proposer une gouvernance au niveau départemental mais aussi local afin de répondre aux besoins des familles installées mais aussi aux inquiétudes et craintes des riverains. C'est pourquoi l'implication des EPCI, des communes, des services sociaux, des services de l'État et des autres partenaires sera essentielle.

Ensemble mobilisons-nous ! ■



Jean-Jacques LASSERRE
*Président du Conseil Départemental
des Pyrénées-Atlantiques*

Ce nouveau schéma départemental va au-delà d'une simple réactualisation de nos actions en faveur des gens du voyage. Il porte l'ambition forte, partagée avec l'Etat et fondée sur deux principes novateurs dans la manière d'aborder les enjeux liés à cette politique :

Le premier principe est de lier les questions des équipements d'accueil à celles de l'accompagnement social pour une meilleure insertion des gens du voyage. Il ne s'agit pas simplement de scinder le schéma en deux parties, avec un volet équipement et un volet social, mais de penser en même temps l'aménagement des lieux d'accueil, l'accès aux droits, le suivi social, la scolarisation, l'emploi et les questions liées à la santé.

Le second principe découle des nouvelles compétences confiées par la Loi NOTRe aux Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) en matière d'équipement d'aires d'accueil, de grand passage et de terrains familiaux locatifs.

Le renforcement de leur rôle, les enjeux de cet accueil, leur proximité avec ce public en font des partenaires incontournables de ce schéma.

Fondée sur ces deux principes, la démarche de révision du schéma a donc été menée en association étroite avec les intercommunalités mais aussi avec les différents acteurs favorisant l'insertion sociale : Éducation nationale, Agence Régionale de Santé, Direction Départementale de la Cohésion Sociale, Services Départementaux de la Solidarité Et de l'Insertion, Association Gadjé-Voyageurs 64 (AGV64).

Au-delà de cette phase d'élaboration, il s'agit maintenant de mettre en œuvre ce schéma et de le faire vivre au plus près des territoires de vie des gens du voyage.

Pour cela un programme d'action a été défini aussi bien à l'échelle du département que dans chaque EPCI avec une gouvernance et une animation qui se déclineront elles aussi au niveau départemental et territorial.

Il prévoit l'articulation du social et de l'habitat, en associant les acteurs de proximité et permettra ainsi de continuer dans la voie engagée pour que tous nos efforts tendent vers le même objectif : l'accès des gens du voyage à des conditions de vie dignes et aux droits communs.

L'engagement du Département porte cette ambition et se traduit par la mobilisation de ses travailleurs médico-sociaux, de l'Association Gadjé-Voyageurs 64 (AGV64) et par le financement des opérations d'habitat adapté. ■

SOMMAIRE

ÉDITO	4
VOLET 1. LA DÉMARCHE D'ÉLABORATION	6
▪ CONTEXTE LÉGAL ET RÉGLEMENTAIRE.....	8
VOLET 2. LE DIAGNOSTIC	12
▪ QUELLE ÉVALUATION DU SCHÉMA 2011 - 2017	14
▪ LES GENS DU VOYAGE DANS LES PYRÉNÉES-ATLANTIQUES	22
▪ QUELLES SONT LES CARACTÉRISTIQUES DE CETTE POPULATION ?	26
▪ UN ÉTAT DES LIEUX TERRITORIAL	34
▪ QUELLE APPROCHE DES COLLECTIVITÉS LOCALES ? LES ENSEIGNEMENTS DU QUESTIONNAIRE QUALITATIF... ..	48
VOLET 3. LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES	53
▪ ORIENTATIONS STRATÉGIQUES	54
▪ OBJECTIFS OPÉRATIONNELS	55
VOLET 4. LE PROGRAMME D'ACTION	58
▪ INTRODUCTION FICHES DÉPARTEMENTALES ET FICHES TERRITORIALES.....	60
▪ FICHE DÉPARTEMENTALE 1 INFORMATION ET SENSIBILISATION	62
▪ FICHE DÉPARTEMENTALE 2 OUTIL SPATIAL PARTAGE	64
▪ FICHE DÉPARTEMENTALE 3 DOMICILIATION	66

▪ FICHE DÉPARTEMENTALE 4 SANTÉ.....	68
▪ FICHE DÉPARTEMENTALE 5 SCOLARISATION	70
▪ LES FICHES TERRITORIALES.....	72
- CA PAU BÉARN PYRÉNÉES	72
- CC BÉARN DES GAVES	76
- CC ADOUR MADIRAN	80
- CC HAUT BÉARN	84
- CA PAYS BASQUE	88
- CC DES LUYS EN BÉARN	92
- CC LACQ ORTHEZ	96
- CC NORD EST BÉARN	100
- CC PAYS DE NAY.....	102
- CC VALLÉE D'OSSAU	104
▪ LA GOUVERNANCE DU SCHÉMA.....	106

VOLET 1

DÉMARCHE D'ÉLABORATION DU SCHEMA

CONTEXTE LÉGAL ET RÉGLEMENTAIRE

LE CADRE LÉGAL DU SCHÉMA DÉPARTEMENTAL

Le cadre initial : la loi Besson II

La loi du 5 juillet 2000 dite loi Besson II prévoit l'élaboration et l'approbation, conjointement par le Préfet et le Président du Conseil départemental, d'un schéma d'accueil des gens du voyage, dans chaque département, et l'obligation pour les communes (de plus de 5 000 habitants) de réaliser les aires d'accueil prévues par ce schéma. La réalisation ou la réhabilitation des aires d'accueil conditionne la mise en œuvre des pouvoirs de police du maire.

Un cadre bouleversé par les lois NOTRe et Egalité et Citoyenneté

Deux lois récentes sont venues bouleverser ce cadre initial.

La loi du 7 août 2015 portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République dite loi NOTRe est venue modifier la répartition des rôles en donnant aux EPCI une nouvelle compétence obligatoire en matière d'aménagement, entretien et gestion des aires d'accueil. Dès lors, les EPCI deviennent un interlocuteur incontournable des politiques locales à destination des gens du voyage.

Ceci étant, la question des gens du voyage touchant à de nombreuses politiques publiques, notamment au champ des politiques sociales, les compétences restent réparties entre communes, EPCI, Département et Etat, interdépendants les uns des autres pour agir.

La loi du 27 janvier 2017 dite loi Egalité et Citoyenneté a introduit de nombreuses dispositions concernant les gens du voyage : nouveau dispositif renforçant la procédure administrative de mise en demeure et d'évacuation forcée, pouvoir de substitution accordé aux préfets pour faire construire, à la place des communes ou EPCI défaillants, les aires de stationnement manquantes, nouvelles obligations relatives aux terrains familiaux, abrogation de l'ancien statut administratif des gens du voyage...

Les deux principales dispositions pouvant être retenues au regard de leur impact notable sur le schéma départemental sont :

- L'abrogation des dernières dispositions restantes de la loi du 3 janvier 1969 à savoir le livret de circulation

et l'obligation d'une commune de rattachement. Si le monde associatif et notamment la FNASAT (Fédération Nationale des Associations Solidaires avec les Tsiganes et les gens du voyage) ont salué cette abrogation qui a mis fin « à plus d'un siècle de législation d'exception » et de « fichage des gens du voyage », d'autres, notamment parmi les gens du voyage ont regretté « la fin d'une époque » et se sont questionnés sur l'objectif de cette loi : les intégrer à la société ou bien les sédentariser ? Quoiqu'il en soit, la fin du livret de circulation a re-questionné l'ensemble des acteurs sur la définition même du vocable « Gens du Voyage ».

- L'introduction des terrains familiaux locatifs au spectre des obligations faites aux communes dans le cadre du schéma. Dès lors, et au regard des évolutions sociétales et de l'ancrage des gens du voyage, l'intégration de cette nouvelle disposition va amener à re-questionner la place et l'ampleur du dispositif d'accueil... .

[...]

Contexte légal et réglementaire du schéma

1^{er}
schéma
1994

Loi du 5
juillet
2000

2^{ème}
schéma
2003

3^{ème}
schéma
2011

Loi NOTRe
du 7 août
2015

Loi EC du
27 janvier
2017

Une loi fondatrice : **la loi du 5 juillet 2000**

Un schéma co-piloté par l'Etat et le Département

Une répartition des compétences bousculée par la loi NOTRe

Le 4^{ème} schéma départemental pour le 64

COMMUNE

Compétence sociale (CCAS), compétence scolaire, participation à l'accueil

EPCI

Aménagement, entretien et gestion des aires d'accueil et des terrains familiaux locatifs

DEPARTEMENT

Co-pilotage du schéma
Compétence sociale

ETAT

Co-pilotage du schéma
Garant de son application

[...]

LE PUBLIC : QUI SONT LES GENS DU VOYAGE ?

Apparu dans les années 1970 et notamment suite à la loi du 3 janvier 1969 (relative à l'exercice des activités ambulantes et au régime applicable aux personnes circulant en France sans domicile ni résidence fixe), le vocable « Gens du Voyage » est une dénomination administrative désignant une population résidant en abri mobile terrestre. En accord avec les principes constitutionnels de la Vème République, cette notion ne présente aucune connotation ethnique ou communautaire dans la loi française (source : FNASAT).

Ceci étant, ce terme juridique est régulièrement utilisé pour désigner des populations diverses faisant plutôt référence à des origines ethniques ou des traditions culturelles (« tsiganes », « manouches », « gitans », « yéniches » ou « roms »). Leur point commun réside dans deux aspects : l'habitat permanent en caravane et la vie en famille élargie.

Au-delà de la portée culturelle ou ethnique du vocable « gens du voyage », reste la définition administrative. En effet, la loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et l'habitat des gens du voyage évoque « les personnes dites gens du voyage et dont l'habitat traditionnel est constitué de résidences mobiles. »

Cette notion d'habitat traditionnel amène de fait à écarter d'autres publics résidant aujourd'hui en caravane, camping-car ou camion aménagé comme par exemple les saisonniers.

Ceci étant, notons que la loi Egalité et Citoyenneté a introduit un flou autour de la définition du public par la suppression du statut d'exception (livret de circulation).



Au-delà de la portée culturelle ou ethnique du vocable « gens du voyage », reste la définition administrative. En effet, la loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et l'habitat des gens du voyage évoque « les personnes dites gens du voyage et dont l'habitat traditionnel est constitué de résidences mobiles. »

LE CONTEXTE DÉPARTEMENTAL

Le département des Pyrénées-Atlantiques se situe dans la Région Nouvelle-Aquitaine à l'extrême sud-ouest de la France.

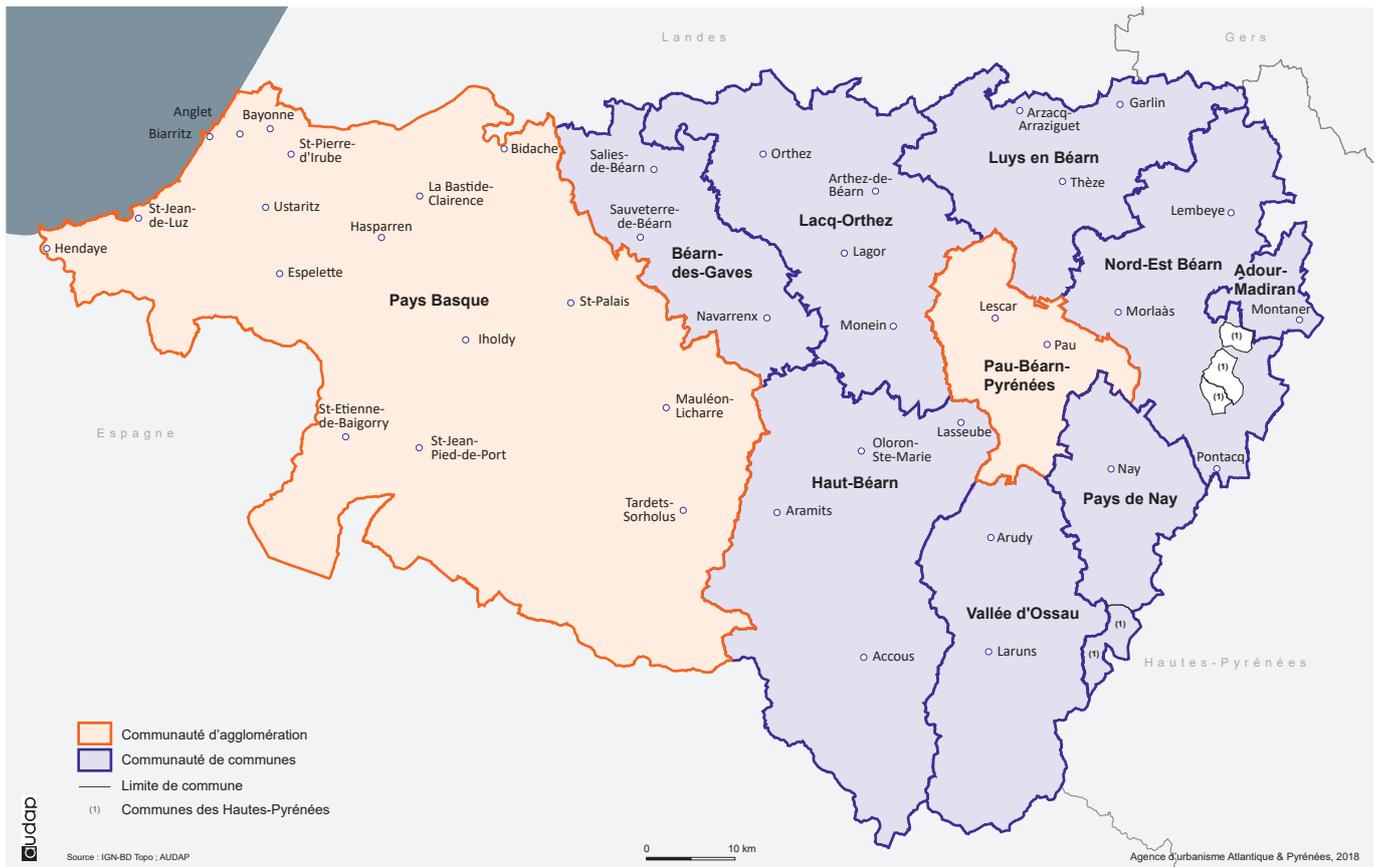
Au 1^{er} janvier 2016, le département compte 673 986 habitants ce qui en fait le 35^e département de France pour sa population.

Depuis le 1^{er} janvier 2017 et la mise en œuvre de la loi NOTRe, les Pyrénées Atlantiques comptent 10 EPCI. L'un d'entre eux a son siège dans le département des Hautes-Pyrénées (CC Adour Madiran).

Le département des Pyrénées-Atlantiques a très tôt engagé la réalisation d'un premier schéma départemental, dès les années 1990. Ainsi, le département a fait l'objet de trois précédents schémas départementaux :

- Le 1^{er} schéma a été approuvé le 11 février 1994
- Le 2^{ème} schéma a été approuvé le 19 novembre 2003
- Le 3^{ème} schéma (2011-2017) a été approuvé le 6 septembre 2011 et sa partie sociale le 16 mai 2013 par arrêté complémentaire.

Contexte territorial : les EPCI au 1er janvier 2019



OBJECTIFS ET AMBITIONS DE LA CO-MAÎTRISE D'OUVRAGE

Tenant compte du passé et au regard des dernières évolutions législatives, la co-maîtrise d'ouvrage a souhaité que deux principes forts guident la révision du schéma, tout au long de ses différentes phases : diagnostic, élaboration des orientations stratégiques, rédaction des fiches action.

- Une réelle articulation nécessaire entre le volet équipement et le volet social, trop souvent traités de manière séparée jusqu'alors.

- la participation active des EPCI à la révision de ce schéma justifiée par leur récente prise de compétence en matière d'entretien, aménagement et gestion des équipements.

VOLET 2

LE DIAGNOSTIC

QUELLE ÉVALUATION DU SCHÉMA 2011-2017 ?

UN DÉPARTEMENT TOUJOURS EN RETARD SUR LA RÉALISATION DES ÉQUIPEMENTS

A l'échelle départementale, force est de constater que les objectifs inscrits au précédent schéma n'ont pas été atteints.

AIRES D'ACCUEIL

240 places existaient en début de schéma, soit 8 aires d'accueil. Le schéma prévoyait la mise en service de 3 aires supplémentaires (51 places).

Dans les faits, au 31 décembre 2018, le territoire compte 5 aires d'accueil, soit un bilan moindre qu'en début de schéma, en raison à la fois de la conversion de l'aire d'accueil d'Oloron en habitat adapté et de la fermeture des aires d'accueil de Jurançon, Coarraze et de Nobel à Pau. Ceci étant, l'équipement fait parfois toujours l'objet d'une occupation par des caravanes (Ex : Nobel, Coarraze) dans l'attente de la création d'équipements permettant de les accueillir.

Aucune aire d'accueil n'a été créée sur la durée du schéma.

Dans la pratique, parmi ces 5 aires, seules 3 peuvent réellement être qualifiées d'aires d'accueil car conventionnées à l'ALT2. L'Aide au Logement Temporaire 2, versée aux communes, EPCI ou organismes gestionnaires des aires d'accueil découle de la loi du 5 juillet 2000, lorsque l'Etat s'était engagé à participer à la fois aux dépenses de création des aires d'accueil mais aussi à celles liées à leur fonctionnement.

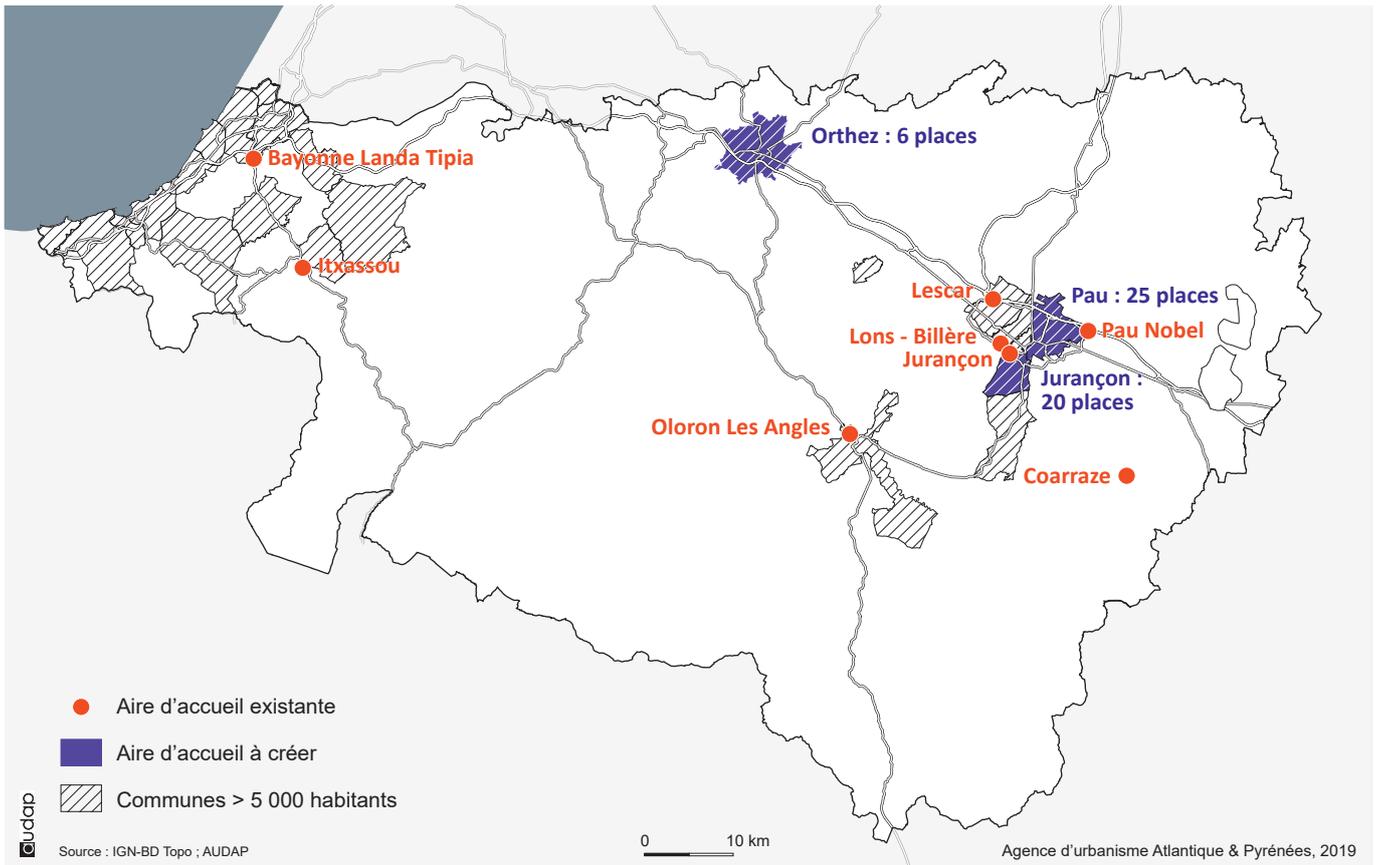
Au-delà des aspects quantitatifs, il convient de mener une analyse qualitative (voir volet 3) concernant l'état et la qualité des sites d'accueil proposés.

