| DEPARTEMENT DE SAONE-&-LOIRE<br><br>COMMUNAUTE URBAINE<br>CREUSOT MONTCEAU | EXTRAIT DU REGISTRE<br>DES DELIBERATIONS<br><br>RAPPORT N° III-2<br><br>20SGADL0121 |
|---|---|

**SEANCE DU**
**19 NOVEMBRE 2020**

**Nombre de conseillers en exercice :**
**71**

**Nombre de conseillers présents :**
**59**

**Date de convocation :**
**13 novembre 2020**

**Date d'affichage :**
**20 novembre 2020**

**OBJET :**
**Avis du conseil communautaire sur le projet de révision du Schéma Départemental d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage de Saône-et-Loire pour la période 2020-2026**

**Nombre de Conseillers ayant pris part au vote : 70**

**Nombre de Conseillers ayant voté pour : 70**

**Nombre de Conseillers ayant voté contre : 0**

**Nombre de Conseillers s'étant abstenus : 0**

**Nombre de Conseillers :**

- **ayant donné pouvoir : 11**
- **n'ayant pas donné pouvoir : 1**

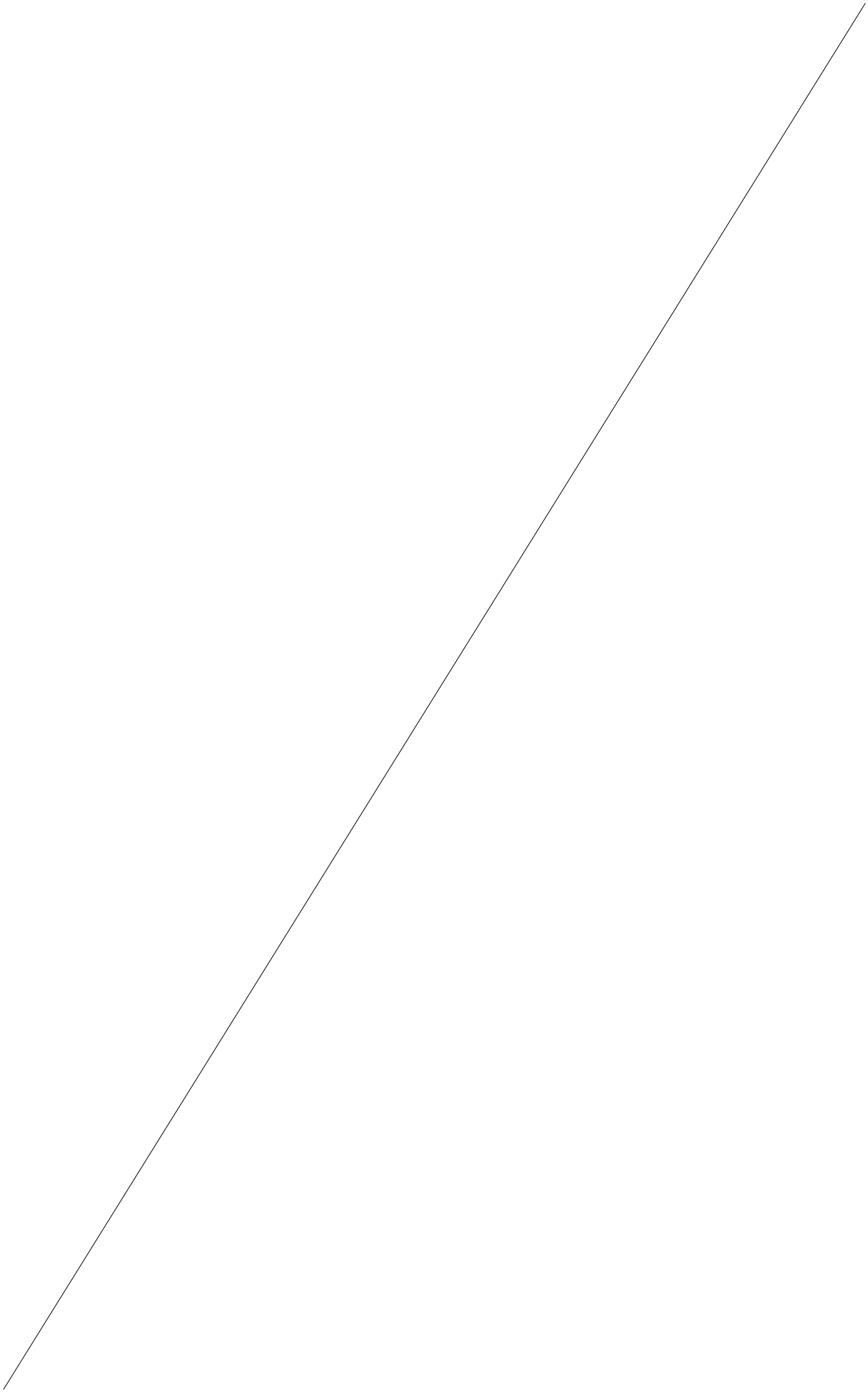
**L'AN DEUX MIL VINGT, le 19 novembre à seize heures trente** le Conseil communautaire, régulièrement convoqué, s'est réuni en séance, Salle Bourdelle - Embarcadère - 71300 MONTCEAU-LES-MINES, sous la présidence de **M. David MARTI, président**

**ETAIENT PRESENTS :**
M. Alain BALLOT - M. Jean-Marc FRIZOT - M. Jean-François JAUNET - Mme Frédérique LEMOINE - Mme Monique LODDO - Mme Isabelle LOUIS - M. Daniel MEUNIER - M. Philippe PIGEAU - M. Jérémy PINTO - Mme Montserrat REYES - M. Guy SOUVIGNY
***VICE-PRESIDENTS***

M. Abdoulkader ATTEYE - M. Jean-Paul BAUDIN - M. Denis BEAUDOT - M. Thierry BUISSON - M. Roger BURTIN - M. Michel CHARDEAU - M. Michel CHAVOT - M. Denis CHRISTOPHE - M. Sébastien CIRON - M. Eric COMMEAU - M. Gilbert COULON - M. Daniel DAUMAS - M. Armando DE ABREU - M. Christophe DUMONT - M. Lionel DUPARAY - M. Gérard DURAND - Mme Pascale FALLOURD - M. Bernard FREDON - M. Sébastien GANE - Mme Amélie GHULAM NABI - M. Jean GIRARDON - M. Christian GRAND - M. Gérard GRONFIER - M. Jean-Claude LAGRANGE - M. Charles LANDRE - M. Didier LAUBERAT - Mme Chantal LEBEAU - M. Jean-Paul LUARD - M. Marc MAILLIOT - Mme Laëtitia MARTINEZ - Mme Christiane MATHOS - Mme Paulette MATRAY - Mme Bedhra MEGHERBI - Mme Alexandra MEUNIER - Mme Stéphanie MICHELOT-LUQUET - M. Guy MIKOLAJSKI - M. Felix MORENO - Mme Viviane PERRIN - Mme Jeanne-Danièle PICARD - M. Jean PISSELOUP - Mme Christelle ROUX-AMRANE - M. Enio SALCE - Mme Barbara SARANDAO - Mme Gilda SARANDAO - M. Laurent SELVEZ - M. Michel TRAMOY - M. Noël VALETTE
***CONSEILLERS***

**ETAIENT ABSENTS & EXCUSES :**
M. Frédéric MARASCIA
M. VERNOCHET (pouvoir à Mme Chantal LEBEAU)
Mme FRIZOT (pouvoir à Mme Christelle ROUX-AMRANE)
M. LACOUR (pouvoir à M. Gérard DURAND)
Mme JARROT (pouvoir à M. Gérard GRONFIER)
Mme MORAND (pouvoir à M. Charles LANDRE)
M. GOMET (pouvoir à M. Jérémy PINTO)
M. PRIET (pouvoir à Mme Jeanne-Danièle PICARD)
M. REPY (pouvoir à M. Jean-Marc FRIZOT)
Mme COUILLEROT (pouvoir à Mme Pascale FALLOURD)
M. DURAND (pouvoir à Mme Barbara SARANDAO)
Mme GIRARD-LELEU (pouvoir à M. Christian GRAND)

**SECRETAIRE DE SEANCE :**
Mme Pascale FALLOURD



Le rapporteur expose :

« La loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage, modifiée par les lois du 27 janvier 2017 et du 7 novembre 2018, rend obligatoire la réalisation d'un schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage dans chaque département.

Le schéma départemental est élaboré par le représentant de l'Etat dans le département et le président du conseil départemental, associant la commission départementale consultative des gens du voyage, les EPCI ou syndicats mixtes, les communes et les représentants des gens du voyage.

Le premier Schéma Départemental d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage de Saône-et-Loire a été approuvé par arrêté préfectoral le 23 février 2003 et est arrivé à échéance en février 2009. Ce premier schéma a été révisé en 2012, conduisant à l'approbation du Schéma Départemental pour la période 2012-2018.

Le schéma devant être révisé tous les six ans, la deuxième révision du schéma départemental de Saône-et-Loire pour la période 2012-2018 a été engagée par l'Etat et le Conseil départemental en septembre 2019 afin de préparer la mise en œuvre du nouveau schéma pour la période 2020-2026.

La loi du 5 juillet 2000 prévoit que les communes ou les EPCI compétents émettent un avis sur le schéma départemental et sur sa révision.

Le nouveau schéma prend en compte les évolutions réglementaires et les nouvelles obligations faites aux EPCI, notamment :

- Le transfert aux EPCI de la compétence « accueil des gens du voyage », ainsi que « l'aménagement, l'entretien et la gestion des aires d'accueil »,
- L'obligation pour eux de se doter, en plus des aires d'accueil et d'habitat et des aires de grand passage, de terrains locatifs familiaux,
- Les normes d'aménagement et de gestions des aires d'accueil et d'habitat, des aires de grand passage et des terrains familiaux locatifs (4 hectares minimum pour les aires de grand passage en particulier),
- Les règlements intérieurs des aires d'accueil,
- Une prise en compte des gens du voyage dans les documents locaux de planification,
- L'abrogation du livret de circulation distinguant les gens du voyage,
- L'évolution des possibilités de financement des équipements d'accueil,
- La possibilité de consignation de fonds par le Préfet en cas de non-réalisation des aires.

Ce projet de nouveau schéma départemental a été finalisé et transmis aux partenaires de son élaboration en août 2020. Pour la Communauté Urbaine Creusot Montceau, le projet valide :

- La diminution de capacité des aires de Torcy et de Montceau, actuellement de 24 et 22 places respectivement, suite à leur réhabilitation après dégradation en 2018 et 2019. Le maintien de la capacité de l'aire de Montchanin à 18 places.
- Le maintien à 1,5 ha de l'aire de grand passage sans demander son agrandissement aux 4 hectares règlementaires,
- La création de 8 terrains locatifs familiaux qui correspond à une nouvelle obligation des EPCI.

Néanmoins, il est regrettable que la révision du schéma n'ait pas plus affiné les besoins en terrains locatifs familiaux. Il est tout de même recommandé à la communauté urbaine de mettre en place une Maîtrise d'Œuvre Urbaine et Sociale (MOUS) qui les définira plus

précisément. Cette MOUS pouvant être en partie financée par l'Etat.

Le schéma recommande aux EPCI (avec l'Etat et le Conseil départemental), de participer au financement d'un dispositif départemental de gestion des grands passages.

Il fait par ailleurs des EPCI, les pilotes et les animateurs de groupes de suivi partenariaux locaux en charge notamment des questions de gestion des équipements, et des questions sociales.

