

# Schéma Départemental d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage du Gard



2026 — 2032

# SOMMAIRE

<b>Cadre de la politique d'accueil, d'habitat et d'accompagnement des voyageurs</b>	<b>4</b>
Textes réglementaires	4
La dimension contractuelle du schéma, assise d'un engagement réciproque	7
<b>Le bilan des réalisations du schéma 2019-2024</b>	<b>10</b>
Aucune réalisation nouvelle engagée depuis 2019	10
Un volet habitat qui se structure très lentement	13
Des préconisations encore moins suivies que les prescriptions...	14
Une nouvelle impulsion dans l'animation et la gouvernance	15
<b>Analyse des besoins</b>	<b>20</b>
L'activité et les usages sur les équipements existants	20
Les stationnements hors des équipements agréés	24
Le point de vue des représentants des voyageurs	31
L'ancrage et la sédentarisation	32
L'accompagnement social (dans et hors des APA)	35
<b>Diagnostic territorial et perspectives</b>	<b>44</b>
Communauté d'Agglomération du Grand Avignon	44
Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole	46
Communauté d'Agglomération Alès Agglomération	48
Communauté d'Agglomération du Gard Rhodanien	50
Communauté de Communes Beaucaire Terre D'Argence	52
Communauté de Communes de Petite Camargue	53
Communauté de Communes Terre de Camargue	54
Communauté de Communes Rhône, Vistre, Vidourle	55
Communauté de Communes du Pays de Sommières	56
Communauté de Communes Pays d'Uzès	57
Communauté de Communes de Cèze Cévennes	58
Communauté de Communes Pays Viganais	59
<b>Programme d'action du schéma</b>	<b>61</b>
Fiche Action n° 1 – Gouvernance et comitologie	62
Fiche Action n°2 – Médiation	63
Fiche Action n° 3 - Rédiger des projets sociaux des voyageurs à l'échelle des EPCI	64

**Fiche Action n° 4 – Mission d’accompagnement social**

**Fiche action n°5 - Déployer une médiation en santé sur le territoire départemental au bénéfice des groupes de voyageurs les plus éloignés des systèmes de prévention et de soins** 67

**Annexe 1 — Sites d’ancrage / sédentarisation**

**Annexe 2 — Accès aux soins et à la santé des voyageurs**

**Annexe 3 — Les moyens de la branche famille en faveur des personnes issues des communautés de gens du voyage**

**Annexe 4 — Fiches techniques des équipements d’accueil**

# Cadre de la politique d'accueil, d'habitat et d'accompagnement des voyageurs

## Textes réglementaires

### Le schéma, support d'une large contractualisation

La loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 modifiée relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage prévoit l'établissement, dans chaque département, d'un schéma d'accueil et d'habitat des gens du voyage. Ce schéma constitue un document juridique de référence matérialisant le partenariat entre les acteurs concernés par cette politique (État, Département, Établissements publics de coopération intercommunale, communes, associations et organismes de prestations sociales) sur l'ensemble des thématiques relatives à la mise en œuvre de cette politique publique : l'accueil, le stationnement, l'habitat, l'accompagnement (la santé, l'insertion professionnelle, la scolarisation, l'accès aux droits, etc.).

Le schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage est un outil de planification, de programmation et de mise en œuvre de l'accueil et de l'habitat des gens du voyage pour une durée de 6 ans. Il détermine au sein du département, les secteurs géographiques d'implantation et les communes où doivent être réalisés :

- des aires permanentes d'accueil, ainsi que leur capacité ;
- des terrains familiaux locatifs aménagés, destinés à l'installation prolongée de résidences mobiles, ainsi que le nombre et la capacité des terrains ;
- des aires de grand passage, destinées à l'accueil des gens du voyage se déplaçant collectivement à l'occasion des rassemblements traditionnels ou occasionnels, ainsi que la capacité de ces aires.

Ce schéma définit également :

- les conditions dans lesquelles l'État intervient pour assurer le bon déroulement de ces rassemblements traditionnels ou occasionnels et des grands passages ;
- la nature des actions à caractère social destinées aux gens du voyage.

Son élaboration et son approbation se font conjointement par le président du Conseil Départemental et le représentant de l'État dans le Département, après approbation par la commission départementale consultative des gens du voyage et consultation des établissements publics de coopération intercommunale et communes concernés.

### Les EPCI acteurs centraux de la mise en œuvre du schéma sur les territoires

Conformément à l'article L. 5214-16 du Code général des collectivités territoriales (modifié par la loi NOTRe du 7 août 2015 et la loi Égalité et Citoyenneté du 27 janvier 2017), les communautés de communes et d'agglomération exercent « de plein droit en lieu et place des communes membres les compétences » en matière d'accueil des gens du voyage : « création, aménagement, entretien et gestion des aires d'accueil des gens du voyage et des terrains familiaux locatifs ».

Les EPCI compétents sont par ailleurs aujourd'hui directement associés à l'élaboration du schéma et sont représentés au sein de la commission consultative départementale des gens du voyage — article 149 de la LEC.

## Une évolution législative qui intègre l'évolution des pratiques et rétablit une égalité de traitement.

À la suite de l'adoption de la LEC, trois types d'équipements peuvent désormais être prescrits dans les schémas départementaux d'accueil et d'habitat des gens du voyage : les aires d'accueil (AA), les terrains familiaux locatifs (TFL), les aires de grand passage (AGP). L'évolution des modes d'habiter des gens du voyage vers un « ancrage » territorial (et une sédentarisation) est ainsi mieux prise en compte. Cette approche permet de redonner aux aires d'accueil leur vocation première d'accueil des personnes itinérantes.

La LEC a, de plus, abrogé la loi du 3 janvier 1969 relative au régime applicable aux personnes circulant en France sans domicile ni résidence fixe, qui imposait aux gens du voyage un régime particulier de titres de circulation (sous la forme de livrets et de carnets de circulation) et l'obligation de choisir une commune de rattachement. La suppression de ce statut administratif spécifique réinstalle le dispositif de la « domiciliation des personnes sans domicile stable », comme le socle du droit commun s'appliquant à ces populations.

## Un ensemble de textes qui se précise depuis 1990

- Circulaire du 16 décembre 1986 relative au stationnement des caravanes des populations nomades : les maires des communes de moins de 5 000 habitants doivent tolérer ou autoriser pendant ou moins quarante-huit heures le stationnement des gens du voyage
- Loi n° 90-449 du 31 mai 1990 relative à la mise en œuvre du droit au logement (art. 28).
- Loi no 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage et Circulaire du 5 juillet 2001 relative à l'application de la loi no 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage.
- Loi n° 2003-239 du 18 mars 2003 pour la sécurité intérieure (art. 53 à 58) sur les sanctions en cas d'occupation de terrains sans l'accord de leur propriétaire.
- Loi n° 2007-297 du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance (art. 27 et 28). Loi n° 2010-1563 du 16 décembre 2010 portant réforme des collectivités territoriales (art. 63).
- Loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (art. 132).
- Loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République dite « Loi NOTRe ».
- Loi n° 2017-86 du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et à la citoyenneté.
- Loi du 7 novembre 2018 « loi Carle » sur la mutualisation entre EPCI et la gestion des grands groupes.
- Décret no 2001-540 du 25 juin 2001 relatif à la composition et au fonctionnement de la commission départementale consultative des gens du voyage.
- Décret no 2001-541 du 25 juin 2001 relatif au financement des aires d'accueil destinées aux gens du voyage.
- Décret no 2001-569 du 29 juin 2001 relatif aux normes techniques applicables aux aires d'accueil des gens du voyage.
- Décret n° 2001-568 du 29 juin 2001 relatif à l'aide aux collectivités et organismes gérant des aires d'accueil des gens du voyage et modifiant le code de la Sécurité sociale.
- Décret n° 2007-690 du 3 mai 2007 relatif à l'agrément prévu à l'article 9 de la loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage.
- Décret n° 2007-1018 du 14 juin 2007 modifiant la partie réglementaire du code de justice administrative.
- Décret no 2014-1742 du 30 décembre 2014 relatif à l'aide versée aux gestionnaires d'aires d'accueil des gens du voyage.
- Décrets n° 2016-632, n° 2016-633, n° 2016-641 du 19 mai 2016 portant réforme de la procédure de domiciliation des personnes sans domicile fixe.

## Des décrets récents qui définissent les attendus des équ

- Décret n° 2019-171 du 5 mars 2019 relatif aux aires de grand passage

### Extrait (article 1)

*Le terrain de l'aire de grand passage dispose d'un sol stabilisé adapté à la saison d'utilisation définie par le schéma départemental, restant porteur et carrossable en cas d'intempérie, dont la pente permet d'assurer le stationnement sûr des caravanes. La surface d'une aire de grand passage est d'au moins 4 hectares. Le préfet, après avis du président du conseil départemental, peut y déroger pour tenir compte des disponibilités foncières, des spécificités topographiques ou des besoins particuliers définis par le schéma départemental.*

- Décret 2019-815 du 31 juillet 2019, relatif à l'agrément d'emplacements provisoires pour les gens du voyage.

### Extrait

*Le maire d'une commune, membre ou non d'un EPCI compétent en la matière, peut interdire le stationnement de résidences mobiles hors des aires et terrains de stationnement dédiés, dès lors que l'EPCI ou la commune « dispose d'un emplacement provisoire agréé par le préfet ». La loi précise toutefois que l'agrément d'un emplacement provisoire « est délivré pour une durée ne pouvant excéder six mois, en fonction de la localisation, de la capacité et de l'équipement de l'emplacement concerné ».*

- Décret 2019-1478 du 26 décembre 2019, relatif aux aires permanentes d'accueil et aux terrains familiaux locatifs destinés aux Gens du Voyage.

### Extrait (article 2 / dispositions communes)

*La place de résidence mobile dispose d'une superficie minimum de 75 m<sup>2</sup>, hors espaces collectifs, hors bâti, hors espace réservé au stationnement de véhicules et circulations internes de l'aire ou du terrain. L'espace réservé au stationnement est contigu à chaque place et sa capacité est d'au moins deux véhicules. [...] L'aire et le terrain comportent au moins un accès routier et une desserte interne permettant une circulation appropriée.*

### Extrait (article 4)

*Les aires d'accueil sont ouvertes tout au long de l'année. En cas de fermeture temporaire pour réaliser des travaux d'aménagements de réhabilitation et de mise aux normes ou des réparations ou pour un autre motif, supérieure à un mois, une dérogation doit être demandée au préfet, qui peut l'accorder dans la limite de six mois [...].*

### Extrait (article 13)

*Le terrain locatif familial est clôturé, raccordé à un système d'assainissement et dispose :*

- *Au minimum de deux places et d'un espace réservé au stationnement tel que défini à l'article 2 ;*
- *De points d'eau et prises électriques extérieurs dont le débit et la puissance sont suffisants pour des résidences mobiles. Chaque terrain est équipé de compteurs individuels pour l'eau et l'électricité ;*
- *D'une pièce destinée au séjour ; [...]*
- *Une installation permettant un chauffage normal, munie des dispositifs d'alimentation en énergie et d'évacuation des produits de combustion et adaptée aux caractéristiques de la pièce ;*
- *Une installation d'alimentation en eau potable assurant à l'intérieur des constructions la distribution avec une pression et un débit suffisants pour l'utilisation normale des occupants ;*
- *Une installation d'évacuation des eaux usées empêchant le refoulement des odeurs et des effluents et munie de siphon ;*
- *Un réseau électrique permettant l'éclairage suffisant des constructions ainsi que le fonctionnement des appareils électriques en lien avec l'usage de ces dernières.*

Arrêté du 8 juin 2021 en application du décret 2019-1478, présentant le modèle de convention d'occupation temporaire sur les aires permanentes d'accueil, le modèle de bail et un modèle de rapport de vérification des terrains familiaux locatifs ainsi que des prescriptions techniques complémentaires pour ce dernier type d'équipement.

## L'enjeu de mobilisation de l'ensemble des parties prenantes

Le nouveau SDAHGV du Gard a été conçu à la manière d'un document contractuel de nature à mobiliser l'ensemble des parties prenantes de cette politique d'accueil : les 4 EPCI du département qui se trouvent déjà impliqués au quotidien auprès des « voyageurs » par la gestion d'équipements, les autres EPCI disposant d'obligation, mais n'ayant pas mis en œuvre ces dernières, les pilotes signataires (État et Département) du document programmatique, les autres partenaires institutionnels, tous en situation de conforter la réussite de cet accueil par un accompagnement adapté qui favorise, au sein du droit commun, « l'aller vers » auprès de ces populations et limite ainsi le non-recours et les incivilités. La complexité de cette politique implique une alliance de toutes les parties prenantes. Ce sont les conditions que la révision a cherché à initier en se fondant sur un diagnostic partagé dont les éléments clés sont rappelés à la fois dans le chapitre relatif aux diagnostics territorialisés et au chapitre portant sur le diagnostic thématique, mais également dans la méthodologie d'ensemble de la démarche de révision.

Le diagnostic a permis d'identifier précisément les besoins et d'élaborer des objectifs négociés avec chacun des EPCI. L'adhésion devant résulter de cette manière de procéder devrait être de nature à garantir la réalisation effective des objectifs posés. Cette mise à niveau en termes d'accueil est un élément essentiel pour refonder la relation contractuelle entre les voyageurs et les collectivités.

## La place des EPCI et des institutions dans le schéma

Comme le détaille plus loin le bilan des réalisations du schéma 2019-2024, le département du Gard présente un déficit très important de l'offre d'accueil à destination des voyageurs. Ce déficit impacte lourdement les voyageurs, lesquels pratiquent par défaut le stationnement en dehors des équipements conventionnés avec ce que cela suppose d'incertitude et de conflit potentiel. Les collectivités, et plus particulièrement les maires, se trouvent à leur tour en difficulté pour répondre à des situations souvent problématiques à défaut de lieu spécifiquement dédié au séjour des groupes de voyageurs itinérants. Si les négociations sont régulières et les arrangements fréquents, ils ne peuvent constituer en eux-mêmes une politique d'accueil et laissent les groupes face aux aléas de la gestion locale du phénomène.

Par ailleurs, les aires d'accueil constituent des espaces de vie souvent à l'écart de leur environnement social. Sur le Gard, les interventions sur site et en proximité avec les voyageurs présents sur les équipements sont garanties par une prestation d'accompagnement portée par le Conseil Départemental et déployée sur la quasi-totalité des aires permanentes d'accueil. Mais au-delà et en complément de cette démarche, l'intégration des équipements dans la vie locale et le maillage des services de proximité font encore largement défaut. Plus globalement, le renforcement de la qualité d'accueil et d'accompagnement appelle une structuration du socle organisationnel à la fois territorial et départemental pour la gestion quotidienne de l'équipement dans ses dimensions techniques et sociales. Cette organisation représente une condition de garantie du maintien d'une offre d'accueil de qualité et de bonnes conditions de vie et d'habitat sur l'équipement. Les cellules de coordination locale envisagées par le précédent schéma devaient notamment y participer et constituer l'un des principaux outils de pilotage local et de coordination territoriale. Toutefois, ces cellules n'ont généralement pas été mises en œuvre sauf exception. Les ateliers et les divers échanges organisés autour de la thématique de l'accompagnement social dans le cadre de la révision ont permis de repérer un ensemble de pistes de travail à investir pour engager une dynamique d'échange entre les gestionnaires, les travailleurs sociaux de secteur, l'intervenant social missionné par le Conseil Départemental, les agents d'accueil et l'ensemble des services susceptibles d'être mobilisés selon les

situations évaluées. Mais cette dynamique à vocation à être relayée et soutenue, à se structurer autour d'un pilotage local pérenne de l'EPCI gérant l'équipement.

Les équipements d'accueil doivent disposer d'un projet social. Les aires permanentes d'accueil sont, dans cet esprit, un équipement public ayant vocation à s'inscrire dans une dynamique de territoire et à considérer comme un quartier d'habitat. Si les collectivités gestionnaires les plus fortement investies dans cette compétence peuvent parfois adosser le projet social à un comité local impliquant les acteurs locaux et les institutions parties prenantes, d'autres formes de coordination peuvent être envisagées pour s'appuyer sur les structures partenariales existantes. C'est l'ambition de ces instances de coordination : repérer les lignes de force et les espaces de coordination existants pour impulser une nouvelle dynamique territoriale en faveur des gens du voyage séjournant sur les équipements ou des sites d'ancrage.

Refonder le contrat social avec les voyageurs suppose de clarifier et de faire appliquer les droits et devoirs respectifs figurant dans les règlements de fonctionnement des équipements d'accueil. Il suppose également de créer un lien pérenne et de confiance, particulièrement avec les personnes qui rencontrent des difficultés d'insertion, des problématiques de scolarisation, de santé, d'alimentation, etc. Les ingrédients d'une dynamique de parcours d'accompagnement social, inscrit dans une relation de confiance et de libre adhésion, se trouvent parfois en contradiction avec les logiques de contrôle et le cadre réglementaire des dispositifs dans lesquels ils sont enchâssés et/ou la volonté des personnes concernées de maintenir une distance à l'égard des institutions. Que ce soit à l'occasion du diagnostic réalisé au cours de la présente révision du schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage du Gard ou dans les nombreux rapports relatifs à l'accompagnement social des gens du voyage, plusieurs constats ressortent.

Deux difficultés sont souvent constatées dans la relation d'accompagnement :

- Une tendance générale de défiance de la plupart des voyageurs à l'égard des institutions (institutions alors d'abord envisagées sous leur dimension normative plutôt que comme des ressources leur permettant de trouver des solutions aux éventuelles difficultés rencontrées) qui génère des difficultés chez les travailleurs sociaux pour l'établissement d'une relation de confiance,
- Une difficulté à maintenir une relation d'accompagnement sur la durée et à concrétiser les engagements dans le temps (au regard d'un rapport plus global des voyageurs à l'écrit et au fonctionnement institutionnel peu compatible avec l'itinérance et les modes d'intervention).

Deux types d'attentes sont par ailleurs repérées, que ce soit par les voyageurs ou les professionnels :

- Des attentes singulières de la part des voyageurs vis-à-vis de ceux avec qui ils sont en contact (et des besoins de la part de professionnels) afin que leurs réalités de vie et leurs modes d'habitat soient pris en compte (crainte du regard ethnocentriste, absence de prise en compte de la dimension familiale et des formes de vie entre itinérance et ancrage territorial),
- Le besoin d'inscrire la relation d'accompagnement dans une forme de contractualisation qui opère davantage avec l'intervenant professionnel qu'avec la structure que celui-ci représente.

L'ensemble des parties prenantes du schéma ont vocation à explorer de nouvelles formes d'interventions coordonnées, pour répondre à ces différents enjeux. Cette structure partenariale et de gouvernance est décrite dans le programme d'action du nouveau schéma et concerne les différentes échelles (du département, de chacun des EPCI et des équipements) ainsi que les différentes parties prenantes (les communes, les EPCI, les pilotes du schéma ainsi que les autres institutions partenaires). Outre une méthode d'intervention coordonnée, le recours à des ressources spécifiques dans le domaine de l'accompagnement social a été envisagé comme un levier incontournable et serait matérialisé par la pérennisation et l'extension de la prestation d'accompagnement social dédiée sur les équipements.



Les voyageurs sont appelés, eux aussi, à devenir des partenaires de cette  
droits et obligations. Les deux termes sont indissociables et constituent la contrepartie des  
engagements des pouvoirs publics et des institutions associées qui s'obligent à une écoute attentive  
des besoins dans une logique de médiation qui évitera toute forme de stéréotype et/ou de  
stigmatisation.

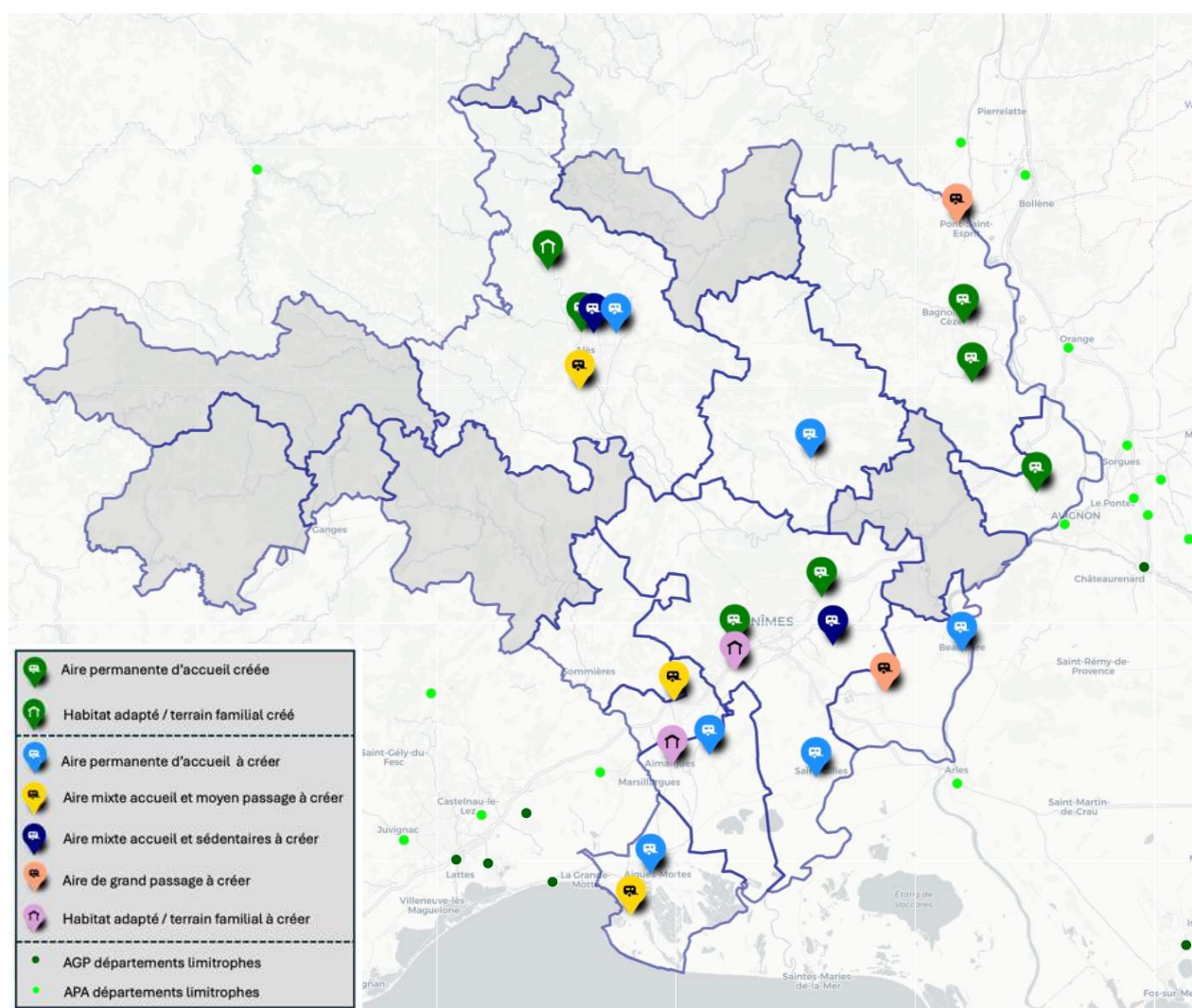
# Le bilan des réalisations du schéma 2019-2024

## Aucune réalisation nouvelle engagée depuis 2019

L'accueil, un volet sous-investi dans un contexte de forte pression et une offre à réévaluer dans ses différentes dimensions (volumétrie, typologie, localisation...)

Le taux de réalisation des équipements d'accueil sur le département est extrêmement faible. Il correspond au rapport entre le nombre de places effectivement mises en œuvre par les collectivités et le nombre de places prescrites par le schéma en fonction des besoins d'accueil identifiés. Ainsi, sur les 270 places de grands passages et les 170 places de moyens passages, prescrites dans le précédent schéma, aucune n'a été réalisée. En ce qui concerne les places d'aire permanente d'accueil, sur les 427 prescrites dans le précédent schéma, 173 étaient déjà réalisées. Les 80 places réhabilitées sur l'aire d'accueil de Nîmes permettent de maintenir l'offre existante. Mais aucune place nette n'a été créée au cours du schéma. Ainsi, sur le total des 879 places prescrites tous types d'équipements confondus, seules 225 sont réalisées au moment de la révision (en tenant compte des 12 places du terrain familial locatif de la Grand'Combe, soit seulement 26 %.

Figure 1. Carte des prescriptions et des réalisations

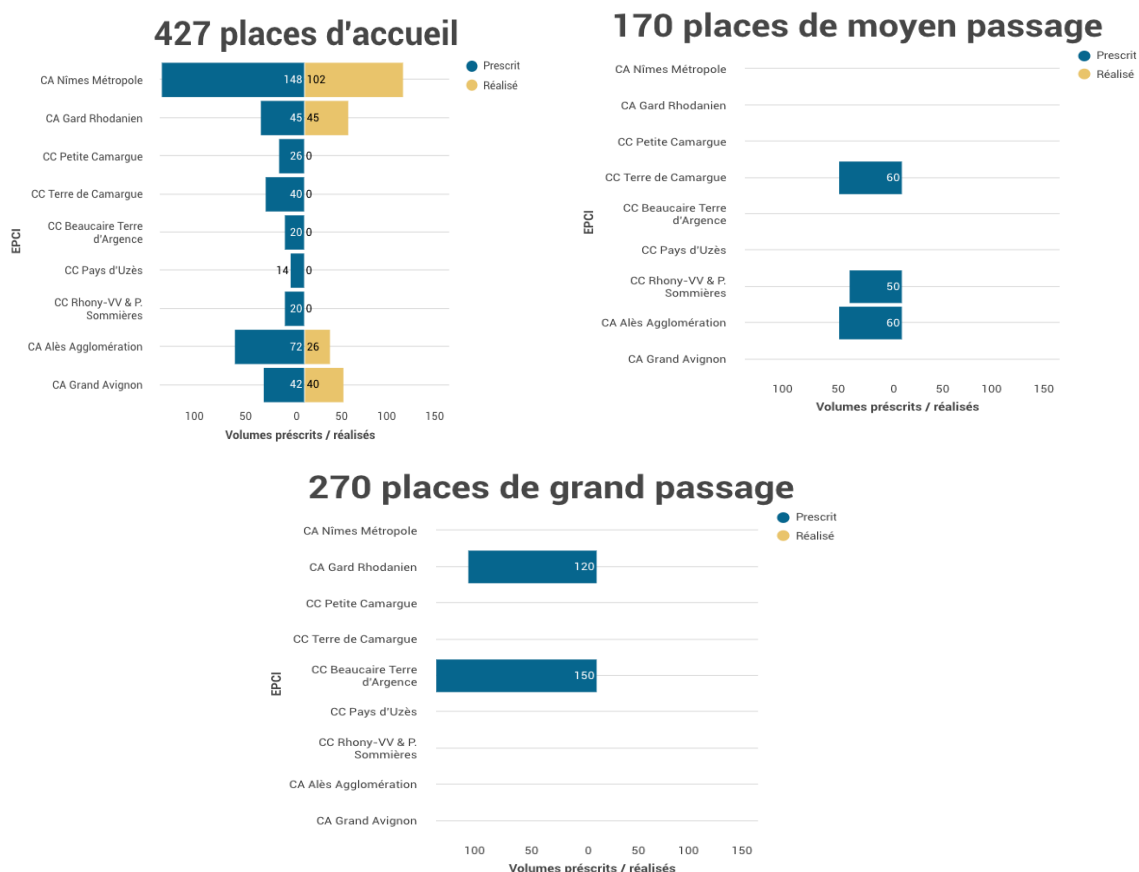


Source : Arrêté portant révision du SDAHGV — 30-2019-07-19-004 & William Acker pour localisations hors dép.

Ainsi, la situation de l'offre du territoire se caractérise par un déficit tant d'aires que du nombre de places prévues. En conséquence, le département n'est pas à jour de ses obligations. Par ailleurs, au regard de l'absence de réalisation récente et de l'évolution des besoins et pratiques des voyageurs, les prescriptions ont été réexaminées dans le cadre de cette révision. Celle-ci a été l'occasion d'interroger le caractère peu opérationnel de certaines prescriptions du précédent schéma, particulièrement s'agissant des équipements à fonctions mixtes et des terrains de moyens passages qui n'entrent pas dans la palette des équipements légalement prévus. S'agissant de ce dernier type (les places de moyen passage), le nouveau schéma confirme le besoin d'équipements spécifiques d'accueil de groupes de passage de taille intermédiaire (entre 30 et 50 caravanes) qui ne correspondent ni aux grands groupes de passage susceptibles d'être accueillis sur les aires de grands passages ni aux groupes familiaux jusqu'à 25-30 caravanes pouvant être accueillies sur les aires permanentes d'accueil. En revanche, ni la mixité et la cohabitation avec les autres types d'équipements, ni l'absence de réglementation ne seront maintenus dans le nouveau schéma. Le cadre conventionnel de ces équipements sera celui de l'aire de grands passages avec dérogation préfectorale (en ce qui concerne la surface règlementaire des 4 ha selon le décret 2019-171). Ce schéma relatif à la typologie des équipements est revu pour correspondre aux caractéristiques des équipements pouvant être effectivement prescrits par cet outil de programmation tout en cherchant à élaborer des solutions pragmatiques pour répondre aux différents besoins d'accueil et d'habitat identifiés sur le territoire.

Ainsi, au regard des prescriptions du précédent schéma, **aucune nouvelle place d'aire permanente d'accueil n'a été réalisée ni aucune place de grand et de moyen passage**. Les obligations inscrites au précédent schéma ont pourtant constitué une augmentation de l'offre devant répondre à un besoin d'accueil des groupes de passage exerçant une forte pression sur la plupart des communes et agglomérations du département. Comme l'illustre le chapitre relatif aux stationnements ayant eu lieu en dehors des équipements conventionnés au cours des dernières années sur le département du Gard, non seulement la quasi-totalité des collectivités ne répondent pas aux obligations minimales d'accueil, mais l'ampleur des stationnements spontanés souligne l'importance du manque de lieux de vie adaptés à l'accueil ou à l'habitat des voyageurs.

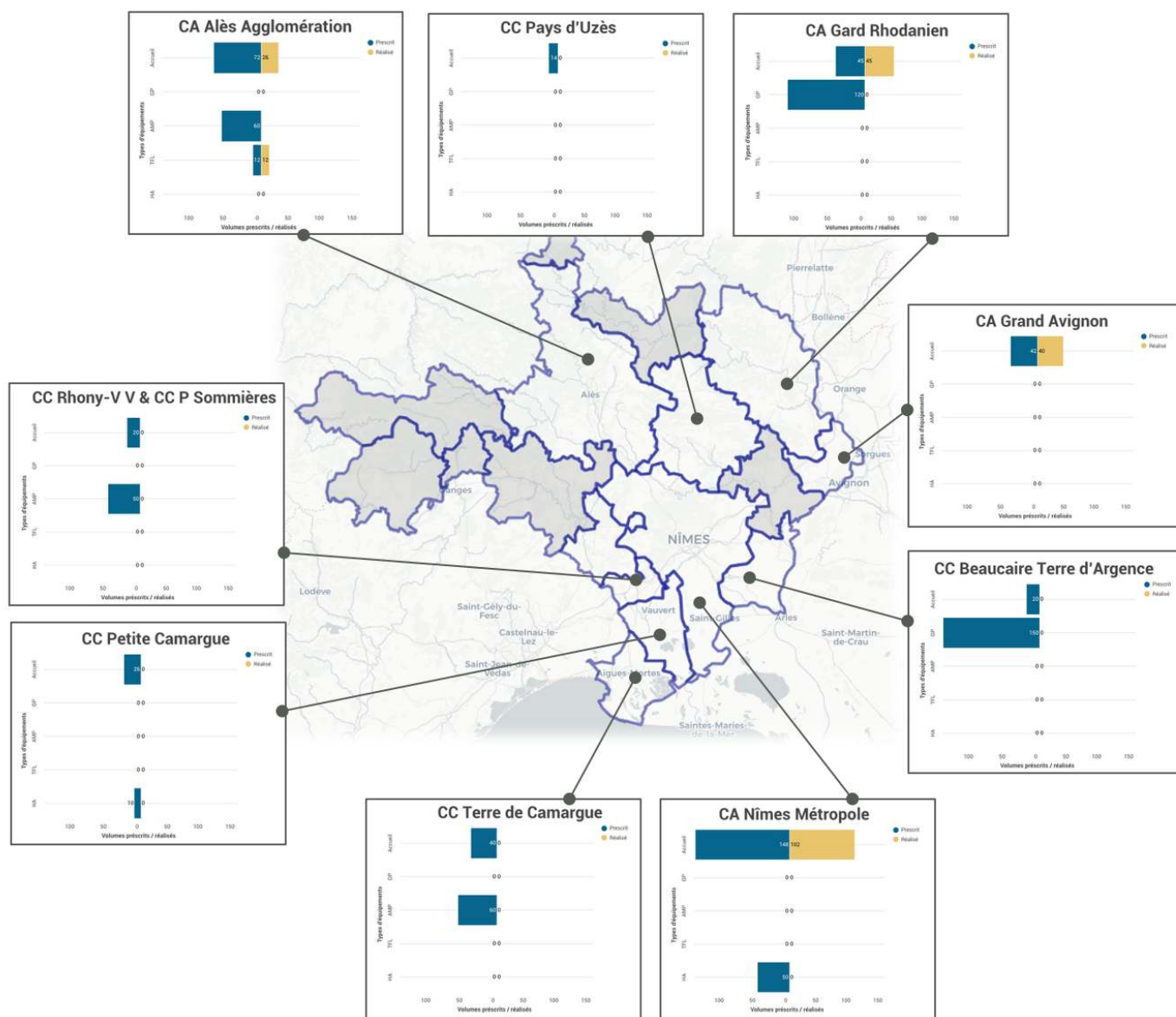
Figure 2. Prescriptions et réalisations selon les 3 types d'équipement



## Les prescriptions et réalisations par EPCI

Comme l'illustre le graphique ci-dessous, la **mise en œuvre des obligations est fortement variable** d'un EPCI à un autre (toutes obligations confondues, en nombre de places d'accueil, de moyen et grand passage, hors place d'habitat adapté), certains d'entre eux ayant engagé une démarche de mise en œuvre, tandis que la plupart n'ont aucune réalisation :

Figure 3. Ensemble des prescriptions et réalisations sur chacun des territoires



## Un volet habitat qui se structure très lentement

Plusieurs observations peuvent être faites s'agissant des équipements à usage privé d'habitat pour les gens du voyage :

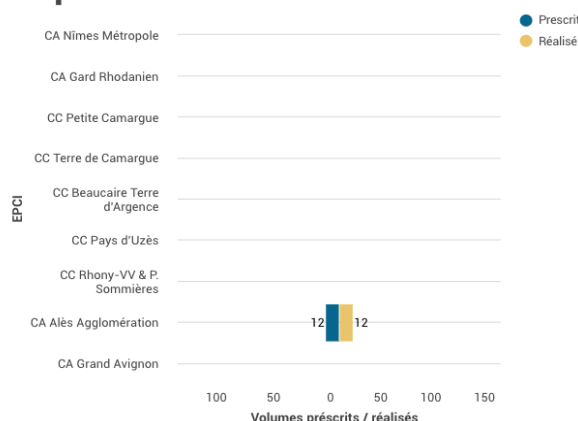
- Une étude sur l'accueil et l'habitat des gens du voyage sur le territoire intercommunal de Beaucaire Terre d'Argence a été réalisée en 2021. Elle portait sur l'analyse des besoins des gens du voyage sur le territoire et a révélé 6 sites d'ancrage sur les communes de Beaucaire et de Bellegarde. Jusqu'au moment de la présente révision, la collectivité n'a pas entrepris de démarche particulière de résolution de ces situations sous la forme d'une maîtrise d'œuvre urbaine et sociale ou toute autre intervention auprès des groupes concernés.
- Sur le volet des prescriptions d'habitat adapté du précédent schéma, une Maîtrise d'œuvre Urbaine et Sociale (MOUS) a été engagée sur Nîmes Métropole en fin 2024. Toutefois, parmi les 40 situations identifiées, il n'est pas possible de distinguer les voyageurs des autres populations.
- Plus récemment, une Maîtrise d'œuvre urbaine et sociale (MOUS) pour la sédentarisation des gens du voyage a été lancée sur la commune de Saint Ambroix.
- Le département dispose d'un seul terrain familial locatif de 12 places à la Grand'Combe. Sa gestion est en régie directe par la commune ;
- La politique départementale de lutte contre la cabanisation (au sens large) constitue un levier pertinent pour articuler le volet habitat adapté du SDAHGDV et celui du PDALHPD ;

Il en va ainsi également des places d'habitat adapté prescrites ou recommandées dans le précédent schéma. Dans le premier cas, sur Nîmes Métropole, le volume de ménages concernés par une solution d'habitat adapté sur la commune de Milhaud était évalué à 50. Il était de 10 ménages sur la commune d'Aimargues. 22 autres communes étaient concernées par l'habitat adapté, mais seulement sous forme de préconisation. Malgré l'ensemble de cette programmation, aucun équipement de ce type n'a été réalisé au cours du précédent schéma.