Enfin, si l'accueil constitue le cœur de la loi du 5 juillet 2000 dite loi Besson II, il ne semble plus vraiment correspondre à la majorité des besoins au regard de l'ancrage des gens du voyage sur le territoire départemental. Ainsi, l'inscription des terrains familiaux (voire de l'habitat adapté) prévue par la loi Egalité et Citoyenneté amènera



Dans les faits, au 31 décembre 2018, le territoire compte 5 aires d'accueil, soit un bilan moindre qu'en début de schéma, en raison à la fois de la conversion de l'aire d'accueil d'Oloron en habitat adapté et de la fermeture des aires d'accueil de Jurançon et de Nobel à Pau.

DISPOSITIF D'ACCUEIL
État des lieux 2011 - 2017



REPÈRES CLÉS

- 8 AIRES EXISTANTES
- 3 AIRES À CRÉER
- AUCUNE AIRE CRÉÉE ENTRE 2011 -2017
- AUCUN PROJET EN COURS

probablement à re-questionner les besoins en termes d'accueil dans ce nouveau schéma.

[...]

AIRES DE PASSAGE

Le bilan est également insuffisant. 4 aires de passage étaient recensées en début de schéma avec des objectifs ambitieux de création de 9 aires supplémentaires et de près d'un millier de places.

Seules 2 aires de passage ont vu le jour à Orthez et St Pée sur Nivelle.

Sur la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées, le site recensé en début de schéma ne peut visiblement plus l'être aujourd'hui en raison de son occupation permanente (Barrière Verte). Un projet est en cours pour la création d'une aire de passage sur la commune de Les-car et devrait être mis au crédit du nouveau schéma.

De manière plus générale, il faut également tenir compte, au-delà des sites « officiels », de la mise à disposition chaque année par plusieurs EPCI d'autres sites, en fonction de la demande. Ces sites appartiennent parfois à la collectivité ou font parfois l'objet de conventions temporaires de mise à disposition avec un agriculteur par exemple.

De quelle manière de telles situations pourraient-elles être prises en compte dans ce nouveau schéma ? Peut-on se satisfaire de ce type de solutions ou bien faut-il aboutir à des sites pérennes ? La question reste entière dans un contexte d'accès au foncier toujours plus difficile et de problématiques quant à l'acceptation des riverains.

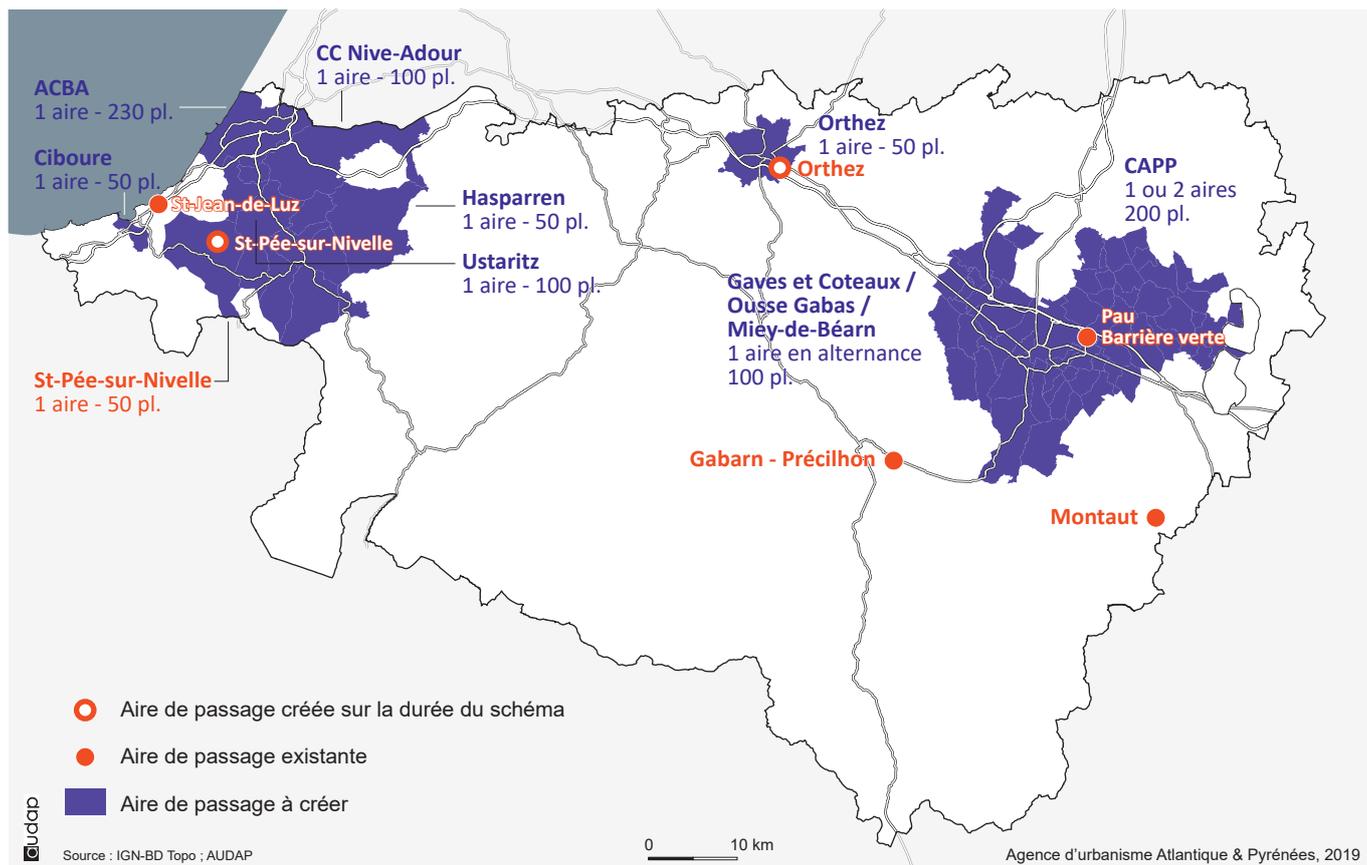
Ceci étant, là encore, le bilan quantitatif ne se suffit pas à lui-même. En effet, les aires de grand passage existantes ne remplissent pas toujours leur fonction initiale, avec certains sites occupés à l'année par des sédentaires dans des conditions qui ne sont pas satisfaisantes (Orthez, Oloron, Saint-Jean de Luz).

Autre difficulté, le niveau d'équipement des sites (électricité, accès à l'eau) et leur localisation qui peuvent frei-



le bilan est également insuffisant. 4 aires de passage étaient recensées en début de schéma avec des objectifs très ambitieux de création de 9 aires supplémentaires et de près d'un millier de places.

DISPOSITIF DE PASSAGE :
État des lieux 2011 - 2017



REPÈRES CLÉS

- 4 AIRES EXISTANTES
- 9 AIRES À CRÉER
- 2 AIRES CRÉÉES ENTRE 2011 -2017
- PROJET EN COURS : LESCAR

ner leur appropriation par les groupes itinérants.

[...]

TERRAINS FAMILIAUX ET HABITAT ADAPTÉ

L'implication des territoires a permis de faire aboutir 5 projets représentant un doublement du nombre de logements/emplacements.

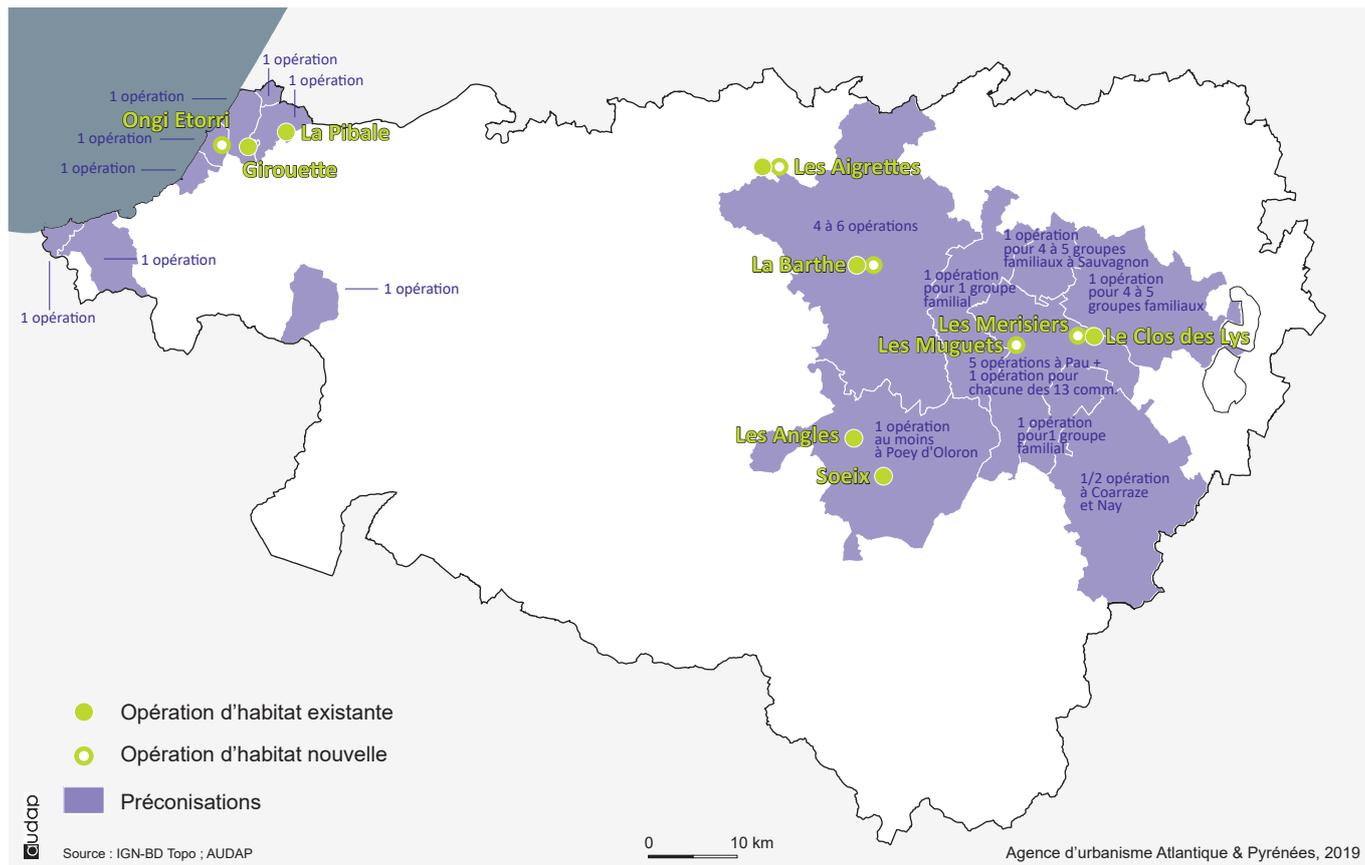
Certes, ce bilan peut paraître modeste, au regard des ambitions du schéma (une quarantaine de sites préconisés) mais ce résultat est pourtant notable car il s'agit d'opérations complexes à monter tant du point de vue financier que foncier.

Elles nécessitent un accompagnement des personnes tant à l'entrée dans les lieux qu'ensuite à l'usage. Les termes de « sur mesure » ou de « dentelle » ont parfois été évoqués et reflètent le sentiment qui se dégage de ce type d'expériences.



Le bilan est également modeste, si l'on s'en tient aux préconisations initiales (...) l'implication des territoires a permis de faire aboutir 5 projets représentant un doublement du nombre de logements/emplacements.

DISPOSITIF POUR LES TERRAINS FAMILIAUX ET L'HABITAT ADAPTÉ
État des lieux 2011 - 2017



REPÈRES CLÉS

- 8 OPERATIONS EXISTANTES
- UNE QUARANTAINE A CREER
- 5 OPERATIONS CREEES ENTRE 2011 -2017
- 6 PROJETS EN COURS

[...]

LE VOLET SOCIAL : UNE DIFFICULTÉ D'ÉVALUATION DU SCHÉMA

Initialement, dix actions constituaient le socle du volet social du schéma, détaillées au sein de 6 grands thèmes (citoyenneté, habitat, coordination du secteur associatif et orientation vers le droit commun, insertion professionnelle, accès aux soins, scolarité).

Une difficulté se pose quant à l'évaluation du schéma 2011-2017 au regard du caractère trop peu explicite des fiches-action et de leur manque d'opérationnalité.

De plus, soulignons qu'au-delà de ces fiches-actions formalisées dans le précédent schéma d'autres actions ont pu être menées sur le département sur des thématiques comme la culture notamment.

En matière de santé, si aucune action n'avait pu être formalisée, un poste d'infirmière a pu être financé au sein de l'AGV64 dans le cadre du PRAPS (Programme Régional d'Accès à la Prévention et aux Soins) afin de mener des actions d'éducation à la santé sur l'ensemble des terrains de l'agglomération paloise. Cette action « pilote » est en cours de généralisation par l'ARS sur d'autres territoires de la région Nouvelle-Aquitaine.

Le bilan global des actions menées sur le volet social peut être synthétisé de la manière suivante :

- Une difficulté d'évaluation du schéma en raison d'actions trop peu détaillées et opérationnelles et de difficultés d'accès à la donnée.
- L'absence d'un cadre pérenne d'action que ce soit au niveau des intercommunalités (dont la cartographie a sensiblement évolué notamment du fait de la loi NOTRE) mais également du contexte financier (manque de stabilité et de pérennité des dispositifs mis en place).
- Une absence de moyens de pilotage.

Au-delà, un constat est partagé sur le département : le schéma 2011-2017 a été pensé de manière trop cloisonnée entre le volet équipement et le volet social. Or, si

la création d'opérations d'habitat adapté ou de terrains familiaux permet indéniablement une meilleure insertion sociale, elle est d'autant plus efficace qu'un accompagnement social a pu être mis en œuvre de manière concomitante.

De la même manière, la conception des sites ne peut être envisagée sans prendre en compte le volet social : dans quelles conditions l'accès à la scolarité et aux services publics peut-il être assuré quand l'équipement se localise hors de la ville ?

UN MANQUE D'ANIMATION DU SCHÉMA

L'ambition initiale en termes de gouvernance était inscrite comme telle dans le précédent schéma :

- Veiller à réunir deux fois par an la commission départementale consultative des gens du voyage
- Créer le groupe technique qui se réunirait 4 fois par an

Le bilan est là encore en deçà de l'ambition initiale avec 3 commissions consultatives organisées sur la durée du schéma. Le groupe technique a pu être créé mais ne s'est réuni lui aussi que 2 à 3 fois durant les 6 années. Si une institution référente a pu être désignée pour porter chacune des fiches thématiques, force est de constater l'absence de moyens humains dédiés au pilotage et à l'animation.

Dès lors, quelle ambition dans ce nouveau schéma en matière de pilotage et de gouvernance ? ■

LES 10 ACTIONS SOCLE DU VOLET SOCIAL DU SCHÉMA 2011/2018

Action	Pilote	Objectif	Bilan
Citoyenneté	DDCS	Renforcer l'accès au droit commun : citoyenneté, domiciliation	Elargissement de l'agrément domiciliation d'AGV64 (CAPBP – CAPB) – 467 élection de domicile en 2018 (1000 personnes)
Habitat	DDTM/CD	Associer les bailleurs sociaux à la réalisation du schéma	Non mis en œuvre : charte prévue non signée
Habitat	DDTM/CD	Adapter l'offre de logements aux gens du voyage	Malgré des financements Etat/ Département les objectifs n'ont pas été atteints
Habitat	DDTM/CD	Faciliter la réalisation des structures d'accueil ou de logement prévues	Des diagnostics de besoin ont été menés mais n'ont pas toujours permis un effet levier pour déclencher des projets
Associatif	CD	Rendre plus lisible et développer la complémentarité CD/ associations	La convention cadre avec AGV64 a été signée mais sans mise en œuvre opérationnelle
Insertion	CD	Permettre aux jeunes d'accéder au droit commun (formation)	Chantiers éducatifs lancés
Insertion	CD	Travailler à l'autonomie des gens du voyage	Référence unique RSA AGV64 mise en œuvre, progression du nombre de personnes accompagnées chaque année (215 en 2018)
Accès aux soins	ARS	Pas d'action formalisée dans le précédent schéma	Action non portée
Scolarisation	Education nationale	Favoriser et accompagner la scolarisation dans le primaire	Action non évaluable : problématique de l'accès à la donnée
Scolarisation	Education nationale	Favoriser et accompagner la scolarisation dans le secondaire	Action non évaluable : problématique de l'accès à la donnée – Ceci étant 10 UPS (unités pédagogiques spécifiques) créées dans le département

- Action aboutie
- Action non portée
- Action partiellement aboutie
- Action non aboutie

LES GENS DU VOYAGE DANS LES PYRÉNÉES-ATLANTIQUES

Comme évoqué en préambule, la connaissance des gens du voyage se heurte au principe français d'interdiction des statistiques ethniques. Il n'existe pas d'indicateurs « ethno-raciaux » diffusés par la statistique publique.

LA CONNAISSANCE DU PUBLIC : UN EXERCICE DIFFICILE

La loi du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés autrement dénommée **Informatique et Libertés** « interdit de traiter des données à caractère personnel qui révèlent la prétendue origine raciale ou l'origine ethnique... ».

Ceci étant, au-delà de la portée culturelle ou ethnique du vocable « gens du voyage », reste la définition administrative. En effet, la loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et l'habitat des gens du voyage évoque « les personnes dites gens du voyage et dont l'habitat traditionnel est constitué de résidences mobiles. »

Au-delà de ce questionnement sémantique, se pose la difficulté de quantification. Au niveau national, le rapport de la Cour des Comptes d'octobre 2012 « L'accueil et l'accompagnement des gens du voyage » souligne « la disparité des estimations relatives au nombre de gens du voyage présents en France ». Une population globale de 250 000 personnes est souvent annoncée par un grand nombre de rapports publics. Les associations, quant à elles, retiennent une fourchette large de 250 000 à 500 000 personnes mais prenant également en compte les gens du voyage sédentarisés ou semi-sédentarisés allant au-delà donc de la définition purement administrative. Mais cet élargissement de la définition n'est-il pas également nécessaire pour prendre en compte la diversité de la population des gens du voyage ? Ainsi, par exemple, les questions de parcours résidentiels sont bien plus complexes qu'elles n'y paraissent avec parfois des allers-retours entre aire d'accueil et terrain familial public ou privé. Autre question d'importance sur certains territoires, la décohabitation au sein des opérations d'habitat (terrains familiaux ou habitat adapté) avec des jeunes adultes qui aspirent aujourd'hui à décohabiter.

Quoiqu'il en soit, la quantification du public est un exercice pour le moins complexe, tant au niveau national que local.

¹ FNASAT : Fédération nationale des associations solidaires d'action avec les Tsiganes et les Gens du voyage

En effet, localement, la difficulté reste également la mobilité, parfois subie. Ainsi, comme l'indique la FNASAT¹, « la caractéristique centrale des gens du voyage n'est pas tant la mobilité que la conservation de la caravane comme mode d'habiter ». Le rapport à la mobilité reste donc parfois contraint du fait de la difficulté à trouver un emplacement permanent pérenne légal.