Je vous remercie de bien vouloir en délibérer. »

LE CONSEIL,
Après en avoir débattu,
Après en avoir délibéré,
DECIDE

- De donner un avis favorable au projet de révision du Schéma Départemental d'Accueil et d'habitat des Gens du Voyage de Saône-et-Loire pour la période 2020-2026.

Certifié pour avoir été reçu
à la sous-préfecture le 20 novembre 2020
et publié, affiché ou notifié le 20 novembre 2020

LE PRESIDENT,
Pour le président et par délégation,
La vice-présidente,

Monserrat REYES

POUR EXTRAIT CERTIFIE CONFORME

LE PRESIDENT,
Pour le président et par délégation,
La vice-présidente,

Monserrat REYES

Direction Départementale
des Territoires
de Saône-et-Loire

Conseil départemental
de Saône-et-Loire

---

# Schéma Départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage de Saône-et-Loire 2020-2026

## Partie 1/3 : évaluation du schéma 2012-2018 et état des lieux

---

Projet établi le 6 août 2020

Soumis à l'avis des communes et des EPCI concernés, préalablement à son adoption

# Sommaire


**1. Contexte et enjeux ..... 5**
1.1. Evolution du contexte juridique ..... 5
1.2. Les gens du voyage, de qui parle-t-on ? ..... 8

**2. Onze aires d'accueil existantes, soit 212 places caravanes ..... 10**
2.1. Définition ..... 10
2.2. L'offre et les obligations satisfaites durant le schéma ..... 10
2.3. Le fonctionnement et la gestion ..... 20

**3. Six aires de grand passage totalisant 565 places ..... 27**
3.1. Définition ..... 27
3.2. L'offre et les obligations satisfaites durant le schéma ..... 27
3.3. Le fonctionnement et la gestion ..... 33

**4. Sédentarisation et ancrage ..... 36**
4.1. Définition ..... 36
4.2. Offre et préconisations du schéma ..... 36

**5. Accompagnement social ..... 41**
5.1. Définition ..... 41
5.2. Le volet social au sein du schéma ..... 41
5.3. Domiciliation ..... 42
5.4. Santé et accès aux soins ..... 42
5.5. Illettrisme ..... 44
5.6. L'insertion économique et professionnelle ..... 44

**6. Scolarité ..... 46**
6.1. L'instruction obligatoire des enfants de 3 à 16 ans ..... 46
6.2. Bilan de la scolarisation ..... 46
6.3. Les actions menées ..... 48
6.4. Les difficultés rencontrées ..... 48
6.5. Perspectives ..... 49

**7. Gouvernance ..... 51**
7.1. Les instances de suivi du schéma ..... 51
7.2. Coordination départementale ..... 51
7.3. Coordination interdépartementale ..... 52
**8. Annexe ..... 53**

# Préambule

Cette première phase de la démarche correspond à l'évaluation du schéma précédent 2012-2018, dont la présentation dans son état d'avancement a été faite à la Commission Départementale Consultative des Gens du Voyage qui a été réunie le 27/9/2019.

# 1. Contexte et enjeux

La loi n°2000-614 du 5 juillet 2000, modifiée par les lois du 27 janvier 2017 et du 7 novembre 2018, rend obligatoire la réalisation d'un schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage dans chaque département, le schéma devant être révisé tous les six ans.

Le schéma départemental est élaboré par le représentant de l'Etat dans le département et le président du conseil départemental, associant la commission départementale consultative des gens du voyage, les EPCI ou syndicats mixtes, les communes et les représentants des gens du voyage.

## 1.1. Evolution du contexte juridique

- ### Le transfert de la compétence concernant l'accueil des gens du voyage aux EPCI

La loi du 7 août 2015 portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République (dite loi « NOTRe) a renforcé le rôle de l'intercommunalité en ce qui concerne les gens du voyage. Ainsi, elle a prévu le transfert obligatoire à l'intercommunalité de la compétence « aménagement, entretien et gestion des aires d'accueil » au 1er janvier 2017, ceci concernant tout autant les aires d'accueil que les aires de grand passage.

- ### Un élargissement des obligations du schéma aux terrains familiaux locatifs

En plus des obligations portant sur les aires permanentes d'accueil et les aires de grand passage, la loi du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et à la citoyenneté a pris acte du phénomène national d'ancrage territorial des voyageurs, en précisant que le schéma départemental doit désormais prévoir la localisation et la capacité des terrains familiaux locatifs.

En application de la l'article 149 de la loi du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et à la citoyenneté, deux décrets relatifs à ces 3 produits d'accueil et d'habitat figurant au schéma départemental ont été publiés :

- décret n°2019-171 du 5 mars 2019 relatif aux aires de grand passage
- décret n°2019-1478 du 26 décembre 2019, relatif aux aires permanentes d'accueil et terrains familiaux locatifs.

- ### D'autres dispositifs et outils à prendre en considération

Notons que les terrains familiaux locatifs ne répondent qu'en partie aux besoins de sédentarisation, ceux ci pouvant être satisfais par d'autres solutions d'habitat public ou privé qui ne relèvent pas du schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage.

Les Plans locaux d'urbanisme (PLU), de manière générale, doivent pendre en compte la diversité des besoins en matière d'habitat. De plus, la loi ALUR de 2014 a créé la possibilité de délimiter à titre exceptionnel, dans le règlement des plans locaux d'urbanisme, des secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées (STECAL) en zone naturelle ou agricole, permettant d'y réaliser des constructions ou terrains familiaux locatifs (voir plus bas).

La loi Egalité et Citoyenneté de 2017 précise également que le Programme local de l'habitat (PLH) doit prendre en compte l'habitat des gens du voyage et préciser les actions concernant ce public.

De même, le Plan départemental d'action pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées (PDALHPD), s'il existe, définit également des mesures concernant la mobilisation d'une offre adaptée destinées aux gens du voyage.

En dépit de la prise de compétence de l'EPCI sur l'ensemble des produits d'accueil et d'habitat destinés aux gens du voyage, il convient de noter que :

- la compétence « urbanisme » n'est pas toujours assurée par l'EPCI : documents d'urbanisme communaux ou intercommunaux
- le pouvoir de police du président de l'EPCI est partiel quand le pouvoir de police spécial n'est pas transféré par les maires ;
- les autres compétences scolaires, sociales et d'accompagnements économiques sont totalement ou partiellement assurées par d'autres collectivités locales que l'EPCI.

- L'abrogation du livret de circulation distinguant les gens du voyage

La loi du 27 janvier 2017 a également supprimé les titres de circulation créés par la loi du 3 juillet 1969 « relative à l'exercice des activités ambulantes et au régime applicable aux personnes circulant en France sans domicile ni résidence fixe ». La suppression du carnet et du livret de circulation inscrit donc les gens du voyage dans le droit commun de la procédure de domiciliation, auprès d'un centre communal ou intercommunal d'action sociale ou d'un organisme agréé à cet effet.

En revanche, des questions se posent en termes d'accueil, quant au public pouvant avoir accès aux aires d'accueil des gens du voyage.

- L'évolution des possibilités de financement des équipements d'accueil

La loi Égalité Citoyenneté a modifié la loi Besson (I de l'article 2), permettant ainsi d'impliquer financièrement des EPCI distincts de celui sur lequel un équipement est envisagé : *« un établissement public de coopération intercommunale chargé de mettre en œuvre les dispositions du schéma départemental peut également contribuer financièrement à l'aménagement et à l'entretien d'aires permanentes d'accueil aménagées et entretenues, de terrains familiaux locatifs et d'aires de grand passage dans le cadre de conventions entre établissements publics de coopération intercommunale* ». Cette disposition nécessite de préciser préalablement le ou les secteurs d'implantation des aires ou terrains familiaux locatifs, le cas échéant, qui peut être le périmètre de l'EPCI ou tout autre périmètre.

- La possibilité de consignation de fonds par le Préfet

L'article 149 de la loi du 27 janvier 2017 introduit une procédure de consignation des fonds communaux ou intercommunaux, nécessaires à la réalisation des obligations figurant au schéma, entre les mains d'un comptable public en cas de défaillance des collectivités. Si cette défaillance persiste, le préfet peut utiliser les sommes consignées afin de réaliser les travaux, en se substituant à la commune ou à l'EPCI.

*Un arrêté préfectoral de consignation a été signé par le préfet du Pas-de-Calais le 5 juin 2019, pour répondre à la défaillance d'une collectivité quant à la réalisation d'une aire de grand passage.*

- Le traitement des installations illicites

La loi n°2018-957 du 7 novembre 2018 relative à l'accueil des gens du voyage et à la lutte contre les stationnements illicites facilite les conditions de la procédure d'évacuation des installations illicites pour les maires et renforce les sanctions en cas d'occupations illicites.

- L'évolution du régime des STECAL

La loi ALUR de 2014 a créé la possibilité de délimiter à titre exceptionnel, dans le règlement des plans locaux d'urbanisme, des secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées (STECAL) en zone naturelle ou agricole, afin d'y réaliser des constructions, aires d'accueil ou terrains familiaux locatifs. Il peuvent ainsi servir à :

- permettre des constructions privées,
- permettre la création de terrains familiaux locatifs,
- régulariser des constructions ou du stationnement de caravanes en infraction vis-à-vis des règlements d'urbanisme ; mais ces situations particulières nécessitent une analyse au cas par cas au moment de l'élaboration ou de la révision des PLU. Le schéma pourra formuler des orientations générales relatives au traitement de ces situations.

## 1.2. Les gens du voyage, de qui parle-t-on ?

Apparu en 1969 et répandu dans les années 70, le terme générique « Gens du Voyage » est une dénomination administrative désignant une population hétérogène sans domicile ni résidence fixe, qui réside traditionnellement en résidence mobile, circulant en France ou exerçant des activités ambulantes.

Aujourd'hui, il y a un amalgame[1] entre ceux que l'on appelle les "gens du voyage" – des Manouches, Gitans, Roms, Sinti ou Yénishes, d'origine indienne ou européenne, qui sont citoyens français depuis des générations – et les Roms migrants venus de Roumanie, Bulgarie, pays de l'ex-Yougoslavie, Hongrie ou Turquie, qui sont des ressortissants de ces pays. De plus, parmi la communauté des gens du voyage, certains préfèrent voire revendiquent l'appellation de Rom, dénomination utilisée par la plupart des pays européens et l'Union Européenne pour qualifier un groupe de 10 à 12 millions de personnes en Europe.

Les Roms migrants sont venus depuis les années 1990 en France, leur nombre est estimé entre 15 000 et 20 000[2]. Ils sont installés dans les centres urbains, notamment en Île-de-France. La plupart d'entre eux résident dans des squats ou campements illicites régulièrement démantelés, parfois en caravanes.

Les gens du voyage sont estimés entre 400 000 et 500 000 personnes en France. Ils y sont présents depuis le XV$^{ème}$ siècle avec des origines et des parcours migratoires différents. Les noms « Tsiganes », « Bohémiens », « Romanichels », nomades ont été fréquemment utilisés en France.

Tout comme les Yénishes au XVII$^{ème}$ siècle, certaines populations non issues de ces groupes adoptent aujourd'hui un mode d'habitat en caravane, soit par nécessité professionnelle (travailleurs saisonniers), soit par choix philosophique, soit par nécessité socio-économique (exclusion du logement).

Les déplacements sont motivés par des nécessités professionnelles, sociales ou cultuelles : élaguer, cueillir, réparer, ramoner, vendre, chiner, ferrailler, mais aussi retrouver la famille, participer à des festivités, foires, évènements religieux…

Pour autant, il existe aussi, parmi les gens du voyage, des aspirations à une « sédentarisation », notamment en regard des difficultés socio-économiques rencontrées par certaines personnes ou ménages. Cette sédentarisation peut être provisoire et remise en cause, beaucoup conservant l'idéal du voyage.