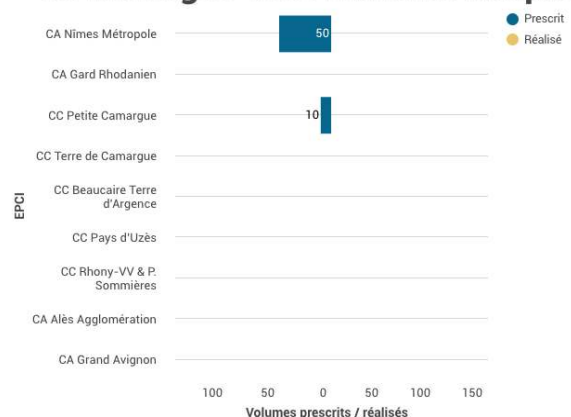
Il est à noter que les places d'ancrage ne se résument pas, sur le département, aux seules opérations d'habitat adapté (terrains familiaux ou autre) en raison de la présence d'aires à usage mixte combinant l'accueil de groupes de passage avec la présence de familles ancrées localement. Cette « offre nouvelle, mixte et innovante » pensée dans le cadre du précédent schéma constitue un point de vigilance au regard des risques de conflits d'usage pouvant être générés par la contiguïté de fonctions distinctes au sein d'un même équipement et par l'inadéquation du niveau d'équipement d'une aire permanente d'accueil pour l'installation durable de familles bénéficiant d'un statut dérogatoire.

Figure 4. Prescriptions et réalisations en matière d'habitat

### 12 places de terrain familial locatif



### 60 ménages vers l'habitat adapté





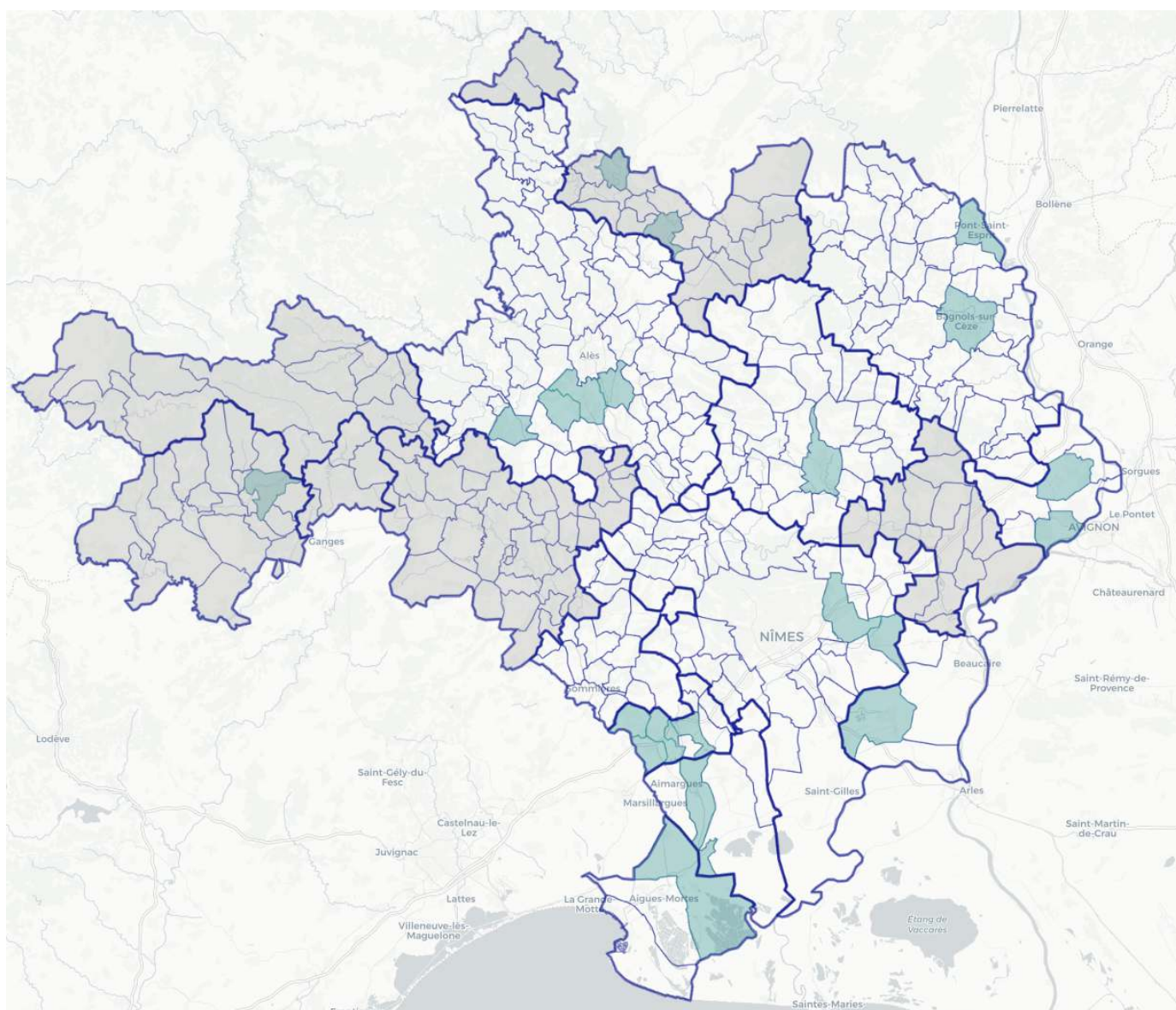
## Des préconisations encore moins prescriptions...

- Si aucune opération d'habitat adapté n'a été engagée au cours du précédent schéma, il est à noter une opération de résorption de l'habitat indigne par de l'habitat adapté réalisée à Bagnols-sur-Cèze. Une maîtrise d'œuvre urbaine et sociale est par ailleurs en cours sur Saint-Ambroix.
- Les préconisations du précédent schéma étaient relativement floues dans leur contenu, notamment au sujet des terrains familiaux (publics/privés ?) et de l'habitat adapté et dans leur mise en œuvre.

### Rappel des préconisations d'habitat adapté et/ou de terrain familial

22 communes gardoises concernées par des préconisations d'habitat adapté et/ou de terrains familiaux. Dont 3 communes : Le Vigan, Saint-Ambroix et Gagnières situées dans des EPCI sans obligation relevant du schéma.

Figure 5. Carte des communes concernées par des préconisations en matière d'habitat adapté et/ou de terrains familiaux



## Une nouvelle impulsion dans l'animation et la gouvernance

ORIENTATION 1 : RENFORCER LA GOUVERNANCE ET LE PILOTAGE DU SCHÉMA			
Action	Objectifs	Réalisations / Commentaires	Sources
<b>Action 1 : Structurer le pilotage politique et technique départemental</b>	1.1 / La commission consultative départementale	Aucune commission consultative (CDCGV) n'a eu lieu en 2020 et 2021. Le cycle des commissions a repris en 2022 à raison d'une réunion par an (bien que la fréquence requise selon le décret 2001-540 soit de deux CDCGV par an) et a permis d'aborder les questions relatives à la mise en œuvre du schéma, du dispositif d'accompagnement social sur les aires d'accueil, la scolarisation, la mise en conformité des règlements intérieurs des aires et les occupations en dehors des équipements conventionnés. Ainsi, au-delà de l'instance officielle, la commission a été réinstallée dans la gouvernance du schéma dans son rôle de pilotage et de suivi de la mise en œuvre.	Programmes, supports et compte-rendu des commissions du 8 novembre 2022 et du 17 novembre 2023
	1.2 / La cellule technique opérationnelle, « bras armé » de la Commission Consultative	Composée des services de l'État et du Conseil Départemental, la cellule technique opérationnelle a effectivement rempli son rôle de préparation des commissions consultatives, notamment au travers du travail de bilan. La cellule a par ailleurs été particulièrement active au cours de la démarche de révision. Le suivi et l'animation du schéma se sont également appuyés sur d'autres modalités complémentaires, notamment du point de vue du dialogue avec les collectivités. En ce qui concerne le suivi de l'avancement des réalisations, les services de l'État ont engagé à partir de 2022 un processus annuel d'élaboration de bilans partagé avec l'ensemble des EPCI compétents soumis à prescriptions se traduisant par une rencontre avec chacune des collectivités pour établir les avancées et difficultés rencontrées dans la mise en œuvre des prescriptions. Des démarches complémentaires ont été menées par les services de la DDTM, notamment en ce qui concerne la recherche de foncier. Ce protocole est complété par une reprise des contrôles de conformité des équipements en 2023 (3 contrôles) et 2024 (6 contrôles). Ces contrôles n'avaient pas été effectués depuis 2016.	Comptes-rendus des cycles de bilans à mi-parcours avec l'ensemble des EPCI compétents en 2022 et 2023  Rapports de visite des contrôles de conformité sur l'ensemble des équipements entre 2023 et 2024
	1.3 La commission thématique	Le lancement du « groupe de travail partenarial pour proposer et mettre en œuvre des actions visant à favoriser la scolarisation des enfants issus des communautés de voyageur » est une illustration de l'activité réengagée à partir de 2022 : la dynamique d'animation fait émerger d'autres initiatives pour porter les sujets essentiels de cette politique et concrétiser la coordination et les mesures permettant de renforcer la qualité de l'accueil et l'accompagnement des populations concernées. Le groupe de travail initié en mars 2024 sur les questions de l'accès aux soins et à la santé des	Supports et compte-rendu de la commission du 17 novembre 2023

		voyageurs est une autre illustration de l'absence de planification appelée à se poursuivre.	
<b>Action 2 : Installer des cellules de « coordination locale » à l'échelle de chaque EPCI</b>		Aucune cellule de coordination locale n'a été mise en place au cours du précédent schéma sur les différents territoires concernés. Toutefois, il est à noter que plusieurs collectivités ont initié ce type d'instance annuelle de suivi des aires en 2024, telles que l'Agglomération de Nîmes Métropole et du Gard Rhodanien.	

**ORIENTATION 2 :  
CONSOLIDER LE RÉSEAU D'ACCUEIL,  
ENGAGER DES PROJETS D'HABITAT, PROMOUVOIR DES MODALITÉS DE  
GESTION ADAPTÉES.**

Action	Objectifs	Réalisations / Commentaires	Sources
<b>Action 3 : compléter le réseau des aires d'accueil et de grands passages</b>		<p>Le schéma 2019 pointait déjà un nombre important de non-réalisations à l'issue du schéma précédent. Ce même schéma a produit de nouvelles prescriptions venant s'ajouter ou modifier des prescriptions antérieures.</p> <p>Le schéma prescrivait la création de 427 places d'APA, dont 238 nouvelles places. Mais aucune création nette de place n'a eu lieu au cours de ce dernier schéma : les 213 places actuelles en aire permanente d'accueil (soit 24 % des prescriptions) sont toutes antérieures au précédent schéma.</p> <p>Étaient également prévues 170 places de moyen passage (places sans définition légale précise), s'inscrivant dans une volonté des promoteurs du schéma « d'incite[r] les EPCI à innover en proposant des équipements "mixtes", pouvant répondre à différentes formes de besoins avec un même équipement ». Aucune place de ce type n'a été créée.</p> <p>Par ailleurs, aucune des 270 places de grand passage n'a été créée.</p> <p>La complétude du réseau des équipements est donc loin d'avoir atteint les objectifs attendus. Elle demeure un enjeu majeur pour le futur schéma, en particulier sur le volet grand passage.</p>	Documentation, visites et rencontres dans le cadre de la révision / rapports de visites DDTM des équipements
<b>Action 4 : Définir un niveau « standard » de qualité d'aménagement et promouvoir une gestion coordonnée et concertée à l'échelle départementale</b>	4.1/ Respecter « un référentiel d'aménagement » départemental commun	<p>Le schéma départemental posait en annexe des recommandations se situant, pour certaines, au-delà des normes en vigueur à l'époque. Cette proposition s'est située dans une temporalité finalement assez proche de la parution du décret n° 2019-1478 du 26 décembre 2019 relatif aux APA.</p> <p>Les principales préconisations sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les aires soient équipées de sanitaires individuels (douches + WC),</li> <li>• Chaque emplacement dispose d'un espace cuisine, couvert, où peuvent être entreposés les équipements électroménagers, bénéficiant d'une évacuation des eaux usées pour les lave-linges et d'une alimentation électrique,</li> <li>• Chaque place d'accueil dispose d'un équipement d'arrimage adapté pour les auvents à défaut d'auvents en dur,</li> </ul>	Documentation, visites et rencontres dans le cadre de la révision / rapports de visites DDTM des équipements



		<ul style="list-style-type: none"> <li>Sur chaque emplacement soit capable de recevoir au moins 12 ml de fil pour le séchage des lessives. Il sera de préférence positionné vers l'arrière de l'emplacement familial,</li> <li>La superficie d'une place de caravane soit si possible égale ou supérieure à 100 m<sup>2</sup>,</li> <li>L'individualisation des places soit matérialisée, la limite ne pouvant se réduire à un marquage peint au sol</li> <li>L'aire sera végétalisée, par des arbres de haute-tige à feuillage caduque si possible,</li> </ul> <p>Si ces préconisations paraissent réalistes au regard de la vie sur les APA, certaines se heurtent néanmoins aux formulations du décret qui reste légalement supérieur. Par exemple, il semble difficile d'imposer la surface de 100 m<sup>2</sup> là où le décret fixe la surface minimale à 75 m<sup>2</sup>.</p> <p>Enfin, la production d'équipement a été si faible sur la période que ce référentiel n'a pu être mis en œuvre (faute de construction) malgré le bon sens de ses préconisations qui devront être ajustées pour prendre en compte les décrets de 2019 et les retours des voyageurs.</p>	
	4.2/ Mettre en place un réseau des collectivités gestionnaires, tendant vers une harmonisation des conditions d'accès et d'accueil.	Depuis le milieu de l'année 2024 a été initié un réseau interdépartemental des techniciens réunissant les Agglomérations d'Avignon, d'Aix-Marseille et de Montpellier, l'ensemble des collectivités gestionnaires d'aires dans le département du Gard, le Conseil départemental et la préfecture du Vaucluse ainsi que la DDTM 30. Les rencontres organisées 2 à 3 fois par an dans le cadre de ce réseau permettent d'échanger sur les pratiques et difficultés rencontrées par les différents participants.	
<b>Action 5 : Accompagner le processus de sédentarisation et d'ancrage</b>	5.1/ Promouvoir la réalisation de l'habitat adapté et l'accompagner	Au vu de l'absence de réalisation dans ce domaine, il pourrait être déduit un déficit de promotion de l'habitat adapté auprès des EPCI et des communes. Celle-ci a pourtant été déployée par différents canaux. Il s'agit particulièrement des rencontres DDTM/collectivités dans le cadre du suivi des réalisations à mi-parcours au cours desquelles a systématiquement été abordée la question de l'habitat adapté. Il en va ainsi également de l'autre principal document programmatique dans lequel s'inscrivent directement ces équipements : un travail a également été mené auprès des EPCI dans le cadre de la préparation du comité responsable du Plan Départemental d'Action pour le Logement et l'Hébergement des Personnes Défavorisées du Gard.	Documentation suivie de la mise en œuvre, enquête auprès des communes, échanges avec les EPCI, acteurs institutionnels et pilotes du schéma
	5.2/ Réaliser des terrains familiaux locatifs et de logements adaptés	En dehors de la commune de Bagnols-sur-Cèze, aucune des préconisations en matière d'habitat adapté et/ou de terrains familiaux n'a été mise en œuvre, malgré les 22 sites identifiés dans le précédent schéma. Un programme d'habitat adapté a été engagé sur le site de Bazine à Bagnols-sur-Cèze dans le cadre d'une opération de résorption de l'habitat indigne (RHI), où 7 familles étaient installées depuis une trentaine d'années sur une ancienne station d'épuration. Plusieurs conditions ont favorisé la réussite du projet : une Maîtrise d'Œuvre Urbaine et Sociale a permis de tenir compte des attentes des familles dans	Bilan PDALHPD 2021 de l'habitat adapté de Bazine dans le cadre de la RHI à Bagnols-sur-Cèze

		la définition du projet et de les accompagnements ; le budget et les consommations d'énergie ; l'emploi des bénéficiaires du projet par les entreprises BTP intervenantes ; une forte collaboration entre la ville, le bailleur et les financeurs.	
	5.3/ Engager la résolution des situations engendrées par des démarches illégales d'aménagement de terrains n'ayant pas vocation d'habitat	Aucune démarche d'élaboration ou de révision de documents d'urbanisme PLU/PLUI sur les territoires concernés par des sites d'ancrage sur des terrains n'ayant pas vocation d'habitat n'a spécifiquement intégré de STECAL, d'extension de zonage ou d'emplacement réservés pour répondre aux problématiques correspondantes. La question des Maîtrises d'Œuvre Urbaines et Sociales est abordée dans le point 7 du tableau évaluatif.	Enquête auprès des communes, échanges avec les EPCI

**ORIENTATION 3 :  
RENFORCER L'ACCOMPAGNEMENT  
SOCIAL ET L'ACCÈS AUX DROITS :  
SCOLARITÉ, INSERTION SOCIALE ET  
PROFESSIONNELLE**

Action	Objectifs	Réalisations / Commentaires	Sources
<b>Action 6 : Conforter les actions sur les aires, premiers relais vers le droit commun.</b>	Assurer sur chacune des aires un accompagnement permettant d'assurer l'information aux familles, le relai et l'orientation vers les services de droit commun, la mise en œuvre d'actions adaptées dans les différents domaines de l'insertion sociale et professionnelle  Vigilance sur l'exercice de la domiciliation	La prestation d'« accompagnement social » portée par le Conseil Départemental, d'abord menée par le CRFP et désormais par le Relais G2A représente une démarche volontariste visant à garantir un accompagnement spécifique et de proximité aux voyageurs sur les équipements. Elle permet de coordonner les réponses à l'échelle territoriale, d'observer les besoins et leur évolution, de mener une médiation experte de ce public entre les services de droit commun et les personnes concernées. Le cahier des charges a connu des améliorations avec notamment une précision apportée au diplôme de l'intervenant.  Des différences entre les territoires sont observées, notamment sur l'aire d'Alès ou une autre forme d'accompagnement est proposée.	Visites et observation des équipements, rencontres et entretiens avec les acteurs du secteur social et des représentants des voyageurs.
<b>Action 7 : Mettre en œuvre des MOUS pour diagnostiquer et accompagner la résorption du mal-logement</b>	Favoriser la production de logements sociaux adaptés aux caractéristiques des ménages en situation de cumul de difficultés sociales, économiques et d'appropriation d'un logement afin de déclencher un processus d'insertion par le logement.	Trois secteurs ont été identifiés comme prioritaires pour mener à court terme une maîtrise d'œuvre urbaine et sociale (MOUS) : Milhaud, Le Vigan et Aimargues. Aucune de ces trois communes n'a initié une telle démarche au cours du précédent schéma. En revanche, deux MOUS ont été engagées dans ce sens au cours du précédent schéma, sur la commune de Saint-Ambroix (figurant en préconisation au schéma la commune ayant moins de 5 000 habitants) et sur 13 communes volontaires de Nîmes Métropole (hors Milhaud).	Supports démarche MOUS sur Nîmes Rapport de diagnostic de la MOUS menée sur Saint-Ambroix
<b>Action 8 : Renforcer le dispositif de médiation</b>	Favoriser la scolarisation des enfants de voyageurs dès 3 ans.	Le travail du CASNAV sur la scolarisation des enfants en âge maternelle a porté ses fruits, avec une augmentation des effectifs EFIV de cette classe d'âge. Des difficultés persistent sur les collégiens avec vigilance accrue sur les demandes d'IEF.	Visites et observation des équipements, rencontres et

Envoyé en préfecture le 17/12/2025

Reçu en préfecture le 17/12/2025

Publié le 17/12/2025

Berger  
Levrault

ID : 030-213000037-20251217-DCM202583-DE

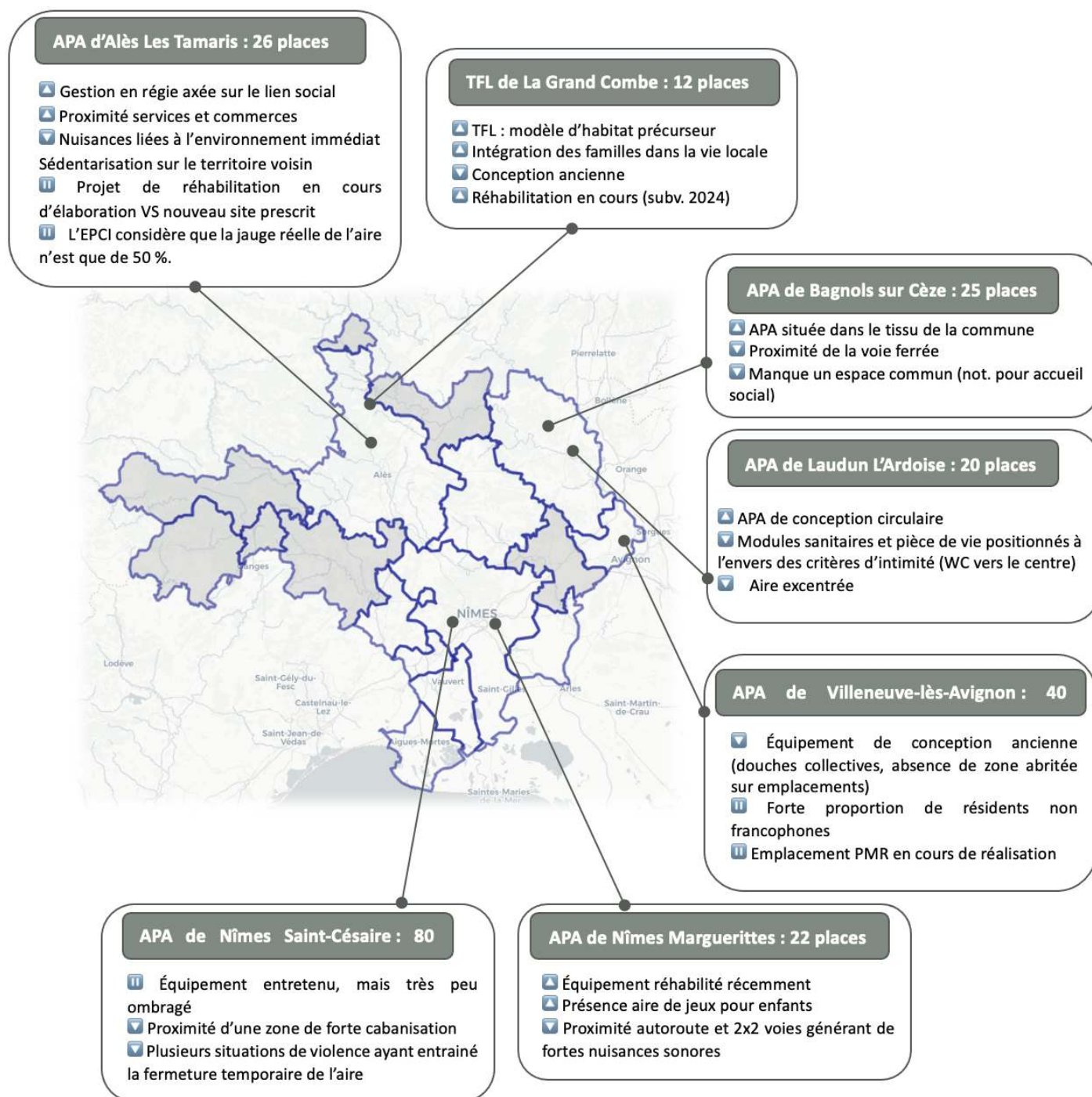
scolaire, notamment en 1er cycle	Mettre en place un réseau des partenaires et usagers Limiter le décrochage à l'issue du CM2 Impulser une dynamique « là où il n'y a rien », au-delà de l'existant	La proportion d'enfants scolarisés au regard d'enfants présents et de passages sur les aires, reste faible. Rédaction et signature d'un protocole départemental de scolarisation pour harmoniser, coordonner et engager l'ensemble des parties prenantes sur cette thématique.	les acteurs de l'enseignement et du social ainsi que des représentants des voyageurs.
----------------------------------	---	---	---

## L'activité et les usages sur les équipements existants

### Caractérisation des équipements existants

Le descriptif synthétique des équipements présenté ici est une sélection des points d'information essentiels figurant dans les fiches descriptives en annexes du schéma.

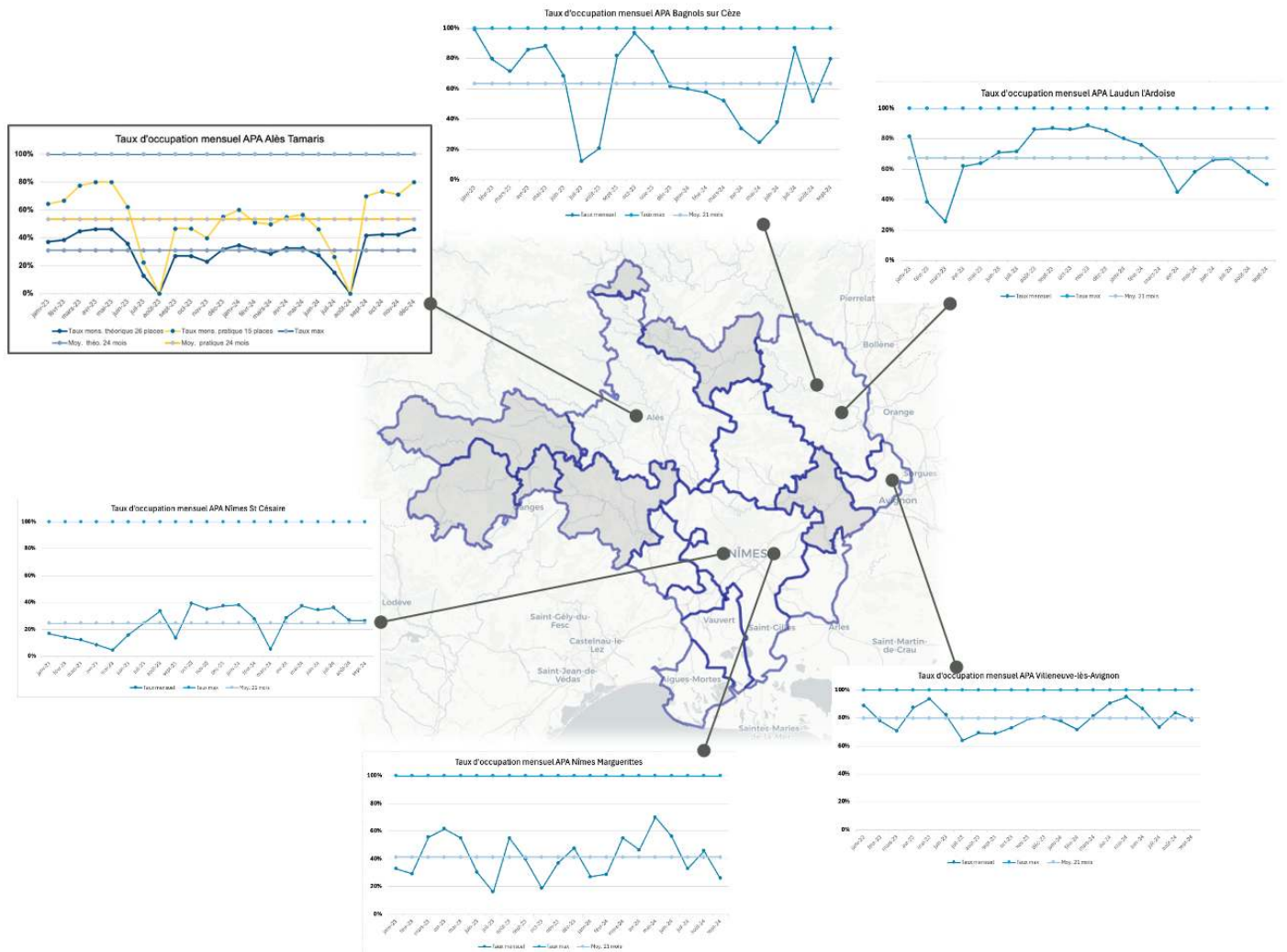
Figure 6. Synthèse des éléments de diagnostic relatifs à la qualité des équipements d'accueil existants



## Taux d'occupation mensuel des APA

Sur une période allant de janvier 2023 à septembre 2024 (soit 21 mois), il est constaté sur les deux APA nîmoises des taux d'occupation globaux plus faibles que sur les autres APA du département. Ces taux témoignent d'une forme de vacance. A contrario, sur certaines aires, des taux globaux d'occupation élevés peuvent être considérés comme des indicateurs d'un risque d'ancrage sur l'équipement. Les indicateurs suivants permettent une caractérisation plus fine des phénomènes.

Figure 7. Taux d'occupation en 2023 et 2024 sur chacun des équipements d'accueil du département





## Des équipements issus de paradigmes anciens

La plupart des équipements sont de conception relativement ancienne. Ils ont bénéficié (ou doivent bénéficier) d'une ou plusieurs phases de rénovation (complète ou partielle) afin de tendre vers les normes actuelles telles que précisées dans les articles 2 à 10 du décret n° 2019-1478 du 26 décembre 2019.

Dans son ouvrage « Où sont les gens du voyage ? » (2021, les éditions du commun), William Acker étaye l'hypothèse que les équipements se trouvent systématiquement à l'extérieur des villes, loin de tout service, ou dans des zones industrielles à proximité de diverses sources de nuisances. La localisation de la majorité des APA du département lui donne raison. Ce fait invite à envisager la localisation des futurs équipements dans une géographie qui permette l'accès aux services et ne soit pas stigmatisante ou invisibilisée, dans le respect des critères édictés par la DIHAL.

## Des durées de séjour par APA très variables entre les sites

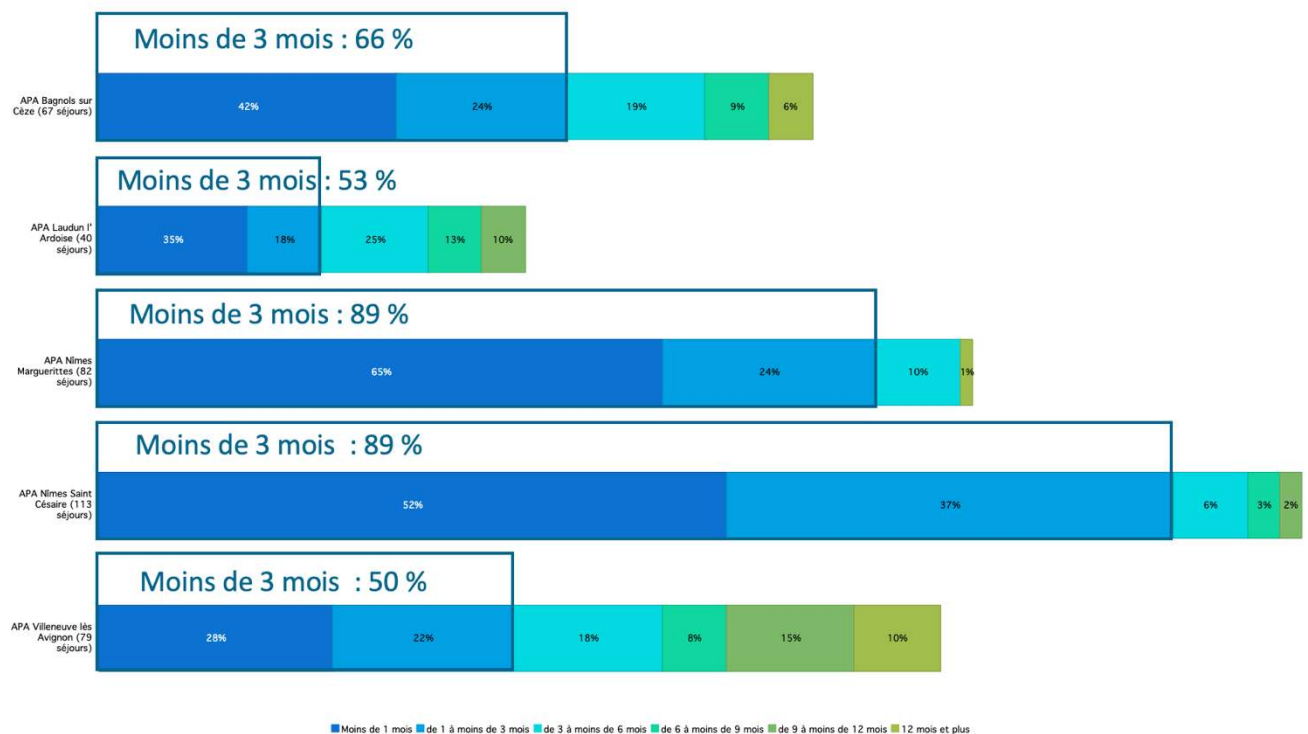
En cohérence avec des taux d'occupation globalement faibles, sur les 2 APA nîmoises, les durées de séjour sont nettement inférieures à 3 mois (89 % des séjours sur l'APA Nîmes). Sur l'APA de Marguerittes, ce phénomène est accentué par quasiment 2/3 de séjours courts de moins de 1 mois (65 %).

Sur les APA de l'Est du département, à Bagnols-sur-Cèze, 66 % des séjours ont une durée inférieure à 3 mois, tandis que cette proportion avoisine 50 % sur les APA de Laudun l'Ardoise et de Villeneuve-lès-Avignon.

L'APA de Villeneuve-lès-Avignon concentre la plus grande part des séjours longs de plus de 9 mois.

Une trentaine de ménages (soit 8 % de l'échantillon) a séjourné plus de 9 mois sur les APA du département. Ces séjours longs questionnent l'adéquation équipement/besoin et invitent, en lien avec ces familles, à envisager d'autres formes de séjour que l'APA.

Figure 8 : durées de séjour des groupes de passage en 2023 et 2024 sur les équipements d'accueil du département



Base : 381 séjours / Source : données anonymisées SG2A Jan. 2023 Sept. 2024 / Hors données CA Alès Agglomération

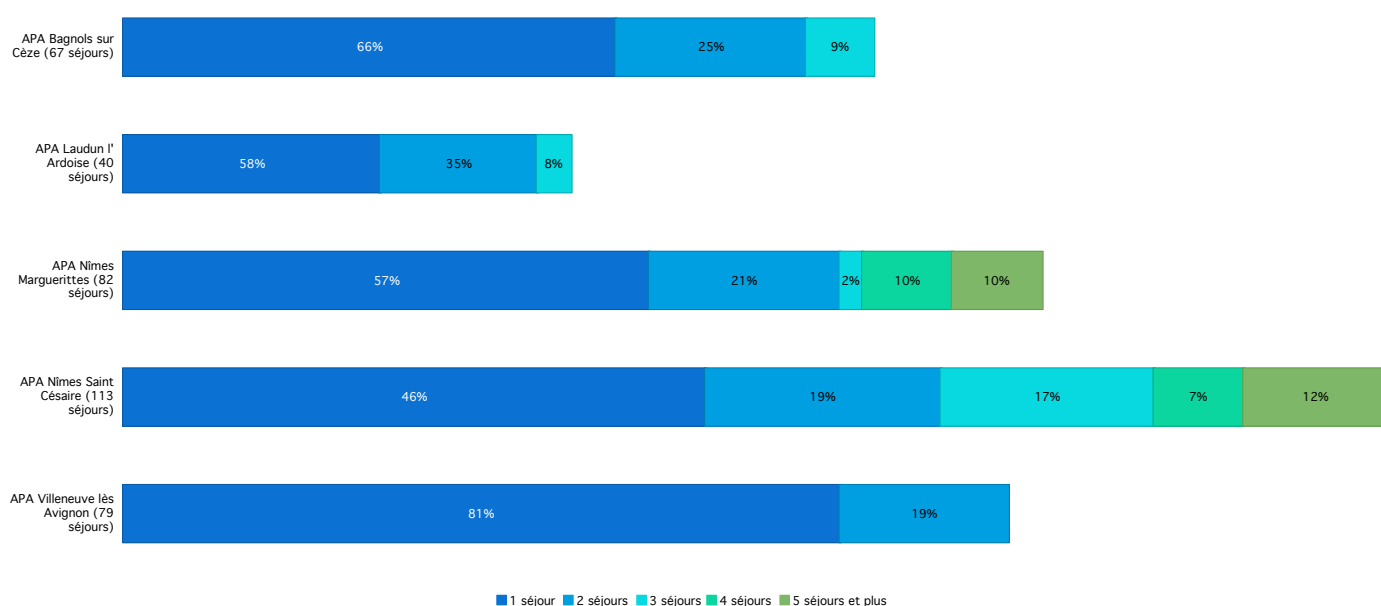
## Récurrence des ménages par APA

Les APA concernées par les séjours courts sont celles qui accueillent néanmoins les ménages de façon récurrente, témoignant ainsi de l'inscription de ces APA dans leur polygone de vie.