Socialement, les gens du voyage restent régulièrement perçus comme étant « de passage » en dépit de leur ancrage parfois ancien sur le territoire et de leur fréquentation des services publics notamment scolaires. Dans ce contexte, « la mobilité et la rotation entre les territoires, parfois à cheval sur 2 EPCI voire 2 départements renforce la non-prise en compte de leur besoin. »

QUEL ÉTAT DES LIEUX AU TRAVERS DES DONNÉES OFFICIELLES ?

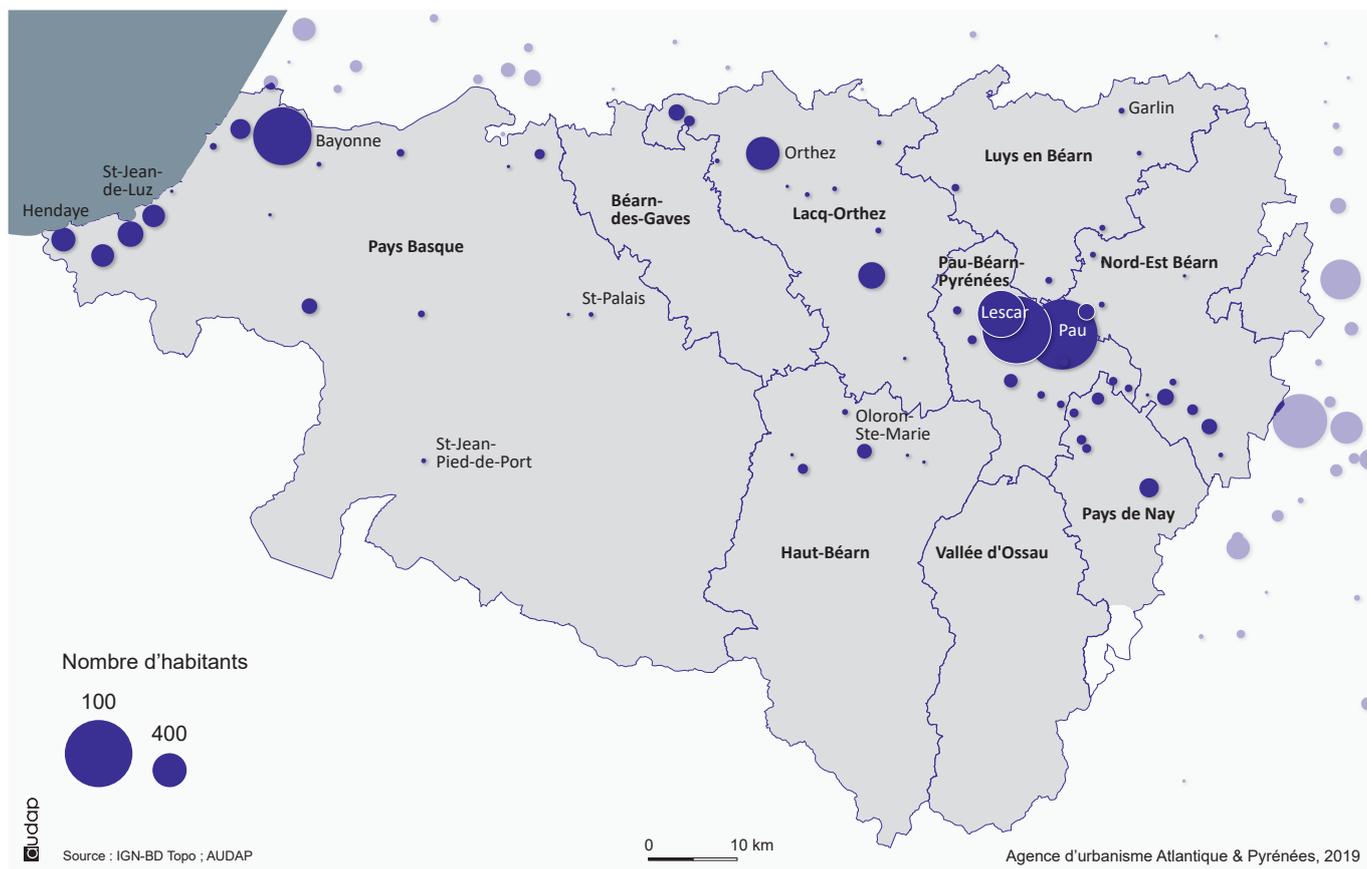
Comme toute personne résidant en France, les gens du voyage doivent être pris en compte dans le cadre du recensement de la population.

Or, dans le recensement de l'INSEE, les gens du voyage ne sont pas décomptés à part. Ils sont pris en compte au sein d'une catégorie de population dénommée « Individus en habitation mobile, marinières, sans-abri » ce qui constitue une première limite d'importance à un dénombrement fiable des gens du voyage.

Autre limite, les modalités de réalisation du recensement, chaque commune n'étant pas recensée la même année d'où probablement une partie des gens du voyage, les plus mobiles, qui peuvent « échapper » à la statistique publique. On peut donc présumer que le chiffre est sous-estimé.

Enfin, la définition même pose problème en ne prenant en compte que la population résidant en habitation mobile, excluant donc les gens du voyage sédentarisés (avec toutes les limites évoquées précédemment).

LOCALISATION DE LA POPULATION RÉSIDANT EN HABITATION MOBILE, MARINIER, SANS ABRI



Les dernières données du recensement disponibles au moment de la rédaction de ce diagnostic (2015) font état de 2000 habitants comptabilisés dans cette catégorie des « personnes en habitation mobile, marinières et sans-abri ».

Selon les données INSEE le département des Pyrénées Atlantiques s'affiche 22^{ème} département français en nombre de personnes « en habitation mobile, marinières et sans-abri » alors qu'il est 35^{ème} pour la population globale.

En conclusion, à première vue, les données de l'INSEE apparaissent relativement concordantes avec l'analyse des professionnels du territoire (et notamment l'AGV64) concernant le public des gens du voyage. Ceci étant, les volumes apparaissent inférieurs et un doute subsiste quant à la qualité du recensement effectué.

Autre bémol, déjà souligné, ce recensement se limite aux populations logées en habitation mobile, excluant de fait les personnes résidant dans une opération d'habitat adapté. Or, comme évoqué précédemment, la réalité des parcours résidentiels des gens du voyage reste trop complexe pour mériter une segmentation aussi tranchée.

[...]

[...]

AU-DELÀ, QUELLE RÉALITÉ SUR LE TERRITOIRE DÉPARTEMENTAL ?

Au regard des limites de la statistique publique, il apparaît présomptueux de vouloir donner un chiffre net et incontestable sur les Pyrénées-Atlantiques.

Dès lors, sur quelles données s'appuyer ?

Il semble judicieux de s'appuyer sur les données de l'association départementale AGV64 (Association Gadjé-Voyageurs 64). Seule association du département spécialisée sur le public des gens du voyage, elle intervient sur la quasi-totalité voire la totalité du département (avec des modalités d'intervention différentes).

Pour cette raison elle dispose de la connaissance la plus aboutie du public. Sa connaissance reste néanmoins tributaire de son niveau d'ancrage territorial.

Ainsi, elle dispose d'une connaissance très aboutie du public sur les deux Communautés d'Agglomération (du fait des agréments de domiciliation notamment) et sur la Communauté de Communes de Lacq Orthez (convention de médiation locative avec l'intercommunalité). De plus, sur ces territoires des diagnostics ont été demandés soit par les collectivités, soit par la CAF dans le cadre des agréments « centre social » ou « espace de vie social » de l'association ce qui justifie une connaissance précise et actualisée du public.

En revanche, sur le reste du département, l'association n'intervient que de manière « ponctuelle », du fait de dispositifs comme le « prêt caravane » dispensé par l'association ou la référence unique travailleur indépendant/RSA confiée par le Département. Ainsi, seules les familles ayant bénéficié de ces dispositifs sont connues.

Pour ces raisons, la connaissance reste plus sommaire sur deux intercommunalités où le public est pour autant bien présent, et ce de manière historique : la CC du Pays de Nay et la CC du Haut-Béarn.

Le dernier travail de décompte départemental mené



Il semble judicieux de s'appuyer sur les données de l'association départementale AGV64 (Association Gadjé-Voyageurs 64). Seule association du département spécialisée sur le public des gens du voyage, elle intervient à géométrie variable sur la quasi-totalité voire la totalité du département (...) elle dispose d'une connaissance très aboutie du public sur les deux Communautés d'Agglomération (du fait des agréments de domiciliation notamment) et sur la Communauté de Communes de Lacq Orthez (convention de médiation locative avec l'intercommunalité) (...) Dans le cadre du diagnostic du schéma, le travail mené avec AGV64 a permis d'actualiser les chiffres sur ces 3 secteurs et de les actualiser à 2400 personnes.

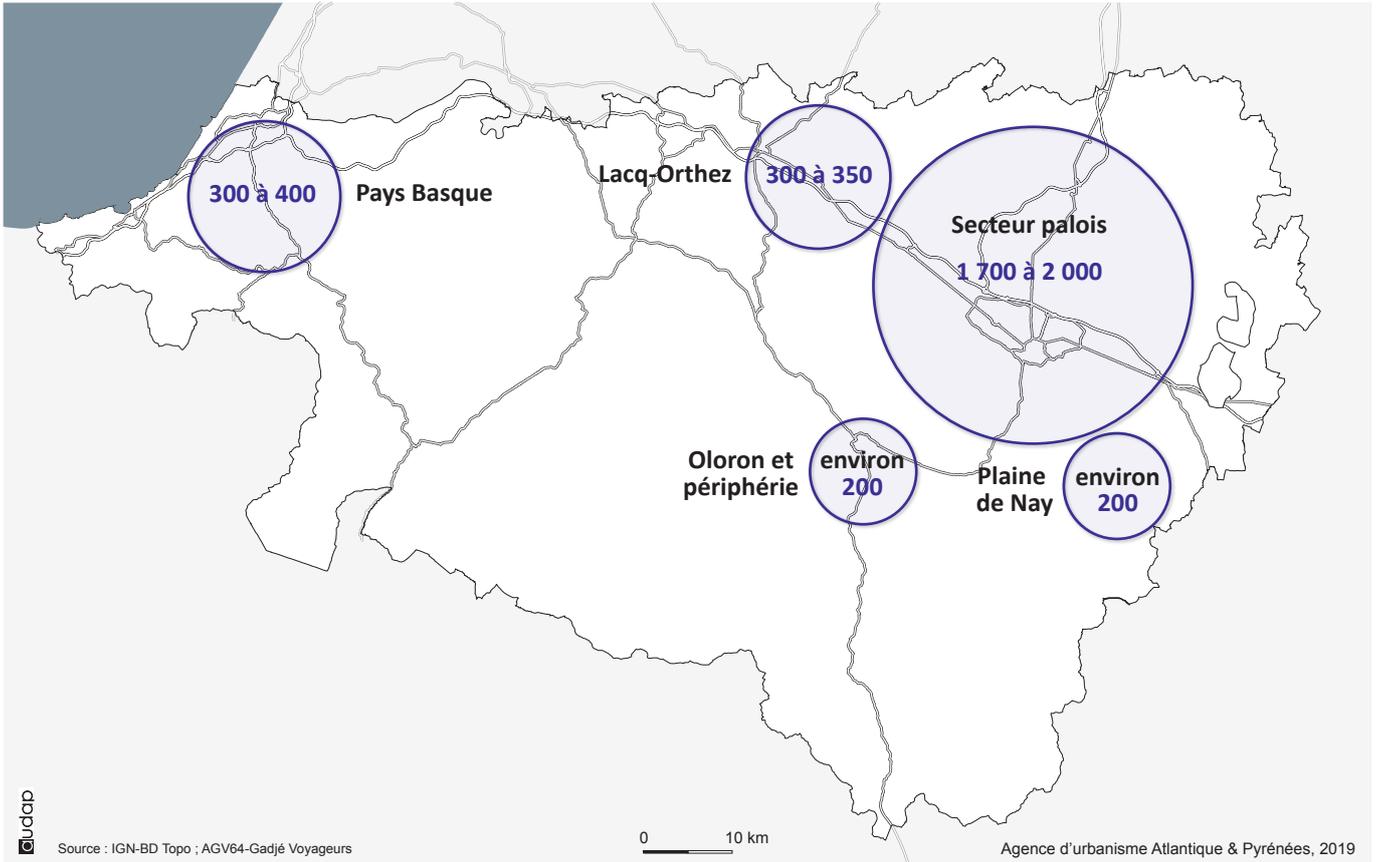
par l'association remonte à la fin d'année 2016 dans un document intitulé « Evaluation et bilan des opérations d'habitat destinées aux gens du voyage dans les Pyrénées Atlantiques ».

« L'estimation sommaire » réalisée alors faisait état d'une population estimée à environ 2500 personnes dont 2100 personnes localisées sur les trois territoires les plus connus : la CA Pau Béarn Pyrénées (1500), la CA du Pays Basque (400) et la CC Lacq Orthez (200).

Dans le cadre du diagnostic du schéma, le travail mené avec AGV64 a permis d'actualiser les chiffres sur ces 3 secteurs et de les actualiser à 2400 personnes.

L'état des lieux sur le département en début d'année 2019 serait donc proche des 2800 à 3000 personnes pour un millier de ménages environ. ■

ESTIMATION LOCALISÉE DU PUBLIC DES GENS DU VOYAGE DANS LES PYRÉNÉES-ATLANTIQUES



QUELLES SONT LES CARACTÉRISTIQUES DE CETTE POPULATION ?

Une population jeune et une faible espérance de vie

Comme évoqué précédemment au travers des données du recensement de la population (et avec toutes les réserves énoncées), le public considéré est un public jeune.

Les statistiques de l'Association Gadjé-Voyageurs 64 (AGV64) confortent ce constat. A l'échelle des deux Communautés d'Agglomération (70% à 80% du public) plus de la moitié (60%) de la population des gens du voyage a moins de 30 ans.

Cette situation est la combinaison de deux phénomènes :

- Une forte natalité
- Une faible espérance de vie

Ainsi, la forte représentation des plus jeunes s'explique par la forte natalité quand la faible représentation des plus anciens se justifie par la faible espérance de vie.

De fait, les 65 ans et + représentent moins de 5% du public des gens du voyage contre près d'un quart de la population globale des Pyrénées-Atlantiques.

Pour compléter ce propos, précisons qu'une étude épidémiologique est en cours au niveau de la Région Nouvelle-Aquitaine à l'initiative de l'Agence Régionale de Santé et en partenariat avec la FNASAT (Fédération Nationale des Associations Solidaires avec les Tsiganes et les gens du voyage). L'objectif de cette étude est de recueillir des données sur l'état de santé de 2000 voyageurs en lien avec l'analyse de leurs conditions d'habitat.

L'association Association Gadjé-Voyageurs 64 (AGV64) participe à la réalisation de ce diagnostic régional **qui relève une espérance de vie des Gens du Voyage 15 années en deçà de celle de la population générale**. Un tel écart ne peut que préoccuper et devra nécessairement conduire à mettre en œuvre des actions spécifiques.

Le Programme Régional d'Accès à la Prévention et aux Soins des plus démunis (PRAPS) de Nouvelle-Aquitaine pour la période 2018-2023 identifie clairement les gens du voyage comme un public prioritaire à destination duquel des actions doivent être menées notamment en termes de médiation sanitaire.

Signalons également qu'un poste d'infirmière en santé publique est financé au sein de l'association Association Gadjé-Voyageurs 64 (AGV64) dans le cadre du PRAPS.

Cette initiative existe sur l'agglomération paloise depuis plus de 10 ans et permet une intervention de médiation et d'éducation à la santé directement sur les lieux de vie des gens du voyage. L'ARS a désormais décidé d'étendre cette initiative sur l'ensemble de la Région Nouvelle-Aquitaine et notamment sur le Pays Basque à partir de 2019.

Une taille de ménages importante

Comme évoqué précédemment, les données mobilisées permettent de cibler une population d'un millier de ménages sur le département des Pyrénées-Atlantiques pour 2800 à 3000 habitants. Le rapport entre les 2 indicateurs, confirmé par ailleurs par AGV64, indique une taille moyenne de ménages relativement proche des 3 personnes.

Pour comparaison, la taille moyenne des ménages dans les Pyrénées-Atlantiques est de 2,1 dans le dernier recensement disponible (2015).

Certes, la forte natalité évoquée précédemment est un facteur explicatif.

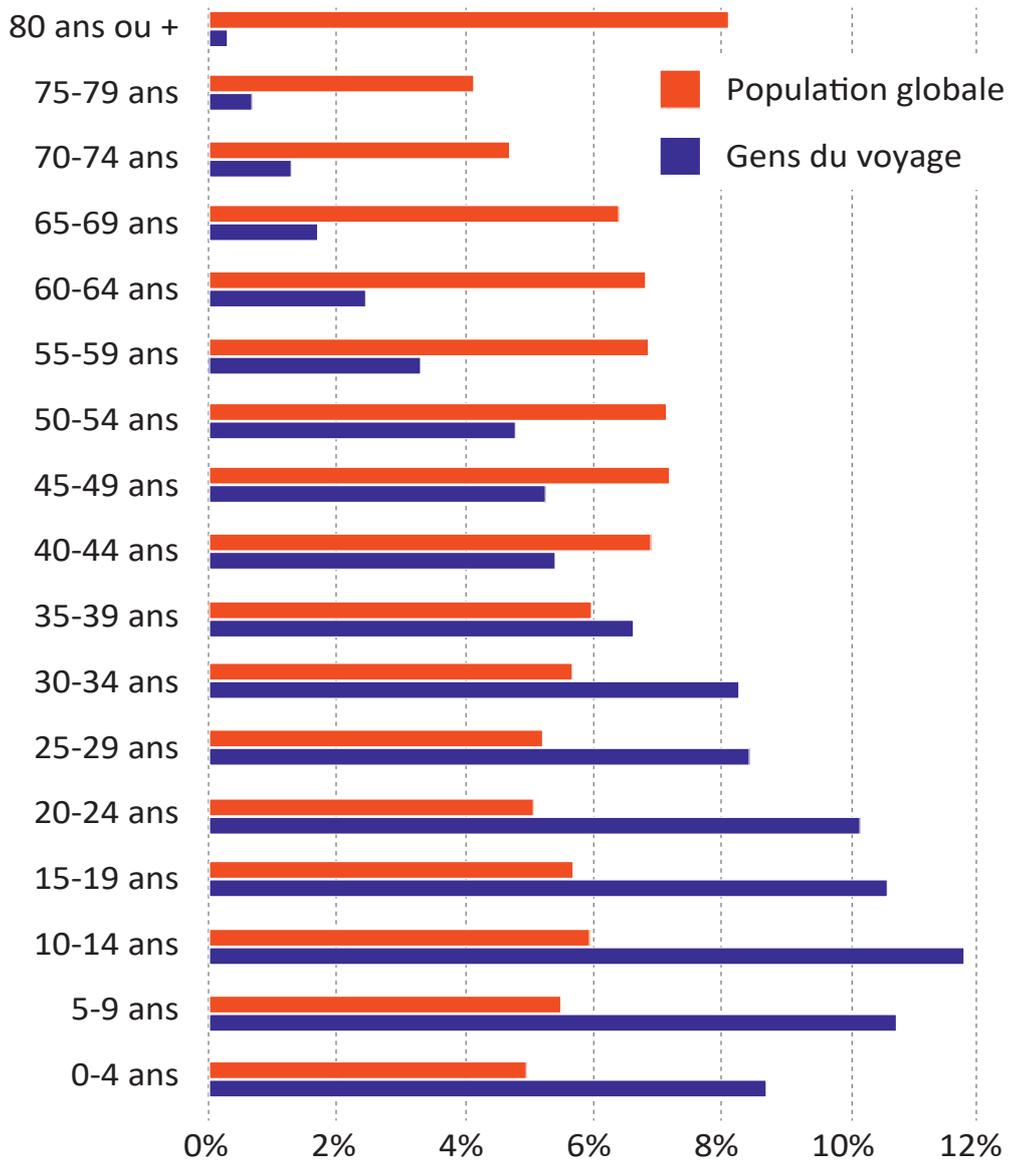
Pour autant, et en dépit d'un accès difficile à des données fiables en raison de la persistance des non déclarations de couples, retenons un concept : celui de la vie en famille élargie. Souvent opposé au type de famille nucléaire, devenu majoritaire dans les sociétés modernes et centré autour du couple, il témoigne de la vie sous le même « toit » de plusieurs générations d'une même famille.