Sur le plan plus administratif, trois catégories de populations relevaient du régime juridique pour la circulation des gens du voyage qui résultait de la loi du 3 janvier 1969, selon laquelle les gens du voyage devaient être munis d'un carnet ou d'un livret de circulation :

- les commerçants et artisans ambulants, possédant ou non un domicile fixe, leur activité étant subordonnée à *une déclaration,*
- les « caravaniers », qui logent de façon permanente dans un véhicule, une remorque, ou un abri mobile, dont certains pouvaient détenir un *livret de circulation*,

[1] Céline Bergeon, « Les Gens du voyage en France : représentations collectives et contrôle d'une minorité nationale », *Belgeo* [En ligne], 4 | 2014, mis en ligne le 20 décembre 2014, consulté le 09 juillet 2020. URL : http://journals.openedition.org/belgeo/14864

[2] 15 000 à 20 000 selon CNRS le Journal ; 19 000 selon le Collectif national Droits de l'Homme Romeurope.

- les nomades au sens du statut de 1912, qui étaient munis d'un *carnet de circulation*.

D'une décision du Conseil constitutionnel en 2012 jusqu'à la récente loi Égalité et Citoyenneté en 2017, le statut administratif des gens du voyage a été progressivement abrogé. La suppression du carnet puis du livret de circulation a donc des impacts concrets, en termes d'accès aux aires d'accueil, de « domiciliation » des ménages voyageurs ou d'inscription au CNED, qui interpellent l'action des collectivités locales, des travailleurs sociaux ou de l'institution scolaire.

En termes de publics concernés, c'est la loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage, plusieurs fois modifiée, qui s'applique ; dès le début de son article 1$^{er}$, elle indique que « les communes participent à l'accueil des personnes dites gens du voyage et dont l'habitat traditionnel est constitué de résidences mobiles ».

# 2. Onze aires d'accueil existantes, soit 212 places caravanes

## 2.1. Définition

Une aire d'accueil est destinée au séjour d'itinérants pour des durées pouvant aller jusqu'à trois mois, pour éviter la sédentarisation, voire 10 mois pour permettre la scolarisation notamment[3].

D'après la circulaire du 5 juillet 2001, il convient éviter la réalisation d'aires d'une capacité inférieure à 15 ou supérieure à 50 places caravanes : « l'expérience montre qu'une capacité se situant entre 25 et 40 places caravanes représente un bon compromis au regard des préoccupations de gestion et de fonctionnement ». A noter qu'un emplacement correspond généralement à deux places caravanes.

Ces aires sont aménagées selon des normes techniques ; elles sont gérées et gardiennées. Lorsqu'elles respectent ces normes, elles bénéficient d'aides d'investissement de l'Etat[4] et de gestion (appelée ALT 2). Le décret n°2014-1742 du 20 décembre 2014 a modifié le financement des gestionnaires : les aides aux gestionnaires sont désormais en partie indexées à la fréquentation des équipements (avec toujours un montant fixe lié aux nombres de places caravanes aménagées).

## 2.2. L'offre et les obligations satisfaites durant le schéma

- Les obligations du schéma 2012-2018

Le schéma 2012-2018 prévoyait le maintien à niveau des équipements existants (11 aires d'accueil représentant 222 places caravanes en 2012) et la création d'une offre nouvelle (59 places) se répartissant comme suit :

- 18 places à réaliser à Saint-Rémy/Chatenoy-le-Royal (CA Grand Chalon), pouvant être réduite du nombre de places en terrains familiaux locatifs aménagées ;
- 12 places à Charnay-lès-Mâcon (CA Mâconnais Beaujolais Agglomération) ;
- 12 places à Paray-le-Monial (CC Grand Charolais) ;
- 9 places à Autun (CC Grand Autunois Morvan), l'EPCI pouvant remplir son obligation en participant financièrement à l'aménagement et à l'entretien d'une autre aire d'accueil par convention intercommunale ;
- 8 places à Chagny (CA Beaune, Côte et Sud[5]).

L'objectif était d'atteindre 281 places caravanes en aires d'accueil.

[3] Décret du 26 décembre 2019.

[4] Aide à l'investissement de l'Etat si elles sont réalisées dans les 2 ans qui suivent leur inscription au schéma ou pour les nouvelles communes de plus de 5 000 habitants figurant au schéma. Mais d'autres aides sont possibles.

[5] Cette communauté d'agglomération est bi-départementale (Côte-d'Or et Saône-et-Loire). Seule la commune de Chagny est située en Saône-et-Loire.

- L'offre actuelle

Il existe actuellement 212 places dans le département, réparties sur 11 aires d'accueil :

- aucune n'a été mise en service dans le cadre du schéma 2012-2018 ; les aires existantes sont toutes antérieures à 2012.
- 59 places prévues au schéma 2012-2018 n'ont pas été réalisées
- 22 places ont été supprimées ;

L'offre d'accueil actuelle reste donc incomplète par rapport aux obligations du schéma.

Les difficultés de production

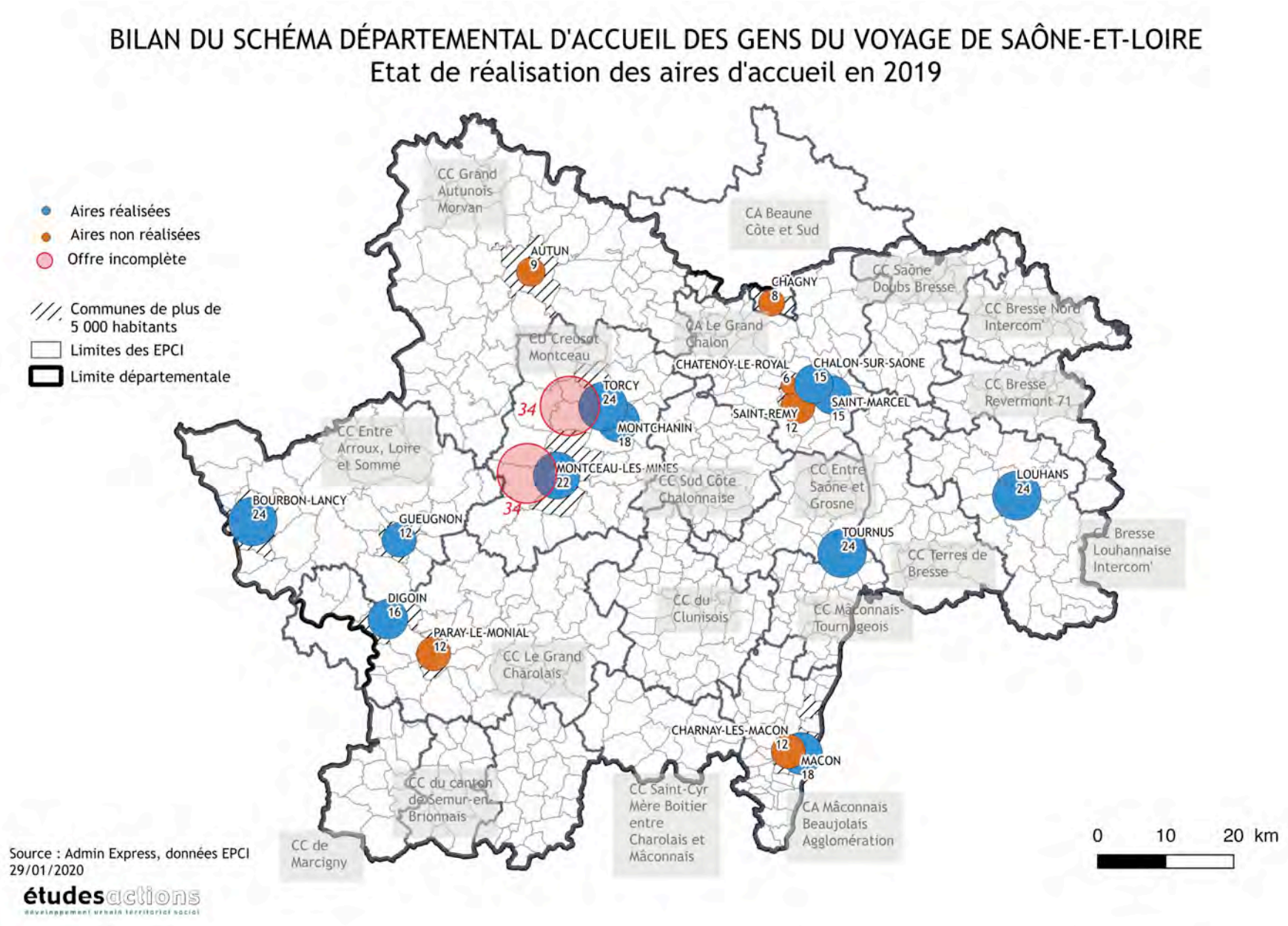
Les places à réaliser en aires d'accueil figuraient déjà aux obligations inscrites au schéma de 2003. Ainsi, dans le diagnostic du schéma de 2012, les difficultés des collectivités à répondre à leurs obligations sont évoquées. Il est ainsi fait mention de la complexité à mobiliser des terrains disponibles, de coûts d'aménagement élevés et de l'évolution des besoins.

Pour le secteur de Chalon-sur-Saône, l'intercommunalité estime, qu'en dépit de la non-réalisation des 18 places inscrites au précédent schéma (à Saint-Rémy et à Chatenoy-le-Royal), la production de places supplémentaires en aire d'accueil n'apparaît pas nécessaire. La problématique serait plutôt d'extraire des aires d'accueil les ménages qui s'y sont sédentarisés afin de les désaturer et de leur rendre une vocation d'itinérance. A noter que le schéma propose une alternative en terrains familiaux locatifs.

Bien que prévues dans le cadre du schéma de 2012, les 12 places inscrites à Charnay-les-Mâcon n'ont pas été réalisées, en dépit d'un emplacement réservé dans le PLU de la commune : la collectivité estime qu'il n'y aurait pas de besoin de places en aire d'accueil sur la commune, alors que l'agglomération mâconnaise était présentée comme « zone tendue » dans le cadre du schéma.

Les places en aires d'accueil n'ont également pas été réalisées à Autun et à Paray-le-Monial, qui étaient définies comme des « zones détendues ». Concernant les places à réaliser à Autun, l'obligation pouvait être remplie en participant financièrement à l'aménagement et à l'entretien d'une autre aire d'accueil par convention intercommunale. Toutefois, la CC Grand Autunois Morvan avance qu'aucun EPCI n'a demandé ce financement. Mais il s'agissant des EPCI 2012 avant leur regroupement actuel au sein du Grand Autunois Morvan.

A Chagny, les 8 places inscrites au schéma n'ont pas été réalisées. Pour autant, une action relative à la réalisation d'une offre d'accueil des gens du voyage figurent dans le projet de PLH 2020 - 2026 de la communauté d'agglomération Beaune Côte et Sud (approbation prévue courant 2020).