Sur la période d'étude des 21 mois, les APA portées par Nîmes Métropole sont caractérisées par une forte proportion de retours des ménages (43 % Marguerittes & 54 % Saint-Césaire) et 20 % de ménages ayant effectué plus de 4 séjours sur l'APA ;

À contrario, 19 % des ménages venus sur l'APA de Villeneuve-lès-Avignon y sont revenus au cours de l'année. Sur l'APA de Bagnols-sur-Cèze, 34% des ménages ayant séjourné y sont revenus dans l'année. Cette proportion est un peu plus importante sur l'APA de Laudun l'Ardoise avec 42 %.

Figure 9. Récurrence des séjours au cours d'une même année et par les mêmes groupes sur les équipements d'accueil du département



## Des équipements dont les usages restent difficiles à qualifier précisément

La logique administrative de l'ALT 2 privilégie une approche comptable plutôt qu'une approche « d'observation sociale » de l'usage des équipements. Ce seul indicateur ne permet pas exactement d'attester du ressenti « du terrain » (par exemple de la rotation des ménages entre les 3 aires situées le long de l'axe rhodanien).

Malgré le travail fin réalisé lors de la révision, des indicateurs nouveaux, tels que la durée de séjour par ménage ou la récurrence de fréquentation des ménages sur un équipement, permettent de décrire plus finement l'utilisation des APA.

Actuellement, ces indicateurs ne sont pas mobilisables simplement. Ils se heurtent à une absence de protocole de collecte, aux biais possibles et doivent évidemment respecter le cadre légal de la CNIL et du RGPD. La question de la production d'indicateurs pourrait être envisagée dans le cadre du suivi du schéma, par exemple en mobilisant le canal de remontée d'information de l'ALT2 à travers lequel circulent déjà les données relatives aux taux d'occupation des places.

## Les stationnements hors des équipements

### Les données recueillies et analysées dans le cadre de la révision

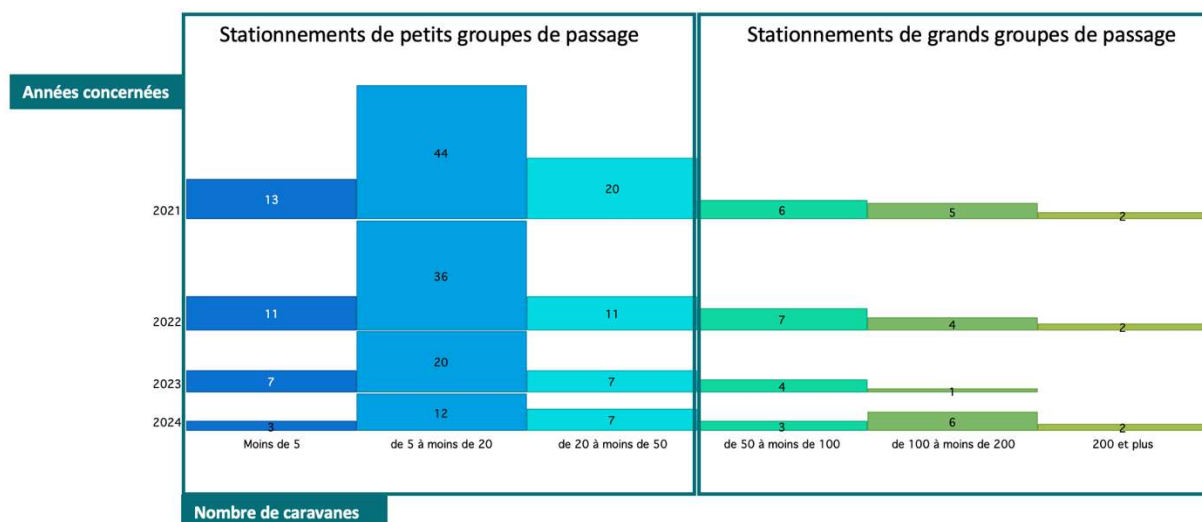
Dans ce volet diagnostic, les données relatives aux stationnements sans autorisation en 2024 sont exclusivement issues de l'enquête menée auprès des communes du département dans le cadre de la révision du SDAHGDV du Gard.

Pour les années 2021, 2022 et 2023, deux sources ont été croisées : le tableau de suivi des saisines de la préfecture et le tableau de suivi des stationnements de la gendarmerie (lesquels se recoupent ou se complètent partiellement). Du point de vue du volume annuel de groupes de passage, les données issues de l'enquête auprès des communes ont globalement permis de corroborer les deux précédentes sources de données. L'outil de suivi des stationnements sans autorisation de groupes de caravanes sur le département via les relevés effectués par la gendarmerie au cours de ses interventions permettent par ailleurs d'obtenir un descriptif relativement précis du contexte sur les différents stationnements, notamment au regard de la typologie des terrains concernés et des éventuelles démarches engagées auprès des groupes que ce soit dans le cadre de négociations ou de procédures d'expulsion.

Cependant, les situations recensées ne reflètent pas de façon exhaustive la totalité des stationnements ayant eu lieu. D'une part, les communes ne signalent pas systématiquement la présence d'un groupe de passage. D'autre part, le besoin traduit par le phénomène des stationnements hors terrains réglementés est probablement minimisé, étant donné l'effet potentiellement dissuasif induit par le déficit de l'offre d'accueil.

Par ailleurs, les données de gendarmerie ne sont plus alimentées depuis 2024 malgré l'intérêt d'un tel recueil et de la centralisation afférente des informations sur les stationnements. Les données sur l'année 2024 n'ont donc pas pu être croisées avec les informations relatives aux stationnements centralisées par la préfecture et la gendarmerie. Enfin, s'agissant des données 2024, les taux de réponse au questionnaire par les communes sont variables d'un EPCI à l'autre. Ainsi, le suivi longitudinal des stationnements sur plusieurs années s'est appuyé sur des données hétérogènes. Les épisodes de confinement et la baisse des grands passages durant les années correspondantes constituent par ailleurs des facteurs qui impactent l'activité « habituelle » de circulation des groupes de passage sur le territoire. L'examen des tendances relatives au phénomène des stationnements sans autorisation ainsi observables offre cependant une base de travail suffisamment robuste pour l'analyse des besoins en matière d'accueil.

Figure 10. Nombre de stationnements entre 2021 et 2024 selon la taille des groupes (en nombre de caravanes)





## Un phénomène substantiel et régulier de passages dans le département de défaut de l'offre

Parmi les principales tendances apparaît une stabilité relative du nombre de grands groupes de passage au cours des dernières années du schéma 2019-2024, tandis que les petits groupes sont en baisse sur le département. Dans le premier cas, le nombre annuel moyen de passages de grands groupes de caravanes (de 50 caravanes et plus) varie entre 11 et 13, sauf sur l'année 2023 où il apparaît plus faible (5 grands groupes de passage seulement). Dans le second cas, la tendance à la baisse du nombre de petits groupes de passage est relativement marquée : de 77 groupes en 2021, le département ne compte plus « que » 22 groupes en 2024.

Toutefois, le passage de petits groupes reste substantiel et vient souligner le défaut de l'offre d'accueil du territoire. Par ailleurs, cette baisse tendancielle ne concerne pas tous les EPCI concernés de manière égale : sur certains territoires, le phénomène de stationnement des petits groupes de passage s'est maintenu au même niveau.

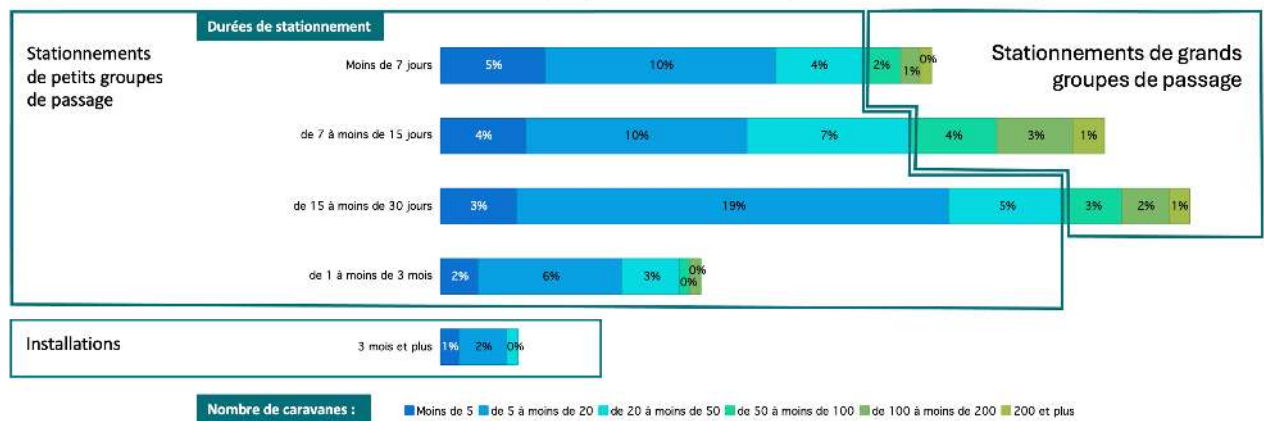
Parmi les communes qui sont régulièrement, voire systématiquement impactées d'une année à l'autre, figurent plusieurs communes de la communauté d'agglomération de Nîmes métropole (notamment Nîmes, Manduel, Bouillargues et Caissargues). Les stationnements sur l'EPCI sont fortement concentrés sur les communes de Nîmes et Manduel (soit respectivement 28 % et 27 % de l'ensemble des stationnements rencontrés sur la collectivité entre 2021 et 2024). Les stationnements majoritaires sont le fait de petits groupes de 5 à 20 caravanes séjournant moins d'un mois. En dehors des deux principales communes impactées par les stationnements de tout ordre, deux communes connaissent des stationnements réguliers de petits groupes de passage : Bouillargues et Caissargues. Les 10 autres communes de l'EPCI ayant connu des stationnements au cours des 4 dernières années n'ont été impactées que ponctuellement. Trois communes signalent avoir été impactées en 2024 en raison d'un manque de place sur les équipements existants sur l'EPCI. La commune de Caveirac signale quant à elle un stationnement en 2024 en raison d'un problème de compatibilité avec les groupes présents sur le ou les équipement(s).

Parmi les territoires les plus fortement marqués par les stationnements figure la communauté de communes de Terre de Camargue. Il s'agit majoritairement de petits groupes de passage, de 5 à 20 caravanes. La seule commune de Saint-Laurent-d'Aigouze a ainsi rencontré 7 stationnements en 2022 et Aigues-Mortes connaît deux stationnements par an en moyenne.

Si l'appréciation du phénomène des grands passages sur la communauté d'agglomération d'Alès est délicate et difficile à renseigner précisément avec un accueil occasionnel, il apparaît nettement que cette collectivité est en revanche fortement impactée par le stationnement des petits groupes de passage. Les communes d'Alès et de Saint-Christol-lez-Alès sont de loin les plus touchées (soit, respectivement, 9 et 10 stationnements entre 2021 et 2024, les communes de Saint-Maurice-de-Cazevieille, de Massillargues-Attuech/Lézan et de Méjannes-lès-Alès rencontrent plus d'un stationnement par an. D'autres communes de l'EPCI sont également concernées par le phénomène, mais dans une moindre mesure.

Enfin, si la communauté de communes du Pays d'Uzès n'a connu aucun stationnement de grands groupes de passage au cours des 4 dernières années, elle rencontre en revanche de multiples stationnements de petits groupes. Foissac, Saint-Siffret, Uzès et Saint-Quentin-la-Poterie sont les 4 communes les plus concernées. Il s'agit de groupes de 2 à 30 caravanes séjournant généralement moins d'un mois. Les stationnements sont par ailleurs relativement dispersés sur le territoire, 7 autres communes ayant connu le phénomène de manière sporadique.

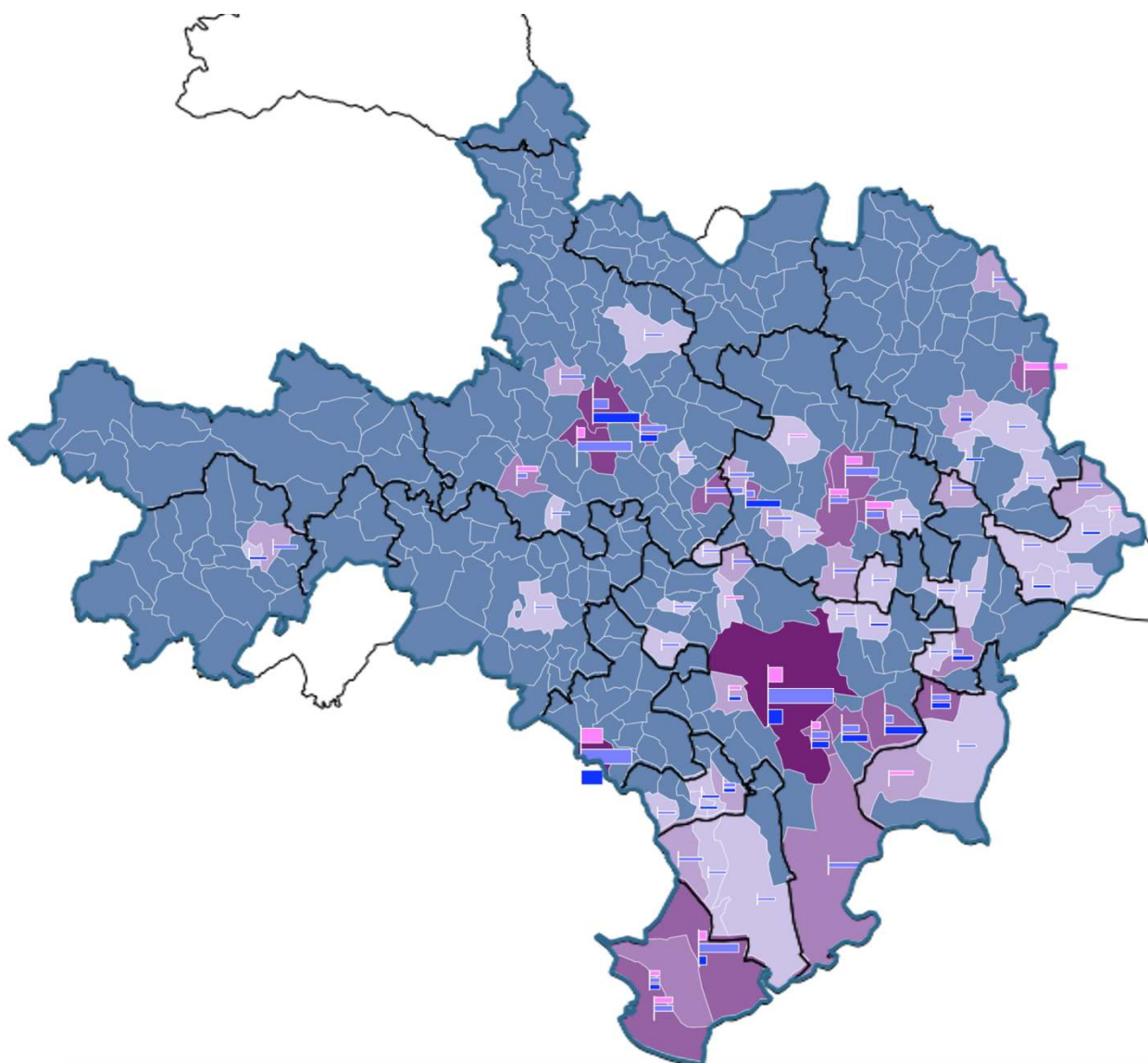
Figure 11. Répartition des passages entre 2021 et 2025 par durée de stationnement ou d'installation (sur un total de 233 passages)



Plusieurs secteurs ne connaissent que des stationnements occasionnels : ainsi, la communauté de communes Beaucaire Terre d'Argence rencontre 1 à 2 groupes annuellement sur Bellegarde ou Jonquières-Saint-Vincent. Tel est le cas également de la communauté de communes Rhône-Vistre-Vidourle. Sur les 10 communes de l'EPCI, seules 4 ont rencontré un phénomène de stationnement de groupes de passage au cours des 4 dernières années et, parmi elles, seule la commune de Codognan connaît un passage régulier (presque 1 par an). Le phénomène est également sporadique sur la communauté d'agglomération du Grand Avignon, qui rencontre en revanche des problématiques de stationnement des grands groupes malgré la présence d'une aire de grands passages sur sa partie Vauclusienne.

La communauté de communes Pays de Sommières fait partie des secteurs ayant connu une baisse du phénomène de passage de petits groupes. L'EPCI n'a pas connu de stationnements depuis 2022 (sauf au cours de la révision en 2025). Toutefois ces derniers ont été relativement nombreux en 2022 et au cours des années précédentes. Il s'agissait exclusivement de petits groupes de passage, séjournant généralement moins de 1 mois. Sauf exception, l'ensemble des situations de stationnement recensées sont concentrées sur la seule commune de Sommières. Cette diminution du nombre de groupes de passage ne traduit pas exclusivement une baisse du besoin : il est également à corréliser aux diverses démarches ayant été engagées par la commune de Sommières à l'encontre des groupes de passage, notamment des demandes de mise en demeure et d'évacuation forcée auprès du préfet ainsi que des démarches auprès du juge administratif ou judiciaire et des plaintes auprès des services de gendarmerie. En 2018, le diagnostic du précédent schéma effectuait un rapprochement entre la population présente sur la commune en logement social ou ordinaire et « les stationnements des caravanes de ménages pouvant rendre visite à ceux vivant en appartement et ne pouvant pas les accueillir ». Mais cette corrélation n'est soulignée ni par les membres de la communauté sédentarisée eux-mêmes ni par la collectivité.

Figure 12. Stationnements (moins de 3 mois) de passage (moins de 50 caravanes) entre 2021 et 2024



Communes n'ayant connu aucun stationnement sans autorisation sur la période

#### Nombre moyen de stationnements par communes

- 1 seul stationnement au cours des 4 dernières années
- 1 stationnement tous les deux ans
- 1 stationnement par an
- Moins de 2 stationnements par an
- 2 stationnements par an
- 3 stationnements ou plus par an

#### Taille des groupes de caravane

- Groupes de moins de 5 caravanes
- Groupes de 5 à moins de 20 caravanes
- Groupes de 20 à moins de 50 caravanes

Source : questionnaire Cisame aux communes (données 2024) ; tableau de suivi des saisines préfecture (2021-2023) ; tableau de suivi stationnements par gendarmerie (2021-2023) ; outil de suivi stationnements par CA Alès (2021-2023) ; outil de suivi stationnements CA de Grand Avignon (2021-2023)

## Un besoin avéré d'aires de grands passages

Le besoin d'aire de grands passages est confirmé par le volume, la période et la durée de stationnement des grands groupes de passage. La quasi-totalité des communes ayant répondu à l'enquête et ayant signalé un stationnement de grand groupe de passage évoque comme principale raison l'absence d'équipement dédié sur le territoire.

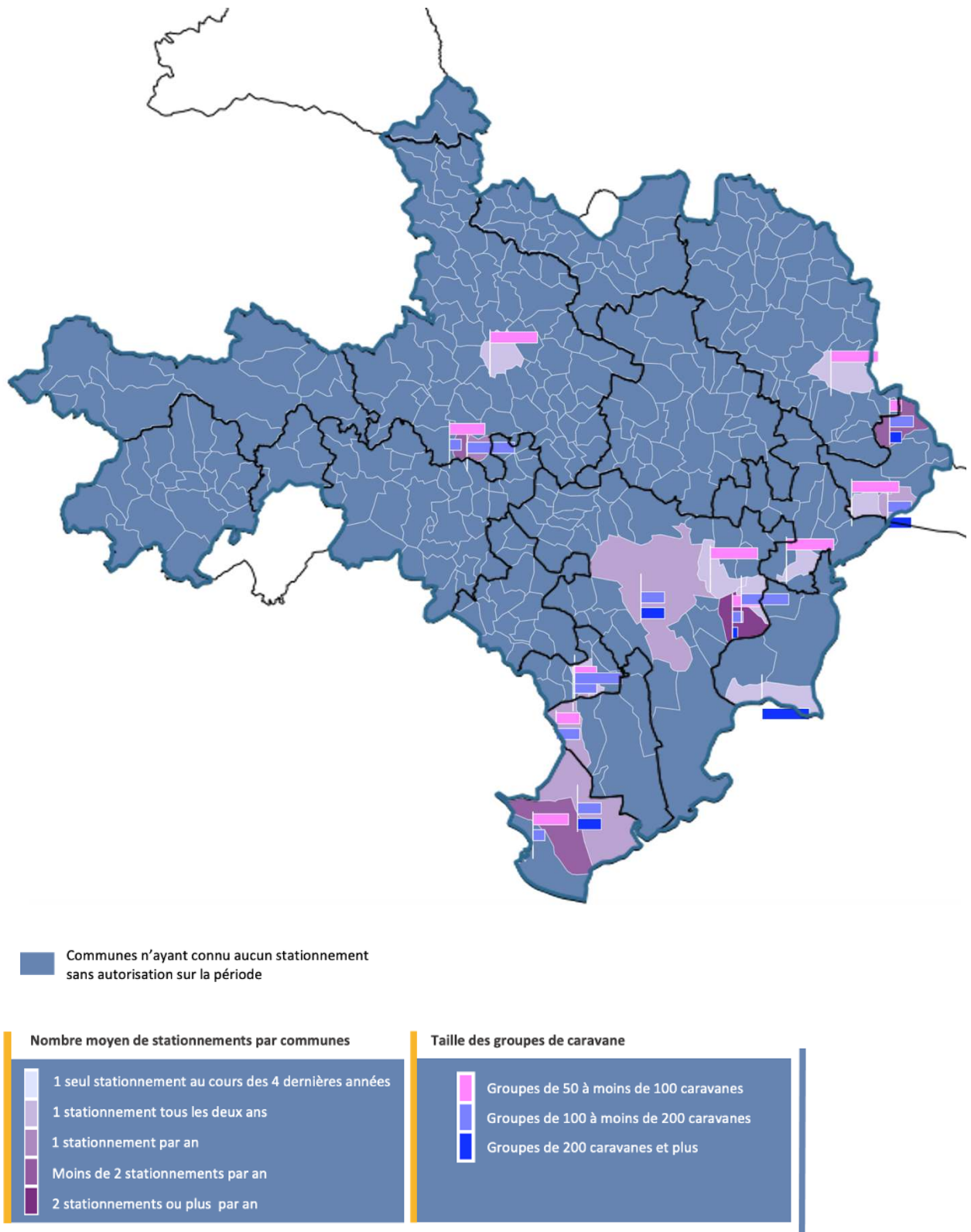
S'agissant des grands passages estivaux, quatre territoires sont principalement concernés : le secteur de Nîmes et son aire d'attraction, la bande côtière sur le bassin de vie d'Aigues-Mortes, l'aire d'attraction d'Avignon et le bassin de vie d'Alès.

Les grands passages sur le secteur de Nîmes sont variables d'une année à l'autre et concernent presque exclusivement les communes de Nîmes et Manduel. Ainsi, l'EPCI a connu 5 passages en 2022, 1 seul en 2023 et 3 en 2024. Malgré la fiabilité des relevés de gendarmerie qui apportent la connaissance principale du phénomène sur l'agglomération, d'autres communes apparaissent à travers l'enquête réalisée auprès des. Tel est particulièrement le cas de la commune de Saint-Gilles signalant par ce biais des stationnements tous les ans entre 2021 et 2023.

La communauté de communes de Terre de Camargue connaît un passage récurrent de grands groupes de caravanes, à Saint-Laurent-d'Aigouze et à Aigues-Mortes. Les groupes de passage pratiquent des séjours courts, généralement entre une semaine à 15 jours. Les demandes transmises par les associations délégataires à la préfecture mettent en évidence un autre aspect du besoin, au-delà des capacités réelles du territoire que ce soit sur des équipements règlementaires ou des terrains négociés, les demandes concernent annuellement des groupes de 60 à 150 caravanes. Ainsi, l'EPCI est parmi les plus sollicités de l'ensemble du département en ce qui concerne les grands passages, avec deux à quatre demandes par an pour de grands groupes de passage.

Sur la communauté d'agglomération du Grand Avignon, les communes de Roquemaure et des Angles rencontrent régulièrement de grands groupes de passage de 100 à 150 caravanes. Malgré la présence d'une aire de grand passage sur le territoire, les stationnements de grands groupes ne sont pas absents que ce soit en raison du volume de demandes et/ou des problématiques relatives aux situations d'accueil. Ainsi, deux groupes ont stationné sur Roquemaure en 2024 en raison d'un problème de compatibilité avec les groupes présents sur l'aire de grand passage de Bonpas, seul équipement de ce type sur l'EPCI (hors département du Gard).

Figure 13. Stationnements (moins de 3 mois) de passage (50 caravanes ou plus) entre 2021 et 2024



Source : questionnaire Cisame aux communes (données 2024); tableau de suivi des saisines préfecture (2021-2023) ; tableau de suivi stationnements par gendarmerie (2021-2023) ; outil de suivi stationnements par CA Alès (2021-2023) ; outil de suivi stationnements CA de Grand Avignon (2021-2023)



## En l'absence de terrain réglementé, des situations prob négociations

Des négociations ont souvent lieu avec les groupes de passage. De nombreuses communes ont engagé une négociation avec les groupes au cours de précédentes années, aboutissant dans la plupart des cas sur un accord ou, a minima, sur une tolérance du stationnement selon une durée convenue. Les communes ayant engagé des mesures coercitives vis-à-vis de certains des groupes, en procédant à des demandes de mise en demeure et d'évacuation forcée auprès du préfet et des démarches auprès du juge administratif ou judiciaire, peuvent par ailleurs entrer en négociation avec d'autres groupes lorsque les conditions y sont favorables.

Ainsi, des tendances peuvent être observées entre les différents EPCI en ce qui concerne la gestion des stationnements hors des équipements conventionnés, aucun ne s'inscrit dans une approche exclusivement sécuritaire. Malgré la rareté des demandes préalables, les stationnements sont régulièrement autorisés ou tolérés par les communes. Plusieurs communes ont ainsi obtenu un engagement de respecter les lieux et de les quitter dans les délais prévus (conclusion d'une convention d'occupation temporaire du domaine public). Toutefois ces démarches ne relèvent pas d'une politique d'accueil territoriale structurée et ne peuvent constituer une réponse pérenne.

Mais les propositions de solution sur d'autres terrains sont quasiment absentes. Par ailleurs, malgré le recours courant à la négociation, les groupes font régulièrement l'objet de plaintes et de verbalisations.

Par ailleurs, d'autres formes d'accueil négociées se développent sur le territoire en dehors des équipements conventionnés. Tel est le cas sur un terrain privé à Massillargues-Attuech/Lézan constituant une aire d'accueil pour des groupes ayant généralement effectué une demande préalable. Sur la communauté de communes d'Alès, deux communes pratiquent la halte tolérée : des groupes préviennent ainsi la commune de Tornac en amont de leur venue. Sur Alès, les groupes préviennent le médiateur et les responsables des groupes habituels connaissent les pratiques de la collectivité. Certains groupes peuvent effectuer une demande préalable officielle pour des séjours sur le site du Mas d'Avon dans la commune d'Aigues-Mortes. Cette pratique peut être rapprochée d'une forme de halte tolérée. La mairie précise le protocole : une demande par courrier est adressée au maire et une prise de contact avec le groupe en question est réalisée par la police municipale pour recueillir les informations relatives au nombre de personnes et à la durée d'installation. Tel est le cas également signalé par la commune de Lédénon.

Ces arrangements se font sans que ne soit vérifiée la présence des installations minimales sur ce type de terrain (accès eau/électricité). Ils sont de plus parfois situés dans des secteurs inadaptés en termes d'urbanisme (zones inondables par exemple).

## Le point de vue des représentants des voyageurs

	Leurs constats	Leurs propositions
APA	<b>Inégale attractivité</b> des équipements : vétusté, prix, familles/communautés installées, taille, cadre d'implantation, nuisances, suroccupation et résidentialisation, pas de réel turnover.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Augmenter le nombre d'aires, avec des capacités d'accueil variables</li> <li>Revoir les conditions de vie et les tarifs pour les rendre attractives,</li> <li>Associer les voyageurs lors de la conception ou réhabilitation</li> </ul>
AGP	Pas d'AGP alors qu'il y a des <b>besoins avérés</b> (au moins sur 2 parties du département). Les voyageurs encore itinérants se regroupent : des groupes moyens (50 caravanes) et très gros (+ de 200 caravanes) de plus en plus nombreux.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Faire 2 aires de grands passages supérieures à 2 hectares, modulables de 50 à + de 200 caravanes, ouvertes toute l'année avec une limite de durée de séjour.</li> </ul>
Terrains familiaux locatifs	Besoins avérés de <b>solution adaptée</b> (si intermédiaire entre sédentarisation sur APA ou terrain privé non constructible et logement). Actuellement, <b>pas de rotation</b> sur le seul TF du département (territoire peu attractif pour l'ancrage).	<ul style="list-style-type: none"> <li>Multiplier ce type d'équipement (corresponds aux besoins de nombreuses familles du territoire)</li> <li>Le penser dans une <b>dynamique d'accès au logement</b> et non comme une fin en soi.</li> </ul>
HLM / Logement Adapté	Problème de <b>localisation des HLM</b> , les voyageurs fuient « les citées ».  Manque de propositions adaptées : faire cohabiter une vie dans un logement et de l'itinérance estivale.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Il faudrait des terrains locatifs suffisamment grands pour accueillir un petit logement (pièce de vie spacieuse et confortable + sanitaires) et les caravanes pour des familles élargies qui n'ont pas les moyens de devenir propriétaires.</li> </ul>
Terrain privés familiaux / terrains publics /cabanisation	Problématiques de <b>constructions non-conformes et illégalité</b> : risque d'expropriation (de personnes implantées dans la vie locale).  Particularité des groupes sur terrains publics : installés depuis longtemps, précarité de certains, familles élargies ne veulent pas se séparer, refusent les aires ou n'en ont pas les moyens et sont de toute façon quasi sédentaires.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Accompagnement au cas par cas des projets sur les terrains avec des constructions illégales, repenser la classification de certains terrains</li> </ul>
Rôles et missions des médiateurs et représentants	Avoir un <b>nombre suffisant de médiateurs</b> et représentants qui permettent de garantir la <b>territorialisation de la représentation</b> .  Définir les missions des représentants et des médiateurs, rendre ces <b>fonctions attractives</b> pour attirer de nouveaux médiateurs.  Définir à l'échelle du schéma le <b>niveau de participation des médiateurs et représentants</b> dans les différents projets et instances qui les concernent.	

### Ancrage, pratiques d'itinérances et place des voyageurs dans la politique d'accueil

L'ancrage territorial constitue à la fois un volet et l'un des enjeux majeurs du plan : l'écart entre les besoins — recensés dans le schéma, le PDALHPD ou dans les PLH tel que présenté dans le bilan des réalisations en décembre 2021 — et les réalisations est très conséquent : sur 60 logements en PLAI devant répondre à des besoins d'ancrage de voyageur, aucun n'a été réalisé à cette période. Dans le précédent schéma, 79 ménages étaient pourtant concernés par des prescriptions ou des recommandations d'habitat adapté. Toutefois, la mise en œuvre de Maîtrises d'Œuvres Urbaines et Sociales (MOUS) sur le territoire de Nîmes Agglomération et la commune de Saint-Ambroix constitue une occasion bienvenue de valoriser les démarches engagées par les territoires s'étant saisis des questions d'habitat à destination des voyageurs.

Les remontées des communes sur l'existence de sites d'installation de voyageurs en cours de sédentarisation au cours de la révision confirment l'importance du besoin. D'autre part, la capacité effective d'accueil du département est en partie réduite en raison du phénomène d'ancrage qui peut se développer sur certaines aires permanentes d'accueil, parfois masqué par des rotations entre deux aires ou des phénomènes de « privatisation » de l'aire par un groupe familial, réduisant l'attrait, voire la possibilité d'accès à l'aire par d'autres familles itinérantes.

Le terme d'ancrage est à privilégier sur celui de la sédentarisation, qui désignerait un processus d'évolution du mode d'habitat et de vie vers la sédentarité, ce qui sous-entendrait que l'habitat-caravane et l'itinérance ont vocation à disparaître. Or, même s'il n'y a plus de mobilité ou une réduction de la mobilité, l'ancrage peut se combiner avec le maintien de la résidence mobile. La diversité des attentes des familles dont le mode de vie se caractérise par un ancrage territorial (subi ou volontaire) suppose la mise en place d'une démarche menée en lien et avec les voyageurs eux-mêmes.

### Des besoins identifiés sur le volet habitat du schéma

Le département du Gard est caractérisé par un large phénomène de cabanisation qui, pour partie, concerne également la sédentarisation des voyageurs. La DDTM 30 dispose d'un service « lutte contre les constructions illicites » et d'outils dédiés.