Chez les gens du voyage, la famille joue un rôle primordial notamment dans l'éducation des enfants par la transmission orale des savoirs.

Enfin, ce concept peut contribuer à expliquer la suroccupation retrouvée sur nombre de lieux de vie des gens du voyage, les enfants souhaitant rester auprès des parents, même après avoir fondé leur propre famille.

[...]

RÉPARTITION PAR ÂGE DE LA POPULATION DES GENS DU VOYAGE
SUR LES DEUX COMMUNAUTÉS D'AGGLOMÉRATION



Source : AGV64-Gadjé Voyageurs

Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées, 2019

[...]

Une population aujourd'hui concentrée autour des zones urbaines et périurbaines

Comme évoqué par le sénateur Pierre Hérisson dans son rapport de 2008 « Le stationnement des gens du voyage » : « Comme tous les phénomènes humains, la mobilité des gens du voyage n'échappe pas aux mutations de la société française. »

Ainsi, à l'image de l'ensemble de la population, les gens du voyage se sont progressivement regroupés à proximité à la fois des grands axes de communication mais également des centres urbains.

Le 1^{er} schéma départemental de 1994 en faisait d'ailleurs bien état :

« Les zones urbaines et péri-urbaines sont recherchées par les populations sédentarisées ou semi-sédentarisées comme lieux de long séjour ou de résidence permanente : l'absence de débouchés économiques en zones rurales, l'obligation de scolarisation, la centralisation des versements de prestations sociales, la proximité des commerces rendent les villes particulièrement attractives. Elles sont également traversées par les itinérants qui en font des lieux de passage et de halte ».

Ainsi, et comme relevé récemment, l'agglomération paloise (au sens large et non au sens statistique ou administratif) concentre à elle seule une grande part du public à l'échelle départementale.

De la même manière, les zones de montagne, du Béarn et du Pays Basque se caractérisent par une absence de ce public. Notons également que cette tendance est fortement corrélée à la thématique qui suit.

Une forte dépendance aux prestations sociales en lien avec un faible niveau de qualification

Ce constat est à la fois cause et conséquence du phénomène précédent. Cette réalité était détaillée dans le schéma départemental de 2003 :

« La dépendance sociale liée aux prestations et la précarité économique (plus forte dans le département que la moyenne nationale) s'aggravent avec la disparition des derniers métiers lucratifs, notamment la récupération de la ferraille. Ceci induit, pour de nombreux ménages, un endettement chronique, une fois payées les charges mensuelles obligatoires et notamment le remboursement des prêts contractés pour l'achat de caravanes. Le paiement des redevances de stationnement devient problématique. Les perspectives d'amélioration économique par la création de microentreprises restent limitées. L'importance des activités non déclarées saisonnières ou autres est difficile à évaluer. Les progrès de la scolarité, surtout en primaire, sont encore loin de porter leurs fruits en termes d'insertion professionnelle. »

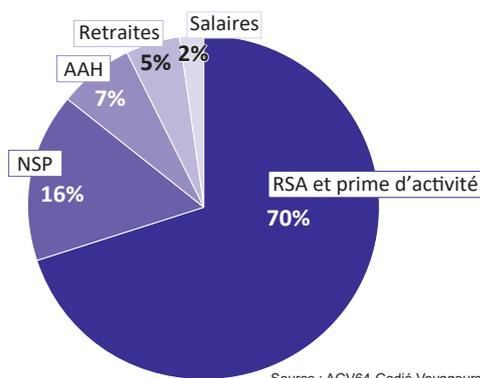
De fait, les activités économiques liées au voyage, qualifiées de traditionnelles, souvent associées au milieu rural, se sont progressivement restreintes tandis que l'attraction économique des villes augmentait. La présence des gens du voyage en espace urbain a peu à peu été rendue difficile par la concurrence foncière et la montée en puissance des politiques publiques d'occupation des sols, compromettant d'autant l'installation de caravanes. L'absence de qualification et l'illettrisme ont rendu difficile l'accès à de nouveaux métiers qui auraient pu permettre le développement d'une autonomie économique.

Ainsi, le rapprochement des polarités urbaines, loin d'intégrer ces populations, aurait au contraire précarisé et isolé les gens du voyage, les rendant dépendants aux prestations sociales.

Les données d'Association Gadjé-Voyageurs 64 (AGV64) sur les 3 principaux pôles du département en témoignent avec 70% de personnes relevant du Revenu de Solidarité Active (couplé ou non à de la prime d'activité) et 7% de l'AAH (Allocation Adulte Handicapé). De fait, les revenus salariaux « au sens strict » ne représentent que 2% des cas et les retraites 5%.

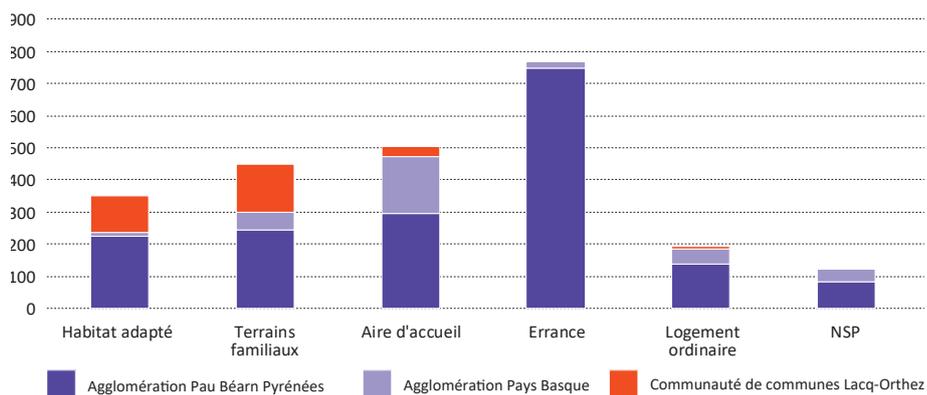
[...]

RÉPARTITION PAR TYPE DE RESSOURCES



Source : AGV64-Gadjé Voyageurs
Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées, 2019

RÉPARTITION DU PUBLIC PAR TYPE D'HABITAT



Source : AGV64

Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées, 2019

[...]

Des conditions d'habitat précaires, bien que variables selon les territoires

Selon les données d'AGV64 – Gadjé Voyageurs, l'errance est le 1^{er} « mode d'habiter » des gens du voyage.

« L'itinérance contrainte (ou errance) caractérise une situation où les personnes vivant de manière permanente en résidence mobile ne se déplacent plus volontairement mais y sont contraintes faute de lieu d'installation décent pour leur habitat (source : FNASAT) ».

Ceci étant, cette réalité est très variable selon les territoires. De fait, la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées marquée à la fois par un public important et par un déficit en équipements centralise la grande majorité des situations d'errance.

Ce constat dépasse évidemment les « frontières » de la Communauté d'Agglomération en impactant de manière occasionnelle les Communautés de Communes des Luys en Béarn, du Nord-Est Béarn et du Pays de Nay.

Encore une fois, cette situation n'est pas nouvelle puisque déjà mise en exergue dans le schéma de 1993 :

« Les familles exclues ou s'excluant de ces aires d'accueil deviennent errantes. L'errance, déplacement incessant de stationnement sauvage en stationnement sauvage, est ainsi un nouveau mode de comportement et d'habitat qui caractérise de nombreuses familles tsiganes. C'est une forme abâtardie du voyage désormais limité à un périmètre restreint : une agglomération ou un département. Ce stationnement sauvage s'intensifie en hiver dans l'agglomération paloise et en été sur la côte basque : les lieux investis sont bien repérés et font l'objet d'une occupation tournante et cyclique. En janvier 1992, une enquête réalisée dans l'agglomération paloise a dénombré une centaine de caravanes en stationnement illícite ce qui représente environ 500 personnes ! Cette errance systématique est aussi, dans certains cas, une forme de revendication de la part de certains tsiganes manifestant ainsi leur volonté de voir respectée leur liberté d'aller et venir et par conséquent de stationner ».

Il est particulièrement frappant de constater que ce chiffre d'une centaine de caravanes en stationnement illícite est toujours d'actualité en 2019...

Par ailleurs, 500 personnes (soit environ 1 personne sur 5) sont sédentarisées sur les aires d'accueil, compromettant d'autant la fonction d'accueil temporaire de ces dernières. A titre d'exemple, sur la Communauté d'Agglomération du Pays Basque la moitié des gens du voyage vivent en aire d'accueil. Parallèlement, la qualité de vie proposée sur les aires reste précaire comme en témoigne l'état des lieux qualitatif évoqué ci-après. Enfin, se posent également, sur la quasi-totalité des lieux de vie, des problématiques de suroccupation.

Toutes ces situations (errance, sédentarisation dans les aires d'accueil, suroccupation) témoignent des différentes facettes de la précarité des conditions d'habitat des gens du voyage dans le département des Pyrénées-Atlantiques.

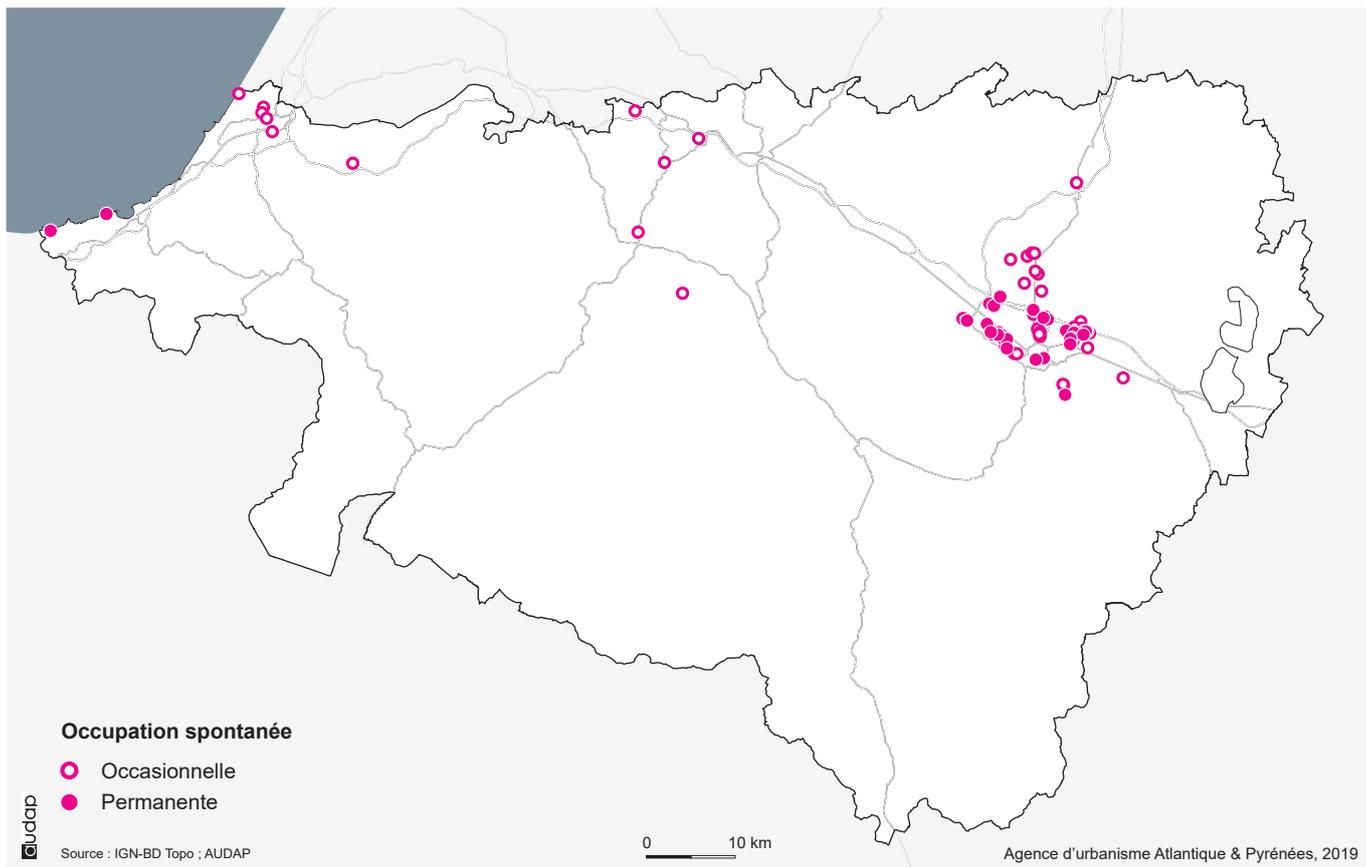
Un rapport discontinu à la scolarisation

Le constat est loin d'être nouveau et spécifique aux Pyrénées-Atlantiques : les gens du voyage présentent historiquement un rapport complexe à la scolarisation. La première difficulté vient de la perception de la scolarité par les gens du voyage. Cette perception est souvent alimentée par le vécu des parents, eux-mêmes ayant souvent eu une expérience négative de la scolarité. L'école peut également être perçue comme un espace « dénaturant » pour les gens du voyage, c'est-à-dire un espace où la volonté serait de les assimiler et donc de leur faire perdre leur culture/identité. La place de la famille, centrale dans la culture du voyage, peut également constituer un frein dans la mesure où la scolarisation nécessite la « délégation » de l'autorité de la famille à celle de l'institution scolaire.

Autre facteur d'explication, la culture du voyage est une culture orale, alors que l'école privilégie l'écrit. Enfin, pendant longtemps, la mobilité a également pu être un frein à la scolarisation, ce qui est sûrement moins vrai aujourd'hui.

[...]

STATIONNEMENTS ILLICITES



[...]

Quoiqu'il en soit ces questions interrogent dans la mesure où certaines familles aux ressources parfois modestes (RSA) choisissent de recourir au CNED payant (80€ par mois).

L'ensemble de ces facteurs et leurs conséquences (des taux de scolarisation plus faibles ainsi que des résultats moins bons parmi les enfants du voyage) étant connus, l'Education Nationale a mis en place des dispositifs spécifiques.

Les CASNAV, centres académiques pour la scolarisation des élèves allophones nouvellement arrivés et des Voyageurs (EANA) et des enfants issus de familles itinérantes et de voyageurs (EFIV), apportent leurs conseils et leur expertise pédagogique aux différents acteurs concernés par la scolarisation de ces élèves. Missions d'appui académique, ils organisent et animent des actions de formation sur ces publics. Ils accompagnent également les équipes éducatives dans les écoles et les établissements scolaires. Ainsi, au sein de la Direction des Services Départementaux de l'Education Nationale (DSDEN), existe un poste de chargée de mission EFIV, spécialement dédié au suivi de la scolarisation des enfants du voyage.

Cependant, pouvoir mettre en place des politiques adaptées, nécessite de disposer d'un bilan chiffré de la situation. Or, se pose toujours la question des statistiques à connotation ethnique.

Ainsi, dans les Pyrénées-Atlantiques aucun chiffre ne permet aujourd'hui une analyse de l'évolution du niveau de scolarisation des enfants du voyage. Seule la connaissance des acteurs et notamment celle de l'association AGV64 engagée sur cette thématique depuis 1984 permet une approche en la matière.

Un travail a été mené en début d'année 2019 entre l'association Association Gadjé-Voyageurs 64 (AGV64) et les services de l'Education Nationale sur la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées.



(...) dans les Pyrénées-Atlantiques aucun chiffre ne permet aujourd'hui une analyse de l'évolution du niveau de scolarisation des enfants du voyage. Seule la connaissance des acteurs et notamment celle de l'Association Gadjé-Voyageurs 64 (AGV64) engagée sur cette thématique depuis 1984 permet une approche en la matière (...) Un travail a été mené en début d'année 2019 entre l'association AGV64 et les services de l'Education Nationale sur la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées.

En guise d'introduction, l'association réalisait le constat suivant :

« Nous avons pu noter qu'au fil du temps, la scolarisation a fortement augmenté auprès de cette population et que la plupart des familles du territoire ont intégré la nécessité de favoriser une scolarisation de leurs enfants en maternelle, au primaire et au collège. Les partenariats ont évolué, les représentations mutuelles aussi, et l'ensemble des établissements scolaires sont enclins à accueillir des familles Gens du Voyage auprès de leur structure. Toutefois, on semble remarquer depuis l'année scolaire 2015/2016 un léger recul de la scolarisation des familles ainsi que des stratégies d'évitement de scolarisation (CNED, absentéisme, non inscription scolaire...) ».

L'intérêt de cette étude est qu'elle permet de croiser la connaissance du terrain de l'association avec les données de l'Education Nationale car un enfant qui n'a jamais été inscrit à l'école ne peut pas être connu de l'Education Nationale.

Le bilan de ce travail entre l'Education Nationale et AGV64 permet de poser plusieurs constats :

- Une réelle difficulté des familles du voyage à scolariser leurs enfants dès l'âge de 3 ans : moins d'un enfant du voyage sur deux est scolarisé en maternelle (48%). Ce constat n'est pas sans conséquence sur les suites de l'apprentissage. Un nouvel enjeu se pose donc dès la rentrée 2019-2020 avec l'instruction désormais obligatoire à 3 ans.
- Des difficultés faisant frein à la scolarisation : difficultés de séparation mère-enfant, conditions d'habitat ou de stationnement, éloignement des lieux de scolarisation, difficultés administratives ou culturelles
- Une problématique spécifique sur le collège qui « justifie » un passage de 85% de scolarisation en primaire à 78% au collège. En effet, une fois les savoirs considérés comme essentiels (lecture, écriture) acquis, l'enfant reprend sa place au sein du groupe familial. Se pose également une difficulté au delà des 16 ans (fin de l'obligation scolaire).

- Un lien fort entre conditions d'habitat et niveau de scolarisation avec des taux d'inscription scolaire des enfants stationnés en errance plus faibles par rapport aux autres types de stationnement (moins de 40% en maternelle par exemple)

Au-delà de ces données sur l'inscription scolaire, se pose également la question de l'assiduité. L'Education Nationale suit cette question de près et mène un travail de pédagogie auprès des parents ainsi que des écoles afin que l'absentéisme soit signalé.

Un tel travail d'analyse mériterait d'être reproduit à l'échelle départementale et d'être mené de manière régulière afin de pouvoir en observer les évolutions. ■



(...) moins d'un enfant du voyage sur deux est scolarisé en maternelle (48%) (...) un passage de 85% de scolarisation en primaire à 78% au collège (...)

UN ÉTAT DES LIEUX TERRITORIAL

L'état des lieux qui suit repose sur les données renseignées par les EPCI dans l'outil spatial développé pour la réalisation du diagnostic.

ACCES A LA DONNEE : LA MÉTHODOLOGIE DE RÉALISATION DU DIAGNOSTIC

Au regard des difficultés de mobilisation de la donnée, l'AUDAP a développé une plateforme de recueil d'éléments quantitatifs et qualitatifs à destination des EPCI et composée :

- D'un outil spatial développé en interne et permettant de collecter des informations sur les lieux de vie des gens du voyage : aire d'accueil, terrain familial, habitat adapté, aire de passage, stationnement illicite.... L'objectif de cet outil, au-delà de la localisation précise des lieux de vie est également de pouvoir évaluer la qualité technique des équipements, les conditions d'accueil et d'accompagnement socio-économique et le profil des résidents.
- De questionnaires qualitatifs à destination des EPCI et permettant de compléter les informations recueillies au travers de l'outil spatial, notamment sur le niveau de connaissance de la collectivité et les politiques publiques mises en œuvre.