*Projet établi le 6 août 2020, soumis à l'avis des communes et EPCI concernés, avant approbation*

| EPCI | Commune d'implantation | Capacité actuelle (nb de places) | Capacité retenue au schéma 2012-2018 |
|---|---|---|---|
| CA Mâconnais Beaujolais Agglomération | Mâcon | 18 | 18 |
| | Charnay-lès-Mâcon | | 12 |
| CA Le Grand Chalon | Chalon-sur-Saône | 15 | 15 |
| | Saint-Marcel | 15 | 15 |
| | Saint-Rémy / Châtenoy-le-Royal | | 18 |
| CU Creusot Montceau | Montceau-les-Mines | 22 | 34 |
| | Montchanin | 18 | 18 |
| | Torcy | 24 | 34 |
| CC Entre Arroux, Loire et Somme | Bourbon-Lancy | 24 | 24 |
| | Gueugnon | 12 | 12 |
| CC Le Grand Charolais | Digoin | 16 | 16 |
| | Paray-le-Monial | | 12 |
| CC Bresse Louhannaise Intercom' | Louhans | 24 | 12 |
| CC Mâconnais-Tournugeois | Tournus | 24 | 24 |
| CC Grand Autunois Morvan | Autun | | 9 |
| *CA Beaune, Côte et Sud* | *Chagny* | | *8* |
| **TOTAL** | | **212** | **281** |

Des écarts entre capacités et obligations

Est observée la suppression de 22 places au sein du territoire de la CU Creusot Montceau. En effet, la capacité des aires de Montceau-les-Mines et de Torcy a été réduite respectivement de 12 et 10 places. Suite à des dégradations, des travaux ont été effectués sur ces deux aires, avec une réouverture en 2019 avec une capacité réduite. Pour la collectivité, cette taille d'aires (22 et 24 places) correspond mieux aux besoins et aux souhaits des usagers et facilite leur gestion.

En revanche, la capacité effective de l'aire de Louhans est supérieure au total figurant au schéma 2012-2018 : alors que le schéma de 2003 prévoyait la réalisation de 12 places caravanes, 12 emplacements (soit 24 places caravanes) ont été aménagés.

Par conséquent, il y a un écart de 69 places caravanes entre la capacité retenue au schéma 2012-2018 et l'offre actuelle du territoire. A noter que cet écart s'établirait à 81 places, si 12 places caravanes avaient été réalisées à Louhans (au lieu des 24 places actuelles).

75 % des objectifs sont atteints (72% sans le surplus de Louhans).

## CA Mâconnais Beaujolais Agglomération

Localisation (source : Géoportail)

Située à la limite communale entre Mâcon et Charnay-lès-Mâcon, l'aire d'accueil a une capacité de 18 places caravanes.

Les sanitaires collectifs sont situés à l'entrée de l'aire, avec, en complément, un bâtiment sanitaire (comprenant uniquement des WC) au fond de l'aire. De plus, le problème du faible nombre de douches est souligné par les voyageurs : c'est un problème important, notamment quant l'aire est très occupée.

Il y aurait des ménages en demande de sédentarisation sur l'aire d'accueil.

Les relations sont plutôt bonnes entre gestionnaire et occupants.

A noter que certains occupants évoquent une redevance d'occupation chère, notamment en période hivernale.

## CC Mâconnais-Tournugeois

Localisation (source : Géoportail)

Les équipements présents sont appréciés par les voyageurs rencontrés, qui apprécient la vie sur l'aire.

La collectivité apporte des améliorations ponctuelles aux équipements (changement des hublots des sanitaires, électricité etc.).

L'aire affiche un bon niveau d'occupation ; elle est fréquentée par des ménages restant sur le secteur. Il y aurait une ou deux familles en demande de sédentarisation sur l'aire d'accueil.

Il y a une bonne relation entre la collectivité et le gestionnaire, ceci facilitant la gestion quotidienne de l'aire. De même, il n'y a pas de difficulté entre le gestionnaire et les voyageurs.

## CA Le Grand Chalon

Localisation (source : Géoportail)

Chalon-sur-Saône

L'aire d'accueil est située à proximité de la zone industrielle Chalon Nord, en limite communale de Crissey.

Les voyageurs soulignent la bonne relation avec le gestionnaire de l'aire d'accueil.

L'aire d'accueil se caractérise par un niveau d'occupation très élevé (plus de 95 % en 2018), certains ménages étant en demande de sédentarisation.

Localisation (source : Géoportail)

Saint-Marcel

L'aire d'accueil affiche une capacité de 15 places caravanes.

Le niveau de fréquentation de l'aire de Saint-Marcel est inférieur à celui de Chalon-sur-Saône. Des groupes familiaux sont installés sur l'aire. Par ailleurs, certains ménages occupant l'aire sont en demande de sédentarisation.

## CU Creusot Montceau

Localisation (source : Géoportail)

Montceau-les-Mines

L'aire a été fermée en lien avec d'importantes destructions en 2017 : la sécurité n'était alors plus assurée. Suite à des travaux menés en 2018 (dont le coût s'est élevé à 350 000 €), l'aire a été réouverte en février 2019, avec une capacité réduite de 12 places caravanes (22 places au lieu de 34).

Un bon fonctionnement est observé depuis la réouverture. Cinq familles sont installées sur l'aire.

Montchanin

Située dans la zone des Morands, en bordure du canal et de la limite communale de Saint-Eusèbe, l'aire d'accueil a une capacité de 18 places caravanes, sur environ 0,8 ha.

L'aire fonctionne bien. Elle est notamment utilisée par des forains.

Certains ménages occupant l'aire sont en demande de sédentarisation, lisible par l'édification d'auto constructions tolérées par la collectivité et le gestionnaire.

Torcy

L'aire d'accueil de Torcy se trouve en limite communale du Creusot.

Des dégradations liées à des conflits entre deux groupes ont entrainé la fermeture de l'aire d'accueil.

Suite à des travaux de réfection, l'aire a été réouverte le 15 juillet 2019, avec une capacité réduite (24 places caravanes au lieu de 34).

## CC Entre Arroux, Loire et Somme

Bourbon-Lancy

L'aire a une capacité de 24 places. Elle est accessible depuis la RD973, située à moins d'un kilomètre des premiers commerces et école (quartier Saint-Denis), en limite communale de Lesme.

Le taux d'occupation de l'aire est plutôt faible.

Localisation (source : Géoportail)

Gueugnon

Située sur une vaste parcelle bordant l'Arroux, l'aire d'accueil se trouve à environ 1 km des commerces et écoles.

Le taux de remplissage de l'aire est plutôt bon, et s'explique par la présence de deux ménages quasi sédentarisés sur une partie de l'aire (partie ouest).

## CC Le Grand Charolais

Localisation (source : Géoportail)

L'aire d'accueil est située à proximité de l'Arroux à Digoin.

Son niveau de fréquentation est globalement faible.

Elle est concernée par le risque d'inondation. En cas d'inondation annoncée, les usagers sont évacués vers un terrain communal proche.

Les usagers réguliers fréquentent l'école, le collège et les associations sportives de la commune. Le prix de l'eau est ici jugé important par les usagers.

## CC Bresse Louhannaise Intercom'

Localisation (source : Géoportail)

L'aire d'accueil est située à proximité de l'aire de grand passage à Louhans, sans qu'il y ait de problème de voisinage selon les occupants.

En termes de fréquentation, l'aire est occupée par une population d'habitués venant du secteur, et circulant notamment entre Louhans et Montmorot (agglomération de Lons-le-Saunier), voire Tournus.

Les relations sont bonnes entre les occupants et le gestionnaire qui, en plus de ses missions quotidiennes, assure une médiation pour l'accompagnement social et l'aide aux devoirs.

- Une offre en aires d'accueil hétérogène sur le territoire

La répartition des aires d'accueil n'est pas homogène sur l'ensemble du territoire départemental : on observe de fortes variations en rapportant le nombre de places par intercommunalité en fonction de leur poids démographique.

Ces ratios ne sont qu'indicatifs et comparatifs et ne peuvent constituer à eux seuls un indicateur de satisfaction ou d'insatisfaction des besoins, ceux-ci étant en rapport avec l'attractivité, la desserte et les habitudes de déplacement des gens du voyage. Pour autant, ils rendent compte d'un niveau d'infrastructure offert par EPCI.

| EPCI concernés par des obligations en matière d'aires d'accueil | Nombre de places en aires d'accueil | Population 2016 | Nombre places / 1000 habitants |
|---|---|---|---|
| CA Mâconnais Beaujolais Agglomération | 18 | 77 129 | 0,23 |
| CA Le Grand Chalon | 30 | 113 920 | 0,26 |
| CU Creusot Montceau | 64 | 95 094 | 0,67 |
| CC Entre Arroux, Loire et Somme | 36 | 23 051 | 1,56 |
| CC Le Grand Charolais | 16 | 40 144 | 0,40 |
| CC Bresse Louhannaise Intercom' | 24 | 28 446 | 0,84 |
| CC Mâconnais-Tournugeois | 24 | 15 732 | 1,53 |

Le rapport du nombre de places mises à disposition pour 1 000 habitants est supérieur à 1 pour seulement deux EPCI, CC Entre Arroux, Loire et Somme (1,56) et CC Mâconnais-Tournugeois (1,53), ceci témoignant d'un effort de production significatif au regard de leur faible poids démographique.

Ce ratio se rapproche de 1 pour la CC Bresse Louhannaise Intercom' (0,84) et il est bien inférieur pour les autres intercommunalités du territoire.

Les deux principales agglomérations du territoire (Mâcon et Chalon-sur-Saône) disposent de l'offre la moins importante en proportion, ceci étant à mettre en relation avec une réponse incomplète aux obligations du schéma.

## 2.3. Le fonctionnement et la gestion

*Le décret du 26 décembre 2019 édicte des normes relatives à l'aménagement, à la gestion et au fonctionnement des aires d'accueil. Il remplace les normes et préconisations qui figuraient au sein du décret n°2001-569 du 29 juin 2001 et des deux circulaires du 5 juillet 2001 et du 3 août 2006.*

*Les normes concernant l'aménagement du terrain sont précisées, notamment en ce qui concerne la superficie d'une place caravane (hors espaces collectifs, hors bâti et hors espace réservé au stationnement des véhicules et circulations internes de l'aire). L'ensemble des équipements dont doivent disposer les aires est également défini. Ces mesures techniques relatives à l'aménagement et à l'équipement de l'aire sont applicables pour tout projet d'aire d'accueil dont la déclaration préalable ou la demande de permis d'aménager est déposée après le 31 décembre 2020.*

*Le caractère « permanent » est renforcé, avec une ouverture à l'année (fermeture limitée à un mois) et la prise en compte des aires du même secteur géographique pour les fermetures.*

*Enfin, ce nouveau décret permet de préciser les modalités d'occupation (durée maximum de séjour, dépôt de garantie) et de gestion des aires d'accueil.*

*Ces mesures relatives à la gestion et au fonctionnement de l'aire sont applicables immédiatement, sauf en ce qui concerne le règlement intérieur, qui doit être mis en conformité avant le 26 juin 2020.*

- Équipement des aires

La plupart des aires de Saône-et-Loire disposent d'équipements individualisés, ceci permettant une responsabilisation dans la consommation des fluides et, donc, une meilleure gestion quotidienne par le gestionnaire. On y trouve donc notamment un bloc sanitaire individuel (douche, WC, évier…) pour deux places caravanes, des branchements d'eau et d'électricité individualisés, des étendoirs à linge…

Seules les aires de Mâcon et de Louhans proposent des sanitaires collectifs. La nature partagée de ces équipements peut impliquer des problèmes de gestion et de dégradations, ainsi que des tensions entre usagers mais également avec le gestionnaire. En termes d'entretien, le gestionnaire peut passer beaucoup de temps à nettoyer ces espaces communs. Les sanitaires individualisés engendrent d'autres rapports avec les gestionnaires, des espaces individuels étant identifiés et donc davantage respectés.

Est à noter l'absence de dispositif d'assainissement sur l'aire de Tournus (*voir paragraphe suivant*).