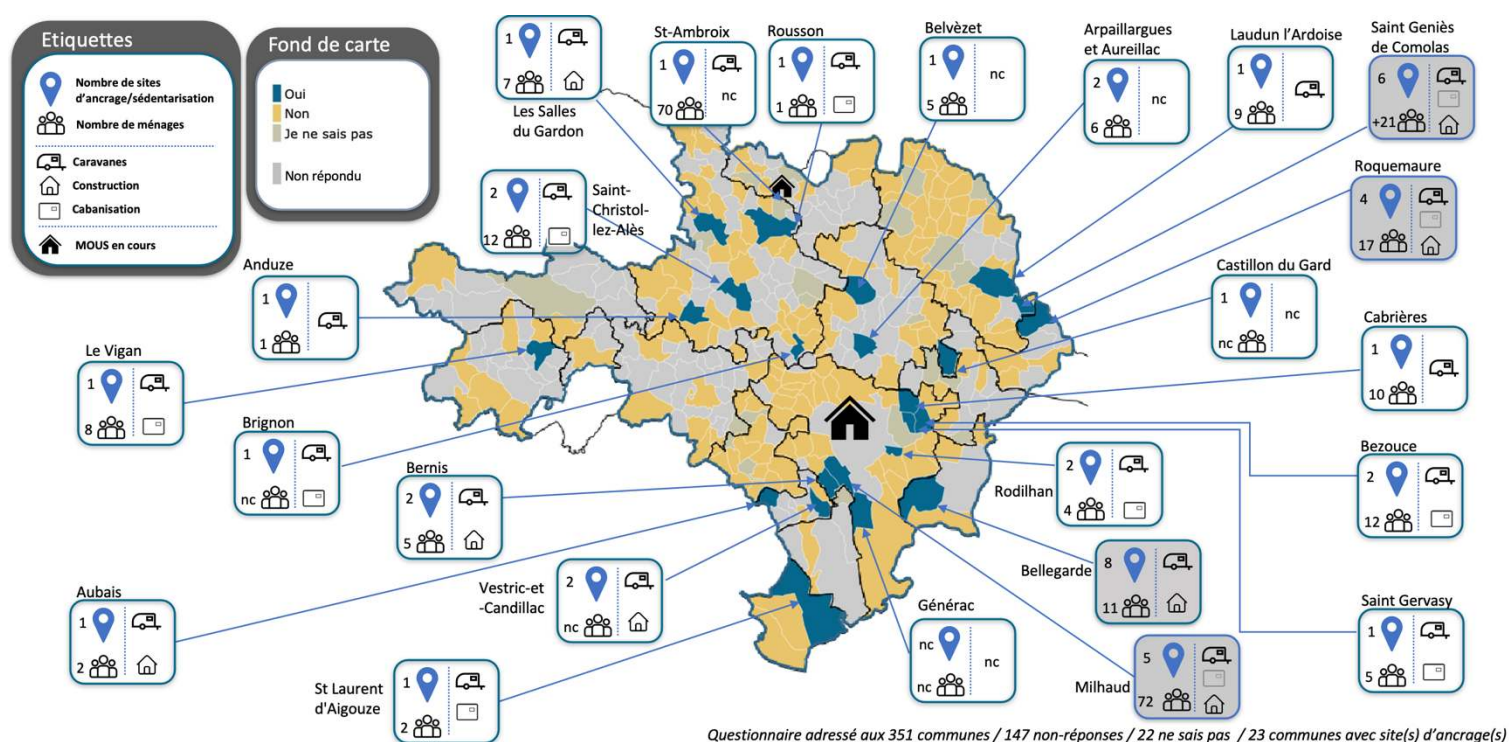
La question a été explicitement posée à l'ensemble des communes du département par voie de questionnaire. 23 communes ont déclaré des sites d'ancrage (cf. carte ci-dessous). Chaque situation est singulière et le schéma ne peut les traiter individuellement. Néanmoins plusieurs similitudes ont été identifiées :

- Les situations sont souvent anciennes et dépassent les délais de prescription qui rendent dès lors l'action complexe ou quasi impossible.
- Les maires interrogés (principalement de « petites » communes) appellent à davantage de soutien afin d'exercer leur pouvoir de police lorsqu'il en est encore temps.
- Les risques de pollution des nappes phréatiques sont élevés.
- Les modalités d'échange de parcelles ou la création de Stecal, (Sous-secteur de zone naturelle (N) ou agricole (A) où sont autorisées les constructions, l'aménagement des aires d'accueil ou des terrains familiaux pour les gens du voyage) dans les documents d'urbanisme sont peu, voir pas mobilisées.

Enfin, une modalité de résorption de ce phénomène peut être envisagée via le développement de l'habitat adapté et des terrains familiaux locatifs.



Figure 14. Carte des sites d'ancrage identifiés au cou (cf. annexe 1)



## Des Maîtrises d'Œuvre et Urbaines et Sociales engagées sur plusieurs territoires

La MOUS de Saint-Ambroix a révélé la présence de 24 ménages et 63 personnes sur le « terrain de sédentarisation » de la commune. Ce site d'ancrage informel, sous la forme d'une organisation spontanée sans infrastructure, est occupé de façon permanente et de longue date. Le site est potentiellement qualifiable de bidonville et pourrait aboutir à la mise en place d'une opération de résorption de l'habitat insalubre (RHI). Deux possibilités s'offrent aux 9 sous-groupes identifiés par l'opérateur ayant mené la MOUS : PLAI-A et TFL. Les réflexions engagées doivent se poursuivre.

Sur Nîmes Métropole, une MOUS habitat précaire a été lancée en 2024. Les 13 communes qui se sont portées volontaires pour intégrer cette étude ont fait remonter quelques 270 sites potentiels d'occupation illicite. Or, le marché est calibré pour mener à bien des diagnostics sociaux, juridiques et techniques sur 40 sites. Un travail de priorisation des sites a donc été mené avec les communes afin de rester dans l'épure du marché, mais surtout de recentrer sur les situations où il s'agit, a priori, de voyageurs en cours de sédentarisation. Plusieurs sites ont été repérés, mais aucune information précise n'est disponible au moment de l'écriture du présent schéma.

Parallèlement, dans le cadre du projet partenarial de l'Agence d'Urbanisme de la Région Nîmoise et Alésienne de 2025, une mission d'identification des friches urbaines a été lancée. Dans le cadre de la recherche pour de la création d'habitats, et en fonction des futures préconisations du SDAHGV un focus particulier sera demandé afin d'identifier des friches qui pourraient correspondre à un TFL et/ou aire de grand passage.

Sur la CC Pays Viganais, il existe une famille installée au Vigan depuis l'après-guerre et pleinement intégrée à la vie locale. Cependant, le site d'ancrage est situé en zone d'aléas très forts concernant les « débordements de cours d'eau et la submersion marine » (cf PPRI). La parcelle cadastrée 1495 est située en zone N du PLU de la commune. Le PPRI de 1998 relatif au cours d'eau de l'Arre inférieure fait déjà état du positionnement d'une « aire d'accueil des gens du voyage » en zone inondable. Au cours des dernières décennies, la commune a tenté par deux fois de trouver des solutions à cette situation,

mais qui n'ont pu aboutir (proposition d'un nouveau terrain non adapté en collaboration avec la sous-préfecture, mais qui n'a pu être menée à terme au vu d'une évolution des besoins). Cette situation invite à envisager une MOUS mais la commune n'a pas saisi l'opportunité d'intégrer le schéma.

Sur la CA du Gard Rhodanien, au regard de la préconisation de réalisation d'opérations d'habitat adapté sur la commune de Bagnols-sur-Cèze, sept familles ont bénéficié d'une opération qui croisait également les questions d'insalubrité. Ces familles occupaient depuis une trentaine d'années le site d'une ancienne station d'épuration de la commune (lieu-dit Bazine). En 2015, la Ville candidate et est retenue par l'ANAH pour le dispositif de résorption de l'habitat insalubre adapté au format « bidonville ». Cette démarche s'inscrit dans un large cadre partenarial et en lien avec les orientations du PLH et du PDALHPD.

Un dispositif de concertation a été mis en place avec les habitants dans le cadre d'une MOUS en 2017 et d'ateliers animés par le CCAS. Le chantier a débuté en avril 2019, il incluait une clause d'insertion qui a pu bénéficier aux futurs habitants. Des études et travaux complémentaires non prévus ont été engagés afin de conforter les sols. Les 7 logements ont été livrés en juillet 2021 et les familles ont pu emménager.

L'accès aux droits sociaux, aux soins, à la culture et à la citoyenneté des personnes issues des communautés de voyageurs est un enjeu majeur pour leur inclusion sociale et le bien vivre sur le territoire. Souvent entravé par des phénomènes de défiance et de méfiance alimentés par des stéréotypes et une méconnaissance réciproque, ce public multiplie ainsi les risques de précarité. Il est crucial de reconnaître ces obstacles pour développer des actions et des efforts conscients en direction de ce public, garantissant une véritable équité d'accès au droit commun et de lutte contre les discriminations qui persistent.

### La scolarité

#### Une communauté fortement présente et des besoins avérés

- Les effectifs d'EFIV repérés marquent l'ampleur de la présence de cette communauté dans le département. La liste établie par le CASNAV n'est pourtant pas exhaustive : certaines communes n'ont fait remonter aucune information dans le cadre de l'enquête EFIV et diverses écoles ne considèrent rapidement plus comme EFIV les enfants de familles ancrées sur le territoire, bien que leur rapport à l'école et les besoins spécifiques associés relèveraient finalement encore du dispositif. De plus, les effectifs étaient en 2023 et début 2024 en baisse, ce qui ne semblait pas correspondre à la réalité des passages et installations sur le département.
- Par ailleurs, en se basant sur les données d'activité des aires permanentes d'accueil, le nombre d'enfants scolarisables passés sur chacun des équipements en 2023 est généralement 4 à 5 fois supérieur au nombre d'EFIV recensés la même année par les écoles des secteurs concernés. Il en résulte des besoins de scolarisation bien supérieurs au flux d'enfants habituellement accueillis par les établissements.

À titre d'exemple sur des équipements et secteurs pour lesquels les données existent et peuvent être croisées : le CASNAV a recensé sur le Gard Rhodanien 7 EFIV en 2023, alors que 36 enfants en âge scolaire (3-16 ans) ont été recensés rien que sur l'APA de Bagnols-sur-Cèze tout au long de l'année. De même à Marguerittes, 37 enfants en âge primaire passés sur l'année contre 7 enfants scolarisés à l'école de secteur (écoles maternelle et élémentaire De Marcieu).

Par ailleurs, si, en début d'année, la mise en place de la scolarité des enfants présents sur les aires aux mois d'août et septembre bénéficie d'une attention spécifique liée à cette période de rentrée scolaire, l'enjeu reste l'assiduité des enfants et la vigilance des professionnels pour maintenir un bon taux de scolarisation tout au long de l'année.

#### La précarité : un facteur aggravant

Comme en matière de santé, la précarité représente un facteur aggravant en ce qui concerne les difficultés de scolarisation des enfants. Elle est particulièrement marquée dans certaines zones d'ancrage où les familles n'ayant plus les moyens de voyager se regroupent. Elles doivent d'abord s'assurer de remplir les besoins primaires de subsistance, la scolarité vient donc au second plan de leurs préoccupations.

L'incapacité des parents à se déplacer pour accompagner l'enfant à l'école complexifie la scolarisation lorsque celle-ci est éloignée du lieu de vie ou de l'APA, et notamment pour les mères lorsque le père est parti travailler avec le seul véhicule disponible. Les familles les plus précaires observées sur les équipements peuvent avoir pour seul véhicule et habitat des camping-cars, donc non-mobilisables pour amener les enfants à l'école, sauf à « lever le camp » 2 fois par jour. Ainsi, lorsque l'illettrisme ou le rapport méfiant des parents à l'école ne créent déjà pas des conditions favorables à la scolarisation

des enfants, les difficultés de mobilité et la précarité économique sont des facteurs de risque d'évitement scolaire.

Pour autant, les tentatives de mise en place de ramassage scolaire ne sont que marginalement efficaces pour remédier au problème.

### Le retour des adolescents ?

Le CASNAV remarque que de plus en plus de grands adolescents se présentent avec une demande en lien avec la scolarité, après des années d'évitement scolaires et sont orientés vers les missions locales. En effet, leur faible niveau scolaire pose problème pour des retours dans l'enseignement, y compris en apprentissage/CFA, ce qui serait souvent leur demande. Toutefois la perspective d'une allocation, telle que la Garantie Jeunes et maintenant le CEJ, permet parfois d'inciter certains à tenter un parcours vers l'insertion professionnelle.

Un exemple éclairant (cité par le CASNAV) : cette année, un adolescent de 15 ans, vivant sur le bidonville de la zone de la Croix d'Aspouze (Milhaud) s'est présenté à l'Inspection académique pour demander à être scolarisé (suite à menaces de la CAF sur l'arrêt du versement des allocations). Il n'avait jamais été scolarisé et était inconnu de l'Inspection académique alors que sa famille est sédentarisée de longue date et qu'il a grandi là. Il a été mis en SEGPA, à sa demande, mais avec un fort risque d'échec compte tenu de sa situation d'illettrisme. Il relèverait de l'alphabétisation, dispositif qui n'existe pas pour des enfants de 15 ans sur son territoire.

### La persistance des difficultés de scolarisation est notamment liée :

- Au manque de dispositifs dédiés (UPS) en dehors de Nîmes. 10 écoles fléchées en lien avec les APA, mais un engagement attendu des collectivités sur le protocole de scolarisation,
- Au besoin avéré de médiation sur les aires : Le CASNAV note l'importance d'un relai sur site faisant « la pédagogie » de la scolarisation, ce qui est le cas avec l'Assistante Sociale du Relais G2A, le travail de sensibilisation mené sur les aires commençant à porter ses fruits. De plus la scolarité est souvent une porte d'entrée au dialogue et à l'accompagnement social des familles sur d'autres thématiques sociales,
- Au rapport des parents à l'école, à leur situation propre face à l'illettrisme. Là encore, « l'aller vers » est indispensable pour rapprocher les familles de l'école lorsqu'il est évident qu'elles ne feront pas ce 1<sup>er</sup> pas. Mais actuellement « *plus personne ne va sur les équipements depuis le COVID* », les instituteurs ont perdu l'habitude de s'y rendre et les habitudes de conventions avec des associations qui faisaient autrefois du soutien scolaire, de l'alphabétisation des adultes ou des ateliers lecture n'existent plus non plus,
- Aux âges de la maternelle et du collège, bien que de nets progrès sur la maternelle soient observés. Au collège, un phénomène de « conflit de loyauté » peut être observé chez des adolescents qui se plaisent ou réussissent au collège, mais se sentent tiraillés du fait du discours communautaire souvent négatif vis-à-vis des collègues et des professeurs,
- Des communes qui restent réfractaires à l'accueil « groupé » d'enfants voyageurs et se réservent le droit de réorienter des enfants vers d'autres écoles pour éviter des effets de surcharge de leurs classes,
- L'hétérogénéité des communautés de voyageurs présents dans le département et de leur relation à l'école. Pour certaines communautés, les professionnels et professeurs se disent démunis et avec peu de prise pour valoriser l'importance des apprentissages même de base. Pourtant, le collectif peut soutenir une amélioration de la scolarisation lorsque, sur un établissement ou avec un

professeur, une relation de confiance s'instaure avec une ou deux familles de l'ensemble de la communauté.

#### Les actions du CASNAV en lien avec les EFIV :

- Un travail de suivi et contrôle des demandes d'IEF<sup>1</sup> (CNED) qui ne représentent généralement pas une bonne solution en termes d'acquisitions pour les enfants du secondaire. La baisse du nombre d'accords s'accompagne d'expérimentations réussies : scolarisation d'un groupe d'adolescents au collège qui a trouvé sa place malgré les craintes de discriminations énoncées au départ.
- La rédaction d'un protocole de scolarisation permettant d'harmoniser et clarifier la procédure de scolarisation et le suivi des EFIV de passage sur les APA impliquant les communes, les EPCI, l'Éducation nationale et le Conseil Départemental.

#### Les actions du Relais G2A en lien avec les EFIV :

- Facilitation des démarches d'inscription à l'école, travail de réassurance des familles, de facilitation et de valorisation de l'importance d'acquérir des savoirs de base plus qu'une « éducation scolaire », ce qui parle souvent davantage aux parents réticents,
- Échanges et partenariat avec les établissements scolaires, le CASNAV et les municipalités.

#### Bonnes pratiques repérées :

- Mobilisation du programme Ouvrir l'École aux Parents pour la Réussite des Enfants (OEPRE) à destination des publics voyageurs,
- UPRéussite (expérimentation Hérault sur dispositifs dédiés à des enfants illettrés)

## Domiciliation — Accès aux droits

#### Domiciliation :

Dans les faits, **l'accès à une domiciliation** ne semble pas réellement poser problème pour la majorité des voyageurs : le choix entre associations habilitées, CCAS ou membre de la famille laisse un panel suffisant de solutions. Pour autant, cette offre ne résout pas la problématique du non-recours.

Le problème lié à la domiciliation tient à son caractère « fictif » pour les voyageurs : compte-tenu de la complexité administrative, il est impensable pour des personnes qui changent de lieu de vie plusieurs fois dans l'année de changer de domiciliation systématiquement, or, lorsqu'il y a des déplacements interdépartementaux :

- Le suivi du courrier n'est pas fait correctement par les personnes elles-mêmes, donc des informations se perdent,
- Les administrations et services dont les droits sont liés à une présence effective dans le département (France Travail par exemple) coupent les droits.

Un exemple éclairant : une femme itinérante, qui vit sur les aires de plusieurs départements du bassin méditerranéen, se déplace au gré du travail saisonnier et rentre en hiver passer 3 à 4 mois dans l'est de la France chez sa sœur où elle est domiciliée. Elle alterne entre des périodes d'emploi et des périodes sans travail lors desquels elle devrait bénéficier d'allocations (chômage ou RSA). Or, pour faire valoir ses droits, il faut qu'elle soit inscrite et honore des rendez-vous dans l'agence France Travail de son département de domiciliation, ce qu'elle ne peut pas faire. Elle est donc radiée régulièrement et sans inscription à France Travail, impossible de prétendre à l'allocation de retour à l'emploi ni au RSA. Elle a depuis 2 ans cessé d'en faire les demandes et se trouve donc en situation de renonciation aux droits, qu'elle trouve préférable, car la complexité administrative lui « cassait la tête ».

<sup>1</sup> Instruction En Famille

Plusieurs travailleurs sociaux connaissent sa situation et tentent de ro droits pour lui permettre d'avoir un niveau de vie qui se rapproche des minimas sociaux, ce qui n'est pas le cas actuellement.

- Photographie de la domiciliation (connue) des personnes présentes sur les APA du Gard au mois de novembre 2024 :

La travailleuse sociale du Relais G2A a réalisé, en novembre 2024, un état des domiciliations des personnes présentes sur les APA afin de mieux appréhender cette question sur le territoire. Il en ressort que, pour les 4 aires couvertes par la prestation, avec 49 ménages présents sur les équipements à l'instant T dont 39 ménages pour lesquels le lieu de domiciliation est connu :

- 8 d'entre eux sont domiciliés dans la ville qui porte l'équipement, auxquels se rajoutent 6 ménages domiciliés dans une autre commune du Gard, soit 14 ménages domiciliés dans le département,
- 25 ménages sont domiciliés dans un autre département.

Sur l'APA d'Alès, l'agent d'accueil et le médiateur pensent qu'une majorité des ménages présents sur l'aire au moment de la visite sont domiciliés à Alès ou dans les communes voisines, confirmant un fort ancrage des voyageurs fréquentant cette aire sur le territoire. En revanche, à Villeneuve Lès Avignon, la domiciliation des personnes de passage sur l'aire est, d'après le gestionnaire et l'assistante sociale, très rarement faite dans la commune ou le département du Gard, mais davantage à Avignon ou dans d'autres départements plus éloignés.

Le schéma départemental de la domiciliation est actuellement en cours de révision et la DDETS a entendu cette difficulté liée au statut particulier de ce public à prendre en compte dans les axes d'amélioration.

### **Des facteurs aggravants du non-recours : l'illettrisme et l'illectronisme**

Bien que tous les voyageurs ou presque disposent aujourd'hui d'un smartphone avec un minimum d'accès à internet, son usage, pour des démarches administratives notamment, reste souvent peu pratique et restreignant, ne serait-ce que pour imprimer un document, d'autant plus pour des personnes en situation d'illettrisme. La possession d'un ordinateur personnel est au contraire peu répandue.

La mise à disposition d'un poste informatique, avec un accès à internet et un accompagnement minimal sur les procédures dématérialisées et l'apprentissage de l'autonomie en la matière, n'est pour l'instant que rarement organisée sur les équipements (en cours à Villeneuve-Lès-Avignon). Les voyageurs, comme le reste de la population, peuvent s'orienter vers les dispositifs France Services, ce qui est le cas de quelques ménages, mais, là encore, entre méfiance, peur d'être discriminé ou moqué et accessibilité réelle des dispositifs, le recours est faible.

La présence sur site d'un travailleur social repéré et avec lequel établir un lien de confiance est une plus-value certaine dans une logique de médiation, d'équité d'accès aux droits et d'apaisement de situation de crispation qui peut conduire à des comportements inadaptés, au non-respect du règlement intérieur et des règles de vie sur l'équipement. Nous avons pu observer, lors de la prise de poste de la nouvelle travailleuse sociale du Relais G2A, l'instauration de cette connaissance du public et du repérage des situations de blocage, expertise et médiation précieuse avec ce public.

### **Accès aux aides ponctuelles et associations caritatives :**

Avec la précarisation observée d'un grand nombre de ménages depuis la pandémie de COVID, le recours à des aides financières constitue un complément concret important. Cependant, certaines



aides sont soumises au lieu de domiciliation et leur obtention dépend du lieu de résidence officiel du demandeur. De ce côté-là, le CD du Gard prend en compte l'attestation d'installation sur une aire d'accueil du département comme document valable pour le déblocage d'aides, ce qui constitue une bonne pratique. De même, la possibilité de faire évoluer les documents recevables dans le règlement du FSL afin d'inclure les factures de prépaiement des fluides délivrées sur les équipements par les gestionnaires pour le déblocage d'une aide qui n'est pour l'instant pas accessible à ce public a été un axe de travail soulevé et pris en compte par le département au cours du diagnostic.

Certains voyageurs sont dans des situations de précarité qui justifieraient également d'avoir recours à l'aide alimentaire. Quelques-uns, lorsqu'ils y sont invités et avec une orientation personnalisée, y vont, mais c'est relativement rare. En effet, culturellement, cela se heurte fortement au principe de dignité et au sentiment de fierté de la communauté. Les voyageurs, comme de nombreuses autres personnes, n'apprécient pas de se montrer en difficulté ni de se sentir stigmatisés. Certains y vont discrètement, d'autres refusent bien qu'ils en aient besoin. Mais ce n'est pas un besoin généralisable, là encore l'hétérogénéité des communautés est forte.

L'alimentation saine serait un sujet important à travailler par la médiation en santé, car des problèmes d'obésité et de diabète chronique touchent davantage les voyageurs que le reste de la population.

## Santé et autonomie

La santé globale des voyageurs a fait l'objet d'une attention particulière au cours des échanges autour du diagnostic avec les parties prenantes concernées. Une note plus exhaustive est annexée à la suite du présent SDAHGDV. En voici les principaux éléments à retenir :

### État de santé et parcours de soins aggravés par la précarité

L'état de santé général des voyageurs a fait l'objet d'études régulières et la dernière en date (« étude épidémiologique sur l'état de santé, le recours aux soins et à la prévention des gens du voyage de Nouvelle-Aquitaine, 2019-2022 »)<sup>2</sup>, ayant apporté des résultats alarmants, révèle des indicateurs de santé globale de cette communauté, largement plus défavorables que ceux du reste de la population. Ils sont aggravés par la mauvaise compréhension des systèmes de soins, l'illettrisme, le faible recours à la prévention et leurs conditions de vie (environnement, mode d'habitat). Leur espérance de vie est ainsi inférieure de près de 10 ans à celle du reste de la population. Discutés avec le personnel gestionnaire des aires et les travailleurs sociaux du Relais G2A et des services sociaux de secteurs, ces résultats se confirment de leur point de vue dans le département, avec comme éléments notables :

- Des pathologies surreprésentées : diabète, hypertension, hépatites, problèmes dentaires et maladies chroniques graves avec des diagnostics tardifs
- La santé mentale des voyageurs est également un sujet de plus en plus préoccupant et repéré comme sensible sur certains équipements, notamment chez les femmes (dépressions, burnout...)
- Les dépistages sont généralement tardifs et les suivis discontinus, notamment en matière de handicap des enfants,

<sup>2</sup> <https://www.santepubliquefrance.fr/regions/nouvelle-aquitaine/documents/article/2024/etude-epidemiologique-sur-l-etat-de-sante-le-recours-aux-soins-et-a-la-prevention-des-gens-du-voyage-en-nouvelle-aquitaine-2019-2022>

- La compréhension du système et des parcours de soins peut entraîner des errances médicales, erreurs de suivi ou mise en place de traitements, renoncements et refus de soins,
- Une forte corrélation entre état de santé dégradé et précarité des conditions de vie. Des familles sédentarisées faute d'avoir encore les moyens de voyager, vivent sur des terrains sans accès à l'eau potable (forages illégaux non contrôlés), sites pollués et bruits incessants ou sur des APA qui peuvent également être installées dans des environnements peu propices à leur bonne santé (proximité de routes très passantes, bruits, qualité de l'air et poussière, éloignée des services, etc.)

#### **Un accès aux soins difficile :**

- Avoir un médecin traitant est la plupart du temps impossible et un « nomadisme médical » est constaté en cas de maladie chronique,
- Difficultés pour certains professionnels médicaux et paramédicaux à aller sur site (APA ou zones de cabanisation) ;
- Une population mal repérée dans les patientèles des structures et services sollicités par l'ARS lors du diagnostic ;
- Les pathologies liées au vieillissement appellent une adaptation des prises en charge au mode d'habitat parfois difficile à accepter par les familles.

Des démarches d'intermédiations existent, mais sont jugées insuffisantes depuis la pandémie :

- La PMI peut être sollicitée à la demande sur toutes les APA (pour consultation sur site ou sur CMS) ;
- Des services ambulatoires de médecine sociale et préventive pourraient être mobilisés sur les aires, et à ce jour, le travail partenarial est à relancer ;
- Médiation en santé : un projet financé par l'ARS et le CD, confié à l'association Riposte sur le Gard Rhodanien, a débuté en 2024 et permet de faciliter et coordonner des parcours de soins complexes.

#### **La place centrale de la famille et le rapport au système de soin**

La personne âgée est généralement prise en charge par ses proches (l'institution n'est pas une solution envisageable) sur le principe d'une forte solidarité familiale envers les aînés et de capacités d'organisation pour cela remarquables. Mais dans les communautés et/ou les groupes familiaux, les pratiques évoluent, malgré la persistance d'une forme de méfiance vis-à-vis du secteur médico-social et du soin.

Les dépistages sont généralement tardifs et les suivis discontinus en matière de handicap des enfants : ils réclament une régularité et une compréhension du système de soins qui fait souvent défaut.

#### **Adaptation des conditions de vie aux besoins de la personne dépendante**

Comme pour les « sédentaires », la problématique de l'adaptation et l'aménagement de l'espace de vie constituent un enjeu. Mais les besoins de matériel et d'espace adaptés ne représentent pas la seule focale. La solidarité communautaire et la capacité à s'organiser en famille, notamment en cas d'urgence, sont remarquables et demandent à être reconnues et prises en compte. Par ailleurs, le retour complexe au domicile et la mise en place d'un suivi suite à une hospitalisation sont des sujets récurrents pour les professionnels du soin qui recherchent l'alliance avec les familles dans l'intérêt des personnes concernées.



Une difficulté pour les soignants et services d'aide à domicile à se rendre en particulier sur des sites d'ancrage. Toutefois, sur les APA, ils pourraient assez facilement s'appuyer sur la médiation sur site à condition d'en être informés (exemple du médiateur de Villeneuve-Lès-Avignon présent lors des 1ers portages de repas à domicile pour rassurer les 2 parties).

## Insertion sociale et professionnelle

Sur la question de l'insertion professionnelle, peu d'éléments ont été remontés au cours des visites et rencontres sur le territoire en dehors de l'atelier accompagnement social mené avec l'ensemble des services du CD.

La question de l'insertion professionnelle a rapidement été couplée avec celle de la mobilité, les 2 thèmes étant liés, surtout concernant les femmes de la communauté.

Ainsi quelques points ont été relevés :

- Sur la mobilité, il existe d'abord un défaut d'information, car, lorsqu'ils ont l'information, ils savent s'en saisir. Mais le principal frein est que ce sont le plus souvent les hommes ont le permis et la voiture, le reste de la famille et donc les femmes sont peu mobiles indépendamment de leur mari, ce qui limite leurs possibilités d'accès à une activité puisque les aires sont souvent isolées et mal desservies.
- L'accès au permis de conduire des femmes peut faire l'objet d'aides, mais une difficulté persiste concernant la maîtrise de la langue française : compréhension et écrit. Il serait nécessaire de travailler sur les représentations et avec des auto-écoles proposant des sessions spécifiques aux personnes en situation d'illettrisme pour contourner les craintes de stigmatisation.
- Sur l'insertion professionnelle : les voyageurs connaissent généralement les dispositifs et les droits liés à France Travail et au RSA notamment, mais l'accompagnement proposé dans le cadre du contrat d'engagement ne fonctionne pas bien faute d'adaptabilité à l'itinérance. Le RSA reste une porte d'entrée utile vers les services sociaux.
- Des choix d'emplois restreints. Le recours au travail indépendant est un réel choix en lien avec le besoin d'indépendance, tout comme le travail saisonnier ou les CDD. Mais il est aussi induit par le manque de qualifications et le niveau scolaire faible. Le soutien à la scolarité est vraiment important, notamment à l'adolescence.
- La persistance de discriminations à l'embauche : il n'existe pas de solution magique, mais l'insertion par l'activité économique permet aussi de cibler des publics. Pourquoi ne pas le tester avec les voyageurs comme cela est fait dans d'autres départements (exemple de l'Aude) ? Certaines compétences indéniables ne sont pas valorisées comme employables (ex. mécanique).
- Des disparités entre sédentaires et non-sédentaires : l'itinérance est un facteur de rupture d'accompagnement.
- Égalité homme/femme problématique dans l'accès à l'emploi. À ce jour, il reste difficile de valoriser les compétences informelles souvent développées par les voyageurs.

Autres domaines de l'accompagnement social et de la citoyenneté

De façon générale, sur l'ensemble des rencontres, entretiens et échanges que nous avons pu avoir sur l'accompagnement social global, la question de la culture, de l'entrisme, du poids du modèle familial et de la défiance sont systématiquement rapportés par nos interlocuteurs, professionnels du soin, travailleurs sociaux et bénévoles :

- Loisirs des enfants,
- D'accès à la culture,
- De mode de garde des jeunes enfants,
- D'accès à la citoyenneté,
- D'écologie, de gestion de l'environnement et des déchets,
- D'aide éducative,
- D'éducation sexuelle ou alimentaire

Si les particularités culturelles existent, elles nécessitent dès lors d'être prise en compte dans les pratiques d'accompagnement, car chacun s'accorde sur le fait que la confiance « se gagne plus facilement de personne à personne », le rapport à l'institution étant une des principales sources de méfiance.

Ainsi à l'issue de l'atelier au Conseil Départemental, dont l'objectif était notamment de travailler sur les domaines de l'accompagnement croisés aux différentes échelles de non-recours. Ces ateliers ont permis à des acteurs variés de se retrouver pour croiser leurs vision et constats d'un public et ses difficultés spécifiques. Les échanges ont pu mettre en lumière le niveau auquel se situe les besoins pour lutter contre la précarisation des ménages, afin de réfléchir aux modalités d'actions adaptées. Le travail en réseau et les actions ciblées « d'aller vers », leviers de réassurance d'un public souvent éloigné des services de droit commun, ont été mis en avant.

Fonder le contrat social avec les communautés de voyageurs suppose de créer un lien pérenne et de confiance, en particulier avec ceux qui rencontrent des difficultés d'insertion, de santé, d'accès aux droits ou présentent des problématiques de scolarisation de leurs enfants.

Or la dynamique de parcours d'accompagnement, basé sur la confiance, la participation et l'engagement des personnes se heurte souvent aux logiques de contrôle et au cadre réglementaire des dispositifs dans lesquels les voyageurs sont enchâssés et/ou à la volonté des personnes concernées de maintenir une distance à l'égard des institutions.

Lors de l'atelier organisé dans le cadre de la démarche de révision sur la question de l'accompagnement social des voyageurs, plusieurs points saillants ont permis de caractériser les problématiques identifiées du point de vue des travailleurs sociaux.

En premier lieu ressortent les difficultés dans la relation d'accompagnement. La défiance souvent constatée chez les voyageurs relève d'une vision des institutions qui dénie souvent leur caractère de ressource mobilisable en cas de difficultés, entraînant des situations de non-recours, une complexité pour les travailleurs sociaux à établir une relation de confiance et à maintenir un lien pérenne dans le temps pour avancer. Le mode de vie, le rapport au temps et à l'écrit d'une partie des voyageurs accentuent d'autant plus cette difficulté d'engagement des voyageurs dans la durée. Cette dimension est particulièrement marquée en ce qui concerne les parcours d'insertion dans le cadre du RSA, même si ce dernier reste une porte d'accès privilégiée vers les services sociaux pour nombre de voyageurs. Par ailleurs, la place des femmes interroge fortement les travailleurs sociaux quant aux moyens de leur permettre d'accéder aux mêmes ressources sociales que les hommes, malgré une problématique de mobilité souvent constatée.

Ensuite, de nombreuses difficultés sont observées, entre les attentes respectives des voyageurs et des professionnels. Au regard de leurs réalités de vie et leur mode d'habitat les voyageurs portent des attentes singulières qui ne sont pas toujours exprimées ou prises en compte (crainte du regard ethnocentriste, absence de prise en compte de la dimension familiale et de l'itinérance lié à un ancrage local). Ainsi, la question de la reconnaissance et la valorisation des compétences informelles constitue un enjeu auquel les dispositifs ne répondent qu'avec difficulté. Le phénomène de discrimination est par ailleurs largement observé par les travailleurs sociaux s'agissant de l'accès à l'emploi. La construction du besoin et du choix professionnel reste complexe. Il représente une construction dans

un dialogue entre les cultures plus ou moins partagées entre les groupes et leur environnement social, institutionnel et professionnel.

Enfin, la nécessité d'inscrire la relation d'accompagnement dans une forme de contractualisation, n'entre pas toujours en résonnance avec le fonctionnement des voyageurs qui opèrent davantage avec la personne de l'intervenant social qu'avec la structure représentée par celle-ci. Mais la mobilité constitue une difficulté supplémentaire que ce soit du point de vue relationnel ou de celui de la continuité du recours aux droits et allocations (PCH ou autre). De nombreuses barrières limitent la sollicitation des services et dispositifs, que ce soit celle de la langue, de la maîtrise de l'écrit, etc.

# Diagnostic territorial et perspectives

## Communauté d'Agglomération du Grand Avignon

Prescriptions selon l'arrêté 30-2019-0719-004 du 19 juillet 2019	Réalisations
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La réhabilitation complète de l'aire d'accueil ;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Non réalisée</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La création d'emplacement PMR (intégration des obligations de la commune de Roquemaure) ;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ En cours de réalisation (en 2025)</li> </ul>
Préconisations selon l'arrêté 30-2019-0719-004 du 19 juillet 2019	Réalisations
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Habitat adapté et/ou de terrains familiaux, sur les communes de Pujaut et Les Angles</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Non réalisé (TFL envisagé sur partie Vauclusienne)</li> </ul>

Gestion et fonctionnement des équipements
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Selon les données disponibles, 81 % des ménages ayant séjourné sur l'APA de Villeneuve Lès Avignon n'y sont pas revenus et aucun n'y a effectué plus de deux séjours. Néanmoins, l'EPCI indique avoir identifié des familles revenant très régulièrement sur l'aire, ce que les statistiques d'occupation fournies par le gestionnaire ne peuvent traduire sur la période d'étude.</li> </ul>

Éléments clés du diagnostic territorialisé	Prescriptions du schéma départemental	Préconisations
<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'APA, de construction ancienne, présente des problèmes d'usage et de confort minimal, pour se rapprocher des attentes actualisées par le décret du 19 juillet 2019 (douches collectives fermées le soir et le week-end, espaces cuisines non-abrités...).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Rénovation de l'aire permanent de 42 places de Villeneuve-Lès-Avignon.</li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"><li>• Les communes de Roquemaure et des Angles rencontrent régulièrement de grands groupes de passage de 100 à 150 caravanes. Des problèmes de compatibilité avec les groupes présents sur l'aire de grand passage de Bompas (seul équipement de ce type sur l'EPCI, hors département du Gard) peuvent survenir. Le stationnement des petits groupes de passage (moins de 50 caravanes) est moins fréquent. Le territoire n'a rencontré aucun phénomène d'installation de groupe au-delà de 3 mois.</li><li>• 4 sites d'ancrage sur terrains privés sont identifiés sur la commune de Roquemaure. 3 d'entre eux sont occupés depuis plus de 5 ans. L'ensemble de ces sites sont occupés par des familles propriétaires. Deux sites présentent une combinaison de constructions en dur et des caravanes et deux autres une cabanisation avec caravanes.</li></ul>		<p>→ Mobilisation d'une maîtrise d'œuvre urbaine et sociale (MOUS) à destination des voyageurs présents sur les sites d'ancrage du territoire.</p>
--	--	--

Prescriptions selon l'arrêté 30-2019-0719-004 du 19 juillet 2019	Réalisations
• Nîmes : rénovation de l'aire existante de 80 places	○ Rénovation réalisée en 2021
• Saint-Gilles : réalisation d'une APA de 16 places	○ Non réalisée
• Bouillargues-Manduel : réalisation d'une aire mixte d'accueil et sédentaire de 30 places	○ Non réalisée
• Marguerittes : réalisation d'une APA de 22 places.	○ Créée en 2016, travaux de réhabilitation en 2021
• Milhaud : opération d'habitat adapté pour 50 ménages	○ Non réalisée
Préconisations selon l'arrêté 30-2019-0719-004 du 19 juillet 2019	Réalisations
• Habitat adapté et/ou de terrains familiaux, sur les communes de Marguerittes et Redessan.	○ Non réalisé

### Gestion et fonctionnement des équipements

- L'APA de Nîmes Saint-Césaire présente des taux d'occupation relativement faibles : le taux moyen est de 24,6 % sur la période de Janv. 2023 à Sept. 2024 avec des variations selon les périodes entre 5 % (en mai 2023 et mars 2024) et 40 % (de sept. 2023 à janv. 2024).
- Le taux d'occupation moyen de l'APA de Marguerittes se situe quant à lui à 41,3 % avec des périodes plus remplies (taux d'occupation d'environ 60 % de mars à mai 2023 et de mars à juin 2024). Cette APA se caractérise par un taux d'occupation minimal aux alentours de 20 % en juil. et oct. 2023.
- Sur les deux APA en service sur Nîmes Métropole, 89 % des séjours ont une durée inférieure à 3 mois. Sur l'APA de Marguerittes quasiment 2/3 des séjours ont même une durée inférieure à un mois. Sur l'APA de Nîmes Saint-Césaire, c'est un peu plus d'un séjour sur deux qui dure moins d'un mois. Sur la période de Janv. 2023 à Sept. 2024, 57 % des ménages ayant séjourné une fois sur l'APA de Marguerittes n'y sont pas revenus. 43 % (soit 35 ménages) y sont revenus plus de deux fois. La proportion de ménages avec un seul séjour est un peu plus faible sur l'APA Nîmes Saint-Césaire (46 %). 54 % (soit 61 ménages) y sont revenus plus de deux fois.