Ce travail de recueil de données géographiques quantitatives et qualitatives a été complété par des rencontres territoriales avec chacun des EPCI du département afin de présenter la démarche de révision du schéma et la plateforme de recueil de données. Ces réunions ont également été l'occasion de développer un 1^{er} niveau d'échanges et d'engager le dialogue.

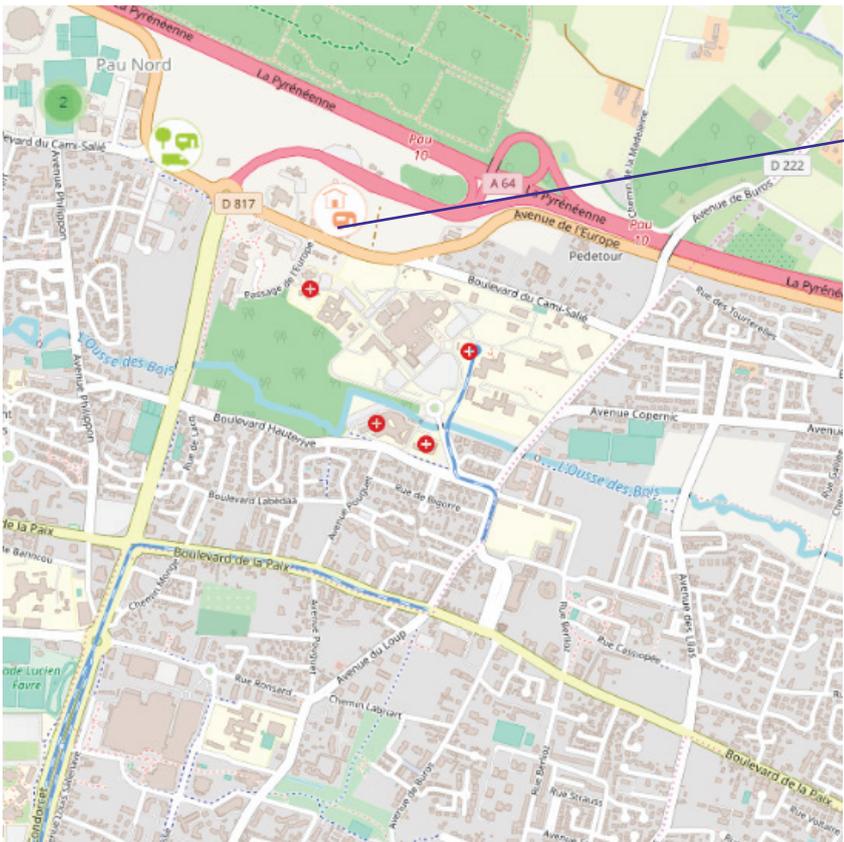
Des rencontres régulières ont également été organisées avec les acteurs essentiels du schéma : Education Nationale, AGV64-Gadjé Voyageurs...



Pour la phase diagnostic et au regard des difficultés de mobilisation de la donnée, l'AUDAP a développé une plateforme de recueil d'éléments quantitatifs et qualitatifs à destination des EPCI et composée : D'un outil spatial développé en interne et permettant de collecter des informations sur les lieux de vie des gens du voyage (...) De questionnaires qualitatifs à destination des EPCI et permettant de compléter les informations recueillies ...

[...]

Copies écran de l'outil Internet de collecte d'information



Édition d'un site de terrain familial ×

- Présentation
- Caractéristiques techniques
- Mode de gestion
- Tarification
- Indicateurs d'occupation
- Autre
- Géolocalisation

MODIFIER
SUPPRIMER

Extrait de l'enquête qualitatifs à destination des EPCI

De quelle manière votre territoire est-il concerné par l'accueil des gens du voyage ?

Sur le territoire intercommunal, comment qualifieriez-vous la situation et le besoin en termes d'accueil permanent (équipements, gestion, accompagnement social, inclusion) ?

Sur votre territoire, une réflexion a-t-elle été engagée sur l'harmonisation des modes de gestion des aires ? (Tarification, prestataire...)

[...]

LE DISPOSITIF D'ACCUEIL : DES AIRES NE REMPLISSANT PLUS LEUR FONCTION INITIALE

Selon les éléments renseignés dans l'outil spatial en début d'année 2019, le département compte 5 aires d'accueil pour les Gens du Voyage : Landa tipia et Itxassou sur la Communauté d'Agglomération du Pays Basque, Lescar et Lons sur la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées et Narcastet sur la Communauté de Communes du Pays de Nay.

Parallèlement, un certain nombre d'anciennes aires ont été soit reconverties en opérations d'habitat (Les Angles à Oloron-Sainte-Marie) soit ont fait l'objet d'une fermeture administrative (Jurançon, Nobel à Pau, Coarraze).

Ceci étant, dans la pratique, seules 3 aires sont conventionnées à l'ALT2 (Allocation de Logement Temporaire 2) : Landa tipia, Lons et Lescar, c'est-à-dire réellement considérées comme des aires d'accueil à part entière.

L'ALT 2

L'aide au logement temporaire se compose de deux aides distinctes : l'ALT « classique » créée par la loi du 31 décembre 1991 et l'ALT 2 instituée par la loi du 5 juillet 2000 (dite loi Besson II) relative à l'accueil et l'habitat des gens du voyage.

L'ALT2 est versée par la CAF directement aux gestionnaires des aires d'accueil (commune, EPCI ou gestionnaire privé/associatif) et constitue une participation financière de l'Etat aux politiques d'accueil.

Pour pouvoir en bénéficier le gestionnaire doit signer une convention avec le Préfet et un certain nombre de conditions doivent être remplies (taux d'occupation, période de fermeture...). L'aide est calculée sur la base d'une part fixe fondée sur le nombre de places et d'une part variable calculée en fonction de son occupation réelle. Ceci étant, elle fait l'objet de vives critiques quant à son mode de calcul.

Quel constat relevé grâce à l'outil spatial sur les aires d'accueil du département ?

La majorité des sites sont gérés de manière directe par les intercommunalités.

L'analyse des éléments renseignés par les EPCI sur l'outil spatial permet de révéler plusieurs points :

Un mauvais état/Une dégradation des sites

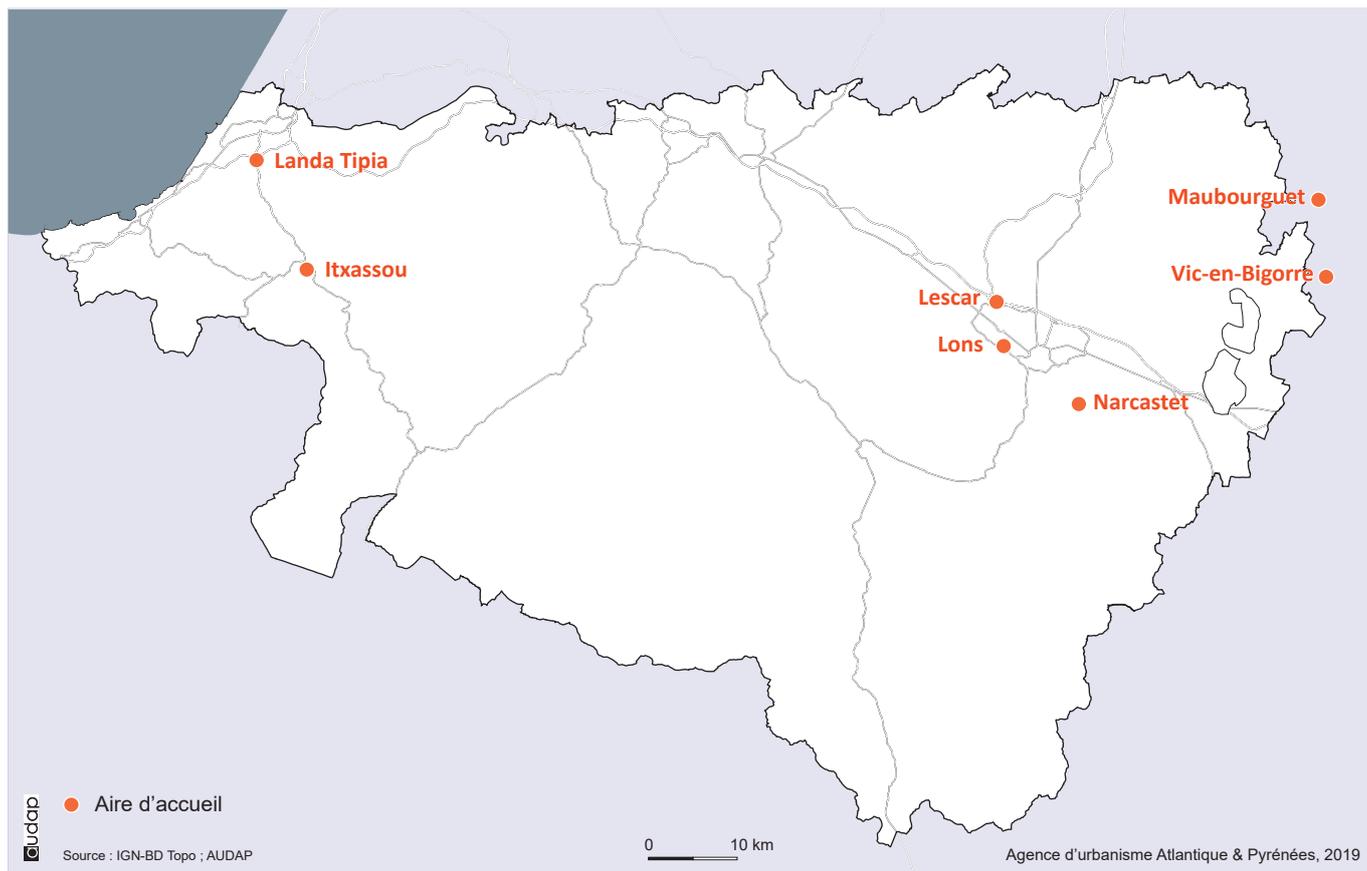
La quasi-totalité des sites est considérée comme en mauvais état : seule l'aire de Lescar semble échapper à cette tendance de fond avec « une aire bien entretenue et bien gérée ».

Une problématique de coût qui génère des impayés

Pour l'ensemble des aires d'accueil renseignées, la problématique du coût a été relevée, quand bien même les tarifs n'ont parfois pas été révisés depuis des années. De fait, face à une population précarisée dont les revenus sont majoritairement composés de minimas sociaux, le paiement des fluides et des redevances d'occupation reste difficile, de surcroît en l'absence d'aides dédiées (pas d'accès aux aides au logement).

[...]

**CARTOGRAPHIE DES AIRES D'ACCUEIL EN DEBUT D'ANNEE 2019
(DONNEES RENSEIGNEES DANS L'OUTIL SPATIAL)**



REPÈRES CLÉS

- 5 AIRES EXISTANTES DONT 3 CONVENTIONNÉES À L'ALT2
- 145 PLACES
- ENVIRON 500 PERSONNES VIVENT DANS DES AIRES D'ACCUEIL

[...]

Une problématique de sédentarisation

Comme évoqué précédemment, la sédentarisation sur les aires d'accueil est loin d'être un phénomène nouveau tant au niveau local que national.

« Les familles paupérisées, les plus nombreuses se sont installées à demeure sur les aires d'accueil publiques en raison de leur faible coût et de la pénurie d'emplacements disponibles. Elles ont ainsi la certitude d'avoir une place de stationnement et un confort minimum. Elles s'approprient ces espaces sécurisants où elles instaurent un système de gestion privée fondée sur la logique des clans familiaux. Plusieurs centaines de tsiganes vivent de cette manière, principalement sur les aires urbaines des agglomérations paloise, bayonnaise ou oloronaise transformées progressivement en ghettos et en bidonvilles. Les conflits inhérents à ce mode d'habitat ont fait apparaître des phénomènes d'exclusion » .

Extrait du schéma de 1993

Le nombre de places en aires d'accueil ne permettant pas de satisfaire la demande, les occupants ont dû s'adapter et notamment moduler leurs déplacements pour éviter de « perdre » leur place lorsqu'ils en détenaient une. Parallèlement, ces phénomènes ont été amplifiés par l'évolution des modes de vie, la montée en puissance de la scolarisation ainsi que l'évolution du prix des carburants. De fait, l'ensemble des aires d'accueil du département sont occupées par des familles sédentaires ce qui n'est pas sans incidence sur la gestion quotidienne des sites (respect des obligations de fermeture notamment). De plus, se pose le problème de la décohabitation des jeunes, qui, régulièrement restent sur place, générant ainsi des phénomènes de suroccupation.

Une problématique de localisation

L'ensemble des aires d'accueil du département se situe en position excentrée vis-à-vis des centralités. Cela n'est pas sans générer de difficultés notamment pour la scolarisation des enfants. Par exemple : « La localisation excentrée du site, l'absence de desserte en transport en commun (ramassage scolaire + ligne de bus) sont un frein à tout déplacement ».



L'ensemble des aires d'accueil du département se situe en position excentrée vis-à-vis des centralités. Cela n'est pas sans générer de difficultés notamment pour la scolarisation des enfants

Une absence de gouvernance de site et de projet socio-éducatif

Chaque aire d'accueil doit normalement être encadrée par un comité de pilotage afin de prendre toute décision nécessaire au bon fonctionnement de l'équipement, notamment le respect du règlement intérieur. De la même manière, le versement de l'ALT2 (Allocation de Logement Temporaire 2 versée par la CAF aux gestionnaires des aires pour participer aux dépenses de fonctionnement) est conditionné à la mise en place d'un projet socio-éducatif.

Dans les faits, force est de constater qu'aucune des aires d'accueil du département ne fait l'objet d'un comité de pilotage et de l'écriture d'un projet socio-éducatif. Les règlements intérieurs sont à la fois obsolètes et non appliqués. Or, comme le soulignait le rapport du sénateur Pierre Hérisson (2008) :

« Les interlocuteurs de terrain ont tous souligné la nécessaire fermeté dans l'application du règlement intérieur de l'aire. Toute faiblesse dans son application conduit à fragiliser la mission du gestionnaire quel qu'il soit. »

Un suivi social à géométrie variable

Au regard des spécificités de chaque territoire, le suivi social est assuré par les travailleurs sociaux du Département en coordination avec Gadjé Voyageurs ou les travailleurs sociaux de l'intercommunalité le cas échéant (agglomération Paloise). Le déplacement sur site n'est pas systématique.

Notons qu'au-delà de l'ensemble des difficultés énoncées, les aires d'accueil n'apparaissent aujourd'hui plus adaptées au mode de vie et au désir d'ancrage des gens du voyage.



Dans les faits, force est de constater qu'aucune des aires d'accueil du département ne fait l'objet d'un comité de pilotage et de l'écriture d'un projet socio-éducatif. Les règlements intérieurs sont à la fois obsolètes et non appliqués.

[...]

[...]

LE DISPOSITIF DÉDIÉ AU PASSAGE : UN DÉFICIT D'EMPLACEMENTS DE PASSAGE

2 Composantes du passage

Il existe deux composantes du passage qui ne sont pas spécifiques au département des Pyrénées Atlantiques :

Le grand passage concerne plutôt des grands groupes pouvant aller jusqu'à 200 caravanes et souvent lié à des missions religieuses et des déplacements de moyenne/grande distance. Le département des Pyrénées-Atlantiques est fortement concerné par les grands passages en raison à la fois de sa position littorale mais également de sa proximité du site de Lourdes. Selon les données diffusées dans le rapport de la Cour des Comptes (L'accueil et l'accompagnement des gens du voyage : des progrès lents et inégaux, des objectifs à redéfinir - 2017) et émanant de l'Association Grand Passage, le département des Pyrénées-Atlantiques fait partie des territoires les plus concernés par les demandes de grand passage. Ces grands passages sont censés être annoncés en amont et coordonnés par la Préfecture.

Les mois de juin et juillet mobilisent le plus grand nombre de demandes avec des durées moyennes de séjour annoncées d'une dizaine de jours.

Ceci étant, la Préfecture tend à constater un différentiel notable entre les annonces réalisées et ce qui se passe réellement sur le terrain.

Le petit/moyen passage ou itinérance locale (groupes familiaux de 30 à 50 caravanes) concerne des voyageurs ancrés sur le territoire ou les territoires voisins qui reprennent la route lors de la période estivale et se regroupent en famille élargie. Dans la pratique, l'accueil de ces groupes familiaux est réputé plus difficile à maîtriser les déplacements étant plus spontanés et non annoncés en amont

Selon les données transmises par la Préfecture des Pyrénées-Atlantiques, les demandes formalisées par l'Association Grand Passage (qui ne représentent pas la totalité des grands passages) sont relativement mouvantes d'une année sur l'autre. Retenons une moyenne autour de 3500 caravanes (sachant qu'un même groupe circule en plusieurs lieux au sein du département).

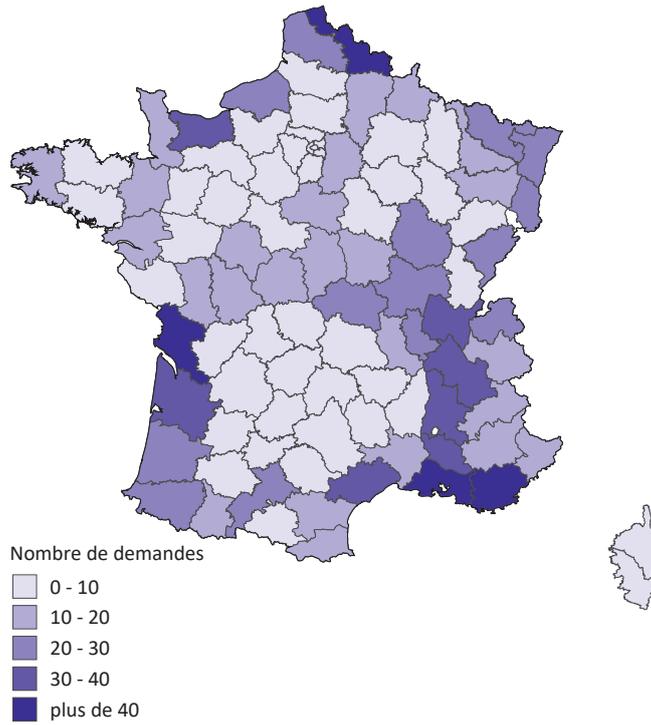
Au delà de ces questions sémantique, les passages estivaux restent dans leur globalité un sujet complexe et perçu comme moins prioritaire car relevant plutôt de la composante touristique du territoire. La difficulté majeure reste également de comprendre ces mobilités estivales pour mieux les anticiper (circuits empruntés, séjours moyens...). A ce titre, une meilleure concertation départementale voire interdépartementale trouverait tout son sens.

Au 31 décembre 2018 et selon les éléments renseignés dans l'outil spatial, le département des Pyrénées Atlantiques compte 5 aires de passage représentant une capacité d'accueil de 520 caravanes.

L'ensemble des 5 sites renseignés dans l'outil spatial sont gérés de manière directe par les collectivités concernées.

[...]

**CARTOGRAPHIE ISSUE D'UN RAPPORT DE LA COUR DES COMPTES SUR LES DEMANDES
EFFECTUÉES PAR L'ASSOCIATION GRAND PASSAGE**



[...]

Plusieurs caractéristiques se dégagent :

Des aires sous-dimensionnées pour le grand passage

hormis le site du Hameau à Pau (300 places – site temporaire utilisé dans l’attente de la création de la nouvelle aire de grand passage à Lescar et en remplacement du site de Barrière Verte, inscrit au schéma et qui ne remplit plus sa fonction) les 4 autres aires considérées présentent une capacité maximale de 70 caravanes pour 1.5 hectares. Or, les préconisations nationales pour le grand passage sont de 4 hectares (modulable) pour permettre d’accueillir jusqu’à 200 caravanes. Ceci étant, rappelons que le grand passage est loin d’être le seul enjeu des passages estivaux et que ces sites peuvent tout à fait convenir à l’accueil de groupes de taille moyenne.

Un détournement de la fonction initiale

Les aires sont parfois utilisées soit par des sédentaires (Saint-Jean-de-Luz, Oloron), soit pour des fonctions d’accueil, notamment durant la saison hivernale sur Orthez. L’équipement n’étant pas prévu pour cette fonction cela génère des difficultés (équipements non adaptés : « absence de sanitaires, d’emplacements individuels et de branchements électriques appropriés aux longs séjours.