Au-delà de leur niveau d'équipements, les aires du département ont globalement toutes un bon état général. Seule l'aire de Mâcon a un aspect général dénotant une importante dégradation et une certaine vétusté, ceci étant lié à la pression sur l'équipement (fréquentation importante) et à l'absence de travaux de réhabilitation depuis son ouverture. De plus, l'état de certaines aires pourrait être amélioré par des réhabilitations (Gueugnon et Louhans notamment).

- Gestion des aires

Toutes les collectivités du territoire ont fait le choix d'une délégation de service public pour la gestion de leurs aires d'accueil. Trois prestataires sont donc actuellement présents dans le département :

- ACGV Services s'occupe des trois aires de la communauté urbaine Creusot Montceau.
- Gestion'Aire gère deux aires d'accueil à Louhans et Tournus.
- SG2A L'Hacienda assure donc la gestion des six autres aires d'accueil (4 territoires) du département.

Les aires de Saône-et-Loire présentent dans leur majorité une bonne gestion, même si des difficultés ont pu être observées.

Sur le territoire de la communauté urbaine Creusot-Montceau, la gestion de l'accueil des gens du voyage a pu être compliquée avec des faits de violence et des dégradations importantes des équipements. Néanmoins, depuis la fermeture pour travaux de deux aires, leur réfection et la réduction de leur capacité d'accueil (Montceau-les-Mines et Torcy), leur fonctionnement est bon.

D'autres difficultés de gestion relèvent de problèmes de conception, avec la construction de blocs sanitaires collectifs, sur les aires de Mâcon et Louhans. Cette non-individualisation des sanitaires peut créer des tensions et des conflits d'usages, qui complexifient d'autant plus la gestion quotidienne de l'agent d'accueil, qui doit, en plus de ses activités, gérer les conflits. Cette problématique est, par exemple, le premier sujet évoqué par les occupants de l'aire d'accueil de Mâcon, d'autant plus que le niveau d'occupation de l'aire et la durée des séjours sont importants.

Par ailleurs, des difficultés de gestion liées à la prise de compétence « gens du voyage » sont également évoquées par les EPCI, notamment liées à des questions de moyens pour les EPCI Bresse Louhannaise et Mâconnais Beaujolais. Ainsi, ce dernier a assuré la gestion de l'aire pendant près d'un an, avant de faire le choix d'une délégation de service public. Il est en effet souligné par la représentante de Mâconnais Beaujolais Agglomération que les prestataires spécialisés ont des compétences spécifiques que la collectivité ne possède pas.

Des difficultés plus importantes liées à ce transfert de compétences sont observées au sein de l'intercommunalité Mâconnais-Tournugeois. En premier lieu, le procès-verbal de mise à dispositions des biens nécessaires à l'exercice de la compétence « gens du voyage » n'a été établi qu'en mars 2019, soit plus de deux ans après la prise de compétence de l'EPCI. De plus, l'EPCI affirme avoir récupéré de la commune de Tournus un équipement non conforme au niveau de l'assainissement : cette absence de système d'assainissement constitue donc un problème pour les usagers et l'environnement, avec des rejets de matières non traitées en bordure de l'aire d'accueil.

Les difficultés liées au changement de compétence créent sont donc problématiques quant à la gestion de l'aire, tout comme l'articulation avec les compétences exercées par les autres partenaires, tels les communes ou le Conseil départemental, notamment en matière de scolarisation, domiciliation, action sociale ou pouvoir de police.

- Capacité des aires d'accueil

| EPCI | Commune d'implantation | Gestion | Capacité (nb de places) |
|---|---|---|---|
| CA Mâconnais Beaujolais Agglomération | Mâcon | SG2A L'Hacienda | 18 |
| CA Le Grand Chalon | Chalon-sur-Saône | SG2A L'Hacienda | 15 |
| | Saint-Marcel | SG2A L'Hacienda | 15 |
| CU Creusot Montceau | Montceau-les-Mines | ACGV Services | 22 |
| | Montchanin | ACGV Services | 18 |
| | Torcy | ACGV Services | 24 |
| CC Entre Arroux, Loire et Somme | Bourbon-Lancy | SG2A L'Hacienda | 24 |
| | Gueugnon | SG2A L'Hacienda | 12 |
| CC Le Grand Charolais | Digoin | SG2A L'Hacienda | 16 |
| CC Bresse Louhannaise Intercom' | Louhans | Gestion'Aire | 24 |
| CC Mâconnais-Tournugeois | Tournus | Gestion'Aire | 24 |
| **TOTAL** | | | **212** |

Les aires de Saône-et-Loire ont des capacités de 12 à 24 places, la moyenne étant de 19 places :

- six ont une capacité de moins de 20 places ;
- cinq ont une capacité supérieure à 20 places ;
- il n'y a plus d'aire de plus de 30 places caravanes dans le territoire départemental depuis le réaménagement des aires du Creusot-Montceau.

Les aires du département sont donc de taille plutôt modérée, ceci ayant des effets positifs en termes de gestion et de répartition des groupes familiaux.

Pour autant, la capacité maximale observée sur le territoire étant de 24 places caravanes, l'absence d'aire ayant une capacité supérieure peut être interrogée pour l'accueil de groupes de cette taille ou plus, toute l'année, si les aires de grand passage sont fermées.

- Tarification

| EPCI | Commune d'implantation | Tarifs (emplacement/ jour hors fluides) | Eau (prix du m³) | Electricité (prix du KWh) | Caution |
|---|---|---|---|---|---|
| CA Mâconnais Beaujolais Agglomération | Mâcon | 2,50 € | 3,15 € | 0,16 € | 200 € |
| CA Le Grand Chalon | Chalon-sur-Saône | 1,56 € pour emplacement d'une place<br>3,13 € pour emplacement de 2 places<br>4,70 € pour emplacement de 3 places | 2,82 € | 0,18 € | 82,80 € |
| | Saint-Marcel | | 2,82 € | 0,18 € | 82,80 € |
| CU Creusot Montceau | Montceau-les-Mines | 1 € pour emplacement d'une place<br>2 € pour emplacement de 2 places<br>3 € pour emplacement de 3 places | 4,38 € | 0,15 € | 80 € |
| | Montchanin | | 4,38 € | 0,15 € | 80 € |
| | Torcy | | 4,38 € | 0,15 € | 80 € |
| CC Entre Arroux, Loire et Somme | Bourbon-Lancy | 3,00 € | 3,50 € | 0,15 € | 75 € |
| | Gueugnon | 3,20 € | 1,90 € | 0,20 € | 100 € |
| CC Le Grand Charolais | Digoin | 3,00 € | 5,50 € | 0,15 € | 100 € |
| CC Bresse Louhannaise Intercom' | Louhans | 2,00 € | 2,55 € | 0,13 € | 80 € |
| CC Mâconnais-Tournugeois | Tournus | 2,00 € | 3,30 € | 0,11 € | 60 € |

La tarification est généralement exprimée par emplacement (deux places caravanes). Dans certains cas (Grand Chalon et Creusot Montceau), il existe également des emplacements d'une ou de trois places. Au prix de la redevance d'occupation s'ajoute le prix des fluides (eau et électricité), avec des politiques tarifaires différentes selon les collectivités.

Les tarifs sont globalement modérés et varient de 2 à 3 € l'emplacement par jour (hors fluides), sauf dans le cas du Grand Chalon (3 € pour l'emplacement de deux places et 4,70 € pour un emplacement de trois places).

Les redevances d'occupation entre les aires d'une même intercommunalité sont harmonisées (Le Grand Chalon et Creusot Montceau).

En lien avec des politiques tarifaires différentes, les tarifs des fluides varient fortement selon les communes ou intercommunalités où est située l'aire d'accueil, notamment pour l'eau : le prix du $m^3$ s'établit à 1,90 € à Gueugnon contre 5,50 € à Digoin.

Il y a également une forte hétérogénéité concernant les montants de caution, celle-ci variant de 60 € pour l'aire de Tournus à 200 € pour l'aire de Mâcon.

Considérant l'ensemble des éléments de tarification, celle-ci peut être vue comme complexe et hétéroclite dans le département, motivant parfois incompréhension et mécontentement des usagers.

Des difficultés existent quant à la perception des redevances, notamment sur les deux aires du Grand Chalon, où il y a des situations récurrentes de familles ne régularisant pas leurs dettes. Toutefois, la présence d'un agent d'accueil incite généralement les voyageurs à payer.

Du point de vue des voyageurs, la question du prix des fluides est présente, les montants à payer pouvant être élevés, notamment en hiver ou pour l'eau à Digoin et Creusot-Montceau. Ainsi, pour gérer au mieux l'utilisation des fluides, le Grand Chalon effectue un accompagnement destiné à promouvoir une utilisation économe de l'eau et de l'électricité.

La question de l'adaptation des tarifs peut également être récurrente dans le cas des personnes âgées, en lien avec leurs ressources.

- Durée de séjour et fréquentation

Sur les onze aires du département, sept présentent une durée de séjour de 3 mois, tandis qu'elle s'élève à 6 mois pour les aires restantes. Pour toutes les aires, il y a des possibilités de dérogation pour prolonger le séjour, notamment en lien avec la scolarisation des enfants. Les motifs liés à des raisons de santé (hospitalisation) et à la formation professionnelle peuvent aussi donner lieu à un prolongement du séjour sur l'aire.

Parallèlement aux durées de séjour, des délais de carence sont imposés entre deux séjours, afin de préserver la vocation des aires d'accueil. Ces périodes d'interruption de séjour ont une durée variable sur le département, entre un et trois mois.

| EPCI | Commune d'implantation | Durée de séjour | Dérogation | Carence |
|---|---|---|---|---|
| CA Mâconnais Beaujolais Agglomération | Mâcon | 6 mois | sous réserve | 2 mois |
| CA Le Grand Chalon | Chalon-sur-Saône | 3 mois | 6 mois | 1 mois pour 3 mois de stationnement<br>2 mois pour 6 mois de stationnement<br>3 mois pour 9 mois de stationnement |
| | Saint-Marcel | 3 mois | 6 mois | |
| CU Creusot Montceau | Montceau-les-Mines | 6 mois | 3 mois | 2 mois |
| | Montchanin | 6 mois | 3 mois | 2 mois |
| | Torcy | 6 mois | 3 mois | 2 mois |
| CC Entre Arroux, Loire et Somme | Bourbon-Lancy | 3 mois | 3 mois | 1 mois |
| | Gueugnon | 3 mois | 3 mois | 1 mois |
| CC Le Grand Charolais | Digoin | 3 mois | sous réserve | |
| CC Bresse Louhannaise Intercom' | Louhans | 3 mois | 6 mois (voire 7 mois) | 2 mois |
| CC Mâconnais-Tournugeois | Tournus | 3 mois | sous réserve | 3 mois |

Le taux de fréquentation moyen constaté dans le département était d'environ 54 % en 2018, en baisse de 2 points par rapport à 2017, proche du taux d'occupation moyen constaté en France : environ 55 % en 2015[6].

Le taux d'occupation d'une aire correspond au nombre de jours d'occupation effective de l'aire rapporté au nombre maximum de jours d'occupation (celui-ci étant relatif au nombre de places caravanes de l'équipement d'accueil).