Éléments clés du diagnostic territorialisé	Prescriptions du schéma départemental	Préconisations
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les stationnements de l'EPCI sont fortement concentrés sur les communes de Nîmes et Manduel (soit respectivement 28 % et 27 % de l'ensemble des stationnements rencontrés sur les collectivités entre 2021 et 2024). À l'exception de 2023, l'EPCI rencontre chaque année entre 2 et 3 grands groupes de passage, essentiellement sur ces deux communes. Les stationnements majoritaires sont le fait de petits groupes de 5 à 20 caravanes séjournant moins d'un mois. Bouillargues, Caissargues et Milhaud connaissent des stationnements réguliers de petits groupes de passage. Les 10 autres communes de l'EPCI ayant connu des stationnements au cours des 4 dernières années n'ont été impactées que ponctuellement.</li> <li>• Deux situations d'installation (stationnement supérieur à 3 mois) ont été identifiées au cours des dernières années : sur Caissargues, un groupe de 15 caravanes a séjourné 8 mois entre le 2020 et 2021 sur un parking privé de la commune. Un autre groupe de 6 caravanes a séjourné sur la commune de Nîmes durant plus d'une année entre 2021 et 2022, également sur un parking privé. La commune de Cabrières signale la présence d'un groupe de passage en 2024, à la recherche d'un ancrage sur le territoire.</li> <li>• Via le questionnaire aux communes, 13 sites privés d'ancrage ont été signalés. Ils sont répartis sur les communes de Rodilhan (2 sites de cabanisation et caravanes, 4 ménages depuis moins de 5 ans, démarches administratives engagées), Bezouze (2 sites privés d'ancrage, 11 ménages depuis plus de 5 ans, démarches judiciaires engagées), Milhaud (5 sites privés, 72 ménages depuis plus de 5 ans), Cabrières (1 site privé, 10 ménages depuis moins de 2 ans), Bernis (2 sites privés, 7 ménages depuis plus de 5 ans), Saint-Gervasy (1 site, 5 ménages depuis plus de 5 ans).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Maintien d'une aire permanente d'accueil de 80 places sur Nîmes ;</li> <li>○ Maintien d'une aire permanente d'accueil de 22 places sur Marguerittes ;</li> <li>○ Création d'une aire de grand passage de 200 places pour le compte des trois communes suivantes : Saint-Gilles, Garons, Bouillargues ;</li> <li>○ Création de 5 terrains familiaux locatifs pour répondre à l'obligation de la commune de Manduel ;</li> <li>○ Création de 10 terrains familiaux pour répondre à l'obligation de la commune de Milhaud ;</li> </ul>	<p>→ Ajustement des besoins en TFL sur le territoire de l'EPCI via une MOUS spécifique GDV à l'ensemble des communes n'ayant pas participé volontairement à la MOUS généraliste.</p>

Prescriptions selon l'arrêté 30-2019-0719-004 du 19 juillet 2019	Réalisations
• Réalisation d'une aire mixte d'accueil et sédentaires de 26 places, après fermeture de l'aire actuelle à Alès	○ Non réalisée
• Réalisation d'une APA 26 places à Saint-Privat-Les-Vieux	○ Non réalisée
• Réalisation d'une aire mixte d'accueil et moyens passages 20 + 60 places à Saint-Christol-les-Alès	○ Non réalisée
• Création de 12 places de terrains familiaux à La Grand'Combe	○ Réalisées avant schéma actuel
Préconisations selon l'arrêté 30-2019-0719-004 du 19 juillet 2019	Réalisations
• Habitat adapté et/ou terrains familiaux sur les communes de Bagard, Anduze, Saint Hilaire de Bretmas et Saint-Christol-Les-Alès.	○ Non réalisé

Gestion et fonctionnement des équipements
• Sur la période de Jan. 2023 à Dec. 2024, le taux d'occupation moyen de l'APA d'Alès est de 31 %. Pour l'APA d'Alès en 2024, sur les 112 personnes ayant quitté l'aire dans l'année, 56 (soit 50 %) sont restées moins de 3 mois. La « sous-occupation » relative de l'APA s'explique par une jauge initiale officielle (26 places) qui ne correspond plus à la pratique (15 places) et à la surface de l'équipement.

Éléments clés du diagnostic territorialisé	Prescriptions du schéma départemental	Préconisations
• Le phénomène des stationnements en dehors des équipements est difficile à apprécier sur Alès Agglomération. Selon l'enquête menée auprès des communes, les communes d'Alès et de Saint-Christol-lez-Alès sont de loin les plus touchées (soit, respectivement, 9 et 10 stationnements entre 2021 et 2024), les communes de Saint-Maurice-de-Cazeville, de Massillargues-Attuech et de Méjannes-lès-Alès rencontrent plus d'un stationnement par an. D'autres communes de	○ Ajustement du nombre de places de l'aire permanente d'accueil d'Alès à 15 places au regard de la pratique. Délocalisation de l'APA ou rénovation du site si l'absence risque sanitaire est démontrée.	→ Échanges avec le Conseil départemental pour l'harmonisation des modalités d'accompagnement social. → Mobilisation d'une maîtrise d'œuvre urbaine et sociale

<p>l'EPCI font également face à ce phénomène, mais dans une moindre mesure. Il s'agit notamment de Lézan et Anduze.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Saint-Christol-lez-Alès a été concerné par l'installation (stationnement supérieur à 3 mois) d'un groupe de 15 caravanes sur une première période de près de 9 mois entre le 31/08/2021 et le 11/07/2022 puis une période de près de 4 mois entre le 01/01/2023 et le 25/04/2023.</li> <li>• Outre le terrain privé de Massillargues-Attuech utilisé comme terrain d'accueil alternatif pour des groupes ayant généralement effectué une demande préalable, plusieurs communes ont engagé une négociation avec les groupes au cours de précédentes années, aboutissant dans la plupart des cas sur un accord ou, a minima, sur une tolérance du stationnement selon une durée convenue. Tel est notamment le cas des communes d'Anduze ou de Méjannes-lès-Alès.</li> <li>• Deux communes précisent plus spécifiquement pratiquer la halte tolérée : des groupes préviennent ainsi la commune de Tornac en amont de leur venue. Sur Alès, les groupes préviennent le médiateur local et les responsables des groupes habituels connaissent les pratiques de la collectivité ;</li> <li>• Via le questionnaire aux communes et les échanges avec la collectivité, 7 sites d'ancrage ont été signalés. Ils sont répartis sur les communes de Rousson (1 site privé, 1 ménage depuis plus de 5 ans avec cabanisation et caravanes), Les Salles-du-Gardon (1 site privé, 7 ménages depuis plus de 5 ans avec construction en dur et caravanes), Brignon (1 site privé avec cabanisation et caravanes), Saint-Christol-lez-Alès (1 site privé et 1 site public, 6 ménages sur chaque site depuis plus de 5 ans), Anduze (1 site public, 1 ménage depuis plus de 5 ans avec caravanes uniquement), Saint-Hilaire-de-Brethmas (1 site).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Création d'une aire de grand passage de 150 places pour répondre à l'obligation de la commune de Saint-Privat-des-Vieux ;</li> <li>○ Maintien des 6 terrains familiaux locatifs sur la commune de La Grand'Combe.</li> <li>○ Création de 10 terrains familiaux locatifs pour répondre à l'obligation de la commune de Saint-Christol-lez-Alès ;</li> </ul>	<p>(m003), a destina- tion des voyageurs présents sur les sites d'ancrage du terri- toire.</p>
---	---	--

Prescriptions selon l'arrêté 30-2019-0719-004 du 19 juillet 2019	Réalisations
• AGP de 120 places à Pont-Saint-Esprit	○ Non réalisée
• APA 25 places à Bagnols-sur-Cèze	○ Réalisée (avant schéma actuel)
• APA 20 places à Laudun L'Ardoise	○ Réalisée (avant schéma actuel)
Préconisations selon l'arrêté 30-2019-0719-004 du 19 juillet 2019	Réalisations
• Habitat adapté et/ou de terrains familiaux, sur les communes de Pont-Saint-Esprit et Bagnols-sur-Cèze.	○ 7 logements d'HA/RHI livrés en juillet 2021 à Bagnols-sur-Cèze, lieu-dit Bazine

Gestion et fonctionnement des équipements
<ul style="list-style-type: none"> <li>Sur la période de Jan. 2023 à Sept. 2024, le taux d'occupation moyen de l'APA de Bagnols-sur-Cèze est de 63,5 %. Cette APA se caractérise par une occupation quasi complète en janvier et octobre 2023, mais également des périodes de sous-occupation en juillet 2023 et mai 2024. Sur cette APA, 66 % des séjours ont une durée inférieure à 3 mois, cette proportion avoisine les 53 % sur l'APA de Laudun l'Ardoise. La durée de séjour « de base » des règlements intérieurs de trois mois est donc majoritaire sur les 2 APA.</li> <li>Le taux d'occupation moyen de l'APA de Laudun l'Ardoise se situe à 67,3 %. Cette APA se caractérise par une forte occupation constante de juin 2023 à février 2024. La proportion de ménages avec un seul séjour est un peu plus faible sur cette APA (58 %). 35 % (soit 14 ménages) y sont revenus deux fois.</li> </ul>

Éléments clés du diagnostic territorialisé	Prescriptions du schéma départemental	Préconisations
<ul style="list-style-type: none"> <li>Si l'EPCI est très peu concerné par les grands groupes de passage, il est en revanche relativement impacté par le stationnement des petits groupes de passage. La commune de Chusclan est la plus directement concernée avec plus d'un stationnement par an. Tresques, Pont-Saint-Esprit et Laudun-l'Ardoise connaissent une récurrence relative d'une année à l'autre. Les communes de Saint-Laurent-des-Arbres et de Connaux n'ont connu quant à elles qu'un seul stationnement au cours des 4 dernières années.</li> <li>Via le questionnaire aux communes, 7 sites d'ancrage ont été signalés. Ils sont répartis sur les</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maintien d'une aire permanente d'accueil de 20 places sur la commune de Laudun l'Ardoise ;</li> <li>Maintien d'une aire permanente d'accueil de 25 places sur la commune de Bagnols sur Cèze ;</li> <li>Création de 10 terrains familiaux locatifs pour répondre à l'obligation de la</li> </ul>	→ Mobilisation d'une maîtrise d'œuvre urbaine et sociale (MOUS) à destination des voyageurs présents sur les sites d'ancrage du territoire.

deux communes de Saint-Geniès-de-Comolas (6 sites privés, 21 ménages depuis plus de 5 ans avec construction en dur et caravanes pour 3 sites et caravanes uniquement pour 1 site), Laudun-l'Ardoise (1 site public, 9 ménages depuis plus de 5 ans avec caravanes uniquement).	commune de Pont-Saint-Esprit.	
--	-------------------------------	--

Prescriptions selon l'arrêté 30-2019-0719-004 du 19 juillet 2019	Réalisations
• AGP de 150 places à Bellegarde	○ Non réalisée
• APA de 20 places à Beaucaire	○ Non réalisée
Préconisations selon l'arrêté 30-2019-0719-004 du 19 juillet 2019	Réalisations
• Préconisations d'habitat adapté et/ou de terrains familiaux sur la commune de Bellegarde	○ Non réalisée

Éléments clés du diagnostic territorialisé	Prescriptions du schéma départemental	Préconisations
<ul style="list-style-type: none"> <li>Deux communes de l'EPCI sont principalement concernées par les stationnements : Bellegarde et Jonquières-Saint-Vincent, essentiellement par de petits groupes de passage, de 2 à 30 caravanes. L'EPCI n'a connu qu'un seul grand groupe de caravanes en 2021 sur la commune de Fourques. La commune de Bellegarde a rencontré un phénomène d'installation à partir 2022 : un groupe de 15 caravanes a séjourné 5 mois entre 2022 et 2023.</li> <li>Une étude de 2021 a identifié 5 sites d'ancrage répartis sur les communes de Beaucaire et Bellegarde. Elle a par ailleurs également repéré 25 ménages sédentarisés, résidents dans le centre ancien de Bellegarde et les logements locatifs du parc social. Toutefois, les sites concernant effectivement des groupes de voyageurs ayant conservé la caravane comme mode d'habiter sont plus restreint. Au moment de la révision, seuls subsistent 2 sites et 4 ménages : 1 ménage Chemin de Caron et 3 ménages et 1 association (« Vie et Lumière ») Chemin de Connangles.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maintien de la prescription du schéma 2019-2024 concernant la création d'une aire permanente d'accueil de 20 places sur la commune de Beaucaire ;</li> <li>Création de 5 terrains familiaux locatifs pour répondre à l'obligation de la commune de Bellegarde ;</li> </ul>	<p>→ Mobilisation d'une maîtrise d'œuvre urbaine et sociale (MOUS) à destination des voyageurs présents sur les sites d'ancrage du territoire.</p>



## Communauté de Communes de Petite Ca

Prescriptions selon l'arrêté 30-2019-0719-004 du 19 juillet 2019	Réalisations
• APA de 26 places à Vauvert	○ Non réalisée
• Habitat adapté pour 10 ménages à Aimargues	○ Non réalisé
<b>Préconisations</b> selon l'arrêté 30-2019-0719-004 du 19 juillet 2019	<b>Réalisations</b>
Habitat adapté et/ou de terrains familiaux sur Le Cailar	○ Non réalisé

Éléments clés du diagnostic territorialisé	Prescriptions du schéma départemental	Préconisations
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aimargues est la seule commune de l'EPCI ayant rencontré un phénomène régulier de stationnement de groupes de passage (entre 2021 et 2023) : elle connaît chaque année 1 ou 2 stationnements, notamment des grands groupes de passage (150 caravanes en 2023 et 80 en 2022). Les communes du Cailar et de Vauvert sont également confrontées au phénomène de stationnement, mais de façon plus aléatoire. Des accords sont régulièrement trouvés par les communes avec les groupes de passage. La collectivité se trouve au cœur d'un territoire sur lequel s'exerce une forte pression en matière de stationnement étant donné l'absence d'équipement conventionné ou de halte tolérée.</li> <li>• Un site d'ancrage avait été identifié en 2018 dans le cadre du diagnostic de la dernière révision sur la commune du Cailar. Terrain dont les 2 familles occupantes étaient propriétaires avec présence de caravanes et cabanons. Bien que la commune du Cailar ait répondu à l'enquête dans le cadre de la présente révision, elle n'a pas signalé ce site qui est cependant toujours présent. Le maintien de ce site d'ancrage est notamment confirmé par les données issues de l'enquête 2023 du CASNAV auprès des établissements scolaires (11 EFIV recensés à Aimargues).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Création d'une aire de grand passage dérogatoire de 80 places pour répondre l'obligation des communes de Vauvert et de Beauvoisin ;</li> <li>○ Création d'une aire permanente d'accueil de 20 places pour répondre l'obligation de la commune d'Aimargues ;</li> </ul>	<p>→ Mobilisation d'une maîtrise d'œuvre urbaine et sociale (MOUS) à destination des voyageurs présents sur les sites d'ancrage du territoire.</p>

## Communauté de Communes Terre de Ca

Prescriptions selon l'arrêté 30-2019-0719-004 du 19 juillet 2019	Réalisations
• APA 20 places à Aigues-Mortes	○ Non réalisée
• Aire Mixte de 20 places d'accueil et de 60 places de moyens passages sur la commune du Grau du Roi	○ Non réalisée
Préconisations selon l'arrêté 30-2019-0719-004 du 19 juillet 2019	Réalisations
• Habitat adapté et/ou de terrains familiaux sur Saint-Laurent d'Aigouze	○ Non réalisé

Éléments clés du diagnostic territorialisé	Prescriptions du schéma départemental	Préconisations
<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'ensemble des 3 communes de l'EPCI sont concernées par les stationnements. Il s'agit majoritairement de petits groupes de passage, de 5 à 20 caravanes, mais aussi de grands groupes de caravanes, à Saint-Laurent-d'Aigouze et à Aigues-Mortes. Les groupes de passage pratiquent des séjours courts, généralement entre une semaine et 15 jours. Les demandes soumises par les associations délégataires à la préfecture révèlent deux à quatre demandes annuelles pour des groupes de 60 à 150 caravanes. Ainsi, l'EPCI est parmi les plus sollicités sur l'ensemble du département en ce qui concerne les grands passages.</li> <li>• Dans la quasi-totalité des cas, les groupes ayant stationné sur l'EPCI n'ont formulé aucune demande préalable. Toutefois, certains groupes peuvent effectuer une demande préalable directement auprès de la commune d'Aigues-Mortes (deux groupes en 2023, notamment) : un accord est généralement donné à ces groupes de passage.</li> <li>• 1 site d'ancrage privé est identifié sur Saint-Laurent d'Aigouze (2 ménages depuis plus de 5 ans avec cabanisation et caravanes).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Création d'une aire de grand passage dérogatoire de 60 places pour répondre aux obligations des communes d'Aigues-Mortes et Le Grau-du-Roi.</li> </ul>	<p>→ Mobilisation d'une maîtrise d'œuvre urbaine et sociale (MOUS) à destination des voyageurs présents sur les sites d'ancrage du territoire.</p>

Prescriptions selon l'arrêté 30-2019-0719-004 du 19 juillet 2019	Réalisations
<ul style="list-style-type: none"> <li>Aire Mixte de 20 places d'accueil et de 50 places de moyens passages, pour la commune de Vergèze, mutualisé avec la commune de Calvisson (CC Pays de Sommières)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Non réalisée</li> </ul>
Préconisations selon l'arrêté 30-2019-0719-004 du 19 juillet 2019	Réalisations
<ul style="list-style-type: none"> <li>Habitat adapté et/ou terrains familiaux sur les communes de Gallargues-le-Montueux, Mus, Aubais, Aigues-Vives et Vergèze</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Non réalisés</li> </ul>

Éléments clés du diagnostic territorialisé	Prescriptions du schéma départemental	Préconisations
<ul style="list-style-type: none"> <li>Sur les 10 communes de l'EPCI, seules 4 ont rencontré un phénomène de stationnement de groupes de passage au cours des 4 dernières années et parmi elles, seule la commune de Codognan connaît un passage régulier (au moins 1 par an). Les communes de Vergèze et Vestric-et-Candiac ont connu respectivement 2 stationnements sur la seule année 2021, mais n'ont plus rencontré ce phénomène par la suite. Les stationnements ont très régulièrement lieu sur les stades municipaux.</li> <li>Sauf exception, les groupes de passage étaient formés d'au moins 40 caravanes. Les derniers groupes ayant stationné sur Codognan ont respectivement représenté 80, 40 et 120 caravanes.</li> <li>Le site d'ancrage de Vergèze repéré en 2018 n'a pas été signalé lors de la révision : une solution a été trouvée depuis par la commune avec l'attribution d'un logement social. Les communes de Mus, d'Aigues-Vives et de Callargues-le-Montueux avaient également été repérées pour des situations d'ancrage, mais aucun retour n'a été fait dans le cadre de l'enquête 2024-2025.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Création de 6 terrains familiaux locatifs pour répondre à l'obligation de la commune de Vergèze ;</li> </ul>	<p>→ Mobilisation d'une maîtrise d'œuvre urbaine et sociale (MOUS) à destination des voyageurs présents sur les sites d'ancrage du territoire.</p>

Prescriptions selon l'arrêté 30-2019-0719-004 du 19 juillet 2019	Réalisations
<ul style="list-style-type: none"> <li>Aire Mixte de 20 places d'accueil et de 50 places de moyens passages pour la commune de Calvisson, mutualisé avec la commune de Vergèze (CC Rhône, Vistre, Vidourle)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Non réalisée</li> </ul>

Éléments clés du diagnostic territorialisé	Prescriptions du schéma départemental	Préconisations
<ul style="list-style-type: none"> <li>Si l'EPCI n'a pas connu de stationnements depuis 2023, ces derniers ont été relativement nombreux en 2022 et les années précédentes. Il s'agissait exclusivement de petits groupes de passage. En dehors de la commune de Salinelles qui a connu un stationnement en 2020 et 2022, l'ensemble des situations de stationnement recensées sont concentrées sur la seule commune de Sommières. Ces groupes ont généralement séjourné moins de 1 mois, sauf dans le cas d'un groupe de 12 caravanes, installé sur un terrain privé durant plus de 3 mois en 2022.</li> <li>Depuis la mise en place en 2023 de dispositifs anti-stationnement sur les sites sensibles de la commune, celle-ci ne connaît plus de passage. Parmi les terrains occupés figuraient notamment un terrain attenant au stade de foot, un autre terrain situé derrière les arènes et le camping municipal, en bordure du Vidourle.</li> <li>Un seul site de sédentarisation a été identifié sur la commune de Fontanes, mais sans précision sur le ménage, le type de terrain et son mode d'occupation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Création d'une aire permanente d'accueil de 20 places pour répondre à l'obligation de la commune de Sommières ;</li> <li>Création d'une aire de grand passage dérogatoire de 60 places pour répondre à l'obligation de la commune de Calvisson.</li> </ul>	<p>→ Mobilisation d'une maîtrise d'œuvre urbaine et sociale (MOUS) à destination des voyageurs présents sur les sites d'ancrage du territoire.</p>

<b>Prescriptions</b> selon l'arrêté 30-2019-0719-004 du 19 juillet 2019	<b>Réalisations</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réalisation d'une aire d'accueil 14 places à Uzès</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Non réalisée</li> </ul>
<b>Préconisations</b> selon l'arrêté 30-2019-0719-004 du 19 juillet 2019	<b>Réalisations</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Habitat adapté et/ou terrains familiaux à Uzès</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Non réalisé</li> </ul>

Éléments clés du diagnostic territorialisé	Prescriptions du schéma départemental	Préconisations
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Si l'EPCI n'a connu aucun stationnement de grands groupes de passage au cours des 4 dernières années, il rencontre en revanche de multiples stationnements de petits groupes. Foissac, Saint-Siffret, Uzès et Saint-Quentin-la-Poterie sont les 4 communes les plus concernées. Il s'agit de groupes de 2 à 30 caravanes séjournant généralement moins d'un mois. Les stationnements sont par ailleurs relativement dispersés sur le territoire, 7 autres communes ayant connu le phénomène, mais de façon ponctuelle. L'absence d'équipement sur le territoire est repérée comme la principale cause de ces stationnements. Une commune signale par ailleurs rencontrer des stationnements en 2024 en raison de la fermeture temporaire de l'aire permanente d'accueil sur un territoire contigu.</li> <li>• Via le questionnaire aux communes, 4 sites d'ancrage ont été signalés. Ils sont répartis sur les communes d'Arpaillargues-et-Aureillac (2 sites privés, 6 ménages), Castillon-du-Gard (1 site), Belvézet (1 site, 5 ménages).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Maintien de la prescription du schéma 2019-2024 concernant la Création d'une aire permanente d'accueil de 14 places sur la commune d'Uzès.</li> </ul>	<p>→ Mobilisation d'une maîtrise d'œuvre urbaine et sociale (MOUS) à destination des voyageurs présents sur les sites d'ancrage du territoire.</p>

Préconisations selon l'arrêté 30-2019-0719-004 du 19 juillet 2019	Réalisations
<ul style="list-style-type: none"> <li>Habitat adapté et/ou terrains familiaux sur place ou site délocalisé (communes de Gagnières et Saint-Ambroix)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maîtrise d'œuvre urbaine et sociale engagée en 2024 auprès de groupes présents sur la commune de Saint-Ambroix.</li> </ul>

Éléments clés du diagnostic territorialisé	Préconisations
<ul style="list-style-type: none"> <li>Le diagnostic mené entre 2024 et 2025 par un bureau d'étude spécialisé dans le cadre de la Maîtrise d'Œuvre Urbaine et Sociale à l'échelle de la commune de Saint Ambroix fait état d'un site d'hébergement informel en suroccupation (au regard de son usage) réparti sur 3 quartiers aux dynamiques distinctes. Sur ce site en zone inondable vivent 24 ménages (au sens d'une personne seule ou d'un noyau familial), soit 63 personnes (dont près de 40 % de moins de 18 ans). 95 % de ces personnes entretiennent un lien familial dans un ensemble composé de 5 sous-groupes et 4 ménages isolés. Trois modes d'occupation sont repérés sur le premier site : la présence permanente (surtout personnes âgées dépendantes et/ou ayant des problèmes de santé) ; la présence longue (des ménages ancrés de longue date, conservant des périodes de voyage) ; une présence saisonnière (pratiqué de façon minoritaire par certains ménages). Des liens ont été développés avec le territoire par les familles (« appropriation des lieux, services... »). Comme le souligne l'étude, le bon fonctionnement et le « maintien des solidarités internes sont des enjeux forts [...] et s'expriment notamment dans les stratégies d'occupation du site ». Toutefois, le problème urbain et humain posé par ce site ne peut être « travaillé par une quelconque régularisation in situ ». Toutes les demandes formulées par les ménages portent sur l'habitat locatif avec maintien de la caravane. Par ailleurs, hors de ce terrain de sédentarisation, 8 ménages ont été identifiés dans le cœur de la commune.</li> </ul>	<p>→ Déployer l'ensemble des moyens permettant de mener à terme la construction de réponses adaptées, à même de traduire adéquatement les solutions proposées par les familles. Au-delà des procédures spécifiques et des alternatives d'habitat devant être déployées au cas par cas, l'étude préconise un portage global dans le cadre d'une opération de Résorption de l'Habitat Indigne.</p>



Préconisations selon l'arrêté 30-2019-0719-004 du 19 juillet 2019	Réalisations
<ul style="list-style-type: none"> <li>Habitat adapté et/ou terrains familiaux sur la commune du Vigan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Non réalisé</li> </ul>

Éléments clés du diagnostic territorialisé	Préconisations
<ul style="list-style-type: none"> <li>Un site d'ancrage historique a été signalé et renseigné par différents canaux d'information au cours de la démarche de diagnostic. Il s'agit d'une famille installée au Vigan depuis l'après-guerre et pleinement intégrée à la vie locale. Cependant, le site d'ancrage est situé en zone d'aléas très fort concernant les « débordement de cours d'eau et submersion marine » (cf PPRI). La parcelle cadastrée 1495 (quel statut public/privé ?) est située en zone N du PLU de la commune. Le PPRI de 1998<sup>3</sup> relatif au cours d'eau de l'Arre inférieure fait déjà état du positionnement d'une « aire d'accueil des gens du voyage » (non inscrite au schéma) en zone inondable.</li> <li>Au cours des dernières décennies, la mairie a tenté par deux fois de trouver des solutions à cette situation mais qui n'ont pu aboutir (proposition d'un nouveau terrain non adapté / proposition de relogement en collaboration avec la sous-préfecture mais qui n'a pu être mené à terme au vu d'une évolution des besoins).</li> <li>Difficulté et enjeux actuels identifiés par la commune : <ul style="list-style-type: none"> <li>- absence de terrain communal suffisamment grand (PPRI...) ;</li> <li>- prise en compte des besoins des familles concernées : mobilité et localisation (rester proche du centre), nombre de personnes concernées ;</li> <li>- besoin d'un soutien des services de l'État.</li> </ul> </li> </ul>	<p>→ Intégrer une évaluation des besoins des habitants de ce site par le biais d'une MOUS et déployer des moyens concrets pour élaborer une solution pérenne d'habitat adapté ;</p>

*\*Nota bene*

Les terrains familiaux locatifs (TFL).

Seul le produit « terrain familial locatif » peut être prescrit par le Schéma Départemental d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage.

En lien avec l'étude des besoins des familles, notamment via des MOUS dédiées, les prescriptions de TFLP du présent schéma sont construites autour d'unités de vie. Conformément au décret n° 2019-1478 du 26 décembre 2019, ces unités de vies sont attribuées par ménage et peuvent accueillir jusqu'à 6 caravanes pour un bloc sanitaire.

Le bénéfice de l'aide au logement n'est pas systématique dans les terrains familiaux locatifs. Les situations semblent varier d'une CAF à l'autre. Les ménages du TFL de la Grand'Combe bénéficient actuellement d'une aide au logement. Dans le cadre du futur schéma, les pilotes du schéma mèneront un travail avec la CAF du Gard afin de sécuriser le parcours résidentiel des voyageurs vers les futurs TFL. Deux pistes de travail sont d'ores et déjà envisageable, via une dérogation ou une adaptation de la règle de décence relative à la surface minimale habitable par nombre d'occupants (en y incluant les caravanes).

# P rogramme d'actions du schéma

<b>Fiche Action n° 1 – Gouvernance et comitologie.....</b>	<b>62</b>
<b>Fiche Action n° 2 – Médiation.....</b>	<b>63</b>
<b>Fiche Action n° 3 - Rédiger des projets sociaux des voyageurs à l'échelle des EPCI .....</b>	<b>64</b>
<b>Fiche Action n° 4 – Mission d'accompagnement social.....</b>	<b>66</b>
<b>Fiche action n°5 - Déployer une médiation en santé sur le territoire départemental au bénéfice des groupes de voyageurs les plus éloignés des systèmes de prévention et de soins .....</b>	<b>67</b>

# Fiche Action n° 1 – Gouvernance et comitologie

## Contexte

La gouvernance n'est pas un objectif stricto sensu du SDAHGV, mais elle en constitue un des moyens principaux et doit être regardée comme l'une des conditions de la réussite du schéma.

La période du précédent SDAGV présente un bilan inégal en matière de gouvernance, notamment du fait de la période de pandémie, mais pas seulement, les comités locaux n'ayant pas réussi à se mettre en place.

Le pilotage « à deux têtes » État-CD du schéma implique une coordination et répartition des rôles claire, incarnée de façon opérationnelle dans une cellule technique.

### Enjeux

Trouver l'équilibre entre une comitologie servant le plan d'action et le poids de réunions trop nombreuses et redondantes sur une politique complexe.  
Impliquer l'échelle locale dans la mise en œuvre des différentes actions du présent SDAHGV les concernant.

### Objectifs

- **Réunir la Commission Départementale Consultative 2 fois par an conformément à la loi.**
- **Piloter la mise en place des cellules de coordination locale et leur comitologie propre avec la désignation d'un référent.**
- **Communiquer sur le nouveau schéma auprès des nouveaux élus (post-élections municipales 2026) et des partenaires.**

### Moyens à mettre en œuvre

- Prévoir et transmettre au début de chaque année le calendrier des différentes échéances et réunions à tenir (CDCGV, Comité techniques opérationnels, cellules de coordination locale, commissions thématiques)
- Poursuivre le travail réengagé depuis 2022 s'inscrivant dans une dynamique de suivi du SDAHGV impliquant les EPCI : bilan partagé, contrôle des équipements, participation au groupe interdépartemental d'échange de pratiques, etc.
- Organiser une 1<sup>re</sup> rencontre des référents des cellules de coordination territoriales pour lancer la mise en place des projets sociaux territoriaux,
- Introduire le médiateur départemental dans les différentes instances existantes en lien avec ses missions
- Engager les travaux des commissions thématiques, notamment sur la santé.

### Porteurs de l'Action

État (DDTM) et Conseil Départemental

### Calendrier

- Durée du schéma
- Rencontre des référents des cellules de coordination locale

### Partenaires impliqués

Préfecture, EPCI, DDETS, ARS, CASNAV, représentants des voyageurs

# Fiche Action n°2 – Médiation

Envoyé en préfecture le 17/12/2025

Reçu en préfecture le 17/12/2025

Publié le 17/12/2025

ID : 030-213000037-20251217-DCM202583-DE



## Contexte

L'offre d'accueil sur le Gard fait lourdement défaut. Face à cette situation, le territoire est confronté à de nombreux stationnements en dehors des équipements réglementaires et n'offre aucune d'alternative satisfaisante. Par ailleurs, si les collectivités assurent autant que possible une forme de médiation, cette gestion au cas par cas ne peut constituer une politique d'accueil. D'une part, les voyageurs subissent l'absence de lieu dédié au stationnement ou au séjour des groupes de caravanes et l'incertitude relative au caractère aléatoire et potentiellement conflictuel des stationnements en dehors des équipements. D'autre part, les collectivités et les élus ne peuvent trouver de satisfaction dans la crainte des désagréments pouvant être générés par le stationnement de groupes sur ou à proximité d'équipements publics essentiels à la vie locale et dans les échanges parfois difficiles.

### Enjeux

Déployer des ressources spécifiques pour garantir une organisation et une gestion des moyens et grands passages afin de limiter les désagréments pour les voyageurs et les collectivités en recherchant pour chacune des situations rencontrées des solutions satisfaisantes de stationnement temporaire.

### Objectifs

- **Élaborer la fiche de poste d'un médiateur devant identifier les terrains provisoires de délestage ou d'appoint ;**
- **Repérer les sources de financement et élaborer un modèle économique pérenne pour soutenir le poste ;**
- **Déployer toute l'ingénierie partenariale nécessaire et les moyens complémentaires permettant au médiateur de mener à bien ses missions.**

### Moyens à mettre en œuvre

- Recrutement d'un médiateur
- Identification chaque année, en prévision des grands passages, des terrains de délestage
- Organisation de la centralisation des demandes, élaboration d'un calendrier tenant compte des équipements ouverts et terrains mobilisables ;
- Préparation des (grands) passages à travers une réunion de coordination annuelle au printemps avant l'arrivée des premiers grands groupes de passage ;
- Intervenir, autant que de besoin, sur toutes les situations appelant, préventivement, une médiation auprès des gens du voyage en veillant à la bonne mobilisation des terrains provisoires et/ou de délestage ;
- Établir, en relation avec les services de la préfecture, un bilan annuel des passages ;

### Porteurs de l'Action

État

### Calendrier

Installation du médiateur : première année du schéma ;  
Mise en œuvre des missions du médiateur : durée du schéma

### Partenaires impliqués

Conseil département  
EPCI / Centre de gestion du Gard

# Fiche Action n° 3 - Rédiger des projets sociaux des voyageurs à l'échelle des EPCI

## Contexte

Divers services et dispositifs sont présents sur le département et peuvent être mobilisés au titre du droit commun par les voyageurs. Toutefois, ces moyens sont inégalement répartis sur le territoire départemental et les aires restent en marge du tissu social local. La Loi Besson n° 2000-614 du 05/07/2000, dans son article 6, prévoit le conventionnement d'actions à caractère social destinées à favoriser l'intégration des voyageurs présents sur les équipements à la vie sociale locale et leur accès aux droits.

### Enjeux

Un repérage territorial des besoins et des situations problématiques doit permettre d'écrire un projet social portant sur des questions relatives à l'intégration sociale et territoriale de l'équipement et de ses occupants pour favoriser le bien-vivre ensemble.

« Aller vers » et « faire avec » doivent se traduire par du temps de proximité auprès des voyageurs pour rompre avec les attitudes de défiance.