Une problématique de paiement

Seule la Communauté de Communes du Haut Béarn relève cette problématique sur Oloron : « Nous rencontrons des difficultés à obtenir le paiement intégral des nuitées (quand paiement il y a) ». Cette problématique n’a pas été soulevée sur les autres aires de passage.

Une problématique de conception de l’équipement

A Saint-Pée sur Nivelle, l’aire n’est « jamais occupée car inadaptée : pas d’électricité, trop de pente, taille trop petite ».

Sur Orthez, la proximité des deux sites d’habitat adapté et de terrains familiaux génère un « effet miroir » avec des mouvements d’un site à l’autre au gré des opportunités tarifaires.

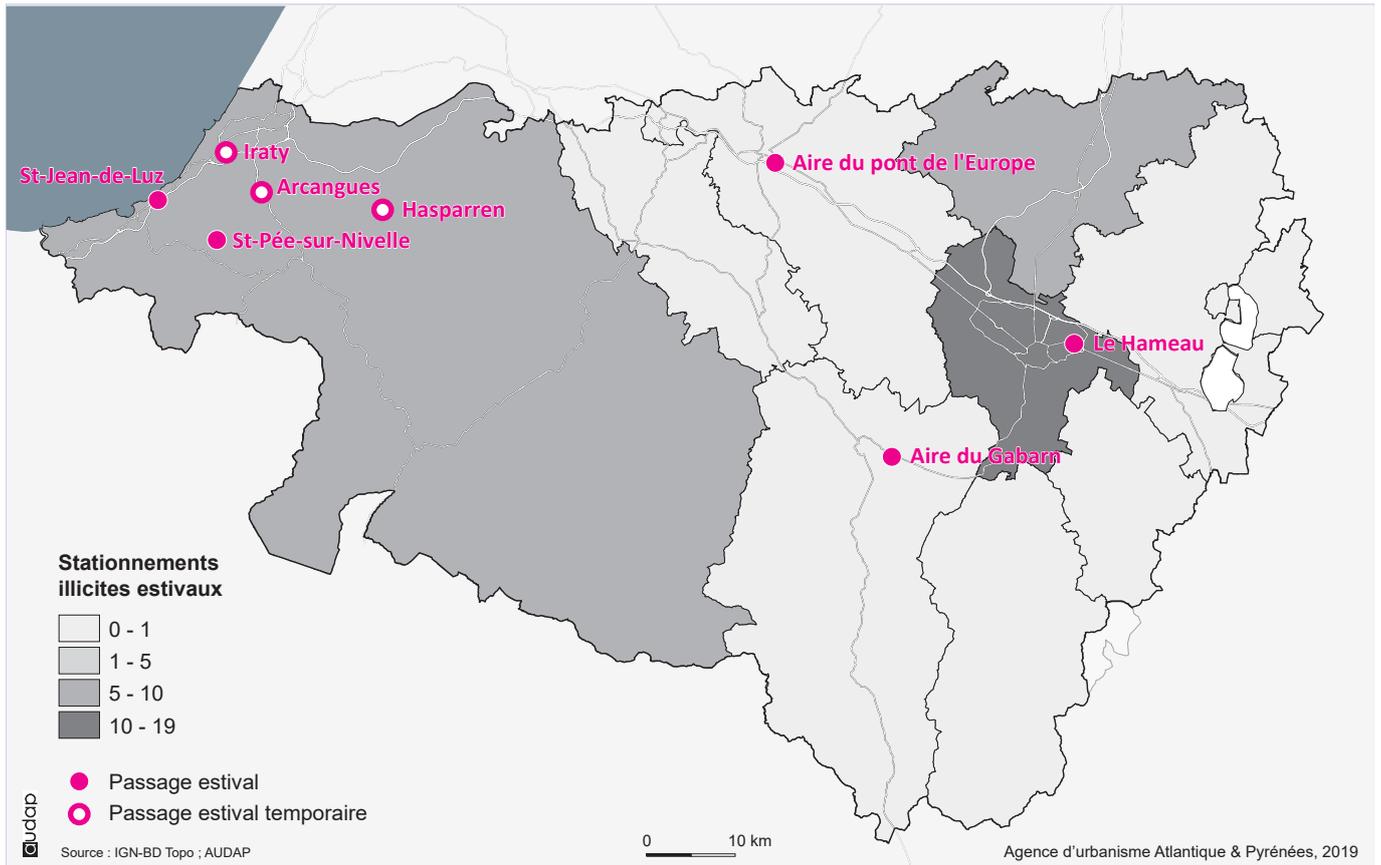
Un dispositif évolutif avec des sites ouverts en fonction des besoins

En effet, au-delà des « sites officiels », les deux Communautés d’Agglomération, qui sont les deux intercommunalités les plus sollicitées mettent à dispositif d’autres sites en fonction de la demande. Sur la Communauté d’Agglomération du Pays Basque notamment, au-delà des deux aires de St Pée sur Nivelle et Saint-Jean de Luz, trois autres sites temporaires ont été proposés en 2018. Quelle place de tels sites peuvent-ils trouver dans ce nouveau schéma ?

De manière générale, le dispositif dédié au passage dans le département des Pyrénées Atlantiques apparaît insuffisant d’où un développement de stationnements dits illicites.

[...]

**CARTOGRAPHIE DES AIRES DE PASSAGE EN DEBUT D'ANNEE 2019 CROISEE AVEC LE NOMBRE DE STATIONNEMENTS ILLICITES ESTIVAUX
(DONNEES RENSEIGNEES DANS L'OUTIL SPATIAL)**



REPÈRES CLÉS

- 5 AIRES DE PASSAGE
- UN DISPOSITIF ADAPTABLE AVEC DES AIRES OUVERTES EN FONCTION DES BESOINS
- 3500 CARAVANES ACCUEILLIES CHAQUE ANNÉE

[...]

L'HABITAT : UNE NÉCESSITÉ FACE À UN ANCRAGE DE PLUS EN PLUS IMPORTANT SUR LE DÉPARTEMENT ?

Comme évoqué précédemment, le rapport des gens du voyage à la mobilité a sensiblement évolué ces dernières décennies.

Ainsi, « la réduction des activités économiques liées au voyage, l'aspiration au confort, la raréfaction des lieux de stationnement tolérés et la volonté d'offrir aux enfants les possibilités ouvertes par la scolarisation, tendent à renforcer le souhait de la majorité des voyageurs de disposer d'un lieu d'ancrage, lieu d'habitat leur donnant tout autant la possibilité d'aller et de venir à leur guise que celle d'adopter un mode de vie sédentaire. Pour autant, l'écart entre leurs aspirations et leurs capacités est encore plus fort que pour les autres catégories de population du fait de la précarité de leurs revenus, de leur volonté de préserver leur vie en famille élargie et de la discrimination dont ils font l'objet.

Dans ce contexte, la sédentarisation est un processus autant voulu que subi par les familles mais dont l'importance ne peut être niée » (source : Guide de l'habitat adapté pour les gens du voyage-2009).

Selon la FNASAT : « l'habitat est la réponse à l'ancrage dans un territoire alors que l'accueil est la réponse au passage dans ce même territoire ».

Cette notion d'ancrage correspond beaucoup mieux au public des gens du voyage que celle de sédentarisation qui lui est parfois préférée : « L'ancrage est un terme utilisé initialement dans la marine pour définir le port d'attache. Ce terme s'applique au territoire où une famille habite de manière régulière, où elle a ses repères, ses principales activités économiques et sociales. Il ne se concrétise pas toujours par une installation pérenne sur un terrain, même si celle-ci est la réponse attendue à l'ancrage. Quel que soit le lieu d'habitat, le territoire d'ancrage est celui du retour en cas d'itinérance. Certaines familles dont le mode de vie repose essentiellement sur l'itinérance peuvent avoir plusieurs lieux d'ancrage. » (source : Habitat permanent en résidence mobile – FNASAT -2016)

Au-delà du phénomène spontané et déjà souligné sur les aires d'accueil, cette sédentarisation a pu se développer au travers de plusieurs formules, plus ou moins encadrées par les pouvoirs publics :

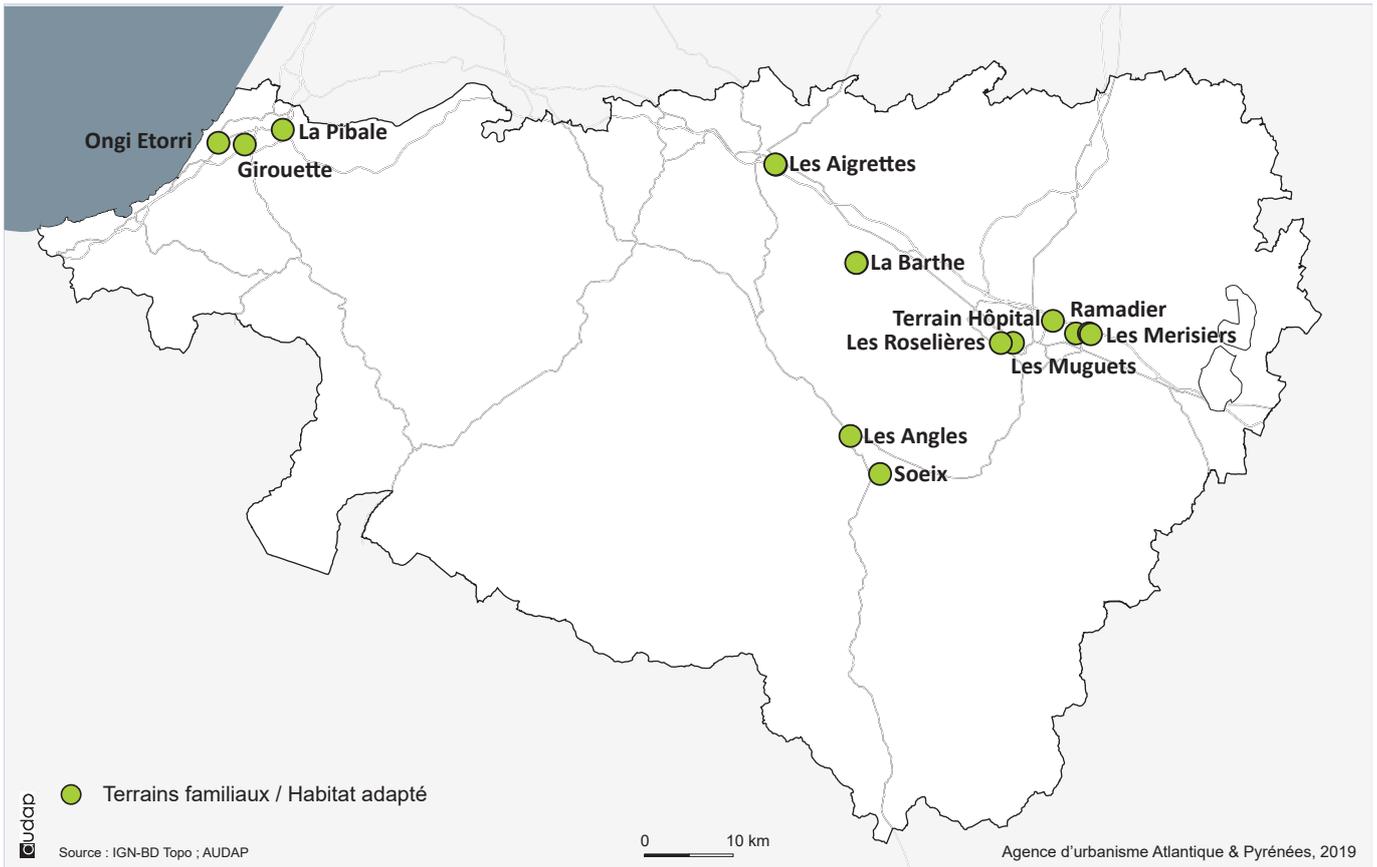
Terrains familiaux

L'expression « terrain familial » définit tout terrain, bâti ou non, permettant l'installation de caravanes constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs. Ces terrains permettent un habitat privé qui peut être locatif ou en pleine propriété

- Terrains familiaux privés : il s'agit de familles ayant acheté des terrains afin d'y implanter leurs caravanes. Ces initiatives ont parfois pu poser problème dans la mesure où les terrains acquis ne présentaient pas toujours les conditions nécessaires (constructibilité, accès à l'eau et l'électricité). Certaines collectivités ont donc dû procéder à la régularisation de ces situations lorsque c'était possible. En toute logique, le repérage et la connaissance de ces situations restent difficiles et essentiellement liés à une approche de terrain
- Terrains locatifs publics : il s'agit de terrains familiaux en location aménagés par une collectivité ou un organisme HLM et bénéficiant d'une subvention de l'Etat (70% de la dépense totale HT plafonnée à 15 245 € par place de caravane).

[...]

OPÉRATIONS D'HABITAT À DESTINATION DES GENS DU VOYAGE (TERRAINS FAMILIAUX ET HABITAT ADAPTÉ)



REPÈRES CLÉS

TERRAINS FAMILIAUX

- 4 OPÉRATIONS
- 21 EMBLEMES
- 140 PERSONNES

HABITAT ADAPTÉ

- 10 OPÉRATIONS
- 101 LOGEMENTS
- 350 PERSONNES

[...]

Habitat adapté

Il qualifie des opérations publiques d'aménagement ou de construction associées à une démarche adaptée, destinées à des ménages rencontrant des difficultés non seulement économiques mais également relatives à leurs besoins non satisfaits dans le logement ordinaire. Pour ces raisons, cela nécessite la production d'un habitat à loyer et charges maîtrisés. Une gestion locative spécifique avec accompagnement social peut également être proposée. Généralement, la source de financement associée est le PLAI (Prêt Local Aidé d'Intégration).

La principale différence entre l'habitat adapté et le terrain familial réside dans la place laissée à la caravane, plus importante pour le terrain familial.

Au 31 décembre 2018, sur le département et au regard des connaissances actuelles, 14 opérations d'habitat des gens du voyage peuvent être comptabilisées : 4 terrains familiaux publics et 10 opérations d'habitat adapté.

Les enseignements de l'outil sur ces opérations d'habitat

De manière générale, l'état des sites est jugé bon voire très bon. La gestion est assurée de manière directe pour les terrains familiaux et de manière plutôt déléguée via des organismes HLM pour l'habitat adapté. Un grand nombre de sites fait l'objet d'une médiation locative, dans la majeure partie des cas via AGV64-Gadjé Voyageurs. Les enfants sont relativement bien scolarisés et les rapports avec les riverains sont bons.

Les difficultés rencontrées

Le principal problème rencontré par les collectivités sur les sites relève de la suroccupation. En effet, dans la mesure où le développement de ce type d'opérations reste encore embryonnaire sur le département, les enfants ne trouvent pas de solution pour la décohabitation et restent sur le site auprès des parents, quand bien même ils ont déjà créé leur propre famille et en lien avec les aspects culturels précédemment évoqués.



Le principal problème rencontré par les collectivités sur les sites relève de la suroccupation. En effet, dans la mesure où le développement de ce type d'opérations reste encore embryonnaire sur le département, les enfants ne trouvent pas de solution pour la décohabitation et restent sur le site auprès des parents, quand bien même ils ont déjà créé leur propre famille et en lien avec les aspects culturels précédemment évoqués.

Spécifiques à l'habitat adapté :

- la place laissée aux activités professionnelles et au matériel (ferraillage).
- Sur quelques opérations des malfaçons ont pu être signalées.

Spécifiques aux terrains familiaux :

- la non éligibilité aux aides au logement et aux aides « énergie » comme le chèque énergie (ces foyers n'étant pas redevables de la taxe d'habitation) ce qui fragilise un certain nombre de familles bien que les impayés ne soient pas importants
- Selon l'analyse menée par Gadjé Voyageurs en 2016, la vigilance est de mise « certaines opérations de terrains familiaux s'apparentant plus à des petites aires d'accueil de par leur exigüité ».

L'analyse géographique révèle également que ces opérations d'habitat adapté et de terrains familiaux restent, en grande majorité, situées hors des villes ce qui pose, de nouveau, toutes les questions liées à la mobilité pour accéder aux écoles et aux services publics.

Enfin, Gadjé souligne également des opérations de plus en plus difficiles à monter à la fois du fait de la progression des coûts, mais également de la disparition de certains financements comme le FEDER dans la Région Aquitaine.

Les points positifs

Selon l'analyse menée par AGV-Gadjé Voyageurs en fin d'année 2016, ces opérations « ont incontestablement contribué à améliorer l'insertion sociale et professionnelle (scolarisation, citoyenneté, travail) des gens du voyage ». ■



L'analyse géographique révèle également que ces opérations d'habitat adapté et de terrains familiaux restent, en grande majorité, reléguées hors de la ville.

QUELLE APPROCHE DES COLLECTIVITÉS LOCALES ? LES ENSEIGNEMENTS DU QUESTIONNAIRE QUALITATIF...

Comme évoqué précédemment, les EPCI sont désormais un acteur incontournable des politiques locales à destination des gens du voyage, et ce essentiellement depuis la loi NOTRe (2015).

Plusieurs paramètres justifient un degré d'implication variable en fonction des EPCI :

- Une loi NOTRe encore récente et qui a de multiples impacts sur les EPCI (fusions, modifications de compétences) qu'il a fallu « digérer »
- Des EPCI concernés de manière très différente par le sujet : avec une Communauté de Communes de la Vallée d'Ossau pas concernée, des EPCI concernés de manière ponctuelle (Béarn des Gaves, Luys en Béarn) et d'autres concernés de manière permanente et importante au 1er rang desquels la CA Pau Béarn Pyrénées
- Des tailles d'EPCI très variables (allant jusqu'à la Communauté XXL du Pays Basque qui représente la moitié Ouest du département) impactant directement les moyens humains et financiers disponibles

Autre facteur d'importance : les politiques à destination des gens du voyage se situent à l'interface de nombreuses politiques publiques dont les politiques sociales dans lesquelles les EPCI sont à l'heure actuelle relativement peu engagés.

Afin de mieux comprendre l'état de connaissance et les politiques mises en œuvre par chacun des EPCI, il a été décidé de leur soumettre deux questionnaires qualitatifs axés autour des lieux de vie des gens du voyage et de leurs modes de vie. Les éléments renseignés dans ces questionnaires ont permis de compléter les informations recueillies dans l'outil spatial, d'appréhender le niveau de connaissance de l'EPCI ainsi que les politiques mises en œuvre.

Le tableau en page suivante synthétise les informations collectées à l'échelle des EPCI. Il peut être complété par les fiches diagnostic consultables dans le volet « Programme d'actions ». ■



Afin de mieux comprendre l'état de connaissance et les politiques mises en œuvre par chacun des EPCI, il a été décidé de leur soumettre deux questionnaires qualitatifs axés autour des lieux de vie des gens du voyage et de leurs modes de vie. Les éléments renseignés dans ces questionnaires ont permis de compléter les informations recueillies dans l'outil spatial, d'appréhender le niveau de connaissance de l'EPCI ainsi que les politiques mises en œuvre.