A noter qu'une période de non-occupation d'une aire (pour travaux, dégradations...) est comptée dans le calcul de sa fréquentation, les taux d'occupation « réels » des aires pouvant ainsi, dans certains cas, être sous-estimés.

| EPCI | Commune d'implantation | Taux d'occupation annuel ALT 2 (2018) | Taux d'occupation annuel ALT 2 (2017) | Fermeture annuelle (règlement intérieur) |
|---|---|---|---|---|
| CA Mâconnais Beaujolais Agglomération | Mâcon | 81,9% | 81,8% | 4 semaines en période estivale |
| CA Le Grand Chalon | Chalon-sur-Saône | 95,5% | 74,7% | 1 mois maximum |
| | Saint-Marcel | 67,3% | 73,0% | 1 mois maximum |
| CU Creusot Montceau | Montceau-les-Mines | 2,8% | 37,0% | 15 à 30 jours |
| | Montchanin | 86,6% | 89,3% | 15 à 30 jours |
| | Torcy | 17,3% | 21,5% | 15 à 30 jours |
| CC Entre Arroux, Loire et Somme | Bourbon-Lancy | 27,5% | 21,6% | 15 à 30 jours |
| | Gueugnon | 68,2% | 67,5% | 15 à 30 jours |
| CC Le Grand Charolais | Digoin | 28,6% | 24,1% | 4 semaines en période estivale |
| CC Bresse Louhannaise Intercom' | Louhans | 43,5% | 59,7% | 1 mois maximum |
| CC Mâconnais-Tournugeois | Tournus | 70,3% | 65,9% | 1 mois maximum |

Données DDCS, d'après déclarations ALT 2 (sauf pour Montchanin et Torcy, données ALT 2 récupérées auprès de l'EPCI)

Quatre aires du département affichent un taux d'occupation d'au moins 70 % en 2018 : Mâcon, Chalon-sur-Saône, Montchanin et Tournus. Ceci confirme les tendances de l'année 2017 où ces aires étaient également très fréquentées. Les aires de Saint-Marcel et de Gueugnon sont aussi assez occupées.

Les cinq autres aires du territoire ont des taux d'occupation inférieurs à 50 %, avec notamment des niveaux de fréquentation très faibles pour les aires de Torcy et surtout de Montceau-les-Mines, en lien avec leur fermeture pour raisons de sécurité et réaliser de lourds travaux de réhabilitation en 2018.

[6] Cour des Comptes, Rapport public annuel 2017, février 2017.

L'occupation est d'autant plus forte lorsqu'une aire est occupée par des voyageurs en demande de sédentarisation, comme par exemple à Mâcon ou à Chalon-sur-Saône. La présence de ces publics induit une saturation des aires d'accueil, qui ne peuvent plus assurer leur vocation d'accueil d'itinérants.

Par ailleurs, un très fort niveau d'occupation peut révéler une offre insuffisante par rapport à l'attractivité d'un territoire, comme par exemple sur le territoire de Mâconnais Beaujolais Agglomération où il n'y a qu'une seule aire, en dépit de l'importance de ce pôle urbain.

En revanche, des niveaux d'occupation plus faibles peuvent révéler des dysfonctionnements dans la gestion des aires, une tarification, une réglementation ou une localisation éloignée des axes structurants ou des pôles urbain.

Ces taux d'occupation peuvent également questionner l'offre de services offerte par les aires d'accueil. Le tarification peut également avoir un rôle sur la fréquentation de l'aire de Digoin, considérant le prix de l'eau (5,50 € le $m^3$), qui correspond au tarif le plus important du département.

Par ailleurs, concernant l'aire de Louhans, son niveau d'équipement a sans doute un impact sur sa fréquentation. L'aire est en gravier et est équipée d'un bloc sanitaire collectif, ceci pouvant poser problèmes en termes de gestion.

Une période de fermeture annuelle, généralement d'une durée d'un mois, est prévue dans l'ensemble des règlements intérieurs des aires du territoire. Ces temps de fermeture sont notamment l'occasion de prévoir des travaux d'entretien ou de réparation mais également d'apurer des situations de dettes le cas échéant. Toutefois, ces périodes de fermeture annuelle ne sont pas toujours utilisées. Ainsi, au sein du Grand Chalon, il n'y a pas de fermeture annuelle : en effet, il est difficile de fermer les aires considérant la présence d'un public sédentaire, sauf à créer du stationnement illicite à défaut d'autres aires d'accueil disponibles.

# 3. Six aires de grand passage totalisant 565 places

## 3.1. Définition

Elles sont destinées à l'accueil de groupes annoncés se déplaçant collectivement à l'occasion de rassemblements traditionnels ou occasionnels, pour des raisons familiales, festives, culturelles, cultuelles ou économiques. Ces rassemblements se déroulent généralement le printemps et l'été, entre avril et septembre, le schéma départemental devant préciser les périodes d'ouverture des aires[7]. Les durées de séjour sont généralement courtes (1 à 2 semaines). Les aires de grand passage permettent généralement l'accueil de 50 à 200 caravanes. Le décret 2019-171 du 5 mars 2019 impose que les aires de grand passage fassent 4 ha (200 caravanes) mais que des dérogations préfectorales motivées sont possibles (voir détail plus bas).

## 3.2. L'offre et les obligations satisfaites durant le schéma

- Les obligations du schéma 2012-2018

Dans le schéma 2012-2018 figuraient des obligations relatives aux aires de grand passage. Il s'agissait à la fois du maintien et de l'adaptation des équipements existants et de la création d'une offre nouvelle. Etaient donc inscrits au schéma :

- le maintien (voire l'adaptation) des 5 aires existantes (soit 490 places) :
  - 150 caravanes à Varennes-le-Grand (CA Le Grand Chalon) ;
  - 40 places à Mâcon (CA Mâconnais Beaujolais Agglomération)
  - 150 caravanes à Louhans (CC Bresse Louhannaise Intercom') ;
  - 50 places existantes à Autun et la mise à niveau des équipements (CC Grand Autunois Morvan) ;
  - 100 places existantes à Paray-le-Monial (CC Le Grand Charolais).
- l'extension d'aires existantes ou la mise à disposition de nouvelles aires ou terrains, représentant 350 nouvelles places :
  - une aire pouvant permettre le stationnement de groupes jusqu'à 200 caravanes dans la CA Mâconnais Beaujolais Agglomération ;
  - un terrain provisoire d'environ 1 hectare équipé a minima pour l'accueil des groupes de 50 caravanes dans la CU Creusot Montceau ;
  - la mobilisation de terrains contigus à l'aire actuelle (100 places) pour permettre l'accueil de groupes d'au moins 200 caravanes à Paray-le-Monial (CC Le Grand Charolais).

Le schéma prévoyait ainsi une offre de 840 places caravanes réparties sur 7 sites.

[7] Loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et l'habitat des gens du voyage (article 1).

- L'offre actuelle en aires de grand passage

Une seule aire de grand passage a été mise en service dans le cadre des obligations du schéma à Saint-Eusèbe (CU Creusot Montceau) : environ 1,5 ha pour 75 places caravanes. Il existe donc actuellement 6 aires de grand passage en Saône-et-Loire pour un total de 565 places, d'une capacité de 40 à 150 places. L'offre existante en aires de grand passage demeure donc incomplète aux regards des obligations inscrites au schéma.

Ainsi, il n'y a pas eu de création d'offre nouvelle à Mâcon, en dépit d'une obligation pour une aire de grand passage de 200 places ; l'offre globale de l'EPCI est donc de 40 places pour le grand passage.

En lien avec la carence de l'offre existante au sein de Mâconnais Beaujolais Agglomération, la question de l'interface entre Mâcon et Replonges émerge quant aux grands passages. En effet, l'aire de Replonges (CC Bresse-et-Saône, Ain) est identifiée comme « l'aire de grand passage de Mâcon » par les voyageurs.

La situation de Mâcon est abordée par les autres collectivités du territoire : elles affirment faire un effort d'accueil, qui n'est pas assuré par Mâconnais Beaujolais Agglomération et qu'elles subissent les conséquences de cette carence. Le représentant de la Police nationale confirme l'impact sur les villages voisins qui reçoivent les flux de voyageurs.

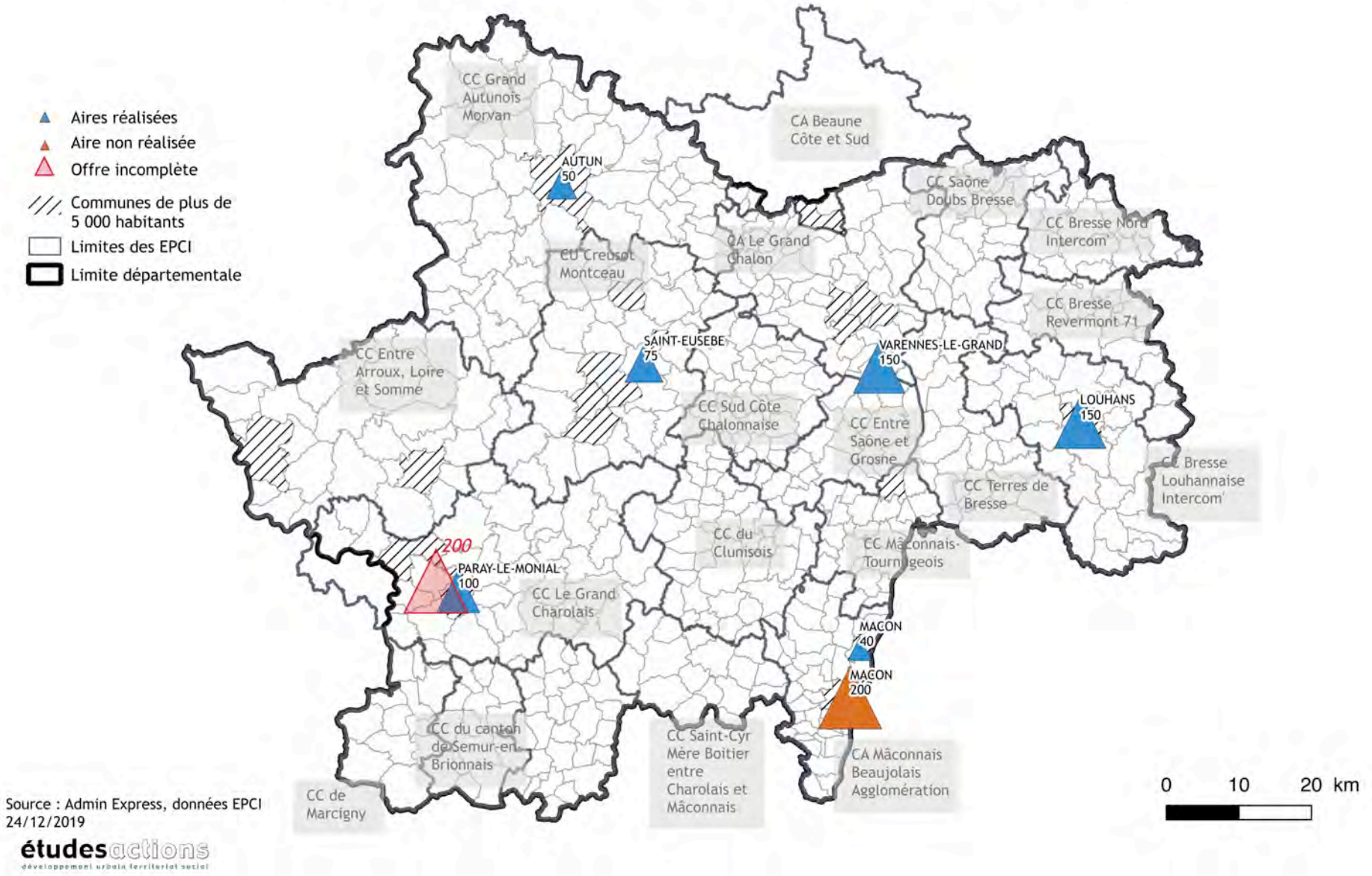
| EPCI | Commune d'implantation | Capacité actuelle (nb de places) | Capacité retenue au schéma 2012-2018 |
|---|---|---|---|
| CA Mâconnais Beaujolais Agglomération | Mâcon | 40 | 40 |
| | Mâcon | | 200 |
| CA Le Grand Chalon | Varennes-le-Grand | 150 | 150 |
| CU Creusot Montceau | Saint-Eusèbe | 75 | 50 |
| CC Le Grand Charolais | Paray-le-Monial | 100 | 200 |
| CC Bresse Louhannaise Intercom' | Louhans | 150 | 150 |
| CC Grand Autunois Morvan | Autun | 50 | 50 |
| **TOTAL** | | **565** | **840** |

Alors que l'aire de Louhans avait une capacité de 100 places, des travaux menés au second semestre 2019 ont permis son agrandissement à 150 places (comme prévu au schéma) ; elle ouvrira pour la première fois dans cette configuration en 2020. A noter que l'aire de grand passage de Varennes-le-Grand est soumise à un processus de dépollution pris en charge par l'ADEME, en lien avec la présence de l'ancienne usine Théméroil, l'entreprise ayant quitté le site dans le dépolluer. Un terrain de substitution est situé sur la même commune et assure la fonction d'aire de grand passage. Selon les représentants du Grand Chalon, cette aire n'a pas vocation à être pérennisée

L'extension de l'aire de Paray-le-Monial et les adaptations techniques pour les aires d'Autun, inscrites au schéma, n'ont pas été réalisées, les élus « étant très réfractaires à réinvestir suite à des dégradations antérieures. Pour autant, dans ces deux communes, des emplacements sont réservés au PLU.