Permettre aux acteurs locaux de mieux connaître le public et de construire des réponses concertées aux enjeux locaux.

Promouvoir une équité de prise en compte du public voyageur sur l'ensemble du département.

### Objectifs

- **Harmoniser les offres de service à l'échelle des équipements et des territoires.**
- **Lutter contre la précarisation croissante du public voyageur de passage ou en voie de sédentarisation.**
- **Intégrer les aires permanentes d'accueil dans les actions mises en œuvre sur le territoire.**
- **Faire vivre et évaluer le projet social.**

### Moyens à mettre en œuvre

- Désigner dans chaque EPCI un référent ou chargé de mission ayant pour rôle d'animer une cellule de coordination locale du projet social de l'aire ;
- Définir les membres de la cellule de coordination locale et la périodicité de leurs rencontres ;
- Structurer des actions prioritaires ciblées en lien avec l'accès aux droits et la citoyenneté des voyageurs, en incluant des personnes concernées dans le processus de définition des actions et de leur mise en œuvre ;
- Repérer et mobiliser un réseau d'acteurs du social pouvant proposer des actions ciblées ou adapter leurs interventions à destination de ce public ;
- S'appuyer sur l'expertise de la mission d'accompagnement social du Conseil Départemental déployée sur les équipements pour mieux appréhender les difficultés et les besoins du public sur le territoire.

### Porteurs de l'action

- EPCI

### Principaux partenaires

- Conseil départemental, DDETS, CAF, tissu associatif local, CAS-NAV...

### Calendrier

- Choix d'un référent/chargé de mission à l'issue de la signature du SDAHGV 2025-2030
- Réunion de lancement de la cellule de coordination territoriale dans les 3 mois qui suivent
- Calendrier semestriel de rencontres de la cellule

### Conditions de réussite

- Repérage des points de blocage locaux et mobilisation des partenaires
- Intégration des voyageurs dans la prise de décision
- Réalisme des propositions en relation avec les moyens existants et la capacité à répondre des acteurs de la cellule locale



Tableau non exhaustif d'exemples d'actions pouvant être menées dans  
territoires

Scolarité – formation		Insertion professionnelle-emploi	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Protocole scolarisation</li> <li>▪ Partenariat soutien scolaire (réserve civique, AFEV, ...)</li> <li>▪ Rencontres parents/professeurs sur les équipements</li> <li>▪ Cours de français, lecture/écriture, par des associations</li> <li>▪</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Informations de la Mission Locale et France Travail : accès aux droits, connaissance des dispositifs et aides</li> <li>▪ Lien avec la CCI et la MSA</li> <li>▪ Réseaux d'autoentrepreneurs</li> </ul>	
Santé physique et psychique		Dépendance (vieillesse) familiaux)	(handicap-aidants
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Permanences sur site ou créneaux dédiés information/prévention vaccination</li> <li>▪ Réseau de professionnels paramédicaux qui se déplacent à domicile</li> <li>▪ Atelier cuisine associations caritatives, accès aux épiceries sociales</li> <li>▪</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Accès aux droits retraites</li> <li>▪ Accès aux dispositifs et structures dédiés (médico-social et personnes âgées dépendantes)</li> <li>▪ Mise en place d'aides et matériel à domicile</li> <li>▪ Soutien aux aidants familiaux</li> </ul>	
Accès aux droits-accompagnement social		Habitat – Conditions de vie	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Information domiciliation, travail sur le suivi de la domiciliation et conditions pour éviter des ruptures de droits</li> <li>▪ Illectronisme / illettrisme : accès à du matériel numérique connecté sur les aires</li> <li>▪ Accès aux services administratifs et accompagnement aux démarches, lien Frances Services (itinérants)</li> <li>▪ Connaissance d'associations, dispositifs ou services dédiés</li> <li>▪</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Conditions de vie / mal-logement : amélioration des conditions de vie sur l'équipement (travail de concertation ombrage, équipements dédiés aux enfants...)</li> <li>▪ Usages, appropriation et risques : prévention liée aux nuisances, sensibilisation et accompagnement à la gestion des déchets, suivi tri sélectif sur site</li> <li>▪ Accès au Logement</li> </ul>	
		Inclusion sociétale et bien vivre	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Accès aux loisirs (enfants et adultes)</li> <li>▪ Participation et citoyenneté</li> <li>▪ Engagement associatif, bénévolat, entraide</li> <li>▪ Discriminations - stigmatisations</li> </ul>	

# Fiche Action n° 4 – Mission d'accompagnement social

## Contexte

La mission d'accompagnement social des voyageurs présents sur les APA mandatée par le Conseil Départemental du Gard porte ses fruits. La Loi Besson n° 2000-614 du 05/07/2000, dans son article 6 prévoit le conventionnement d'actions à caractère social destinées à favoriser l'intégration des voyageurs présents sur les équipements à la vie sociale locale et leur accès aux droits.

### Enjeux

Limiter la renonciation ou le non-recours aux droits et les situations de ruptures chroniques : les sources de non-recours sont nombreuses et relèvent à la fois de la non-demande (non-connaissance, complexité administrative) et de la non-proposition (offre insuffisante, discrimination ou refus).

« Aller vers » et « faire avec » doivent se traduire par du temps de proximité auprès des voyageurs pour rompre avec les attitudes de défiance.

Un travailleur social maîtrisant les dispositifs du territoire et ayant acquis la confiance des familles peut servir de médiateur entre le public et les services de droit commun.

### Objectifs

- Assurer une médiation sociale entre les dispositifs et professionnels de droit commun et le public de passage sur les aires.
- Faire remonter les besoins et une expertise de l'accompagnement spécifique des voyageurs
- Faciliter l'instauration d'une relation de confiance avec les professionnels du social
- Lutter contre le non-recours ou le renoncement aux droits

### Moyens à mettre en œuvre

- Intégration du travailleur social dans les cellules de coordination locale pour l'élaboration des projets sociaux de chaque territoire
- Accent sur la mise en réseau et l'apport d'une expertise public : travailler sur la mise en lien et le relai vers le droit commun via une posture de médiation
- Organisation de temps collectifs sur l'APA avec intervenant extérieur thématique (soutien scolaire, alimentation, prévention-santé-bien être, création d'entreprise...)
- Veille sur les situations complexes et problématiques
- Présentation d'un bilan annuel en CDC

### Porteurs de l'action

- Conseil Départemental du Gard

### Calendrier

- Durée du schéma

### Principaux partenaires

- EPCI, DDETS, CCAS, CMS, Centres sociaux

# Fiche action n°5 - Déployer une médiation en santé sur le territoire départemental au bénéfice des groupes de voyageurs les plus éloignés des systèmes de prévention et de soins

## Besoins

- Les groupes de voyageurs sont peu repérés dans les patientèles des services et établissements sollicités par l'ARS dans le cadre du diagnostic, ce qui témoigne d'un faible recours aux soins malgré l'importance de la communauté dans le département.
- Les sources de non-recours sont nombreuses et relèvent à la fois de la non-demande (non-connaissance, appréhension, complexité administrative.) et de la non-proposition (offre insuffisante, discrimination ou refus)

## Objectifs

- **Structurer un dispositif de médiation en santé sur l'ensemble des EPCI impliquant une diversité de professionnels de santé et de l'action sociale.**
- **Prendre appui et s'inscrire en complémentarité avec la mission d'accompagnement social du Conseil départemental déployée sur les équipements en direction des sites d'ancrage hors équipement.**
- **Définir sur chaque EPCI une équipe pluridisciplinaire et/ou un tissu partenarial pour soutenir les missions de la médiation.**

## Contexte

Divers dispositifs et actions d'accompagnement sont présents sur le département et remplissent au moins partiellement une fonction d'interface entre les voyageurs et les acteurs en santé. Toutefois, ces moyens sont inégalement répartis sur le territoire départemental et concernent presque exclusivement les populations présentes sur les équipements d'accueil.

## Moyens à mettre en œuvre

Voir page suivante

## Enjeux

L'aller vers et le faire avec doivent se traduire par du temps de proximité auprès des voyageurs ;

Les compétences, l'engagement et la déontologie d'intervention ainsi que la clarté des missions constituent des leviers essentiels de réussite ;

La mission ne peut se développer indépendamment de la mobilisation des ressources institutionnelles et des acteurs de santé sur chacun des territoires concernés ;

## Calendrier

Durée du schéma

## Conditions de réussite

Les sources de financement associées au PRAPS ne sont pas pérennes tandis que la stabilité du poste de médiateur est essentielle. Le montage financier, organisationnel et institutionnel de la médiation doit être particulièrement vigilant à soutenir les conditions permettant de garantir la qualité et l'efficacité des interventions ainsi que le déploiement effectif de la médiation dans l'amplitude des missions attribuées.

## Moyens à mettre en œuvre

- Poursuivre le travail de repérage des ressources déployées sur les différents territoires en matière d'accompagnement des voyageurs et de suivi des parcours de soin ;
- Organiser une rencontre avec l'ensemble des EPCI et des principaux acteurs de santé lors d'un atelier thématique de lancement du projet de médiation en santé sur la base du pré-repérage des besoins potentiels, des ressources et leviers.
- S'appuyer les « cellules de coordination locale » existantes ou à initier (comité de gestion de la politique d'accueil et d'accompagnement des voyageurs par les EPCI) et/ou les Contrats locaux de santé (CLS) pour structurer, à l'échelle de chaque EPCI concernés, un dispositif de médiation en santé en mobilisant localement les acteurs de santé et de l'action sociale (ARS, CTPS, CPAM, Relais G2A, etc.) ainsi que les associations représentatives des voyageurs et les associations solidaires (FNASAT, etc.) ;
- S'appuyer sur les autres dispositifs locaux existants ou acteurs de la santé et pouvant constituer des leviers pertinents et permettre d'élargir la médiation en santé au profit de l'ensemble des populations vulnérables des territoires d'intervention ;
- Élaborer la médiation en santé sur le socle des missions définies dans le référentiel HAS et sur des moyens humains, financiers et d'ingénierie, organisés au cas par cas (contribution de l'EPCI, ARS, etc.) ;
- Engager une première étape de lancement pour la mise en place du réseau des acteurs en santé en vue de la coordination des parcours et un diagnostic initial des obstacles au recours à la prévention et aux soins, aux besoins et attentes de l'ensemble des groupes de voyageurs pouvant présenter des vulnérabilités sur le territoire (sites d'ancrages, site d'installation longue, aires d'accueil, etc.) ;
- Dimensionner la mission de médiation en santé aux besoins identifiés
- Garantir les conditions de réalisation et le suivi de la mission de médiation en santé en articulation avec le Relais G2A (mutualisation dans le travail de collaboration avec les partenaires).

# Schéma Départemental d'Accueil et d'habitat des Gens du Voyage du Gard

2026 — 2032



Annexe 1 :  
Sites d'ancrage

# SOMMAIRE

Communauté d'Agglomération du Grand Avignon	71
Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole	72
Communauté d'Agglomération Alès Agglomération	74
Communauté d'Agglomération du Gard Rhodanien	75
Communauté de Communes Beaucaire Terre D'Argence	76
Communauté de Communes de Petite Camargue	77
Communauté de Communes Terre de Camargue	77
Communauté de Communes Rhône, Vistre, Vidourle	78
Communauté de Communes du Pays de Sommières	78
Communauté de Communes Pays d'Uzès	79
Communauté de Communes de Cèze Cévennes	79
Communauté de Communes Pays Viganais	80

Communes	Sites	Nbre ménages	Ancienneté	Terrain	Statut	Équipements	Démarches engagées	Sources
Roquemaure	4	4	Plus de 5 ans	Privé	Propriétaire	Construction en dur et caravanes	Aucune démarche	Quest. com. 24.
		4	Entre 2 et 5 ans	Privé	Propriétaire	Cabanisation et caravanes	Démarche judiciaire	Quest. com. 24
		5	Plus de 5 ans	Privé	Ne sais pas	Cabanisation et caravanes	Aucune démarche	Quest. com. 24
		4	Plus de 5 ans	Privé	Propriétaire	Construction en dur et caravanes	Aucune démarche	Quest. com. 24

Un travail de recensement des situations de cabanisation sur l'ensemble du territoire de l'EPCI est programmé pour l'automne 2025. Il est indiqué par l'EPCI qu'au vu du caractère privé des terrains identifiés, des propositions d'habitat adapté ou de TFL pourraient ne pas être adaptées.



## Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole

Communes	Sites	Nbre ménages	Ancienneté	Terrain	Statut	Équipements	Démarches engagées	Sources
Rodilhan	2	3	Moins de 2 ans	Privé	Propriétaire	Cabanisation et caravanes	Démarche administrative	Quest. com. 24.
		1	Entre 2 et 5 ans	Privé	Propriétaire	Cabanisation et caravanes	Démarche administrative	Quest. com. 24
Bezouce	2	1	Plus de 5 ans	Privé	Propriétaire	Cabanisation et caravanes	Démarche judiciaire	Quest. com. 24
		10	Plus de 5 ans	Privé	Propriétaire	Cabanisation et caravanes		Quest. com. 24
Milhaud	5	17	Plus de 5 ans	Privé	Ne sais pas	Cabanisation et caravanes		Quest. com. 24
		12	Plus de 5 ans	Privé	Propriétaire	Construction en dur et caravanes		Quest. com. 24
		14	Plus de 5 ans	Privé	Ne sais pas	Cabanisation et caravanes		Quest. com. 24.
		16	Plus de 5 ans	Privé	Ne sais pas	Construction en dur et caravanes		Quest. com. 24
		13	Entre 2 et 5 ans	Privé	Ne sais pas	Cabanisation et caravanes		Quest. com. 24
Cabrières	1	10	Moins de 2 ans	Privé	Propriétaire	Caravanes uniquement	Aucune démarche	Quest. com. 24
Générac	nc	nc						Quest. com. 24
Bernis	2	3	Plus de 5 ans	Privé	Propriétaire	Construction en dur et caravanes		Quest. com. 24
		2	Plus de 5 ans	Privé	Propriétaire	Construction en dur et caravanes		Quest. com. 24.
Saint-Gervasy	1	5	Plus de 5 ans			Cabanisation et caravanes		Quest. com. 24
Nîmes								MOUS en cours

L'aire permanente d'accueil de Nîmes s'inscrit à la fois dans la continuité d'une zone industrielle et à proximité d'une zone dense de sédentarisation / cabanisation. La ville de Nîmes recense 3 des 4 UPS du département, facilitant ainsi la scolarisation d'une partie des enfants à besoins spécifiques, la dernière se trouvant sur la commune voisine de Milhaud où de nombreuses familles sont sédentarisées. Le CASNAV insiste sur l'importance de la médiation et de la sensibilisation qui peut être faite sur les aires par le personnel gestionnaire et d'accompagnement social.

Une MOUS habitat indigne/gens du voyage a été lancée en 2024. Les 13 communes qui se sont portées volontaires pour intégrer cette étude ont fait remonter quelque 270 sites potentiels d'occupation illicite. Or, le marché est calibré pour mener à bien des diagnostics sociaux, juridiques et techniques sur 40 sites. Un travail de priorisation des sites a donc été mené avec les communes afin de rester dans l'épure du marché, mais surtout recentré sur les situations où il s'agit, a priori, de voyageurs, en cours de sédentarisation.

L'un des objectifs de cette étude est de mesurer le nombre de voyageurs, sédentarisés ou en cours de sédentarisation, qui pourraient être intéressés pour s'installer sur un Terrain Familial Locatif et si le besoin était avéré, de calibrer la taille de l'équipement.

Parallèlement, dans le cadre du projet partenarial de l'Agence d'Urbanisme de la Région Nîmoise et Alésienne de 2025, une mission d'identification des friches urbaines a été lancée. Il s'agira pour l'A'U

de faire l'inventaire des friches potentiellement mobilisables sur notre territoire pour le développement économique, voire mixte, et les friches mobilisables pour de la renaturation. Dans le cadre de la recherche pour de la création d'habitats, et en fonction des futures préconisations du SDHGDV un focus particulier sera demandé afin d'identifier des friches qui pourraient correspondre à un TFL et/ou aire de grand passage.

## Communauté d'Agglomération Alès Agglomération

Communes	Sites	Nbre ménages	Ancienneté	Terrain	Statut	Équipements	Démarches engagées	Sources
Rousson	1	1	Plus de 5 ans	Privé	Ne sais pas	Cabanisation et caravanes		Quest. com. 24.
Les Salles-du-Gardon	1	7	Plus de 5 ans	Privé	Propriétaire	Construction en dur et caravanes		Quest. com. 24
Brignon	1	nc	Plus de 5 ans	Privé	Propriétaire	Cabanisation et caravanes	Démarche administrative	Quest. com. 24
Saint-Christol-lez-Alès	2	6	Plus de 5 ans	Privé	Propriétaire	Cabanisation et caravanes		Quest. com. 24
		6	Plus de 5 ans	Public	Sans titre	Cabanisation et caravanes	Démarche administrative	Quest. com. 24
Anduze	1	1	Plus de 5 ans	Public	Sans titre	Caravanes uniquement	Aucune démarche	Quest. com. 24
Saint Hilaire de Bretmas	1							Données Alès Agglo

L'EPCI estime que le nombre de places prévues après la réhabilitation de l'APA Alès répondra aux besoins, à condition qu'une réponse aux familles sédentarisées sur l'aire soit trouvée via des TFL.

La rencontre du 08 octobre 2024 et la visite de l'aire permanente d'accueil par la coopérative Cisame du 05 novembre ont permis d'identifier des familles résidentialisées sur l'équipement via la présence notamment de cabanes de jardin démontables. L'ensemble de la domiciliation du public des voyageurs est fléchée vers l'association la Clède, spécialisée dans l'accompagnement de publics en situation de précarité (et non au CCAS). De nombreux voyageurs de passage ou sédentarisés sur le territoire, y compris chez les itinérants, sont domiciliés à la Clède. Ainsi, le Centre Social des Promelles présente, dans sa file active de personnes accompagnées, des familles de voyageurs provenant de l'aire, mais surtout des familles sédentarisées, plus ou moins volontairement, car n'ayant plus les moyens de voyager. Ces familles vivent à Alès (parfois de passage sur un terrain derrière le stade, faute de place sur l'aire) ou dans des communes voisines, notamment à Saint Christol. Ces derniers sont dans des situations de précarité notables en lien avec des difficultés d'insertion, de ressources, d'accès aux droits et d'illettrisme.

## Communauté d'Agglomération du Gard Rhodanien

Communes	Sites	Nbre ménages	Ancienneté	Terrain	Statut	Équipements	Démarches engagées	Sources
Saint-Geniès-de-Comolas	6	6	Plus de 5 ans	Privé	Propriétaire	Cabanisation et caravanes	Aucune démarche	Quest. com. 24.
		8	Plus de 5 ans	Privé	Propriétaire	Construction en dur et caravanes	Démarche administrative	Quest. com. 24
		4	Plus de 5 ans	Privé	Propriétaire	Construction en dur et caravanes	Aucune démarche	Quest. com. 24
		nc	Moins de 2 ans	Privé	Propriétaire	nc	Aucune démarche	Quest. com. 24
		1	Plus de 5 ans	Privé	nc	Construction en dur et caravanes	Aucune démarche	Quest. com. 24
		2	Plus de 5 ans	Privé	Propriétaire	Caravanes uniquement	Aucune démarche	Quest. com. 24
Laudun-l'Ardoise	1	9	Plus de 5 ans	Public	Propriétaire	Caravanes uniquement	Aucune démarche	Quest. com. 24.
St Julien de Peyrolas	2	100/150 pers	Plus de 5 ans	Privé	Propriétaire	Construction en dur et caravanes	Constat d'huissier + démolition nouvelles constructions	Entretien Maire

Une proportion significative de la population des gens du voyage est engagée dans des dynamiques de sédentarisation sur le territoire. Plusieurs situations de sédentarisation irrégulière sont constatées, avec des présences prolongées sur certaines aires d'accueil. L'expérience menée à Bagnols-sur-Cèze (lieu-dit Bazine) constitue un exemple réussi de projet d'habitat adapté, combinant relogement et lutte contre l'insalubrité.

En cohérence avec le futur Programme Local de l'Habitat (PLH) prescrit en décembre 2024, la communauté d'agglomération souhaite inscrire une fiche action dédiée à l'habitat des gens du voyage.

## Communauté de Communes Beaucaire Terre D'Argence

Communes	Sites	Nbre ménages	Ancienneté	Terrain	Statut	Équipements	Démarches engagées	Sources et commentaires
Bellegarde	2	1	Plus de 5 ans	Privé	Propriétaire	Construction en dur et caravanes	Aucune démarche	Quest. com. 24.
		2	Plus de 5 ans	Privé	Propriétaire	Construction en dur et caravanes	Aucune démarche	Quest. com. 24
Beaucaire	2	7	Plus de 5 ans	Privé	Propriétaire	Construction en dur et caravanes	Aucune démarche	Étude juin 2021.
		4	Plus de 5 ans	Privé	Propriétaire	Construction en dur et caravanes	Aménagements pour faciliter la circulation	

Sur Bellegarde, de nombreux ménages se sont sédentarisés et résident dans le centre ancien ou dans les logements locatifs sociaux (sans la caravane). Seuls subsistent 2 sites et 3 ménages : 1 ménage Chemin de Caron et 3 ménages et 1 association (« Vie et Lumière ») Chemin de Connangles.

En ce qui concerne le site composé de 7 ménages sur la commune de Beaucaire (sur le site dit du Chemin du Gras Agneau), l'étude menée en 2021 indique qu'un ménage souhaite quitter le site, notamment en lien avec les problématiques de pollution due à l'activité de la cimenterie (rejets de poussières essentiellement). Le site se trouve en effet sur un secteur à risques industriel et en zone rouge du PPRI. Les terrains sont desservis par le réseau d'électricité, mais dépourvus d'accès à l'eau potable. Accès via des puits artésiens. La présence de caravanes est observée, sans que leur usage ne puisse être caractérisé.

L'autre site composé de 4 ménages, également situé sur la commune de Beaucaire, au lieu-dit du village Noir, se trouve également en zone rouge du PPRI. De même que le site précédent, les terrains sont desservis par le réseau d'électricité, mais dépourvus d'accès à l'eau potable.

L'étude menée en 2021 indique que le site dit du Mas du Rispe sur la commune de Bellegarde ne constituerait pas a priori un lieu d'habitat, mais seulement d'activité mécanique et de ferrailage pour des ménages en logement social sur la commune.

La même étude confirme la présence sur le site dit du Chemin de Connangles sur la commune de Bellegarde, d'un ensemble de 6 ménages intégrant la caravane dans un espace d'habitat relevant de la cabanisation.

## Communauté de Communes de Petite Camargue

Pas de site d'ancrage / sédentarisation identifié au moyen de l'enquête auprès des communes

Un site d'ancrage ou de sédentarisation avait été identifié en 2018 dans le cadre du diagnostic de la dernière révision sur la commune du Cailar. Il s'agissait d'un terrain dont les 2 familles occupantes étaient propriétaires avec présence de caravanes et cabanons. Bien que la commune de Cailar ait répondu à l'enquête menée auprès des communes du département dans le cadre de la présente révision, elle n'a pas signalé ce site.

La commune d'Aimargue n'a pas répondu à l'enquête et aucune information actualisée n'est donc disponible sur le site d'ancrage qui avait également été identifié en 2018, soit un groupe familial propriétaire du terrain, composé de 40 caravanes dont les enfants sont scolarisés sur la commune. Il était par ailleurs signalé en 2018 que le groupe en question était essentiellement présent sur le terrain autour de l'hiver, 6 mois dans l'année, en conservant une forme d'itinérance le reste de l'année. Le maintien de ce site d'ancrage est confirmé en 2023 par les données issues de l'enquête du CASNAV auprès des établissements scolaires. Ainsi, l'école élémentaire Simone Veil et l'école élémentaire F. Guillerme, 11 EFIV (élèves issus de familles itinérantes et de voyageurs) sont recensés par le CASNAV à Aimargue. Sachant que dans l'EPCI, toutes les communes n'ont pas fait remonter leurs chiffres et que des enfants sédentarisés ne sont plus comptés comme EFIV par les enseignants, bien que leur rapport à l'école et aux apprentissages garde toutes les spécificités des enfants de voyageurs.

## Communauté de Communes Terre de Camargue

Communes	Sites	Nbre ménages	Ancienneté	Terrain	Statut	Équipements	Démarches engagées	Sources et commentaires
Saint-Laurent-d'Aigouze	1	2	Plus de 5 ans	Privé	Propriétaire	Cabanisation et caravanes	Aucune démarche	Quest. com. 24.

Sur Saint Laurent d'Aigouze, l'octroi d'un permis de construire pour les deux familles en situation d'ancrage par cabanisation, sur un terrain non constructible avec des aléas de risques forts / PPRI n'a pu aboutir à une régularisation du phénomène.

## Communauté de Communes Rhône, Vistre, Vidourle

Communes	Sites	Nbre ménages	Ancienneté	Terrain	Statut	Équipements	Démarches engagées	Sources et commentaires
Vestric-et-Candiac	2		Plus de 5 ans	Privé	Propriétaire	Construction en dur et caravanes	Aucune démarche	Quest. com. 24.
Vestric-et-Candiac			Plus de 5 ans	Privé	Locataire	Caravanes uniquement	Aucune démarche	Quest. com. 24
Aubais	1	2	Plus de 5 ans	Privé	Propriétaire	Construction en dur et caravanes	Démarche judiciaire	Quest. com. 24

L'arrêté 30-2019-0719-004 portant révision du schéma préconisait la réalisation d'habitat adapté et/ou de terrains familiaux, afin d'améliorer les conditions d'habitat des gens du voyage, sur les communes de Gallargues-le-Montueux, du Mus, Aubais, Aigues-Vives et Vergèze. Par ailleurs, le site d'ancrage signalé par la commune d'Aubais avait également été repéré en 2018 dans le diagnostic de la précédente révision. Tel n'était pas le cas en revanche des deux sites sur la commune de Vestric-et-Candiac.

Seules 4 communes sur les 10 que compte l'EPCI ont répondu à l'enquête. Ainsi, plusieurs autres sites n'ont pas été signalés. Les sites d'ancrage de Vergèze (n'ayant pas répondu) le long du Puech Long d'une famille locataire d'un terrain public et vivant en caravane n'ont pas été signalés : il était signalé en 2018 qu'une solution d'habitat adapté était recherchée pour cette famille. Depuis, une solution a été trouvée par la commune avec l'attribution d'un logement social. Les communes de Mus, d'Aigues-Vives et de Callargues-le-Montueux avaient également été repérées pour des situations d'ancrage. Avec les deux autres communes d'Aubais et de Vergèze, elles ont ainsi fait l'objet de préconisations en matière d'habitat adapté et/ou de terrains familiaux dans le précédent schéma.

En ce qui concerne le site de Vergèze, la situation des familles qui y étaient présentes semble avoir été résolue par l'attribution par la commune d'un logement social.

## Communauté de Communes du Pays de Sommières

Communes	Sites	Nbre ménages	Ancienneté	Terrain	Statut	Équipements	Démarches engagées	Sources et commentaires
Fontanès	1	1	NC	NC	NC	NC	NC	Quest. com. 24.

Un seul site de sédentarisation a été identifié sur la commune de Fontanes, mais sans précisions sur le ménage, le type de terrain et son mode d'occupation.



## Communauté de Communes Pays d'Uzès



Communes	Sites	Nbre ménages	Ancienneté	Terrain	Statut	Équipements	Démarches engagées	Sources et commentaires
Arpaillargues-et-Aureillac	2	3	Plus de 5 ans	Privé				Quest. com. 24.
		3	Entre 2 et 5 ans	Privé				Quest. com. 24
Castillon-du-Gard	1							Quest. com. 24
Belvézet	1	5						Quest. com. 24

2 EFIV (élèves issus de familles itinérantes et de voyageurs) seulement ont été recensés par le CASNAV à UZES sachant que, dans cette communauté de communes, toutes les communes n'ont pas fait remonter leurs chiffres et que des enfants sédentarisés ne sont plus comptés comme EFIV par les enseignants, bien que leur rapport à l'école et aux apprentissages garde les spécificités des enfants de voyageurs.

## Communauté de Communes de Cèze Cévennes

Bien que non soumise à obligation, la commune a souhaité un entretien avec la coopérative Cisame en raison d'une situation de sédentarisation très ancienne présentant un certain nombre de problématiques.

Il s'agit d'une famille installée au Vigan depuis l'après-guerre et pleinement intégrée à la vie locale. Cependant, le site d'ancrage est situé en zone d'aléas très fort concernant les « débordements de cours d'eau et submersion marine » (cf PPRI). La parcelle est située en zone N du PLU de la commune. Le PPRI de 1998<sup>4</sup> relatif au cours d'eau de l'Arre inférieure fait déjà état du positionnement d'une « aire d'accueil des gens du voyage » (non inscrite au schéma) en zone inondable.

Au cours des dernières décennies, la mairie a tenté par deux fois de trouver des solutions à cette situation, mais qui n'ont pu aboutir (proposition d'un nouveau terrain non adapté / proposition de relogement en collaboration avec la sous-préfecture, mais qui n'a pu être mené à terme au vu d'une évolution des besoins).

Difficulté et enjeux actuels identifiés par la commune :

- absence de terrains communaux suffisamment grands (PPRI...) ;
- prise en compte des besoins des familles concernées : mobilité et localisation (rester proche du centre), nombre de personnes concernées ;
- besoin d'un soutien des services de l'État.

La MOUS de Saint-Ambroix a révélé la présence de 24 ménages et 63 personnes sur le « terrain de sédentarisation » de la commune. Ce site d'ancrage informel, sous la forme d'une organisation spontanée sans infrastructure, est occupé de façon permanente et de longue date. Le site est potentiellement qualifiable de bidonville et pourrait aboutir à la mise en place d'une opération de résorption de l'habitat insalubre (RHI). Deux possibilités s'offrent aux 9 sous-groupes identifiés par l'opérateur ayant mené la MOUS : PLAI-A et/ou TFL. Les réflexions engagées au moment de la révision sont amenées à se poursuivre.

# Schéma Départemental d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage du Gard

2026 — 2032



Annexe 2 :

Accès aux soins et à la  
santé des voyageurs sur le  
département du Gard

## La santé : un levier d'action non retenu dans le schéma, mais soutenu par le déploiement d'une offre diversifiée

La thématique de l'accès aux soins et à la santé n'a pas fait l'objet d'une action spécifique dans le schéma 2019-2024. Le volet santé constitue pourtant un volet obligatoire du schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage, au même titre que les autres thématiques de l'accompagnement social, dont une évaluation des besoins et de l'offre doit être réalisée dans le cadre de la révision. Il faut se référer au document final du diagnostic pour retrouver un document dédié sous la forme d'une « annexe obligatoire » (l'annexe 1). Outre les recommandations génériques concernant les éléments préalables à la localisation d'un terrain d'accueil et à ses équipements, quatre axes figuraient dans cette annexe : **l'axe préventif ; l'axe informatif ; l'axe de la « négociation » ; l'axe de soutien**

Ces pistes d'action n'ont pour autant pas constitué des repères et des leviers de mobilisation des acteurs impliqués. En effet, la vie du schéma 2019-2024 est marquée par l'absence de rencontre et de mise au travail de ces différents axes jusqu'à fin 2023. En janvier 2024, la DDARS est toutefois sollicitée pour participer à des échanges sur cette question, donnant lieu à une réunion sur la thématique de la santé des voyageurs le 26 mars 2024 (dans la perspective de la révision).

Par ailleurs, l'existence d'une **mission d'accompagnement social** portée par le Conseil départemental depuis 2012 constitue un levier concret du point de vue des moyens mis en place en direction de familles de voyageurs présentes sur la plupart des équipements d'accueil du département. Le renouvellement du marché en 2024 s'est accompagné de nouvelles exigences et d'un renforcement de la mission désormais exclusivement mise en œuvre par un professionnel diplômé d'État.

La présence physique des intervenants sur les équipements d'accueil des gens du voyage poursuit l'objectif de construction d'un lien avec les services de droit commun. La dimension de médiation est directement inscrite dans cette intervention. Celle-ci dépasse ainsi un « simple » état des lieux des difficultés des personnes : l'intervenant est le premier maillon de la chaîne d'intervention qui rend possible la mise en place d'une action coordonnée des différents professionnels susceptibles de répondre aux besoins des personnes concernées.

Par ailleurs, un projet de médiation en santé est porté par l'EPCI du Gard Rhodanien sous la forme d'un financement de l'association Riposte chargée, à la demande de professionnels du soin ou des personnes elles-mêmes, d'intervenir dans la relation patient/soignant pour garantir la mise en place et le suivi de soins.

## État des lieux de l'offre : Un ensemble de moyens disponibles, entre les services de droit commun et les dispositifs spécifiques

Le programme régional d'accès à la prévention et aux soins (PRAPAS) 2023-2028 de l'Occitanie défend un mode d'intervention fondé sur l'« universalisme proportionné » : il s'agit de lutter contre les inégalités sociales de santé selon une échelle et une intensité proportionnelle au degré de « défavorisation », notamment en développant des actions d'aller vers au sens large, c'est-à-dire en « s'adaptant au public des personnes vulnérables et non en lui demandant de s'adapter au système ». Il prévoit ainsi, dans le « défi 3 », de déployer une stratégie de prévention et de promotion de la santé adaptée aux besoins des publics prioritaires par le « déploiement ciblé tant des messages que des interventions ». Le diagnostic mené dans le cadre de la révision s'est ainsi intéressé à la mise en œuvre

concrète des moyens permettant de réduire les inégalités sociales de santé des voyageurs.

Les moyens évoqués dans le schéma départemental des solidarités sociales viennent en écho avec cette approche. Ils représentent de nouvelles modalités d'action effectivement déployées sur le territoire, tel que l'adaptation de « nouveaux modes et lieux de consultation » des professionnels du Conseil Départemental ainsi que la « médiation santé », ou la poursuite de dispositifs préexistants, tel que le baromètre du renoncement aux soins et sa mise en œuvre désormais portée par la Mission accompagnement santé de la CPAM.

Il a été rappelé au cours des différentes rencontres organisées dans le cadre de la révision, toute l'importance de la mobilisation et la mise en œuvre des services de droit commun, tout en adaptant, autant que possible, ces derniers aux facteurs d'inégalité dans l'accès aux soins. Tel est particulièrement le cas de la PMI, dont trois caractéristiques sont repérées au regard de son action auprès de la population des voyageurs :

- Ce service intervient auprès des familles de voyageurs comme auprès des autres ménages du territoire. En ce qui concerne les modalités de rencontre et d'échange, il est prioritairement proposé un rendez-vous dans les centres médico-sociaux, mais des visites à domicile peuvent être prévues.
- Inversement, le service n'est pas organisé comme une prestation susceptible de se traduire sous la forme de permanences sur les équipements, cette intervention étant portée par le relais G2A ; par ailleurs, il n'existe plus de systématisme d'une information de la mise à disposition de la PMI auprès des familles à partir des déclarations de naissance. Les sollicitations proviennent essentiellement des « liaisons hôpital » autour de situations spécifiques signalées par les professionnels de santé ou par les intervenants sociaux.
- La PMI constitue un service de prévention bien repéré par les voyageurs et une porte d'entrée privilégiée pour aborder les questions de santé avec les familles qui sollicitent plus volontiers ce service que les autres acteurs de la santé ;
- Le défaut de médecin ou la difficulté de trouver un médecin référent peut entraîner des sollicitations de la PMI par les familles de voyageurs au-delà de son périmètre d'intervention, c'est-à-dire pour des consultations médicales et non plus seulement la prévention et le diagnostic.