	NOMBRE DE COMMUNES	NOMBRE DE COMMUNES DE PLUS DE 5000 HABITANTS	POPULATION ESTIMÉE DES GENS DU VOYAGE	ÉQUIPEMENTS ET LIEUX DE VIE	POINTS FORTS	PISTES D'AMÉLIORATION
CA DU PAYS BASQUE	158	14	300-400 personnes	Accueil : 2 Passage : 2 Habitat : 3	<ul style="list-style-type: none"> • Une nouvelle intercommunalité qui offre un périmètre pertinent pour répondre efficacement à la problématique des grands passages. • Une prise de compétence en matière d'action sociale qui ouvre des perspectives pour une plus forte coordination des interventions communales. • Plusieurs CCAS déjà impliqués dans le suivi de la situation des gens du voyage. • Une présence de Gadgé via son antenne bayonnaise et de nombreuses actions menées. 	<ul style="list-style-type: none"> • Un territoire déficitaire en capacité d'accueil pour les grands passages qui occupent illicitement chaque été des terrains publics et privés et que la collectivité à du mal à déloger (mobilisation difficile de la force publique). • Des aires qui hébergent des populations quasi-sédentarisées sans être conçues pour cela. • Un terrain d'Urrugne qui fonctionne toujours hors cadre légal. • Des activités de Gadgé Voyageurs qui font l'objet de conventions bilatérales distinctes avec les différentes communes. • Un niveau de scolarisation des gens du voyage résidents assez mal connu • Une domiciliation partiellement assurée par Gadgé et une distribution du courrier directement sur les aires d'accueil. • Un besoin de coordination entre acteurs en matière d'accompagnement social.
CA PAU BÉARN PYRÉNÉES	31	6	1700 à 2000 personnes	Accueil : 2 Passage : 1 Habitat : 6	<ul style="list-style-type: none"> • Une volonté de la CA PBP d'être innovante dans la mise en place d'outils adaptés. • Une équipe dédiée regroupant plusieurs compétences : technique, médiation, sociale. • Une domiciliation confiée à l'AGV64, qui fonctionne bien, et qui permet d'avoir un levier pour toutes les démarches d'insertion. • La présence de l'AGV64, qui est agréée comme centre social par la CAF et dont l'expertise sur le public est reconnue. 	<ul style="list-style-type: none"> • Des lieux d'accueil à créer pour répondre aux besoins des grands passages, des passages plus classiques et aux besoins de sédentarisation (terrains familiaux notamment). • Une assiduité scolaire à renforcer. • Une coordination des acteurs du territoire à mettre en place.
CC LACQ ORTHEZ	61	2	300 à 350 personnes	Accueil : 0 Passage : 1 Habitat : 4	<ul style="list-style-type: none"> • Des communes et 1 EPCI déjà impliqués depuis longtemps sur la situation des gens du voyage. • Plusieurs expériences d'insertions réussies et un niveau de scolarisation plus élevé que sur d'autres secteurs . • Gadgé Voyageurs assure également plusieurs interventions. • 1 EPCI disposant de la double compétence Habitat/Gens du voyage et prêt à développer des projets innovants adaptés aux besoins du territoire. 	<ul style="list-style-type: none"> • 1 aire d'Orthez classée « Grand passage » qui répond dans les faits à des besoins de type accueil sans pour autant disposer des équipements requis. • Un besoin d'une plus grande coordination avec les autres territoires ressenti pour une meilleure gestion des grands passages. • De nouvelles solutions doivent être trouvées pour dé-densifier le quartier Labarthe de Moux. • Un accompagnement social efficace des personnes concernées qui nécessiterait d'aller au-delà de la simple application du droit commun.

[...]

[...]

	NOMBRE DE COMMUNES	NOMBRE DE COMMUNES DE PLUS DE 5000 HABITANTS	POPULATION ESTIMÉE DES GENS DU VOYAGE	ÉQUIPEMENTS ET LIEUX DE VIE	POINTS FORTS	PISTES D'AMÉLIORATION
CC NORD EST BÉARN	73	0	Inconnue : quelques familles	Accueil : 0 Passage : 0 Habitat : 0	<ul style="list-style-type: none"> Un équipement existant même s'il ne remplit pas sa fonction. Une volonté politique d'améliorer la situation. Une bonne connaissance des personnes présentes. En matière d'inclusion sociale, les difficultés, quand il y en a, sont traitées dans le cadre du droit commun. 	<ul style="list-style-type: none"> Des problèmes récurrents de stationnements illicites et d'incivilités.
CC DES LUYS EN BÉARN	66	0	Inconnue : quelques familles	Accueil : 0 Passage : 0 Habitat : 0	<ul style="list-style-type: none"> Une volonté politique affirmée pour améliorer les conditions d'accueil et être en cohérence avec le schéma. Très peu de populations ancrées sur le territoire. Une articulation efficace et suffisante pour répondre aux besoins avec le service social de droit commun. Volonté politique pour chercher des solutions mais besoin d'un accompagnement de l'Etat. 	<ul style="list-style-type: none"> Disposer de solutions pour gérer les stationnements illicites occasionnels (errance et grands passages). Souhait de voir se développer des échanges entre EPCI sur les pratiques, les solutions etc.
CC PAYS DE NAY	29 dont 27 dans le 64	0	Estimée à 200 personnes	Accueil : 1 Passage : 0 Habitat : 0	<ul style="list-style-type: none"> Un souhait de la communauté de communes d'améliorer la situation des familles. Des familles présentes sur le territoire et sédentarisées, avec une tradition de cohabitation. Une unité de prévention spécialisée au collège et pas de problème identifié de scolarisation. Un accompagnement de SOLIHA en matière d'habitat. 	<ul style="list-style-type: none"> Une aire déclassée à Coarraze mais toujours occupée. Des incivilités répétées. Nécessité de mettre en place une stratégie de territoire partagée avec les Maires. Des questions à régler sur la domiciliation. Des difficultés sur le passage.
CC ADOUR MADIRAN	72 dont 11 dans le 64	0	Peu ou pas de population dans le 64	Accueil : 2 (65) Passage : 0 Habitat : 0	<ul style="list-style-type: none"> La gestion et la fréquentation des aires d'accueil donne satisfaction. Très bonne intégration des familles sédentaires. 	<ul style="list-style-type: none"> Gestion de la petite itinérance des familles ancrées sur le territoire. Une articulation à trouver avec les Hautes-Pyrénées limitrophe des Pyrénées-Atlantiques.

	NOMBRE DE COMMUNES	NOMBRE DE COMMUNES DE PLUS DE 5000 HABITANTS	POPULATION ESTIMÉE DES GENS DU VOYAGE	ÉQUIPEMENTS ET LIEUX DE VIE	POINTS FORTS	PISTES D'AMÉLIORATION
CC BÉARN DES GAVES	53	0	Pas de population permanente	Accueil : 0 Passage : 0 Habitat : 0	<ul style="list-style-type: none"> Bien que n'étant concernée que de manière ponctuelle, la Communauté de communes du Béarn des Gaves a déjà mené des réflexions sur l'accueil des gens du voyage, pour bien anticiper les besoins à venir. L'EPCI souhaite faire face à ses responsabilités en exerçant sa nouvelle compétence. Le calendrier offre ainsi l'opportunité que les projets s'inscrivent dès leur genèse, dans le cadre du schéma départemental. 	<ul style="list-style-type: none"> Des modalités de suivi de schéma qui devront veiller à un accompagnement technique de la part des services de l'Etat dans la mise en œuvre des projets. Compte tenu de la nature des passages, des temps de concertation à envisager avec la CCLO et la CAPB.
CC HAUT BÉARN	48	1	Autour de 200 personnes	Accueil : 0 Passage : 1 Habitat : 3	<ul style="list-style-type: none"> Respect des engagements de la communauté de communes. Volonté politique pour chercher des solutions mais besoin d'un accompagnement des différents acteurs concourants. Fort engagement des élus et des services de l'EPCI pour gérer toutes les situations. Ancrage historique pluri-générationnel des gens du voyage sur ce territoire. Une aire réalisée en 2006 et deux opérations d'habitat adapté. Pas de problème majeur de scolarisation. 	<ul style="list-style-type: none"> Une aire de grand passage qui accueille des évangélistes à certains moments de l'année ou des groupes familiaux à la Toussaint, avec des tensions entre ces groupes familiaux. Des familles sédentarisées mais dans une logique de clan familial avec des tensions entre clans. Nécessité de travailler sur la notion d'habitat adapté et la médiation locale avec l'AGV 64.
CC VALLÉE D'OSSAU	18	0	Pas de population	Accueil : 0 Passage : 0 Habitat : 0	Non concerné	Non concerné

VOLET 3

LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

*validées par la commission
consultative du 30 avril 2019*

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

DES ORIENTATIONS DÉCOULANT DU DIAGNOSTIC ET GUIDÉES PAR DEUX PRINCIPES FORTS

Le diagnostic établi par l'AUDAP et la cellule ACE (Analyse, Conseil, Evaluation) du Département, sur la base d'un travail complet de collecte de données via la mise en place d'une plateforme web, d'entretiens avec les EPCI et les acteurs et d'éléments de benchmark avec d'autres départements (Hautes-Pyrénées, Landes, Vendée, Morbihan, Charente), a permis de dégager les grands enjeux et ainsi de définir des orientations stratégiques nécessaires à la prescription des obligations du futur schéma.

Les principaux constats et enjeux relevés à l'issue du diagnostic

- Un déficit d'équipements que les différents schémas n'ont pas réussi à enrayer
- En conséquence : une grande part des équipements existants sont saturés voire détournés de leur fonction initiale d'accueil ou de passage
- Une population précarisée et en mauvaise santé
- Un besoin d'actions opérationnelles et de pérennité des dispositifs
- Une difficulté à faire vivre le schéma au-delà des phases de révision
- Des EPCI qui se saisissent de cette nouvelle compétence et qu'il convient d'associer de manière forte
- Une question spécifique autour de l'accès à la donnée.

Deux principes guident la révision :

Au lancement de la démarche de révision du schéma, la co-maîtrise d'ouvrage a souhaité que deux principes forts guident ce travail. La phase de rédaction des orientations stratégiques s'est donc particulièrement nourrie de ces deux principes :

- **La non-séparation du volet équipement et du volet social pour une meilleure prise en compte des besoins :** Le Schéma Départemental d'Accueil et d'habitat des Gens du Voyage est, depuis l'origine, un document co-piloté par l'Etat et le Département et ce au regard

de leurs compétences propres. Ceci a trop souvent conduit à scinder le schéma en deux parties traitées de manière distincte : le volet équipement pour l'Etat et le volet social pour le Département. Ce constat n'est pas propre aux Pyrénées-Atlantiques et constitue un enjeu pour la nouvelle génération de schémas départementaux comme évoqué lors de la journée nationale d'échange sur les schémas du 1er avril 2019. Il appartient donc aujourd'hui de mieux faire le lien entre la réalisation d'équipements et l'accompagnement social proposé pour favoriser une meilleure inclusion des gens du voyage.

- **La participation active des EPCI à cette révision justifiée par leur compétence en matière d'entretien, aménagement et gestion des équipements :** Depuis l'approbation du dernier schéma départemental (2011), la répartition des compétences a sensiblement évolué en lien avec la promulgation de la loi NOTRe. Ainsi, la place des EPCI est devenue centrale, le législateur leur ayant octroyé la compétence d'aménagement, entretien et gestion des aires d'accueil des gens du voyage, à partir de 2017 et ce pour l'ensemble des EPCI. Ceci étant, la dimension multi-partenariale des politiques publiques à destination des gens du voyage reste à souligner comme en atteste le tableau suivant :

Commune	EPCI	Département	État
Compétence sociale (CCAS), compétence scolaire, participation à l'accueil	Aménagement, entretien et gestion des aires d'accueil et des terrains familiaux locatifs	Co-pilotage du schéma Compétence sociale	Co-pilotage du schéma Garant de son application

Quoiqu'il en soit, en 2019, il apparaît indispensable de penser un schéma départemental d'accueil etc... en associant fortement les EPCI à son élaboration.

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

ORIENTATION N°1

ORGANISER L'OFFRE D'ÉQUIPEMENTS ET D'ACCOMPAGNEMENT AU REGARD DES BESOINS DE CHAQUE TERRITOIRE

Constats et enjeux

Organiser l'offre d'équipement et d'accompagnement constitue le premier pilier du schéma départemental. Cela consiste à quantifier et qualifier les besoins tout en tenant compte des spécificités de chaque territoire. Au-delà des besoins en matière d'équipements (accueil, passage, habitat), il apparaît indispensable de faire le lien avec le volet social par l'appropriation des lieux par les résidents (responsabiliser/impliquer les usagers) ainsi que par la conception d'un mode de gestion adapté et favorisant le bien vivre ensemble. Enfin, l'accompagnement des résidents doit s'envisager sur le temps long, un simple accompagnement à l'entrée dans les lieux ne suffisant pas.

Objectifs opérationnels

- ✓ Axe 1.1 : Veiller au bon usage des aires selon leur destination par la définition d'un mode de gestion
- ✓ Axe 1.2 : Calibrer le nombre et la nature des équipements par rapport aux besoins
- ✓ Axe 1.3 : Responsabiliser/Impliquer les usagers à l'utilisation de l'équipement
- ✓ Axe 1.4 : Définir les équipements au sens large : création, entretien, gestion
- ✓ Axe 1.5 : Accompagner le public à l'usage des équipements par la médiation locative

ORIENTATION N°2

COORDONNER LES INTERVENTIONS DES INSTITUTIONS EN FAVEUR DES GENS DU VOYAGE

Constats et enjeux

Comme évoqué dans le diagnostic et en préalable des orientations stratégiques, aucun acteur n'est compétent à lui seul sur la thématique des gens du voyage. L'Etat, les collectivités publiques mais également des associations comme l'AGV 64 interviennent sur cette question. La coordination de ces acteurs et la gouvernance de l'ensemble a été posée comme une difficulté sur le précédent schéma. Il convient donc d'améliorer ces points en organisant cette gouvernance et en animant la coordination des acteurs.

Les échanges interdépartementaux et la mise en place d'outils permettant de partager des données viendront appuyer cette démarche.

Objectifs opérationnels

- ✓ Axe 2.1 : Recueillir, collecter et partager l'accès à la donnée
- ✓ Axe 2.2 : Animer et suivre le schéma annuellement durant la durée de validité
- ✓ Axe 2.3 : Coordonner les acteurs concernés à différentes échelles (locale, départementale et interdépartementale avec les départements limitrophes (Landes et Hautes-Pyrénées))

ORIENTATION N°3

FAVORISER L'INCLUSION DES GENS DU VOYAGE

Constats et enjeux

L'inclusion des gens du voyage a pour finalité d'assurer leur participation citoyenne à la société. Ceci, comme pour tout public, passe par l'accès aux droits, la scolarisation, l'emploi, la santé, la culture. Autant de domaines relevés comme insuffisamment pris en compte dans le schéma précédant par manque de moyens et d'actions opérationnelles. Ainsi, le nouveau schéma repose sur deux axes d'amélioration : l'accompagnement social et la dignité des lieux de vie, socles de toute possibilité d'évolution.

Objectifs opérationnels

- ✓ Axe 3.1 : Mettre en place un accompagnement social adapté tout au long de la vie (accès aux soins, la scolarisation, la domiciliation, l'emploi, la formation, etc.)
- ✓ Axe 3.2 : Préserver la dignité des lieux de vie (lutter contre l'insalubrité)
- ✓ Axe 3.2 : Améliorer la visibilité des modes d'expression culturels

VOLET 4

LE PROGRAMME D' ACTIONS

PROGRAMME D' ACTIONS FICHES DÉPARTEMENTALES ET FICHES TERRITORIALES

Considérant la position forte donnée aux EPCI dans le cadre de la rédaction de ce nouveau schéma, il est apparu indispensable de rédiger le programme d'action en 2 temps :

- Des fiches actions départementales portant sur des thématiques transversales construites avec les partenaires concernés (ARS, Éducation Nationale, DDSCS, Gadjé Voyageurs) :
 - sensibilisation des élus,
 - outil spatial partagé,
 - domiciliation,
 - santé,
 - scolarisation.
- Des fiches territoriales co-construites avec les EPCI (techniciens, élus) par la mise en place d'une concertation étroite (réunions territoriales et échanges sur le contenu de la feuille de route).

Comme évoqué précédemment, les évolutions législatives récentes ont positionné les EPCI comme un acteur incontournable des politiques locales à destination des gens du voyage :

- La loi NOTRe a rendu obligatoire la prise de compétence en matière d' « aménagement, entretien et gestion des aires d'accueil » y compris pour les EPCI ne présentant pas d'équipements et ce depuis le 1er janvier 2017
- La loi Égalité et Citoyenneté est venue préciser ce libellé en évoquant les « aires permanentes d'accueil, les terrains familiaux locatifs ou les aires de grand passage »



(...) fiches actions départementales portant sur des thématiques transversales construites avec les partenaires concernés (ARS, Éducation Nationale, DDSCS, Gadjé Voyageurs) : sensibilisation des élus, outil spatial partagé, domiciliation, santé, scolarisation.

Compte tenu des réflexions engagées dans le cadre de ce nouveau schéma départemental, il est apparu indispensable de maintenir une approche globale liant volet équipement et volet social.

Enfin, la nécessité de coordination des acteurs est apparue comme un enjeu fort de ce nouveau schéma. L'échelon de l'EPCI apparaît comme celui le plus à même de permettre cette coordination.

Ainsi, les feuilles de route par EPCI intègrent donc bien la globalité des politiques à destination des gens du voyage.

Ceci étant, la place donnée aujourd'hui aux EPCI ne doit pas faire oublier que « les communes de plus de 5000 habitants figurent obligatoirement au schéma départemental » (loi Besson II du 5 juillet 2000) et doivent participer à l'accueil des gens du voyage. Pour autant, le schéma peut également désigner des communes de moins de 5 000 habitants dès lors que cette désignation se justifie par des besoins.

Les communes de plus de 5 000 habitants sont : Anglet, Bayonne, Biarritz, Bidart, Billère, Boucau, Camboles-Bains, Ciboure, Gan, Hasparren, Hendaye, Jurançon, Lescar, Lons, Mouguerre, Mourenx, Oloron-Sainte-Marie, Orthez, Pau, Saint-Jean de Luz, Saint Pée-sur-Nivelle, Urrugne, Ustaritz.

Notons que 8 communes approchent ce seuil des 5000 habitants dont Ascaïn (4 213), Bizanos (4 652), Idron (4 765), Monein (4 455), Morlaas (4 179), Salies de Béarn (4 688), Saint Pierre d'Irube (4 835), Serres-Castet (4 244).

Il apparaît important de rappeler à ces communes de plus de 5000 habitants la nécessité de se conformer à cette obligation et d'alerter celles approchant des 5000 habitants. ■



(...) la nécessité de coordination des acteurs est apparue comme un enjeu fort de ce nouveau schéma. L'échelon de l'EPCI apparaît comme celui le plus à même de permettre cette coordination. Ainsi, les feuilles de route par EPCI intègrent donc bien la globalité des politiques à destination des gens du voyage.

FICHE DÉPARTEMENTALE 1

INFORMATION ET SENSIBILISATION



ORIENTATIONS

Organiser une offre en équipement et en accompagnement

- 1.1 Veiller au bon usage des aires selon leur destination par la définition d'un mode de gestion
- 1.2 Calibrer le nombre et la nature des équipements aux besoins
- 1.4 Définir les équipements au sens large : création , entretien, gestion

Coordonner les interventions des institutions

- 2.2 Animation et suivi du schéma
- 2.3 Coordination des acteurs au plus près du terrain

Favoriser l'inclusion

- 3.2 Dignité des lieux de vie (lutte contre l'insalubrité...). ■



CONTEXTE

Pas ou peu de connaissances sur les différents types d'équipements possibles pour les gens du voyage. Les élus sont demandeurs d'information sur les caractéristiques techniques, financières des équipements mais aussi sollicitent les services de l'Etat sur les procédures à mettre en oeuvre en cas de stationnement illicite. Un accompagnement est également souhaité sur l'aspect culturel et le mode de vie des gens du voyage. ■



OBJECTIF

Apporter des réponses au questionnement des élus sur les différents types d'équipements possibles, les procédures juridiques concernant les stationnements illicites ainsi qu'une meilleure connaissance du public gens du voyage avec l'intervention de l'AGV64 Gadgé-Voyageurs 64. ■



DESCRIPTIF

Communication d'un document sur les différents types d'équipements possibles et les procédures juridiques à l'attention des élus et des techniciens. Intervention de Gadgé-Voyageurs auprès des élus sur la connaissance du public des gens du voyage. ■

INFORMATION ET SENSIBILISATION



INDICATEURS

- Communiquer les fiches équipements et fiches réflexes
- Intervention de Gadje Voyageurs auprès des élus. ■



PARTENARIATS

Pilote	Préfecture / DDTM				
Chef de projet					
Acteurs	EPCI	CD64	État		AGV64
Missions					
Moyens	Accompagnement des temps pédagogiques d'intervention de l'AGV64 sur le périmètre	Soutien de l'AGV64	Accompagnement des élus dans les situations d'occupation illicite Rédaction des fiches réflexes	Accompagnement sur la création d'équipements Rédaction des fiches équipements	Action d'accompagnement des élus

FICHE DÉPARTEMENTALE 2

OUTIL SPATIAL PARTAGE



ORIENTATIONS

Organiser une offre en équipement et en accompagnement

1.2 Calibrer le nombre et la nature des équipements aux besoins

Coordonner les interventions des institutions

2.1 Recueil, collecte, partage de la donnée. ■



CONTEXTE

La loi informatique et liberté de 1978, stipule qu'il est «interdit de collecter ou de traiter des données à caractère personnel qui font apparaître, directement ou indirectement, les origines raciales ou ethniques, les opinions politiques, philosophiques ou religieuses ou l'appartenance syndicale des personnes, ou qui sont relatives à la santé ou à la vie sexuelle de celles-ci». Aussi, le recueil et le traitement des données liées aux gens du voyage reste délicat pour ne pas risquer de porter atteinte aux droits des personnes.