La mise en œuvre du schéma sur le volet des grands passages est donc incomplète, tant en termes de capacité que d'adaptations techniques des équipements.

# BILAN DU SCHÉMA DÉPARTEMENTAL D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE DE SAÔNE-ET-LOIRE
## Etat de réalisation des aires de grand passage en 2019




Source : Admin Express, données EPCI 24/12/2019

études actions
développement urbain territorial social

*Un descriptif technique des aires de grand passage est annexé au présent document. Il s'agit ici d'approcher leur fonctionnement global.*

### CA Mâconnais Beaujolais Agglomération

Localisation (source : Géoportail)

L'aire de grand passage de l'EPCI se trouve à Mâcon (sur la partie nord de la commune, à Sennecé-lès-Mâcon). Elle peut accueillir jusqu'à 40 caravanes et s'avère donc inadaptée aux groupes plus grands.

En termes d'équipements, l'absence d'électricité sur l'aire est soulignée : elle n'est donc pas utilisée par les voyageurs (fréquentation uniquement en 2018). A noter que lors de sa mise en service, l'électrification n'était pas obligatoire.

### CA Le Grand Chalon

Localisation (source : Géoportail)

L'aire de grand passage affiche une capacité d'accueil de 150 caravanes. Elle est située à Varennes-le-Grand en limite de la commune de Saint-Loup-de-Varennes.

Comme évoqué plus haut, l'aire est soumise à un processus de dépollution. Les travaux devraient prendre fin en 2020.

Bien que le niveau d'équipements de l'aire de grand passage soit bon, la question du revêtement de l'aire se pose pour les usagers : il n'est pas adapté en cas de fortes chaleurs ; les représentants de l'EPCI estiment que des points d'amélioration peuvent être envisagés.

## CU Creusot Montceau

Localisation (source : Géoportail)

Nouvellement créée et mise en service, l'aire de grand passage de Saint-Eusèbe peut accueillir 75 caravanes.

Elle est très récente, donc il est difficile d'avoir du recul sur son fonctionnement. Mais elle a été très vite occupée dès son ouverture. La commune a été sollicitée pour des demandes de scolarisation, qu'elle a pu satisfaire.

## CC Grand Autunois Morvan

Localisation (source : Géoportail)

L'aire de grand passage est implantée sur une vaste parcelle communale à Autun, en partie mise à disposition de la communauté de communes. Située en contrebas de la RD 978 (route de Château Chinon), elle est peu visible depuis cette voie d'accès.

L'aire de grand passage affiche une capacité officielle de 40 caravanes.

Des dysfonctionnements sont évoqués par les services de la collectivité : plusieurs dégradations du bloc sanitaire ainsi qu'un portail d'accès non clos, qui ne permet pas de réguler les installations. Les fluides sont coupés l'hiver.

## CC Le Grand Charolais

Localisation (source : Géoportail)

Située à Paray-le-Monial, la capacité de l'aire de grand passage s'établit à environ 100 caravanes.

Elle a fait l'objet de diverses dégradations (sanitaires, clôtures etc.). L'aire ne dispose pas d'alimentation électrique et l'alimentation en eau potable semble dégradée.

Le PLU de la commune délimite un périmètre d'extension vers le sud.

## CC Bresse Louhannaise Intercom'

Localisation (source : Géoportail)

L'aire de grand passage est située à Louhans.

Des travaux ont eu lieu, à la fois pour agrandir l'équipement (désormais 150 places), mais également pour modifier l'organisation globale de cette aire et la rendre praticable en cas d'intempéries.

Les équipements actuels semblent suffisants, en relation avec la taille des groupes accueillis. Le gestionnaire estime qu'il pourrait être pertinent d'y installer une autre borne d'eau et d'électricité, car il n'y a qu'une source d'alimentation située à l'entrée de l'aire.

Il n'y a pas de dégradation observée sur l'aire. En revanche, en termes de dysfonctionnements, est surtout évoquée par l'EPCI la présence de déchets verts et d'encombrants. En termes de gestion, il y a également des difficultés à récupérer la caution.

Un espace linéaire contiguë à l'aire, le long de la voie ferrée, a pu être utilisé pour faire stationner des caravanes, notamment quant l'aire était impraticable lors d'inondation.

## 3.3. Le fonctionnement et la gestion

*Les aires de grand passage doivent bénéficier d'un aménagement et équipement sommaires, dont la plupart des caractéristiques sont désormais fixées par décret (décret n°2019-171 du 5 mars 2019, auquel un modèle de règlement intérieur est annexé).*

*Les terrains doivent être drainants, relativement plats et portants afin qu'elles puissent être ouvertes et utilisées quelles que soient les conditions climatiques.*

*Elles doivent disposer, entre autres, d'installations d'alimentation en eau potable et en alimentation électrique (tableau de 250 kVa triphasé), d'un dispositif de recueil des eaux usées et de bennes à ordures ménagères.*

*En plus des normes concernant l'aménagement des aires, ce décret donne aussi des indications sur la superficie des aires de grand passage, qui est d'au moins 4 hectares, ce qui correspond généralement à 200 places caravanes. Les aires existantes ont jusqu'au 1er janvier 2022 pour s'y conformer, mais une dérogation préfectorale est possible, au regard des disponibilités foncières, des spécificités topographiques ou de besoins particuliers définis dans le cadre du schéma départemental.*

| EPCI | Commune d'implantation | Gestion | Capacité (places/caravanes) | Tarifs | Caution | Ouverture | Durée de séjour |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| CA Mâconnais Beaujolais Agglomération | Mâcon | SG2A L'Hacienda | 40 | 77 €/jour pour le groupe | non précisé | | 10 jours |
| CA Le Grand Chalon | Varennes-le-Grand | SG2A L'Hacienda | 150 | 20 €/semaine/caravane double essieu | 400 € | 1/04 - 30/09 | 1 à 2 semaines |
| CU Creusot Montceau | Saint-Eusèbe | ACGV Services | 75 | 21 €/caravane/semaine/ caravane double essieu (hors fluides) | 400 € (jusqu'à 40 caravanes)<br>600 € (plus de 40 caravanes) | 1/04 - 15/10 | |
| CC Grand Autunois Morvan | Autun | directe | 50 | 4,8 €/jour/ménage (petits groupes)<br>115,30 €/jour pour les missions | non précisé | | |
| CC Le Grand Charolais | Paray-le-Monial | directe | 100 | 20 €/famille | 2 000 € | | 1 à 2 semaines |
| CC Bresse Louhannaise Intercom' | Louhans | Gestion'Aire | 150 | 150 €/groupe/semaine | 1 000 € | 1/05 - 1/10 | 7 jours |

- Gestion

Seules deux collectivités (Grand Autunois Morvan et Le Grand Charolais) ont fait le choix d'une gestion directe de leurs aires de grand passage. Les quatre autres EPCI ont fait le choix d'une délégation de service public pour la gestion de leur aire de grand passage. On retrouve donc les mêmes prestataires qui s'occupent des aires d'accueil :

- ACGV Services s'occupe de l'aire de Saint-Eusèbe ;

- Gestion'Aire gère l'aire de grand passage de Louhans ;
- SG2A L'Hacienda assure donc la gestion des aires de Mâcon et de Varennes-le-Grand.

En rapport avec la présence de différents opérateurs et une offre de services différente selon les territoires, les modalités de gestion divergent fortement en Saône-et-Loire.

Les tarifs ne sont pas harmonisés, en termes de montant de redevance, de périodicité (prix exprimé par jour ou par semaine), d'échelle de fixation du prix (caravane, ménage, missions). De même, il y a une importante variabilité au niveau du montant de la caution, celui-ci allant de 400 € à 2 000 € sur le territoire. Par ailleurs, au sein d'une même intercommunalité, les montants de la redevance d'occupation et du dépôt de garantie peuvent diverger selon la taille des groupes.

Ces disparités en termes de prix peuvent induire des difficultés, liées à l'incompréhension par les voyageurs de ces différences de gestion.

Par ailleurs, des périodes d'ouverture sont définies dans les règlements intérieurs des différentes aires. Pour autant, certaines aires peuvent être ouvertes autant que de besoin, hors des périodes d'ouverture définies, au regard de groupes familiaux présents sur le territoire, afin d'éviter des situations de stationnements illicites sur des sites non adaptés tant sur le plan sécuritaire que sanitaire.

- Fréquentation et fonctionnement des aires

La programmation initiale établie n'est pas toujours respectée, en termes de date ou de taille des groupes. De surcroit, des groupes non annoncés peuvent se présenter. Ce défaut de respect de la programmation est notamment évoqué pour le Grand Chalon et le Grand Charolais. Il rend difficile la gestion des flux et le suivi des mouvements des groupes sur le territoire, notamment en l'absence d'un médiateur départemental permettant d'organiser les flux.

Par ailleurs, il est difficile pour les EPCI de trouver une constante en termes de profil et de taille quant à la fréquentation du territoire par les groupes de grand passage. Ainsi, on observe, par exemple, une grande variabilité dans la taille des groupes accueillis sur l'aire de Louhans, avec une présence importante de groupes 30 caravanes ou moins : en effet, sur 16 passages sur l'aire entre 2014 et 2018, 11 étaient constitués de groupes de 30 caravanes ou moins.

Concernant le fonctionnement des aires, des problématiques diverses existent : perception de la caution (Louhans), dégradations (Autun, Paray-le-Monial), déchets et encombrants (Louhans), gestion des excréments (Varennes-le-Grand)…

- Équipement des aires

Les aires d'accueil du territoire ne répondent pas à l'ensemble de normes édictées par le récent décret du 5 mars 2019, notamment en termes de capacité : aucune aire du territoire n'affiche une capacité de 4 hectares pour l'accueil des groupes.

Il y a d'importantes disparités quant au niveau d'équipements des aires de grand passage du département :

- toutes les aires ne disposent pas d'une alimentation en eau potable, comme celles de Mâcon et d'Autun ;
- certaines aires ne disposent pas de branchements électriques en état de marche (Mâcon, Autun, Paray-le-Monial) ;
- sur la plupart des aires sont mis à disposition des containers pour les ordures ménagères (sauf pour Louhans et Autun) ;

- seules les aires de Chalon-sur-Saône, de Saint-Eusèbe et de Mâcon disposent d'un dispositif de recueil des eaux usées.