Le département et certains des territoires infradépartementaux disposent de dispositifs d'aller-vers dans le champ de la santé :

- Tel est particulièrement le cas des deux **médiations en santé** sur le Gard. La médiation en santé constitue un dispositif de prévention qui n'a pas vocation à réaliser des soins, mais à établir un lien avec les différents professionnels de santé dans la perspective de l'accès aux droits communs et de la mise en œuvre d'un parcours de soins effectif, en déployant un accompagnement spécifique en fonction des besoins de chaque personne. L'une des médiations est mise en œuvre par l'association Riposte sur la commune de Bagnols, l'autre est portée par le CPTS de Bessèges. La Communauté d'Agglomération du Gard Rhodanien a en effet lancé avec l'association RISPOSTE une action sur les aires de Bagnols-sur-Cèze et Laudun l'Ardoise. Dans ce cadre, une infirmière intervient deux fois 2 h par mois sur chaque aire d'accueil.
- De même, une personne est en charge de la médiation sur Cèze-Cévennes (et au-delà), notamment sur Saint-Ambroix. Mais le dispositif semble souffrir d'un manque de visibilité global auprès de la population des voyageurs. D'où la nécessité de rendre plus active la médiation, particulièrement dans un contexte d'instabilité qui rend difficile l'établissement d'un lien de confiance avec les familles ;

- À l'échelle du département, une instruction de la **CPAM** a récemment d'« **Accompagnement santé** » auprès des personnes qui présentent des difficultés pour se soigner, notamment dans les cas de renoncement ;
- Le **centre de vaccination ambulatoire départemental** peut réaliser des opérations de dépistage et/ou de vaccination de tout public en situation de précarité via les équipes mobiles dédiées et financées pour les campagnes hors les murs (lutte contre la tuberculose, dépistages et prévention IST, etc.)
- Il en va de même en ce qui concerne le dépistage du cancer du sein : les dispositifs dédiés ne sont pas mobilisés en direction des familles de voyageurs présents sur les aires d'accueil ou les terrains familiaux. Cela pourrait être le cas, à l'exemple de ce qui a été réalisé dans certains quartiers prioritaires, si un lien est à même d'être établi avec les familles, que ce soit sur les équipements ou non, par le biais des travailleurs sociaux, de référents sur site ou d'autres intermédiaires ;

Parmi les initiatives existantes ou en cours de développement, un certain nombre d'entre elles sont d'ores et déjà identifiées comme pouvant apporter une amélioration, à condition de faire émerger le public des voyageurs en tant que bénéficiaire potentiel de leurs actions ou de leur attention :

- Ateliers santé-ville du RESEDA à Alès ;
- Ouverture d'un pôle santé ambulatoire à Alès destiné aux patients sans médecin traitant ;
- Un Atelier Santé Ville du Grand Avignon intégré au contrat de ville (organisation d'ateliers avec résidents sur les APA pour identification des besoins)
- Mobilisation potentielle de l'association Riposte dans l'ensemble le Gard Rhodanien dans le cadre de la médiation en santé ;
- Les Permanences d'accès aux soins de santé (PASS) de Nîmes et Alès ;
- L'inscription dans les CLS (dont celui du Gard Rhodanien en cours de réécriture) du public GDV comme nécessitant des actions spécifiques

## Principaux constats issus du diagnostic

Le défaut général de l'offre de soin sur le département impact particulièrement les voyageurs. Les conditions permettant un équilibre entre réponses aux besoins spécifiques en santé, facilitation par « l'aller vers » et accès au droit commun ne sont pas réunies. Par ailleurs, l'accès à l'offre de soin ne constitue pas une réponse exclusive aux inégalités : les déterminants sociaux relèvent également du contexte socio-économique, des conditions de vie et de travail ainsi que de l'environnement de vie.

Ainsi, l'ARS relève que les gens du voyage représentent une population particulièrement touchée par le non-recours. S'il est précisé que la précarité et/ou l'absence de droits ouverts en matière de santé ne concernent pas de façon systématique les familles de voyageurs, en revanche, la défiance à l'égard des services de santé est prégnante, quels que soient les choix et conditions de vie (part de la mobilité, place de la caravane, lieu et configuration de vie). Ce point est largement confirmé sur le terrain par le travail mené par l'intervenante sociale du relai G2A auprès des familles de voyageurs présents sur les équipements. Celle-ci est principalement sollicitée pour des ouvertures de droits ou des problèmes d'accès à AMELI (s'agissant des ressortissants français).

Il est précisé par l'ARS que la période d'épidémie de COVID a été un révélateur de certaines représentations et des liens entretenus par les voyageurs avec l'approche institutionnelle de la santé : le dépistage y a été repéré comme un sujet presque tabou dans la plupart des cas, tout comme une grande difficulté de compréhension de l'utilité des gestes barrière. Malgré l'appui de familles sédentarisées appartenant à la communauté, les craintes vis-à-vis de la vaccination n'ont pu être surmontées. Le contexte sanitaire a ainsi renforcé l'appréhension déjà existante des voyageurs vis-à-vis des acteurs de la santé et des procédures afférentes.

Malgré les risques de santé associés à la marginalisation et la précarité importante des groupes de voyageurs présents sur le département, ces derniers sollicitent rarement les services de santé. Comme le souligne le Relais G2A intervenant auprès des voyageurs présents sur les équipements d'accueil du département, ces derniers ne disposent généralement pas d'un médecin référent et les consultations sont motivées par des situations d'urgence. Les réticences vis-à-vis de la vaccination sont également clairement identifiées.

Les raisons au non-recours sont multiples. Au-delà des questions de représentation, le déficit de l'offre constitue un facteur décisif. Outre la difficulté de trouver un médecin traitant, les demandes spécifiques pouvant être portées par les familles restent sans réponse. Tel est notamment le cas des visites à domicile qui sont désormais pratiquées de plus en plus rarement, quelles que soient les caractéristiques de la personne. En revanche, dans le cadre des visites des autres professionnels de santé pourtant susceptibles d'intervenir à domicile dans le cadre de leur mission et des pratiques courantes de la profession (notamment kinésithérapeutes, infirmier-e-s, etc.), des freins sont identifiés en lien avec les craintes et stéréotypes vis-à-vis des gens du voyage. Les actions de prévention ou de dépistage de la CPAM ne sont pas non plus mobilisées : sans médecin référent, il ne peut être organisé de prise en charge des soins.

Dans ces conditions, l'absence d'identification par les professionnels de santé des voyageurs parmi leur patientèle apparaît comme l'une des conséquences de la distance ainsi maintenue. Ainsi, à l'issue de l'enquête menée par l'ARS dans le cadre de la révision, les différents professionnels de santé ne font remonter aucune information spécifique sur cette population (dentistes, médecins, infirmiers, etc.), malgré les difficultés de santé clairement identifiées par les acteurs socio-éducatifs et de santé des dispositifs destinés aux populations les plus précaires.

Les principales problématiques de santé repérées par ces acteurs et corroborées par le Relais G2A sont essentiellement :

- la santé bucco-dentaire (notamment des plus jeunes)
- et les problématiques de santé mentale ;
- l'alimentation et la diététique ;
- les suivis de grossesse,
- la vaccination,
- le suivi des pathologies graves

Par ailleurs, si différents dispositifs, que ce soit de droit commun ou d'aller-vers en direction des publics les plus précaires, sont bien présents sur le territoire départemental, leur mobilisation par et auprès des voyageurs semble rester marginale ou faible. Le Dispositif d'appui à la coordination du Gard n'a pas identifié de demande de la part de cette population. Les équipes mobiles médicalisées sur Nîmes n'interviennent que marginalement auprès de personnes issues de la communauté des voyageurs, sans droits ouverts, en rupture de droits et/ou de soins, en situation de précarité. Il en va ainsi également des Permanences d'accès aux soins de santé (PASS) de Nîmes et Alès qui ne sont sollicités que de façon très occasionnelle par des voyageurs présents sur les aires d'accueil et ponctuellement par des groupes ancrés sur le territoire.

Les démarches d'accompagnement avec ces derniers s'avèrent complexes, notamment en raison de droits souvent clôturés, l'absence d'assiduité et le maintien d'une mobilité qui rend le suivi difficile. Il est par ailleurs noté que, pour les personnes voyageant entre plusieurs pays, les conditions de séjour en France pour prétendre à l'AME ne sont pas toujours possibles.

Les corrélations entre non-recours, état de santé, conditions de vie et inclusion/exclusion des voyageurs se traduisent dans une chaîne d'équivalence et une mise en dialogue qui ne permettent pas d'isoler l'un ou l'autre de ces éléments. Ainsi, le Conseil de l'Europe indique que la « santé médiocre des Roms et des Gens du voyage est une conséquence sous-jacente de la pauvreté et de la



marginalisation dans laquelle ils se trouvent, elles-mêmes souvent combi  
discrimination ».

Les nombreux travaux menés depuis plusieurs décennies sur la santé des voyageurs confirment de façon unanime une situation particulièrement dégradée de ces populations, notamment en lien avec des facteurs exogènes : les indicateurs de santé sont dans leur ensemble beaucoup plus défavorables pour les gens du voyage que dans la population en général, qu'il s'agisse de l'espérance de vie, des pathologies liées aux conditions de vie et de travail, de l'exposition environnementale, du gradient d'exclusion sociale, du recours et l'accès tardif aux soins, etc. Les tendances repérées en 2018 par le groupe de travail sur la santé des Gens du voyage par le réseau français des Villes-Santé de l'OMS, sont confirmées et renforcées par la récente étude épidémiologique portée conjointement par la FNASAT et l'ARS en Nouvelle-Aquitaine sur l'ensemble de ces aspects.

La question du relais et du lien de confiance établi sur le temps long avec les familles de voyageurs constitue un levier essentiel pour engager une démarche d'accompagnement en santé. Le marché d'accompagnement social attribué au Relais G2A constitue de ce point de vue une démarche particulièrement pertinente en direction des familles présentes sur les équipements. Elle interroge toutefois sur l'approche différenciée entre les types de public auquel elle s'adresse. Tel est particulièrement le cas sur l'aire permanente d'accueil de Villeneuve-Lès-Avignon, où se trouvent deux populations aux caractéristiques et aux besoins fortement distincts. Par ailleurs, l'intervention Relais G2A ne résout pas la question du lien devant et pouvant être établi avec les familles présentes sur les différents sites d'ancrage. Ces derniers sont identifiés sur l'ensemble des EPCI du département et les enquêtes internes du CASNAV donnent à voir la part largement prédominante des familles de voyageurs ancrées sur le territoire par rapport aux familles en itinérance présentes « en flux » sur les équipements d'accueil.

## Les enjeux en matière de santé des département du Gard

Envoyé en préfecture le 17/12/2025

Reçu en préfecture le 17/12/2025

Publié le 17/12/2025

Berger  
Levrault

ID : 030-213000037-20251217-DCM202583-DE

- Les **indicateurs de santé** sont, dans leur ensemble, beaucoup **plus défavorables pour les gens du voyage** que dans la population en général, qu'il s'agisse de l'espérance de vie, des pathologies liées aux conditions de vie et de travail, de l'exposition environnementale, du gradient d'exclusion sociale, du recours et l'accès tardif aux soins, etc. Les éléments recueillis lors du diagnostic confirment amplement ce constat pour la plupart des groupes familiaux présents sur le département du Gard, qu'il s'agisse de groupes séjournant sur les équipements d'accueil ou sur les sites d'ancrage.
- Les voyageurs sont emblématiques des **inégalités sociales de santé** que le PRAPS (Programme Régional d'Accès à la Prévention et aux Soins des personnes les plus démunies) tend à réduire. Selon certaines études nationales, on ne relève pas de pathologies spécifiques chez les Gens du voyage, mais des problèmes de santé liés aux effets combinés de la précarité, de l'habitat, et des conditions de vie (saturnisme infantile sous-estimé, obésité et diabète surreprésenté...). Leur espérance de vie serait ainsi de plusieurs années inférieures à celle de la population générale, mais comparable à des catégories sociales équivalentes, soulignant ainsi que les inégalités de santé sont avant tout des inégalités sociales.
- Une **problématique de défiance** des voyageurs vis-à-vis des services de santé est largement repérée par les professionnels : l'ARS relève que les gens du voyage représentent une population plus particulièrement touchée par le non-recours et l'enquête menée auprès des professionnels de santé du territoire confirme une identification très marginale des voyageurs parmi les patients. S'il est précisé que la précarité et/ou l'absence de droits ouverts en matière de santé ne concernent pas de façon systématique les familles de voyageurs, en revanche, la défiance à l'égard des services de santé est prégnante, quels que soient les choix et conditions de vie (part de la mobilité, place de la caravane, lieu et configuration de vie). La période d'épidémie de COVID a été un révélateur de certaines représentations et des liens entretenus par les voyageurs avec l'approche institutionnelle de la santé.
- Les **discriminations et évitements** renforcent l'isolement des voyageurs et leur distance vis-à-vis des services de santé. Si la démarche de diagnostic ne permet pas d'attester de l'ampleur du risque discriminatoire en matière de santé, dans le cadre des visites à domicile des professionnels de santé pourtant susceptibles de pratiquer cette forme d'intervention (notamment kinésithérapeutes, infirmier-e-s, etc.), des freins sont identifiés en lien avec les craintes et stéréotypes vis-à-vis des gens du voyage.
- Au-delà des questions de représentation, le **déficit de l'offre** constitue un facteur décisif du non-recours. Outre la difficulté de trouver un médecin traitant, les demandes spécifiques pouvant être portées par les familles restent sans réponse. Tel est notamment le cas des visites à domicile qui sont désormais pratiquées de plus en plus rarement, quelles que soient les caractéristiques de la personne.

## Les points saillants issus de l'atelier acco l'enquête ARS auprès des professionnels de santé et l'atelier santé :

	Recours et non-recours	Intervention des professionnels de santé
L'accès aux droits :	<p>Connaissances des droits de base par les voyageurs, mais pas en ce qui concerne des droits plus spécifiques (ex. CPH). L'itinérance complexifie l'accès aux droits et l'accès aux aides qui demandent des suivis de dossier.</p> <p>La complexité administrative constitue l'un des principaux freins dans l'accès aux droits, renforcé par l'illectronisme et l'illettrisme.</p> <p>La présence de la carte vitale et l'ouverture des droits sociaux, tels que la CMU ou une mutuelle sont fortement variables d'un groupe à l'autre, notamment selon les conditions de vie.</p>	<p>Dans le cas des familles les plus mobiles, observation d'une forme de nomadisme médical et d'un mode de vie incompatible avec l'organisation du système de santé (qui n'arrive pas à s'adapter).</p> <p>Inversement, certains professionnels dans les MSP suivent des familles sédentarisées ou semi-sédentarisées avec lesquelles la prise en charge est facilitée.</p> <p>En l'absence de carte, la traçabilité des historiques médicaux est plus difficile, mais certains professionnels notent que cela ne constitue pas un frein majeur à la prise en charge.</p>
Prévention, diagnostic précoce :	<p>La PMI est bien repérée par la plupart des groupes pour les vaccinations et le suivi grossesse</p> <p>Pour certains groupes, les difficultés de scolarisation et de socialisation hors communauté du jeune enfant peuvent augmenter la difficulté de repérage précoce des problématiques de santé ou de handicap.</p>	<p>Les professionnels observent un manque d'aller vers sur les équipements et surtout sur les sites de sédentarisation.</p> <p>Une nécessaire adaptation des pratiques professionnelles est observée.</p>
Perte d'autonomie, handicap, maladies graves	<p>En l'absence de médecin traitant, les difficultés de suivi sont augmentées.</p> <p>Globalement, persistance d'une réticence pour les visites à domicile de la part des soignants paramédicaux. Parallèlement, une forme de méfiance de nombreuses familles vis-à-vis des interventions à domicile.</p> <p>Identification dans la plupart des groupes rencontrés d'un refus de fréquenter les établissements médico-sociaux.</p>	<p>Un fort soutien familial souvent repéré (maladies graves ; l'inclusion familiale des personnes âgées ou en situation d'handicap) : il favorise le soin, mais peut également compliquer ou limiter l'intervention des professionnels. Par ailleurs, les modalités de soutien aux aidants familiaux sont à interroger, ainsi que les représentations sur le vieillissement à domicile.</p> <p>Le retour à domicile pour maladies chroniques graves et/ou complexes constitue souvent un moment particulier, où les familles peuvent être un relais essentiel.</p>
Suivi médical courant	<p>Des difficultés de suivi sont souvent observées en l'absence de médecin traitant. Les prises en charge, lorsqu'elles existent, sont souvent ponctuelles, sans suivi continu possible, particulièrement pour les populations pratiquant l'itinérance.</p> <p>Au niveau du suivi dentaire, peu de repérage de cette patientèle. La compréhension des soins et des suivis peut être problématique, que ce soit lié à la barrière de la langue, de la lecture ou de la compréhension du système de santé.</p>	<p>De nombreuses carences alimentaires observées auprès de plusieurs groupes : un besoin accru de prévention et d'éducation à la santé suivant des modalités ciblées.</p> <p>Les principales difficultés rapportées concernent les rendez-vous non honorés (environ 1 sur 4 selon un praticien) plutôt que des obstacles administratifs.</p>

## Les pistes de travail en matière d'accès aux soins et à la santé des voyageurs

**1.** Le déploiement du volet accès aux soins et santé du SDAHGV repose sur un **pré requis** : les conditions matérielles d'accueil des voyageurs sur les aires permanentes du département doivent satisfaire aux **normes d'hygiène**, de telle sorte que l'équipement soit à tout moment de nature à proposer un mode d'habiter digne.

**2.** L'action de promotion de la santé auprès des voyageurs accueillis sur les aires permanentes du département doit s'appuyer sur un **projet social** intégrant cette dimension et s'appuyant sur un partenariat effectif. Le prestataire en charge de la **mission d'accompagnement social** porté par le Conseil départemental représente le **premier médiateur santé de proximité**. La promotion de la santé ressort en effet de la même démarche que la promotion de la scolarisation. La mission est à envisager sur les équipements aujourd'hui non concernés et/ou à relayer par ces derniers.

**3.** Afin de pallier le manque de suivi de santé des voyageurs et lutter contre les inégalités sociales de santé **en dehors des équipements**, la question des moyens devant être déployés en matière de **médiation en santé** est à envisager pour assurer une interface de proximité entre les voyageurs en situation de vulnérabilité et éloignés sur système de santé (parmi les familles présentes sur le département, notamment sur les sites d'ancrage historiques) et les professionnels intervenant dans leur parcours de santé (notamment sensibilisation des différents ordres professionnels : kinés, médecin, infirmier, etc.).

**4.** Pour conforter l'accès aux soins des voyageurs, les missions de médiation en santé sont à **articuler avec les divers dispositifs** présents sur les différents territoires et susceptibles de renforcer le **repérage** (PMI, maternité, maraudes Croix-Rouge, Riposte), la **prévention** et les **actions spécifiques** d'intervention en santé (centre de vaccination ambulatoire départemental ; PASS sur Nîmes, Alès, Uzès ; pôle santé ambulatoire à Alès ; Ateliers santé-ville à Alès et Grand Avignon ; , centre ambulatoire de dépistage-CLAT ; etc.).

**5.** En vue de favoriser la mobilisation du droit commun et la prévention/santé, des **ateliers de santé communautaire et session d'information** avec et auprès des voyageurs présents sur les aires (en lien avec les associations représentatives) autour de thèmes de prévention variés : promotion de l'alimentation équilibrée, prévention des conduites addictives, contraception, éducation à la vie sexuelle...

**6.** La **mobilisation des dispositifs existants** et la **prise en compte des voyageurs** dans les dispositifs de santé représentent un volet essentiel de l'évolution de l'offre. La démarche « **d'Accompagnement santé** » et l'examen « mon bilan prévention » portée par la CPAM pourrait être mobilisés de façon effective auprès des voyageurs grâce à l'intervention de la médiation en santé. L'intégration des voyageurs dans les Contrat Locaux de Santé représente une autre dimension de cette évolution. Enfin, la mobilisation des Communautés professionnelles territoriales de santé (CPTS) pour travailler sur les parcours de soin des familles de voyageurs serait également à envisager via les missions de la médiation en santé

## Perspectives concrètes

Plusieurs questionnements permettent d'interroger concrètement le type d'organisation à déployer pour répondre aux besoins des familles de voyageurs, qu'ils se situent sur les aires ou en dehors (sites d'ancrage, licites ou illicites) :

- Quelle est la qualité des équipements du point de vue des conditions de vie et de l'environnement ?
- Quels sont les liens avec les services de santé pour assurer un accès effectif ?
- La perte d'autonomie est-elle prise en compte dans les moyens d'accompagnement ?
- Comment coconstruire des actions de promotion et de prévention avec les familles ?
- Quelles doivent être les moyens à déployer sur chacun des territoires pour intervenir concrètement sur les déterminants sociaux de santé et améliorer les conditions de vie des familles de voyageurs ?
- Comment développer des partenariats avec les différents acteurs ou dispositifs afin de garantir une coordination efficace en faveur des familles vulnérables ?

Les quatre axes définis par la Haute Autorité de santé constituent des repères structurants devant être adaptés au territoire gardois. Selon le référentiel de compétence, formation et bonnes pratiques, la médiation en santé est un « processus temporaire de “l’aller vers” et du “faire avec” » visant à renforcer « l'équité de santé en favorisant un retour au droit commun ».

- Le premier axe d'intervention du référentiel de médiation en santé vise à « (Re)créer la rencontre avec les populations concernées », à travers un repérage à la fois des professionnels de santé et de publics cibles et à travers une présence active sur les lieux de vie et d'activité ; ce premier axe suppose du temps d'intervention sur site à l'image de ce qui est mis en œuvre sur les aires de Bagnols-sur-Cèze et Laudun l'Ardoise par l'association RISPOSTE, mais en élargissant les périmètres et secteurs d'intervention.
- Le second axe vise à « faciliter la coordination du parcours de santé » en s'appuyant sur un travail d'ouverture des droits en santé (comme cela est notamment réalisé dans le cadre de la mission d'accompagnement du Relais G2A, sur la plupart des équipements du département), en déployant des actions de sensibilisation à la fois des acteurs de la santé (facteurs de vulnérabilités, meilleure coordination de parcours, difficultés) et des populations vulnérables (compréhension des informations de santé, fonctionnement des acteurs, etc.) et en mettant en œuvre une démarche de mise en relation entre les publics et les professionnels de santé (accompagnement physique, mobilisation des structures, etc.).
- Le troisième axe vise à « favoriser des actions collectives de promotion de la santé » (PMI, associations, Ateliers Santé Ville, etc.) en collaboration avec les partenaires locaux.
- Le quatrième axe vise à mobiliser le médiateur en santé afin de « participer aux actions structurantes au projet » en repérant les difficultés et dysfonctionnements dans les processus d'échange d'information et de prise en charge des parcours. Plus largement, le travail de médiation en santé doit s'appuyer sur des espaces d'échange et doit être intégré dans une équipe pluridisciplinaire à même d'inscrire son action dans une approche multidimensionnelle. Le médiateur doit ainsi « mobiliser son réseau local et pluridisciplinaire compétent pour les demandes qui dépassent son champ d'action » et ne doit pas se « substituer aux professionnels de santé et d'action sociale en place ni compenser l'absence de ceux-ci sur le territoire ». Cette approche nécessiterait une ingénierie spécifique sur les territoires de déploiement de la médiation en santé dans le cadre du SDAHGV.

Un travail doit être mené visant à l'acceptation par les professionnels de santé de se déplacer sur une aire permanente d'accueil. L'objectif global étant la réduction des inégalités territoriales en santé et d'éviter les situations d'urgence. Le levier social doit intégrer la problématique de santé.

## Pour rappel : les formes du non-recours

9 types de non-recours peuvent être distingués et/ou se trouvent entrelacés selon trois formes principalement :

Des procédures dissuasives :

- Complexité administrative des démarches (non-demande ou abandon)
- Délais de traitement des demandes (non-demande ou abandon)
- Dématérialisation des démarches (non-demande ou abandon)

Une offre inadaptée :

- Distance géographique des destinataires aux services (non-demande ou abandon)
- Hors critères d'éligibilité/évolution des dispositifs
- Non-proposition de l'offre sociale par les professionnels aux destinataires potentiels (par manque d'information, de temps, de moyens ou par choix)

Des problématiques d'information et de représentation :

- Méconnaissance des démarches ou des acteurs par les destinataires ou mauvaise compréhension (non-demande)
- Non-demande en raison d'un retrait des destinataires d'une partie de la vie sociale (appréhension du regard, peur de l'échec, etc.)
- Non-demande par crainte de stigmatisation et/ou besoin de distinction (vis-à-vis des publics disqualifiés)

# Schéma Départemental d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage du Gard

2026 — 2032



## Annexe 3 :

Les moyens de la branche famille en  
faveur des personnes  
issues des communautés  
de gens du voyage



## L'offre de service de la Caf

Les Caf sont nées de la volonté d'apporter une aide à toutes les familles, dans leur diversité. Qu'il prenne la forme de prestations monétaires ou d'aides permettant de développer des services, l'investissement des Caf témoigne d'un engagement de la collectivité, dans une visée universelle, pour accompagner le développement de chaque personne, dès sa naissance, par une présence et un soutien dans son parcours de vie, accentuant, s'il le faut, son aide lorsque la famille est dans la difficulté.

La branche Famille est ainsi présente auprès de chacun tout au long de la vie, auprès de chaque parent, femme ou homme, en fonction de sa situation, en équité : conciliation vie familiale/vie professionnelle, accueil des enfants et des jeunes, lutte contre la pauvreté sont les domaines prioritaires de l'intervention des Caf, qui prend la forme d'une offre globale de service.

Acteur majeur de la solidarité dans le Département, présent sur tout le territoire, la Caf du Gard s'associe à la mobilisation des collectivités et des associations pour contribuer à la politique de la ville dans les contrats de ville, en combinant le versement des prestations et la mise en œuvre de dispositifs d'action familiale. Elle se réfère aux quatre missions emblématiques de la branche Famille dont elle est porteuse dans le cadre des moyens prévus dans la Convention d'Objectifs et de Gestion 2023-2027 :

- Aider les familles à concilier vie familiale, vie professionnelle et vie sociale ;
- Faciliter la relation parentale, favoriser le développement de l'enfant et soutenir les jeunes ;
- Créer les conditions favorables à l'autonomie, à l'insertion sociale et professionnelle ;
- Accompagner les familles pour améliorer leur cadre de vie et leurs conditions de logement.

Pour accompagner le développement de celles-ci, la Caf du Gard collabore depuis l'origine avec ses partenaires de terrain, au premier rang desquels l'État et les collectivités locales. Les communes (et leur regroupement) sont en effet particulièrement investies dans le champ des politiques familiales et sociales, au titre de leur clause de compétence générale leur permettant de répondre aux besoins du quotidien des citoyens. La Caf du Gard contribue ainsi aux démarches de développement local en particulier en matière de petite enfance, de soutien à la parentalité, d'animation de la vie sociale et d'insertion.

Les territoires se caractérisent par une grande diversité de situations d'habitants, et par de nombreuses évolutions qui modifient profondément la vie des familles. Leurs attentes évoluent, et la réponse à celles-ci passent par la volonté des acteurs locaux. A ce titre, la Caf entend poursuivre son soutien aux collectivités locales qui s'engagent dans un projet de territoire qui leur est destiné.

En ce sens, la Caf formalise ses engagements auprès des collectivités partenaires dans le cadre des Conventions Territoriales Globales, s'appuyant sur un diagnostic partagé avec les partenaires concernés pour définir les priorités et les moyens dans le cadre d'un plan d'actions adapté.

**La Caisse d'Allocations Familiales du Gard, dans le cadre de ses missions de service public familial, s'engage à accompagner toutes les familles, y compris celles issues des communautés de gens du voyage, confrontées à des difficultés particulières d'accès aux droits, à l'éducation, à l'insertion sociale ou au logement.**

Fort de son ancrage territorial et de son réseau partenarial, la Caf peut intervenir à deux niveaux :

- à travers ses travailleurs sociaux auprès des familles,
- via ses chargés de conseil et de développement territoriaux (CCDT) dans les espaces de coordination territorialisée.

## 1. L'intervention sociale de proximité auprès des familles

Les travailleurs sociaux de la Caf assurent un accompagnement social individualisé aux familles, allocataires avec au moins un enfant à charge, adapté aux spécificités des publics en situation de précarité et/ou de mobilité. Ils agissent en lien étroit avec les services sociaux du Département, les CCAS, les associations spécialisées et les collectivités locales.

Ils interviennent notamment sur l'accompagnement social visant à soutenir les parents dans leurs fonctions parentales et à prévenir les situations de vulnérabilité liées à un événement fragilisant tel que :

- La séparation,
- Le décès d'un parent,
- Le décès d'un enfant,
- la naissance multiple,
- L'impayé de loyers signalé à la Caf par le bailleur (hors Apl).

Cet accompagnement vise à sécuriser le parcours de vie des familles issues de la communauté des gens du voyage et à faciliter leur insertion dans les territoires qu'elles fréquentent ou sur lesquels elles s'installent durablement.

## 2. La place des chargés de conseils et de développement territoriaux dans les instances de gouvernance territoriale

Les chargés de conseil et de développement territoriaux de la Caf du Gard participent activement aux dynamiques à l'œuvre dans le cadre des conventions territoriales globales. En ce sens, ils participent aux instances locales de gouvernance et de coordination.

Les chargés de conseils et de développement territoriaux jouent un rôle clé pour :

- Apporter une expertise sur les besoins des familles, y compris itinérantes ou précaires,
- Construire avec les partenaires des plans d'actions adaptés aux réalités des territoires,
- Identifier les dispositifs à mobiliser dans le cadre de la Convention d'Objectifs et de Gestion 2023-2027,
- Conseiller les collectivités locales sur le montage de projets dans les domaines de la petite enfance, de la parentalité, de l'insertion ou de l'animation de la vie sociale,
- Veiller à la cohérence des interventions entre opérateurs pour éviter les ruptures ou doublons d'accompagnement.

Leur participation active aux dynamiques partenariales locales permettra de mieux articuler les politiques publiques en direction des familles vulnérables, et de faire remonter les besoins spécifiques des gens du voyage dans les programmations territoriales.

## 3. Les leviers d'action et de financement mobilisables

Dans le cadre de ses compétences, la Caf du Gard peut mobiliser des financements de droit commun, en lien avec les axes prioritaires de la Convention d'Objectifs et de Gestion 2023-2027 :

- Soutien à la parentalité,
- Accès à la petite enfance,
- Accompagnement des jeunes,
- Animation de la vie sociale,
- Accès aux droits et lutte contre les inégalités territoriales.

Ces financements peuvent soutenir des initiatives portées par des collectivités ou des associations œuvrant auprès des gens du voyage, pour améliorer l'accès aux services et l'inclusion sociale de ces familles.

### Soutien à la parentalité et à la petite enfance

- Développement ou soutien aux structures mobiles ou adaptées (ex. ludobus, relais petite enfance itinérants) pouvant intervenir sur les aires d'accueil
- Accompagnement à la socialisation précoce des enfants (accès aux crèches, jardins d'enfants, accueils de loisirs) via les aides à l'investissement et au fonctionnement.
- Mobilisation de dispositifs comme le PALA (prêt à l'amélioration du lieu d'accueil) pour des assistants maternels travaillant auprès de cette population.

### Accès aux loisirs et à la citoyenneté

- Aide à l'inscription des enfants et adolescents à des activités périscolaires, sportives, culturelles ou d'éducation populaire, favorisant la mixité sociale et l'éducation à la citoyenneté.

### Accès aux droits

- Actions itinérantes ou ciblées visant à améliorer l'accès aux droits sociaux, à travers des permanences administratives, ateliers collectifs ou partenariats avec des médiateurs sociaux.
- Soutien à des initiatives d'accompagnement administratif ou numérique

### Amélioration des conditions de logement

En termes de logement la Caf a deux missions prioritaires :

- Aider les familles dans leur vie quotidienne et notamment à améliorer leurs conditions de logement
- Développer l'accompagnement des familles les plus en difficultés

Ces deux missions sont menées en combinant deux approches :

Le versement de prestations familiales et sociales. Pour le public visé, il s'agit notamment de l'Allocation Logement Temporaire. Cette aide a été créée afin que les communes de plus de 5 000 habitants mettent à la disposition des **gens du voyage** dont l'habitat traditionnel est constitué de résidences mobiles, une ou plusieurs aires d'accueil, aménagées et entretenues. L'aide est versée exclusivement aux gestionnaires opérationnels directs des aires d'accueil, signataires de la convention.

Le déploiement d'une politique locale d'action sociale. La Caf participe au diagnostic partagé autour des conditions de vie sur les aires d'accueil (logement, hygiène, sécurité) et mobilise de fonds d'amélioration de l'habitat ou d'équipements collectifs.

La Caf du Gard, à travers ses missions sociales et partenariales, est un acteur mobilisable dans la construction de réponses adaptées aux réalités des gens du voyage. Elle met à disposition son réseau de travailleurs

sociaux pour l'accompagnement individuel, et ses chargés de conseils et de développement territoriaux pour contribuer à la coordination stratégique et au développement de projets locaux dans les territoires concernés.

**C'est pourquoi, dans la perspective d'intervenir en cohérence avec les orientations générales déclinées, au plus près des besoins du territoire, la Caf du Gard pourra mobiliser les moyens financiers de droit commun tel que prévu dans la Convention d'Objectifs et de Gestion 2023-2027 pour accompagner les actions relevant directement de son champ de compétence. Lors de l'instruction des demandes de financement, la Caf du Gard pourra apporter un avis et mobiliser des moyens d'expertise pour collaborer à une meilleure connaissance du territoire ou soutenir le développement de projets.**

À ce titre la Caf sera associée aux différents niveaux de gouvernance.

# Schéma Départemental d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage du Gard

2026 — 2032

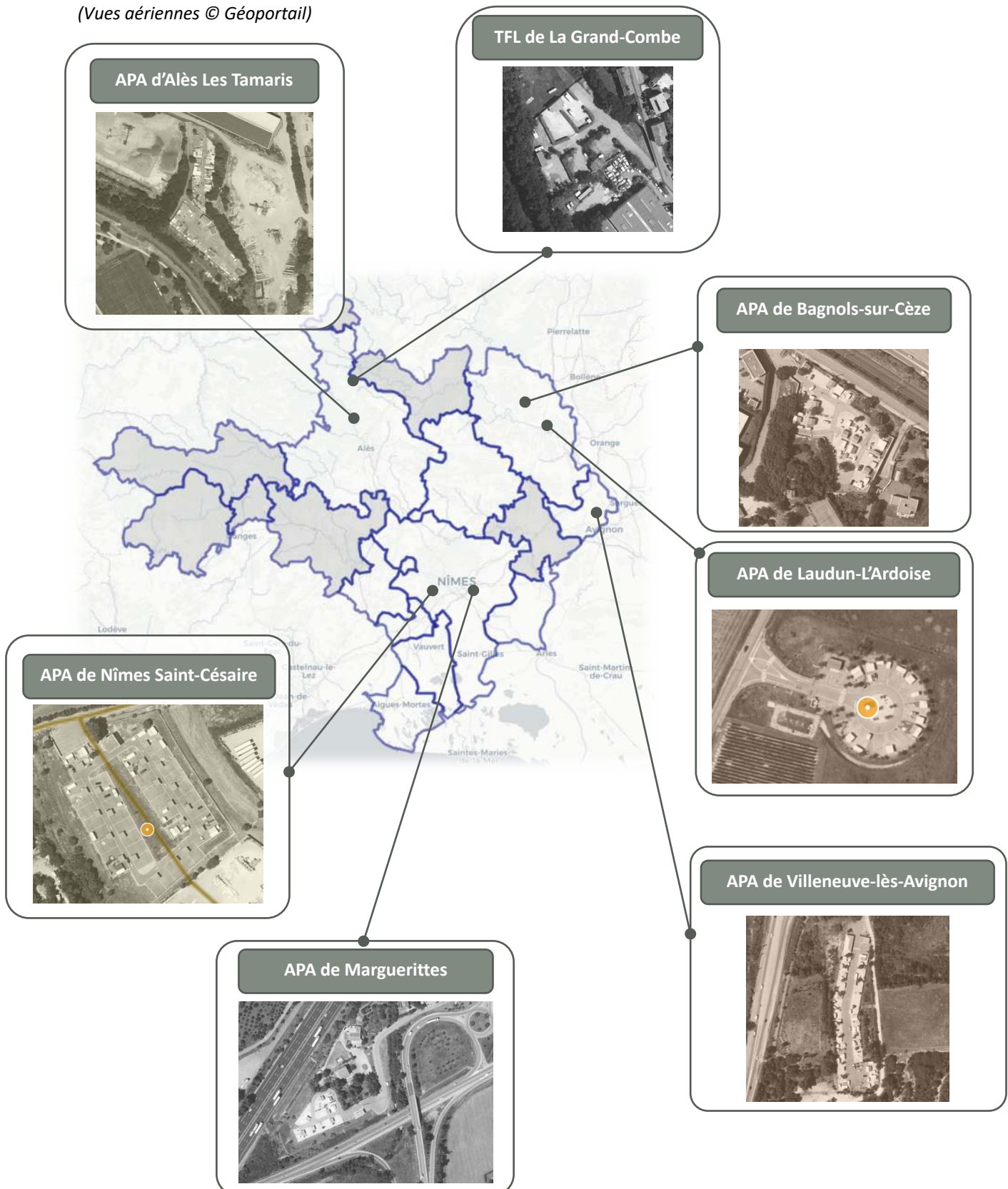


Annexe 4 :  
Fiches techniques  
des équipements d'accueil

# Analyse des équipements existants

7 équipements existants dans le Gard au moment de la révision

(Vues aériennes © Géoportail)



## Préambule : éléments de contexte national sur les équipements dédiés aux gens du voyage.

### La localisation des aires d'accueil des gens du voyage entre accès aux équipements et exposition environnementale

La localisation des aires d'accueil dédiées aux gens du voyage représente un enjeu central dans l'analyse des politiques publiques de l'habitat itinérant : elle anime la réflexion entre justice spatiale, droit à la citoyenneté et responsabilité environnementale.