Des éléments de connaissance sont cependant nécessaires si l'on souhaite établir des perspectives et des orientations stratégiques de l'échelle départementale à l'échelle locale. La connaissance des familles et la coordination des différents intervenants dans le partage des informations favorisent cette approche. ■



OBJECTIF

Suivi des évolutions de l'état des lieux via l'outil cartographique «Gens du voyage» réalisé lors du diagnostic. ■

OUTIL SPATIAL PARTAGE



DESRIPTIF

L'état des lieux de la situation des gens du voyage dans le département dans le cadre de la révision du présent schéma a été réalisé grâce à la création d'un outil en ligne à la fois cartographique et documentaire partagé. Mis à la disposition de chaque EPCI, les situations territoriales ont ainsi pu être renseignées et décrites avec précision tant qualitativement que quantitativement. A ce jour, l'outil reste fonctionnel mais non partagé entre les territoires et l'ensemble des partenaires de la thématique n'y ont pas accès. Il s'agirait donc, sur la durée du schéma, de perfectionner le support créé et de sécuriser ses usages afin qu'il devienne et demeure un outil de référence en terme d'identification, de résolution et de prospective dans le domaine des problématiques des gens du voyage. ■



PARTENARIATS

Acteurs	EPCI	CD64		État			AGV64
Missions		SDSEI	DINS	DDTM	Préfecture	DASDEN	
Pilote	CD64 DINS / DDTM						
Chef de projet	AUDAP mandaté par la co-maîtrise d'ouvrage pour assurer la pérennité de l'outil						
Moyens	Partenaires informateurs et utilisateurs sur son territoire	Moyens humains : informateurs	Mandatement de l'AUDAP		Partenaire informateur et utilisateur	Partenaire sur l'ensemble des modalités	

FICHE DÉPARTEMENTALE 3

DOMICILIATION



ORIENTATIONS

Coordonner les interventions des institutions

2.3 Coordination des acteurs au plus près du terrain

Favoriser l'inclusion

3.1 Accompagnement social adapté ■



CONTEXTE

La domiciliation ou élection de domicile permet à toute personne sans domicile stable ou fixe de disposer d'une adresse administrative où recevoir son courrier et faire valoir certains droits et prestations légales. Pour les gens du voyage, elle revêt une importance particulière depuis l'abrogation de la notion de la commune de rattachement.

Au-delà de l'accès aux droits, elle constitue le premier levier pour toute démarche d'insertion. En ce sens, il ne s'agit pas d'une simple boîte aux lettres mais de participer au développement du lien social et de l'insertion.

Le P.P.L.I.S adopté le 21 janvier 2013 et la loi ALUR du 24 mars 2014 ont contribué à réformer le volet « domiciliation ». L'Etat est pilote dans le suivi de l'application de cette réforme sur l'ensemble du territoire départemental et pour se faire il a été chargé de l'élaboration des schémas départementaux de la domiciliation des personnes sans domicile stable. Il doit veiller à la bonne répartition de l'offre ainsi qu'à l'harmonisation des pratiques entre organismes domiciliaires.

Dans les Pyrénées-Atlantiques le schéma départemental 2017/2021, annexé au PDALHPD, décrit les modalités de l'application de la réglementation et prévoit la mise en oeuvre d'un comité départemental de la domiciliation qui a pour objectif d'harmoniser les pratiques.

Cependant, à l'heure actuelle, malgré l'implication des organismes habilités de plein droit (CCAS / CIAS) ou agréés (associations) pour exercer leur mission, les besoins demeurent sur certaines zones géographiques. L'association Gadjé voyageur 64 est agréée par l'Etat pour l'élection de domicile de 800 familles «gens du voyage»(550 sur la CAPBP et 250 sur la CAPB). ■



OBJECTIF

Améliorer les connaissances techniques des élus sur les différents types d'équipements possibles et les procédures juridiques. ■



DESRIPTIF

Le comité départemental de la domiciliation (cf. le schéma départemental de la domiciliation) pilote ce travail. Il s'agit de déterminer par EPCI les pratiques actuelles et de vérifier leur conformité par rapport à loi, le cas échéant, de créer les modalités opérationnelles permettant d'harmoniser les pratiques et d'apporter un soutien technique aux partenaires pour les aider à se mettre en conformité. ■

DOMICILIATION



INDICATEURS

- Nombre d'élections de domicile par EPCI par an
- Nombre d'élections de domicile sur le 64 au total
- Nombre de fin d'élection de domicile par EPCI par an
- Motifs des fins d'élection de domicile. ■



PARTENARIATS

Acteurs	EPCI	CD64	État	AGV64
Missions				
Pilote	Comité départemental de la domiciliation			
Chef de projet	DDCS			
Moyens	Les CCAS font remonter les modalités d'action actuelles et les difficultés		Garant de l'accès à la domiciliation pour tous	L'AGV apporte son expérience en la matière et réalise les actions prévues dans son agrément

FICHE DÉPARTEMENTALE 4

SANTÉ



ORIENTATIONS

Coordonner les interventions des institutions

2.3 Coordination des acteurs au plus près du terrain

Favoriser l'inclusion

3.1 Accompagnement social adapté

3.2 Dignité des lieux de vie (lutte contre l'insalubrité...). ■



CONTEXTE

L'ARS a établi un programme régional pour l'accès à la prévention et aux soins des plus démunis (PRAPS) composé de six objectifs. Dans ce cadre, elle accompagne les partenaires intervenant auprès des gens du voyage dans la réalisation de projets visant à les sensibiliser sur les comportements favorables à leur santé. Elle finance un poste d'infirmière au sein de l'association Gadjé voyageur qui se déplace sur les lieux de stationnement et permet de faire le lien avec les différents professionnels du secteur sanitaire et/ou social.

Il est constaté que, malgré une évolution favorable au fil des années, le public nécessite toujours un soutien pour la prise en charge de sa santé.

Le stationnement en errance ne permet pas l'accès à l'eau et à l'électricité et favorise les problématiques liées à l'hygiène corporelle (mais aussi alimentaire). De plus la précarité des lieux est un facteur aggravant les troubles du sommeil et l'anxiété, tant pour les adultes que pour les enfants. Les risques d'accidents sont d'autant plus importants que les lieux investis sont souvent des usines désaffectées, des bords de route ...

L'activité de ferrailage (et donc de stockage) qui est relativement importante amène à supposer des problèmes de santé liés au plomb (saturnisme infantile), même si à ce jour aucune étude n'a pu être menée.

Le travail de partenariat, riche et varié, permet de cibler des actions auprès des différentes tranches d'âge (PMI-SDSEI, établissements scolaires, Clinique Princess, Hôpital de Pau....)

Un diagnostic chiffré, avec des données précises, permettrait d'axer de nouvelles actions (addictologie, psychiatrie) et de développer le partenariat dans l'intérêt du public.

La présence au quotidien de l'infirmière sur les lieux de stationnement permet de répondre de manière efficace aux différentes sollicitations et de faire le lien avec les différents professionnels des secteurs du sanitaire et /ou du social. ■



OBJECTIF

- Mieux connaître l'état de santé des gens du voyage pour identifier leurs besoins
- Sensibiliser et informer la population des gens du voyage sur les comportements favorables à leur santé
- Réaliser des actions de dépistage et de vaccination pour orienter les malades vers le soin et lutter contre les épidémies. ■



DESRIPTIF

Les interventions se font à plusieurs niveaux :

- étude de l'état de santé et des besoins des gens du voyage. Etude réalisée par la Fédération nationale des associations solidaires d'action avec les Tsiganes et les Gens du voyage (FNASAT) ;
- ateliers collectifs de prévention et de promotion de la santé ;
- séances individualisées d'éducation à la santé ;
- actions de dépistage et de vaccination sur les lieux de vie et de fréquentation. ■

SANTÉ



INDICATEURS

- Amélioration de l'état de santé de la population des gens du voyage
- Meilleure connaissance des comportements favorables à la santé par les gens du voyage . ■



PARTENARIATS

Acteurs	EPCI	CD64	État	Agence Régionale de la Santé	AGV64
Missions					
Pilote	Agence Régionale de la Santé				
Chef de projet	Agence Régionale de la Santé avec le concours de l'AGV64				
Moyens		Partenaire au titre de la PMI		Financements mobilisés dans le cadre du PRAPS	Repérage des difficultés, accompagnement des familles, accompagnement dans l'étude régionale en cours

FICHE DÉPARTEMENTALE 5

SCOLARISATION



ORIENTATIONS

Coordonner les interventions des institutions

2.3 Coordination des acteurs au plus près du terrain

Favoriser l'inclusion

3.1 Accompagnement social adapté. ■

- Textes de référence :
- - circulaire du 1er septembre 2015 du recteur de l'académie de Bordeaux
- - circulaire ministérielle 2 octobre 2012 concernant la scolarisation des EFIV
- - loi du 31 janvier 2013 visant à lutter contre l'absentéisme scolaire
- - décret du N°2019-826 du 2 août 2019 relatif aux modalités d'aménagement de l'obligation d'assiduité en petite section de maternelle
- - loi du 28 juillet 2019 pour une école de la confiance

Comme indiqué dans la circulaire rectorale de 2015, «les élèves issus de familles itinérantes et du voyage montrent des profils, des rapports à l'habitat et à la scolarité très hétérogènes. D'une manière générale, c'est un mode de relation discontinu à l'école qui prévaut, se heurtant aux contraintes de l'institution et contrariant l'acquisition des savoirs scolaires». Partant de ce constat, 6 grands principes seraient à respecter afin d'harmoniser la politique académique en matière de scolarisation des EFIV, qui s'inscrit dans le droit commun :

- 1) L'instruction est obligatoire dès l'âge de 3 ans. Cependant, il existe une possibilité d'aménagement du temps de scolarisation en petite section.
 - 2) La scolarisation : l'inclusion en classe ordinaire reste la priorité. Dans les Pyrénées-Atlantiques, 9 UPS ont été créées afin d'accompagner des élèves scolarisés en collège dans leur poursuite de scolarité.
 - 3) La médiation : un lien de confiance entre les familles et l'école est nécessaire. Ce lien peut être pris en charge par l'équipe éducative, par la chargée de mission EFIV de la DSDEN et en partenariat avec l'association Gadjé Voyageurs (Pau et Bayonne).
 - 4) La lutte contre l'absentéisme : la procédure de signalement prévue pour tous les élèves doit être appliquée dès les premières semaines de l'année scolaire.
 - 5) La poursuite de la scolarité : les dispositifs d'accompagnement à la scolarité doivent être mobilisés pour tous les élèves (PPRE, aide personnalisée, UPS, SEGPA ...)
 - 6) La formation des acteurs du dossier : l'éducation nationale propose des formations, un accompagnement et des ressources (Eduscol, CASNAV, Canopé, circonscription).
- Développer les actions favorisant l'inscription et l'assiduité scolaire. ■



CONTEXTE



OBJECTIF

L'action comporte plusieurs axes :

Favoriser l'information et l'accompagnement des familles pour que les enfants soient inscrits à l'école dès leur 3 ans.

Sensibiliser les écoles et collèges pour l'accueil des enfants concernés.

Renforcer la coordination entre établissements et inspection pour que les signalements d'absence soient effectifs.

Développer la coordination de l'ensemble des acteurs (éducation nationale, services sociaux et AGV 64) pour repérer les situations difficiles et mettre en place localement des réponses adaptées.



DESRIPTIF

SCOLARISATION



INDICATEURS

- Suivi de la situation de tous les élèves signalés absentéistes
- Augmentation significative du nombre d'élèves inscrits en petite section. ■



PARTENARIATS

Acteurs	EPCI	CD64	État DASDEN	AGV64
Missions	Éducation nationale			
Pilote				
Chef de projet				
Moyens		Service social de droit commun dans le cadre des signalements	Action des personnels chargés du suivi de la scolarisation des EFIV pour faire appliquer les principes fondamentaux du droit à l'instruction pour tous les enfants de la République.	Action d'accompagnement des familles via le PRE sur Pau + études sur la scolarisation avec EN

CA PAU BÉARN PYRÉNÉES - ÉTAT DES LIEUX



INDICATEURS GÉNÉRAUX

- 31 communes
- 162 012 habitants (2016) soit 24% du département
- 6 communes de plus de 5000 habitants : Pau, Billère, Lons, Lescar, Jurançon et Gan
- 2 communes de plus de 4000 habitants : Idron (4765) et Bizanos (4652)
- Estimation de la population : 1700 à 2000 personnes (2/3 de la population départementale)
- 1 SDSEI : Pau Agglomération
- Services communautaires : mission Gens du voyage (12 agents). ■



ÉQUIPEMENTS ET LIEUX DE VIE

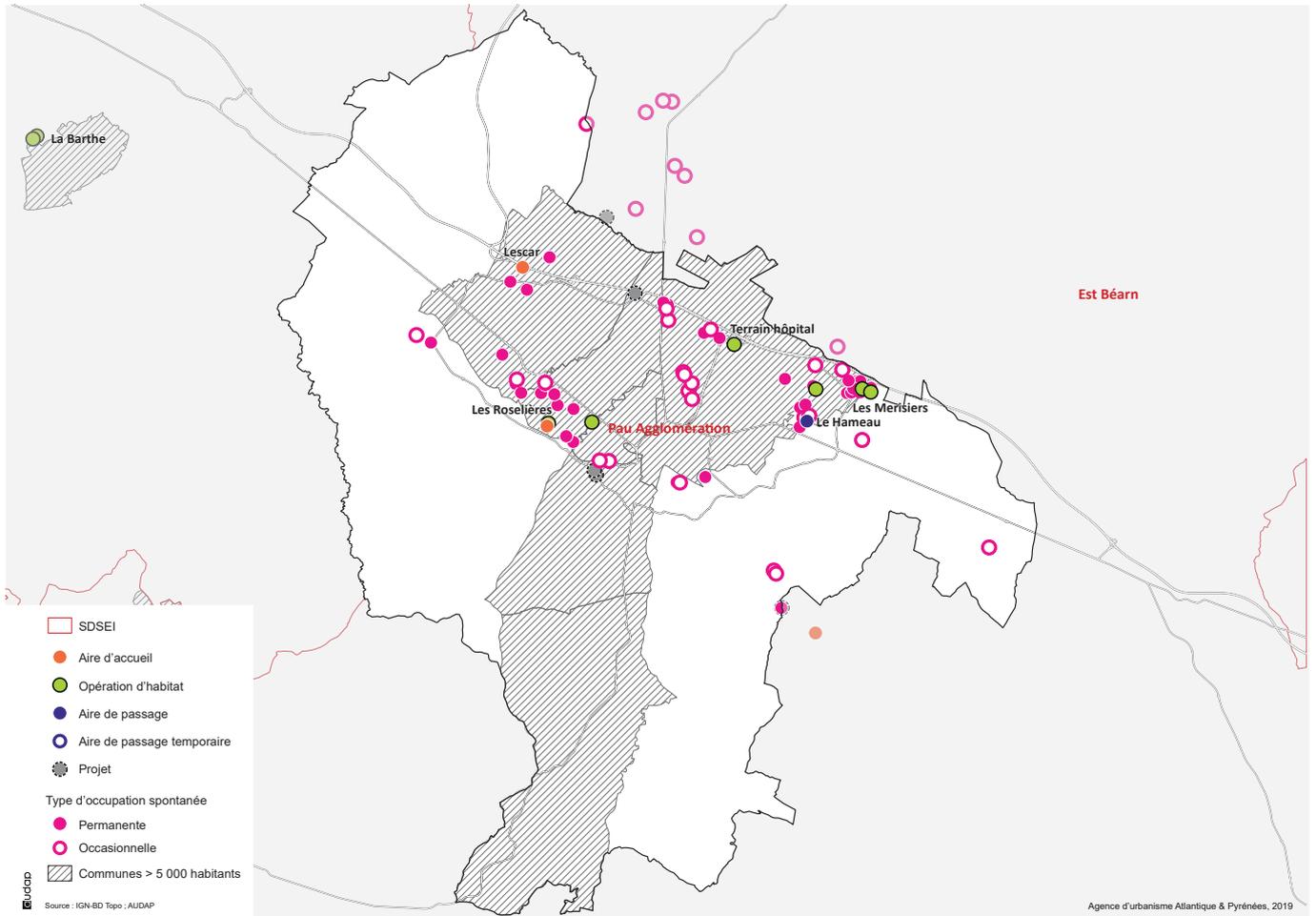
- Aires d'accueil : 2 (Lescar et Lons-Billère)
- Aires de grand passage : 1 non officielle (stade du hameau)
- Opérations d'habitat : 6 (4 sites d'habitat adapté + 2 terrains familiaux)
- Occupation hors site officiel : 24 occasionnelles et 33 permanentes. ■



BESOINS ET ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC QUALITATIF

- Une population locale en quasi-totalité sédentaire, phénomène accentué par une démographie exponentielle
- Forts besoins en accueil permanent mais les aires d'accueil ne correspondent pas à la demande et au besoin
- Nombreuses situations de grande précarité nécessitant un traitement d'urgence sur tous les plans (social, éducatif, logement, emploi)
- Un déficit d'infrastructures de passage (une aire de grand passage en cours de construction + manquent 2 aires de petit passage) mais un travail d'anticipation et de dialogue mis en place qui pacifie les rapports avec les groupes
- Forte ambition en matière de projets d'habitat afin de sécuriser les situations familiales et d'engager un parcours résidentiel, d'insertion et un accompagnement social individualisé. Nécessité de coupler opération d'habitat et accompagnement social pour une insertion sociale effective
- Les terrains familiaux correspondent mieux que l'habitat adapté au mode de vie des gens du voyage (place de la caravane, vie en famille élargie)
- Forte ambition de l'EPCI justifiée «par une forme d'urgence» : mise en place d'une conférence bimestrielle avec les élus, Schéma d'agglomération validé en 2017, nombreux projets en cours, renforcement de l'équipe interne (travailleurs sociaux, prospecteur foncier, médiateurs,...), à l'initiative de la mise en place d'un réseau comprenant certaines collectivités du Grand Sud Ouest afin d'échanger sur les pratiques ■

CA PAU BÉARN PYRÉNÉES - ÉTAT DES LIEUX



CA PAU BÉARN PYRÉNÉES - ACTIONS



POINTS FORTS

- Une volonté de la CAPBP d'être innovant dans la mise en place d'outils adaptés.
- Une équipe dédiée à la mise en oeuvre du schéma regroupant plusieurs compétences : technique, médiation, sociale.
- Une domiciliation confiée à l'AGV 64 qui fonctionne bien et permet d'avoir un levier pour toutes les démarches d'insertion.
- La présence de l'AGV 64 qui est agréée comme centre social par la CAF et dont l'expertise sur le public est reconnue. ■



PISTES D'AMÉLIORATION

- Des lieux d'accueil à créer pour répondre aux besoins des grands passages, des passages plus classiques et aux besoins de sédentarisation (terrains familiaux notamment).
- Une assiduité scolaire à renforcer.
- Une coordination des acteurs du territoire à mettre en place. ■