Une étude statistique publiée dans Nature Cities et relayée par The Conversation<sup>5</sup> met en lumière une inégalité spatiale manifeste : les zones autour des aires d'accueil présentent trois fois plus de chances d'être situées à moins de 300 mètres d'une déchetterie, plus du double de probabilité d'être à moins de 100 mètres d'une station d'épuration ou d'une autoroute, ainsi qu'un risque accru de 30 % d'être à proximité d'un site pollué et jusqu'à 40 % de chance supplémentaire d'être proches d'une installation Seveso.

Ces résultats confirment qu'au-delà d'une simple problématique d'urbanisme, la localisation de ces espaces constitue une problématique structurante de vulnérabilité environnementale.

Les travaux de William Acker offrent un éclairage complémentaire : dans son inventaire critique Où sont les « gens du voyage » ?<sup>6</sup>, il indique que sur les 1 358 aires recensées, près de 70 % sont isolées des centres urbains, tandis que 52 % se trouvent exposées à des pollutions industrielles ou environnementales, telles que la proximité d'une déchetterie, d'une autoroute, d'un aéroport ou d'une station d'épuration. Ces données chiffrées constituent des preuves tangibles du **caractère systémique** de cette problématique.

Ces observations permettent de dégager deux axes d'analyse essentiels :

**L'accessibilité aux infrastructures publiques** : l'éloignement des centres urbains et des lieux de centralité (transports en commun, services administratifs, établissements scolaires ou médicaux) fragilise l'intégration sociale et réduit l'autonomie des personnes accueillies.

**L'exposition accrue aux risques environnementaux** : la localisation à proximité d'infrastructures polluantes (autoroutes, déchetteries...) constitue une menace pour la santé des occupants, justifiant une réévaluation des critères d'implantation.

Ces constats invitent à faire évoluer les critères d'aménagement des schémas départementaux d'accueil et d'habitat vers une double exigence :

- Accessibilité réelle, garantissant l'accès effectif aux services fondamentaux ;
- Prévention sanitaire et environnementale, en évitant de promouvoir des sites exposés aux nuisances ou aux dangers industriels.

Au-delà des considérations techniques, ces enjeux s'inscrivent dans une réflexion plus vaste sur la justice territoriale et la dignité des conditions de vie des gens du voyage.

Pour les futurs équipements (en particulier les APA et les TFL) à créer dans le département il est nécessaire EPCI et les pilotes du schéma soient particulièrement attentifs à la localisation des équipements au regard de l'accessibilité aux services publics et à l'exposition aux risques environnementaux.

**NB : les fiches ci-après n'ont pas vocation à se substituer aux visites de conformité réalisées annuellement. Elles ont pour objectif de décrire qualitativement les équipements présents sur le département du Gard."**

<sup>5</sup> <https://theconversation.com/pres-des-autoroutes-et-des-dechetteries-les-gens-du-voyage-face-aux-injustices-environnementales-258636>

<sup>6</sup> <https://www.editionsducommun.org/products/ou-sont-les-gens-du-voyage-william-acker>



## Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole






### Informations générales

Localisation équipement	Rue Clément Ader Lieu-dit «la Garne Sud » 30200 Marguerittes <a href="#">Localisation géoportail</a>
Date de mise en service	2016 et réhabilitation en 2021-22
Gestion	SG2A - L'Hacienda

### Analyse qualitative de l'équipement

Dimension architecturale et fonctionnelle	Organisation spatiale (parcelles, accès)	L'aire possède une forme triangulaire. Son organisation est en trois zones : un ilot, un emplacement PMR isolé et une bande d'emplacements parallèles à la route d'Avignon.  Le plan de circulation permet d'éviter la marche arrière pour la plupart des emplacements.  Lors de la visite, nous n'avons pas vu de panneaux de signalisation de l'aire.
	Équipements (sanitaires, eau, électricité, accessibilité PMR)	La rénovation a permis d'équiper les blocs sanitaires avec des éléments en inox (évier, sanitaire) mais lors de l'échange avec des utilisateurs les revêtements muraux semblent difficiles à entretenir du fait de leur nature.  Les zones de cuisine sont intégralement ouvertes sur un côté.
	Qualité architecturale et entretien	Lors de la visite, l'aire paraît entretenue et propre, y compris les abords.
Dimension paysagère et urbaine	Localisation (centre, périphérie, zone urbaine/rurale)	L'aire est située à l'intersection de l'A9 et de la 2x2 voies vers Avignon à proximité d'une zone commerciale
	Traitement paysager (espaces verts, sols, eaux pluviales)	Sol en béton blanc moins chaud que l'enrobé noir classique, avec des attaches pour les auvents (vents forts sur site). La délimitation avec le voisinage est relativement arborée et protégée de la vue. Quelques arbres ont été plantés mais sont morts sur pied ou ont été coupés par les voyageurs (selon le gestionnaire). Les eaux sont collectées sur les zones de roulement via des pentes naturelles. Les emplacements sont séparés par des blocs et par les allées.

	Visibilité / intégration urbaine	L'aire est visible depuis l'autoroute A9 et est séparée du tissu urbain de la commune par la 2x2 voies.
<b>Dimension environnementale</b>	Proximité de sources de pollution ou risques (déchetterie, autoroute, Seveso)	La forte proximité avec l'autoroute A9 induit de fortes nuisances sonores. L'APA est située sur les courbes isophones de dépassement des valeurs limites (niveau de bruit moyen pondéré jour/nuit).
<b>Dimension sociale et relationnelle</b>	Accessibilité aux services (transports, écoles, santé, commerces)	<p>L'APA se situe à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2,1 km de la mairie de Marguerittes ;</li> <li>• 2,4 km du CCAS (Centre Communal d'Action Sociale) de Marguerittes</li> <li>• 5,8 km du CMS (Centre Médico-Social) du Mas de Mingue (Nîmes).</li> <li>• 1,4 km du terminus Trambus T4</li> </ul>
	Conditions matérielles de l'accompagnement social sur l'APA.	<p>Présence d'une travailleuse sociale, 1j / semaine</p> <p>Le bureau d'accueil et la salle du personnel servent de bureau de permanence pour la travailleuse sociale. Cet espace peut garantir la confidentialité des échanges en coordination avec le gestionnaire.</p>
<b>Évaluation globale</b>	Forces du site	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un équipement à taille humaine dont la conception évite l'« effet parking ».</li> <li>• Une rénovation récente qui intègre de nombreuses améliorations</li> <li>• Présence d'une aire de jeux pour les enfants</li> </ul>
	Faiblesses du site	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De fortes nuisances sonores</li> <li>• Absence de pièce spécifique permettant la confidentialité des accompagnements sociaux.</li> </ul>
	Recommandations (techniques, environnementales, sociales)	<p>→ Étude et réalisation de solutions techniques de réduction du bruit de l'A9 sur l'aire de Marguerittes.</p> <p>→ Poursuivre la végétalisation.</p> <p>→ Envisager une fermeture partielle des espaces de cuisine en lien avec les résidents.</p> <p>→ Aménagement de conditions matérielles d'accueil des voyageurs afin d'assurer une confidentialité permanente des échanges avec le travailleur social.</p>

<p><b>Vue d'ensemble</b></p>	
<p><b>Aire de jeux</b></p>	
<p><b>Coin cuisine et sanitaires</b></p>	 
<p><b>Proximité autoroute et carte du bruit<sup>7</sup>.</b></p>	

<sup>7</sup> <https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/?map=a49a98fc-49a6-4ad6-af70-b78130f5fbc4>

## Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole

### Informations générales

Localisation équipement	215, chemin de Canteperdrix 30900 Nîmes <a href="#">Localisation géoportail</a>
Date de mise en service	1997 et réhabilitation en 2019-21
Gestion	SG2A - L'Hacienda

### Analyse qualitative de l'équipement

Dimension architecturale et fonctionnelle	Organisation spatiale (parcelles, accès)	<p>L'aire de forme globalement carrée est schématiquement composée de deux rectangles séparés par un terre-plein creux.</p> <p>Une circulation à sens unique permet de gérer les déplacements des véhicules.</p> <p>L'accès à l'APA se fait depuis la ZI Saint-Césaire. Un panneau de signalisation indique l'équipement au croisement en contrebas.</p> <p>La capacité de l'APA correspond aux standards de son époque de création [soit 40 emplacements ou 80 places]. Actuellement, les nouvelles APA prescrites sont de plus petite capacité.</p>
	Équipements (sanitaires, eau, électricité, accessibilité PMR)	La rénovation a permis de redonner sa vocation à l'équipement. Les zones de cuisine sont intégralement ouvertes sur deux côtés.
	Qualité architecturale et entretien	Lors de la visite, l'aire paraît entretenue et propre, y compris les abords.
Dimension paysagère et urbaine	Localisation (centre, périphérie, zone urbaine/rurale)	<p>L'APA est située en bordure immédiate du cours d'eau de la Pondre. Elle est située à la bordure extérieure d'une zone industrielle, notamment à proximité d'entreprises de transport (au Sud-Est).</p> <p>A l'Ouest de l'équipement se trouve une zone de garrigue située sur la commune de Milhaud. Cette zone comporte de nombreux sites de cabanisation notamment le long du chemin de la Roussillonne. Cette forte proximité crée, de fait,</p>

		<p>une zone d'usage mixte avec des « ménages de passage » et des « ménages sédentaires cabanisés ».</p> <p>Cette mixité d'usage semble à l'origine de nombreuses incivilités sur l'APA. Ces incivilités qui émaillent la vie quotidienne de l'APA pouvant se transformer en actes délictueux (agression du gestionnaire, blessures physiques sur des résidents...).</p>
	Traitement paysager (espaces verts, sols, eaux pluviales)	<p>Sol en enrobé noir qui accentue l'effet parking de l'équipement et amplifie la sensation de chaleur pour les résidents.</p> <p>L'aire est très peu végétalisée hormis quelques arbustes et les bordures enherbées.</p> <p>Des bassins de rétention ont été créés à l'occasion de la réhabilitation ainsi que la mise en place de nouveaux réseaux humides et secs.</p>
	Visibilité / intégration urbaine	L'aire est peu visible depuis la RD40.
<b>Dimension environnementale</b>	Proximité de sources de pollution ou risques (déchetterie, autoroute, Seveso)	Les principales nuisances évoquées par les résidents d'ordre sonore et liées à la proximité d'entreprises de transport. Les gestionnaires évoquent des intrusions de personnes issues des zones de cabanisation alentour.
<b>Dimension sociale et relationnelle</b>	Accessibilité aux services (transports, écoles, santé, commerces)	<p>L'APA se situe à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 7,4 km de la mairie centrale de Nîmes ;</li> <li>• 2,7 km de la mairie annexe de Saint-Césaire ;</li> <li>• 5,5 km du CCAS (Centre Communal d'Action Sociale) de Nîmes ;</li> <li>• 3,3 km du CMS (Centre Médico-Social) « Espace Diderot » de Nîmes-Ouest.</li> <li>• Proximité du CHU de Nîmes</li> <li>• 1,8 km de l'arrêt de bus « Laennec »</li> </ul>
	Conditions matérielles de l'accompagnement social sur l'APA.	<p>Présence d'une travailleuse sociale, 1j / semaine</p> <p>L'espace d'accueil est spacieux. Le bureau du gardien ainsi qu'une grande salle de réunion permettent d'assurer des permanences sociales, des d'activités ou des consultations médico-sociale. Néanmoins cet espace est souvent inaccessible, utilisé par d'autres personnes ou réunions.</p>
<b>Évaluation globale</b>	Forces du site	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une rénovation récente qui améliore l'aspect de l'équipement ainsi que le local d'accueil.</li> </ul>
	Faiblesses du site	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une proximité avec une zone de cabanisation qui crée des conflits d'usage.</li> <li>• Absence de pièce spécifique permettant la confidentialité des accompagnements sociaux.</li> <li>• Une capacité d'accueil relativement importante qui ne facilite ni la gestion ni les relations interrésidentes lorsque taux de remplissage est élevé.</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une forte exposition au soleil et vent</li> </ul>
	Recommandations (techniques, environnementales, sociales)	<p>→ Renforcer la végétalisation afin de lutter contre l'effet « ilot de chaleur » et pour limiter « l'effet parking » avec des espèces au feuillage persistant et sobre en eau.</p> <p>→ Envisager une fermeture partielle des espaces de cuisine en lien avec les résidents.</p> <p>→ Aménagement de conditions matérielles d'accueil des voyageurs afin d'assurer une confidentialité permanente des échanges avec le travailleur social.</p>

Dispositif d'accès et stockage des conteneurs d'ordures ménagères à l'entrée de l'APA	
Séparation centrale et vue d'ensemble	
Bloc cuisine et sanitaires (dont PMR)	



## Communauté d'Agglomération du Gard rhodanien

### Informations générales

Localisation équipement	Route de Saint-Victor-la-Coste Lieu-dit « le Bouvet » 30290 Laudun-l'Ardoise <a href="#">Lien (géoportail)</a>
Date de mise en service	2018
Gestion	SG2A - L'Hacienda

### Analyse qualitative de l'équipement

Dimension architecturale et fonctionnelle	Organisation spatiale (parcelles, accès)	L'aire possède une forme circulaire dite en pétales. Chaque bloc est positionné en périphérie du cercle.  Le plan de circulation suit l'îlot central à la manière d'un rond-point.  Lors de la visite nous n'avons pas vu de panneaux de signalisation de l'aire.
	Équipements (sanitaires, eau, électricité, accessibilité PMR)	Les blocs sanitaires présentent la caractéristique rare d'une zone de cuisine vitrée.  Néanmoins ces blocs ont été installés « à l'envers » en mettant l'accès aux toilettes et douches vers le centre de l'APA ce qui pose, pour certains, des questions de respect de l'intimité des résidents.
	Qualité architecturale et entretien	Lors de la visite, l'aire paraît entretenue et propre, y compris les abords. Une benne était mise à disposition sur l'îlot central.  Un bloc était inutilisable en attente de travaux de réparation (vitre brisée et serrure défectueuse). La dernière visite DDTM permet d'attester qu'il est réparé depuis.
Dimension paysagère et urbaine	Localisation (centre, périphérie, zone urbaine/rurale)	L'aire est située en zone agricole au sud de Laudun-L'Ardoise.
	Traitement paysager (espaces verts, sols, eaux pluviales)	L'APA semble adaptée au climat gardois avec un revêtement de sol plutôt clair et la présence d'arbres en périphérie et sur l'îlot central.



		Les blocs sanitaires sont localisés en périphérie de l'aire. Les emplacements sont principalement séparés par les étendoirs à linge.
	Visibilité / intégration urbaine	L'aire est visible depuis la RD 240 malgré la présence d'arbres en périphérie de l'équipement.
<b>Dimension environnementale</b>	Proximité de sources de pollution ou risques (déchetterie, autoroute, Seveso)	<p>Une usine de traitement d'emballage industriels métalliques est située à moins de 500 m.</p> <p>Située au cœur d'une zone agricole, il faudrait s'assurer que lors d'utilisation de produits « phytosanitaires » les distances réglementaires et les conditions météorologiques d'utilisation soient respectées.</p>
<b>Dimension sociale et relationnelle</b>	Accessibilité aux services (transports, écoles, santé, commerces)	<p>L'APA se situe à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1,9 km de la mairie de Laudun-l'Ardoise ;</li> <li>• 1,8 km du CCAS (Centre Communal d'Action Sociale) de Laudun-l'Ardoise ;</li> <li>• 11,9 km du CMS (Centre Médico-Social) de Bagnols-sur-Cèze ;</li> <li>• 2km des écoles de Laudun-l'Ardoise</li> <li>• 12km du Collège de Bagnols-sur-Cèze ;</li> </ul> <p>Aucune desserte par les transports en commun</p>
	Conditions matérielles de l'accompagnement social sur l'APA.	<p>Présence d'une travailleuse sociale 0,5 j /semaine</p> <p>Le bureau d'accueil et la salle du personnel servent de bureau de permanence pour la travailleuse sociale. Cet espace peut garantir la confidentialité des échanges en coordination avec le gestionnaire.</p>
<b>Évaluation globale</b>	Forces du site	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un équipement à taille humaine dont la conception en pétales évite l'« effet parking ».</li> </ul>
	Faiblesses du site	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Site isolé qui nécessite d'avoir un véhicule.</li> <li>• Une inversion des blocs lors de l'installation qui ne garantit pas l'intimité des résidents</li> <li>• Absence de pièce spécifique permettant la confidentialité des accompagnements sociaux.</li> </ul>
	Recommandations (techniques, environnementales, sociales)	<p>→ Envisager des solutions qui permettent un accès facilité aux solutions de mobilité (UGGO) de la CAGR.</p> <p>→ Étudier la faisabilité d'un « retournement » des blocs à l'occasion d'une future réhabilitation ou mise en place d'un système permettant de garantir l'intimité.</p> <p>→ Aménagement de conditions matérielles d'accueil des voyageurs afin d'assurer une confidentialité permanente des échanges avec le travailleur social.</p>

**Vue d'ensemble**



**Entrée et système de  
filtrage  
Local d'accueil**



**Implantation d'un bloc  
sanitaire  
(vue du centre de l'APA)**



**Sanitaires**



## Communauté d'Agglomération du Gard rhodanien

### Informations générales

Localisation équipement	Avenue de la Roquette - 30200 Bagnols-sur-Cèze <a href="#">Localisation géoportail</a>
Date de mise en service	2012
Gestion	SG2A - L'Hacienda

### Analyse qualitative de l'équipement

Dimension architecturale et fonctionnelle	Organisation spatiale (parcelles, accès)	<p>L'aire est située sur un site en légers dévers qui à nécessité des terrassements pour garantir une planéité des emplacements.</p> <p>L'APA est organisée en quatre zones, dont une centrale. Les trois autres sont accolées aux limites mitoyennes.</p> <p>Le plan de circulation est organisé autour de la zone centrale.</p> <p>Un panneau de signalisation de l'aire est présent sur la RD 121.</p>
	Équipements (sanitaires, eau, électricité, accessibilité PMR)	Les blocs sanitaires sont de conception classique. Les parties cuisine sont fermées sur 3 côtés.
	Qualité architecturale et entretien	<p>Lors de la visite, l'aire parait entretenue et propre, y compris les abords.</p> <p>Au regard de l'ancienneté de l'équipement, les bâtiments semblent entretenus.</p>
Dimension paysagère et urbaine	Localisation (centre, périphérie, zone urbaine/rurale)	L'aire est située en zone urbaine entre des habitations, une zone sportive et une zone d'activité.
	Traitement paysager (espaces verts, sols, eaux pluviales)	<p>Outre sa partie grillagée qui longe la RD 121, l'APA est entourée de murs. Des arbres sont présents à proximité du bassin de rétention ainsi qu'à plusieurs endroits de l'APA.</p> <p>Les toitures des bâtiments ne disposent pas de chéneaux et la gestion des eaux pluviales est effectuée par un caniveau central sur la voie de circulation en pente. L'eau est ensuite</p>

		canalisée vers un bassin de rétention situé à l'intersection entre la RD 121 et le chemin de Signac. Des poteaux électriques en béton sont implantés sur l'aire
	Visibilité / intégration urbaine	L'aire est surélevée par rapport au niveau de la RD 121 dont elle est séparée par un simple grillage. Elle est donc visible depuis cette route ainsi que depuis les trains passant de l'autre côté de l'axe routier.  Un mur haut sépare l'APA de la zone sportive mitoyenne.
<b>Dimension environnementale</b>	Proximité de sources de pollution ou risques (déchetterie, autoroute, Seveso)	L'aire surplombe un couloir composé successivement de la RD 121, d'une voie ferrée puis de la RN 580.  Ces nuisances sonores intermittentes sont partagées avec les habitations mitoyennes.
<b>Dimension sociale et relationnelle</b>	Accessibilité aux services (transports, écoles, santé, commerces)	L'APA se situe à : <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2,8 km de la mairie de Bagnols-sur-Cèze ;</li> <li>• 3,7 km du CCAS (Centre Communal d'Action Sociale) de Bagnols-sur-Cèze ;</li> <li>• 2,7 km du CMS (Centre Médico-Social) de Bagnols-sur-Cèze.</li> <li>• 2,8 km des écoles</li> </ul> Bonne desserte par les transports en commun
	Conditions matérielles de l'accompagnement social sur l'APA.	Présence d'une travailleuse sociale 0,5 j /semaine  Le local d'accueil est de taille très modeste à la fois pour le bureau du gestionnaire et pour la salle du personnel. Cette salle servant également de lieu de permanence pour la travailleuse sociale. L'espace très exigu, ne permet pas des conditions de travail (confidentialité minimale) et de sécurité adaptées pour l'intervenante sociale.
<b>Évaluation globale</b>	Forces du site	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un équipement situé en zone urbaine.</li> <li>• Une bonne desserte en transports publics</li> </ul>
	Faiblesses du site	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une APA de conception ancienne.</li> <li>• Absence de pièce spécifique permettant la confidentialité des accompagnements sociaux.</li> </ul>
	Recommandations (techniques, environnementales, sociales)	→ Aménagement d'une zone de collecte.  → Aménagement de conditions matérielles d'accueil des voyageurs afin d'assurer une confidentialité permanente des échanges avec le travailleur social.



**Vue d'ensemble de  
l'entrée et du local  
d'accueil**



**Bloc sanitaire avec  
chambre mobile accolée**



**Cuisine et sanitaires**



**Caniveau central  
d'évacuation des eaux  
pluviales et bassin de  
rétention**



# APA Villeneuve-Lès-Avignon

## Communauté d'Agglomération du Grand Avignon

### Informations générales

Localisation équipement	Les Sableyes 30400 Villeneuve-lez-Avignon <a href="#">Localisation géoportail</a>
Date de mise en service	2014
Gestion	SG2A - L'Hacienda

### Analyse qualitative de l'équipement

Dimension architecturale et fonctionnelle	Organisation spatiale (parcelles, accès)	<p>L'aire est organisée de manière longitudinale sur une bande d'environ 150m.</p> <p>Les blocs individuels sont répartis de part et d'autre de l'axe central de circulation.</p> <p>Au fond de l'aire un espace est aménagé afin de permettre des manœuvres de retournement.</p> <p>Un panneau de signalisation est présent au niveau du rond-point entre la RD 6580 et la RD 377. Un second se trouve au niveau de l'APA sur la RD 377 en direction de Pujaut.</p>
	Équipements (sanitaires, eau, électricité, accessibilité PMR)	<p>Les blocs individuels sont minimalistes et ne comportent ni douche privative ni d'auvent afin de protéger le matériel électroménager.</p> <p>Lors de la visite un nouvel emplacement PMR était en projet imminent à l'entrée de l'APA (sur base d'un module de type container).</p>
	Qualité architecturale et entretien	<p>Lors de la visite, l'aire paraît entretenue et propre.</p> <p>Au regard de l'ancienneté de l'équipement, les bâtiments semblent entretenus notamment les douches présentes au local d'accueil (dont seulement deux sur huit sont accessibles 24/24).</p>
Dimension paysagère et urbaine	Localisation (centre, périphérie, zone urbaine/rurale)	<p>L'aire est située dans une zone mixte qui mêle des zones d'activité et des espaces naturels. Elle est relativement éloignée du tissu urbain.</p>

	Traitement paysager (espaces verts, sols, eaux pluviales)	La voie de circulation est en enrobé noir, des bandes de peinture verte y désignent des zones de parking pour les véhicules légers. Les emplacements bénéficient d'un sol plus clair. Des arbres sont présents entre les emplacements et des haies (inégaies) plantées à l'extérieur du grillage qui ceinture l'APA. L'équipement est globalement inscrit dans un environnement proche de type forêt/garrigue.
	Visibilité / intégration urbaine	L'aire est ceinturée d'un simple grillage. Elle est donc visible partiellement depuis la RD 6580. La végétation présente offrant un brise vue inégal sur la longueur de l'APA.
<b>Dimension environnementale</b>	Proximité de sources de pollution ou risques (déchetterie, autoroute, Seveso)	L'APA est proche à la fois de sites industriels (dont site de production de structures en béton), à proximité du SMICTOM Rhône Garrigues (qui exerce la compétence de collecte et traitement des déchets ménagers et assimilés pour une dizaine de communes) et a proximité d'une usine de recyclage du papier. Des effluves ont été constatées lors de la visite.
<b>Dimension sociale et relationnelle</b>	Accessibilité aux services (transports, écoles, santé, commerces)	<p>L'APA se situe à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 8,4 km de la mairie de Villeneuve-lez-Avignon ;</li> <li>• 7 km du CCAS (Centre Communal d'Action Sociale) de Villeneuve-lez-Avignon ;</li> <li>• 2,6 km du CMS (Centre Médico-Social) des Angles</li> <li>• 3,2 km des écoles</li> </ul> <p>Les arrêts de transports en commun les plus proches sont à plus de 2 km, mais l'APA est desservie par les transports scolaires.</p>
	Conditions matérielles de l'accompagnement social sur l'APA.	<p>Présence d'une accompagnatrice sociale (2 fois/sem) et d'un médiateur (3 fois/sem) dans le cadre du marché de gestion de l'aire.</p> <p>Le bureau d'accueil est de type ouvert. Le bâtiment d'accueil ne dispose pas de salle autre pouvant servir de bureau d'entretien aux intervenants sociaux. Il est donc impossible de garantir la confidentialité des échanges dans cet espace. Un poste informatique est mis à disposition des résidents à cet endroit.</p>
<b>Évaluation globale</b>	Forces du site	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un équipement inscrit dans un environnement proche de type forêt/garrigue.</li> <li>• Présence d'une accompagnatrice sociale et d'un médiateur</li> <li>• Un poste informatique à disposition des résidents</li> </ul>
	Faiblesses du site	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une APA de conception ancienne qui n'offre ni douche privative ni coin cuisine abrité.</li> <li>• Absence de pièce spécifique permettant la confidentialité des accompagnements sociaux.</li> </ul>
	Recommandations (techniques,	→ Envisager une réhabilitation des blocs individuels avec douche et zone de cuisine abritée.



environnementales,  
sociales)

→ Aménagement de conditions matérielles d'accueil des voyageurs afin d'assurer une confidentialité permanente des échanges avec les intervenants sociaux.

**Vue d'ensemble de  
l'entrée et du local  
d'accueil et douches  
collectives**



**Vue d'ensemble depuis  
l'intérieur de l'APA**



**Blocs individuels**



**Douches collectives**



## Communauté d'Agglomération d'Alès Agglomération






### Informations générales

Localisation équipement	381, rue Philippe Lebon Tamaris 30100 Alès <a href="#">Localisation géoportail</a>
Date de mise en service	2000
Gestion	En régie par l'EPCI.

### Analyse qualitative de l'équipement

Dimension architecturale et fonctionnelle	Organisation spatiale (parcelles, accès)	<p>L'aire est de forme quasi rectangulaire. Un espace central est dégagé devant le bâtiment d'accueil, celui-ci débouche sur une allée centrale. L'EPCI, au regard de l'évolution de la taille des véhicules des voyageurs et pour se rapprocher des normes du décret de 2019, considère qu'une place égale un emplacement et que la capacité réelle de l'APA ne serait que de 15 places pour une surface totale de 4340m<sup>2</sup>.</p> <p>Deux blocs sanitaires collectifs sont répartis de part et d'autre de l'axe de circulation central.</p> <p>L'accès impose de passer par des tunnels soit sous la voie ferrée soit sous l'usine adjacente. Nous n'avons pas vu de panneaux de signalisation relatifs à l'APA.</p> <p>Présence d'un gardien, vivant sur le site.</p>
	Équipements (sanitaires, eau, électricité, accessibilité PMR)	<p>Les sanitaires sont collectifs. Le premier bloc près du bâtiment d'accueil comporte 7 douches / WC. Celui situé au fond de l'APA comporte 4 douches/WC.</p> <p>Chaque emplacement dispose d'une borne donnant accès aux fluides. Certains résidents évoquent des risques de sécurité notamment lié au fait que l'électro-ménager est utilisé en plein air.</p>
	Qualité architecturale et entretien	<p>Lors de la visite, l'aire paraît entretenue et propre.</p> <p>Le revêtement de sol comporte des irrégularités.</p> <p>Au regard de l'ancienneté de l'équipement, les bâtiments semblent entretenus notamment les sanitaires.</p>

		Nous avons pu noter la présence, à l'entrée du site, de volières contenant des gallinacés.
<b>Dimension paysagère et urbaine</b>	Localisation (centre, périphérie, zone urbaine/rurale)	<p>L'aire est située dans une zone industrielle mais est relativement proche du quartier Tamaris. Certaines résidentes vont faire leurs courses à pied.</p> <p>Un site de sédentarisation relevant des critères de l'habitat indigne jouxte l'APA.</p>
	Traitement paysager (espaces verts, sols, eaux pluviales)	Aucune végétation n'est présente sur l'aire. Certaines familles sont sédentarisées sur l'APA et pratiquent une auto-construction légère et démontable (mais également remontable).
	Visibilité / intégration urbaine	L'aire est étant ceinturée de murs de toutes part, elle est peu visible de l'extérieur.
<b>Dimension environnementale</b>	Proximité de sources de pollution ou risques (déchetterie, autoroute, Seveso)	L'APA cumule les nuisances de proximité puisqu'elle est encerclée par une voie ferrée, un centre de tri des déchets, et une scierie
<b>Dimension sociale et relationnelle</b>	Accessibilité aux services (transports, écoles, santé, commerces)	<p>L'APA se situe à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3,2 km de la mairie d'Alès ;</li> <li>• 3,7 km de la MDS /CCAS;</li> <li>• 1,1 km du CMS (Centre Médico-Social) les Volubilis ;</li> <li>• Moins de 1 km des écoles</li> <li>• 2 km pour enseignement secondaire</li> </ul> <p>L'APA est bien desservie par les transports en commun.</p>
	Conditions matérielles de l'accompagnement social sur l'APA.	<p>Présence d'un médiateur qui fait le lien entre les voyageurs et le centre social Les Hérissons.</p> <p>Une salle d'animation aménagée (coin cuisine, bibliothèque, tables et banc pour animations de groupe) sert de salle d'activités et de permanence pour des consultations (vaccination, PMI...).</p>
<b>Évaluation globale</b>	Forces du site	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un équipement proche d'un quartier d'habitat.</li> <li>• Présence d'un médiateur</li> <li>• Présence d'un gardien</li> </ul>
	Faiblesses du site	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une APA de conception ancienne qui n'offre ni sanitaires privés ni coin cuisine abrité.</li> <li>• un environnement industriel potentiellement source de risques pour la santé des occupants</li> </ul>
	Recommandations (techniques, environnementales, sociales)	<p>→ Envisager une réhabilitation totale du site où une délocalisation au regard des risques de pollution.</p> <p>→ Si réhabilitation, mettre en adéquation le nombre de places d'accueil avec la capacité réelle.</p>

<p><b>Vue d'ensemble du local d'accueil et des cages à gallinacés.</b></p>	 <p>The first photograph shows a two-story building with a sign that reads 'AIRE D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE'. The second photograph shows a cage system for poultry, with several cages stacked vertically and a small doghouse-like structure at the bottom.</p>
<p><b>Vue d'ensemble depuis l'intérieur de l'APA</b></p>	 <p>The photograph shows a parking area with several white vans and a red car parked in front of a building.</p>
<p><b>Sanitaires collectifs</b></p>	 <p>The photograph shows a row of red doors, likely collective sanitary facilities, with numbers 2, 5, 1, 2, 5 visible above the doors.</p>
<p><b>Borne individuelle et électroménager à l'air libre</b></p>	 <p>The first photograph shows an individual electrical outlet with various items on it. The second photograph shows a small structure, possibly a shed or a small house, with a green fence in front of it.</p>
<p><b>Exemple d'auto-construction</b></p>	 <p>The photograph shows a small wooden structure, likely an example of self-construction, with a motorcycle and a car parked in front of it.</p>

## Communauté d'Agglomération d'Alès Agglomération

### Informations générales





Localisation équipement	55, rue de Trescol 30110 La Grand'Combe <a href="#">Localisation géoportail</a>
Date de mise en service	2015
Contexte	Ces TFL constituent un modèle d'habitat précurseur sur le département. Il a favorisé l'intégration des familles dans la vie locale. Cet équipement est historiquement géré par la commune de La Grand'Combe malgré l'exercice de la compétence par l'EPCI. Une convention de gestion est envisagée entre l'EPCI et la commune. Pour rappel, la commune est repassée sous le seuil des 5000 habitants en 2022.

### Analyse qualitative de l'équipement

Dimension architecturale et fonctionnelle	Organisation spatiale (parcelles, accès)	La parcelle est divisée en 6 lots, chacun doté d'une construction en dur. Un cheminement en dur permet l'accès aux TFL.
	Équipements (sanitaires, eau, électricité, accessibilité PMR)	Chaque bâtiment dispose de sanitaires, d'un espace de rangement et d'un auvent-cuisine. Depuis le 1 <sup>er</sup> janvier 2025, les locataires disposent d'un compteur électrique individuel.
	Qualité architecturale et entretien	La conception des locaux est ancienne (faible luminosité intérieure, absence de cheneaux et chauffage « grille-pain » favorisant l'humidité...). Un programme de réhabilitation est en cours (subventions 2024) afin de tendre vers les attendus du décret de 2019. Ces travaux ne pourront par pallier l'ensemble des limites de conception initiale. D'autres perspectives sont également envisagées comme la fermeture de la terrasse qui augmenterait la surface habitable.



<b>Dimension paysagère et urbaine</b>	Localisation (centre, périphérie, zone urbaine/rurale)	Le TFL est situé dans le quartier de Trescor
	Traitement paysager (espaces verts, sols, eaux pluviales)	Les parcelles sont séparées par des haies végétales. Le terrain est en terre nue, certaines familles ont fait livrer du gravier pour éviter la boue produite par le ruissellement du toit en l'absence de collecte du pluvial. Le site est qualifié de « sombre et humide » par certains résidents. Il surplombe le Gardon d'Alès.
	Visibilité / intégration urbaine	Le TFL faiblement visible depuis la RD 286.
<b>Dimension environnementale</b>	Proximité de sources de pollution ou risques (déchetterie, autoroute, Seveso)	Le TFL est situé en mitoyenneté d'un garage automobile et d'une friche industrielle.
<b>Dimension sociale et relationnelle</b>	Accessibilité aux services (transports, écoles, santé, commerces)	L'APA se situe à : <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2,4 km de la mairie de la Grand'Combe ;</li> <li>• 2,2 km du CCAS;</li> <li>• 1,1 km du CMS (Centre Médico-Social) les Volubilis ;</li> <li>• Moins de 1 km des écoles</li> </ul>
<b>Évaluation globale</b>	Forces du site	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un équipement précurseur</li> <li>• Un équipement proche d'un quartier</li> </ul>
	Faiblesses du site	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une conception ancienne</li> </ul>
	Recommandations (techniques, environnementales, sociales)	→ Réaliser les travaux d'amélioration prévus.

<p><b>Plan d'ensemble</b></p>	
<p><b>Haies végétales et zone de desserte des parcelles en enrobé</b></p>	
<p><b>Auvent cuisine</b></p>	
<p><b>Pièce de vie</b></p>	
<p><b>Sanitaires</b></p>	