Ainsi, certaines aires sont très peu équipées comme celle de Mâcon ou Autun, tandis que le niveau d'équipement est plus complet et plus satisfaisait pour d'autres, notamment celle de Chalon-sur-Saône et Saint-Eusèbe.

# 4. Sédentarisation et ancrage

## 4.1. Définition

Un terrain familial, locatif ou en pleine propriété, contrairement à une aire d'accueil, n'est pas un équipement public mais correspond à un habitat privé destiné à l'installation prolongée de résidences mobiles.

Lorsqu'il est aménagé par une collectivité locale, le terrain familial locatif est éligible à des subventions. Pour ce faire, il doit répondre à un certain nombre de critères (équipement, gestion locative, capacité, localisation etc.). La capacité d'un terrain familial locatif s'exprime en nombre de places caravanes. Il est considéré qu'un ménage occupe en moyenne deux places caravanes.

En dehors du terrain familial locatif, d'autres solutions d'habitat peuvent répondre aux besoins des voyageurs :

- le relogement dans des logements locatifs sociaux existants, adaptés aux situations et aux ressources des demandeurs
- le relogement dans des opérations de logements groupés d'« habitat adapté ». Il s'agit d'habitat locatif social permettant l'insertion d'un public spécifique, soit en raison de ses faibles ressources, soit en raison d'un mode d'habitat spécifique. Il peut comprendre des adaptations par rapport à des logements classiques (possibilité de garer la caravane, auvent, accès aux WC par l'extérieur par exemple). Il s'agit d'opérations devant répondre aux normes de construction et d'urbanisme et qui sont généralement financées par le Prêt Locatif Aidé d'Intégration (PLAI)
- l'habitat privé
- le terrain familial privé, sous réserve du respect de la réglementation relative au stationnement des caravanes sur terrain non bâti ou sur terrain accueillant la résidence principale

Seuls les terrains familiaux locatifs figurent au schéma.

## 4.2. Offre et préconisations du schéma

- Préconisations du schéma 2012-2018

Même si les terrains familiaux locatifs ne figuraient pas encore comme des obligations dans le cadre du schéma départemental, le schéma 2012-2018 identifiait déjà la sédentarisation comme une problématique importante : « la sédentarisation dans des conditions satisfaisantes […] doit être recherchée, en parallèle des réponses à apporter aux ménages itinérants ». Ce sujet est notamment identifié sur les aires d'accueil de Chalon-sur-Saône et de Saint-Marcel et, dans une moindre mesure, sur celle de Mâcon, Torcy et Tournus : cette tendance à la sédentarisation entravait le fonctionnement des aires d'accueil.

Par conséquent, le schéma a prévu la réalisation de terrains familiaux en alternative aux aires d'accueil pour le Grand Chalon : les 18 places à réaliser en aires d'accueil pouvaient être réduites en fonction du nombre de places réalisées en terrains familiaux locatifs.

De surcroit, le schéma fait apparaître des propositions complémentaires aux obligations en aires d'accueil :

- dans le secteur chalonnais, il s'agit d'aménager des terrains familiaux ou habitats adaptés (locatifs) pour les familles sédentarisées sur les aires d'accueil mais également pour des familles identifiées sur les communes d'Oslon et d'Épervans.
- à Autun, il s'agit d'aménager au moins trois terrains familiaux pour les familles sédentarisées identifiées sur la commune.

Pour appuyer la prise en compte de ce sujet de la sédentarisation, une fiche action recommande de réaliser des terrains familiaux en réponse aux besoins, afin d'apporter des solutions d'habitat aux gens du voyage sédentarisés et en demande de sédentarisation.

Au-delà des seuls terrains familiaux, le schéma 2012-2018 identifiait également d'autres axes de travail dans ses actions, dont notamment :

- la prise en compte de la sédentarisation dans les documents locaux (PLU, PLH) ou départementaux (PDALPD...) pour une meilleure intégration du sujet dans ces documents ;
- une meilleure communication en direction des gens du voyage sur les outils d'urbanisme et les règles en matière de droit des sols, afin d'éviter des constructions sur des terrains non adaptés, dans le cadre d'acquisitions de terrains privés.

- L'offre actuelle en terrains familiaux locatifs ou publics

Des terrains communaux sont identifiés suite aux échanges avec les collectivités.

Terrain communal du Creusot

Localisation (source : Géoportail)

Situé sur la commune du Creusot (à proximité du cimetière Saint-Eugène), proche de la limite communale avec Le Breuil, ce terrain existe depuis les années 1990.

Il y aurait cinq ménages présents sur le site (donc environ 10 caravanes).

Ce produit semble correspondre aux besoins mais les familles ne paient pas de loyer, le terrain n'étant pas véritablement géré.

Des travaux ont été réalisés sur ce terrain par la communauté urbaine, pour le compte de la commune.

A noter qu'un deuxième terrain communal avait été réalisé à la même période et dans le même secteur, mais il a été fermé.

## Terrains communaux d'Autun et d'Épinac

Autun, Localisation (source : Géoportail)

Situé à côté de la déchetterie, Chemin du Vieux Moulins à Autun, ce terrain serait occupé par deux ménages, avec la présence de constructions (chalet d'habitation).

La parcelle sur laquelle sont implantés les ménages est classée en zone UEgv au PLU, soit un sous-secteur destiné aux terrains familiaux pour l'accueil des gens du voyage. Il correspond donc à une réponse aux besoins de sédentarisation des gens du voyage dans le cadre du schéma de 2012.

Epinac, Localisation (source : Géoportail)

Le terrain communal d'Épinac est situé à proximité de la déchetterie, Route de la Gare. Il a été mis à disposition suite à un déplacement, en lien avec l'association Le Pont. Il serait occupé par 6 ou 7 ménages.

Le terrain n'est pas géré. On y trouve des chalets, mobil homes et caravanes.

Au PLU, le terrain se situe en zone UX, zone urbaine destinée aux activités industrielles, commerciales et artisanales.

- Une absence de prise en compte des recommandations concernant la sédentarisation dans le secteur chalonnais

Outre le développement d'une offre à Autun, le schéma prévoyait la mise en place d'une offre dans le secteur chalonnais afin de répondre aux besoins de sédentarisation. Pour autant, il n'y a eu aucune réalisation de terrains familiaux locatifs sur le Grand Chalon.

Toutefois, une approche financière et juridique de ce produit a été travaillée selon les représentants du Grand Chalon, mais ils affirment que la réglementation demeure pour le moment floue car le cadre législatif n'est pas arrêté : l'intercommunalité est donc dans l'attente de la révision du schéma et de la parution d'un décret, aujourd'hui paru, qui définiront les règles applicables quant l'aménagement, la gestion et l'usage des terrains familiaux locatifs. En effet, ils estiment qu'une clarification est nécessaire sur cette thématique car, autrement, la mobilisation des bailleurs pourrait être difficile : ceux-ci émettent des réserves, car les modalités de montage et de gestion des produits ne leur apparaissent pas comme bien définis.

- La prise en compte des besoins des sédentaires dans le PDALHPD

Le développement d'une offre de logements adaptés pour les gens du voyage avait été inscrit au PDALPD 2012-2016, en réponse aux besoins observés sur plusieurs territoires, notamment sur le Chalonnais.

Dans ce cadre, trois familles de voyageurs identifiées par la Commission d'Orientation du PDALPD ont pu être relogés.

Dans la continuité, le PDALHPD adopté en 2018 inscrit dans sa fiche-action n°9 le développement d'une « offre sur mesure pour les gens du voyage en voie de sédentarisation », les besoins de sédentarisation devant être précisés dans le cadre de l'élaboration du nouveau schéma.

Dans le PDALHPD et/ou les PLH, on trouve l'estimation d'une soixantaine de ménages en besoin de sédentarisation :

- Chalonnais et est-chalonnais : 30 à 50 ménages
- Montceau : 2 ménages
- Autun : 1 à 4 ménages
- Paray : non précisé
- Mâconnais, non précisé
- Louhannais, non précisé

Ces besoins seront à préciser.

- La persistance de deux phénomènes, en relation avec le manque d'offre destinée à la sédentarisation des gens du voyage

Les premiers éléments de bilan confirment :

- la persistance de dynamiques de sédentarisation sur les aires d'accueil. Certaines connaissent de forts taux d'occupation en relation avec une demande de sédentarisation importante. Ainsi, plusieurs aires d'accueil du territoire (Chalon-sur-Saône, Saint-Marcel, Mâcon et Montceau-les-Mines notamment) n'assurent plus ou moins leur vocation d'itinérance, en lien avec leur occupation par des voyageurs sédentarisés ou en voie de sédentarisation.

- la persistance voire le développement d'installations sur parcelles privées, bâties ou non bâties, de droit commun ou en infraction avec les réglementations d'urbanisme, la Bresse Louhannaise, le Chalonnais et le Mâconnais étant les plus concernés.

# 5. Accompagnement social

## 5.1. Définition

La loi stipule que le schéma départemental des gens du voyage doit tenir compte « des possibilités de scolarisation des enfants, d'accès aux soins et d'exercice des activités économiques » et définir « la nature des actions à caractère social destinées aux gens du voyage ».

Cet accompagnement se décline différemment selon que les « gens du voyage » soient résidents (sédentarisés) ou itinérants.

## 5.2. Le volet social au sein du schéma

- L'accès au droit commun

En ce qui concerne l'accompagnement des familles à la vie sociale, le principe affiché est la prise en charge des gens du voyage dans le cadre du droit commun, le Conseil départemental ne souhaitant pas développer d'approche spécifique.

Une action transversale à l'ensemble de ce volet était donc inscrite dans le schéma, pour parfaire la connaissance des gens du voyage par les différents acteurs sociaux ou médicaux. Il s'agissait également de communiquer aux usagers des différentes aires du territoire un livret d'accueil, afin que les voyageurs puissent avoir l'ensemble des coordonnées des services partenaires dont ils peuvent avoir besoin.

Des actions thématiques concernant différents sujets relatifs à l'accompagnement social figuraient également au schéma. Outre la scolarisation, elles concernaient :

- la lutte contre l'illettrisme et l'accès aux acquis de base
- la domiciliation
- la santé
- l'insertion économique, sociale et professionnelle.

Pour autant, l'association Le Pont a eu un rôle spécifique dans l'accompagnement des gens du voyage présents sur le territoire. L'État (via la DDCS) finançait ainsi jusqu'en 2013 la cellule d'appui des gens du voyage, service d'action sociale au sein de l'association (avec un poste d'éducateur spécialisé à 0,50 ETP). Cette cellule permettait de prendre en compte les problématiques spécifiques des gens du voyage dans l'accompagnement (habitat, domiciliation, appui aux travailleurs indépendants...) et se positionnait comme une passerelle vers les politiques publiques.

En dépit de la disparition de ce service, l'association Le Pont participe toujours à un accompagnement social des gens du voyage. Ainsi, le service d'accueil et d'orientation (SAO) de l'association à Mâcon accompagne les gens du voyage pour certaines démarches administratives, en lien avec des difficultés de lecture et d'écriture. Ces démarches sont, entre autres, liées à la sécurité sociale des indépendants, à la CAF ou encore aux impôts. L'accueil de jour peut également être sollicitée en complément du SAO. Ainsi, une centaine de personnes est accompagnée par l'association, avec des temps d'accompagnement divers (jusqu'à 1h30). Par ailleurs, l'association assure encore la domiciliation d'une centaine de voyageurs (voir chapitre domiciliation).

- Une action spécifique du Grand Chalon

Le Grand Chalon, grâce à son service « gens du voyage », assure une mission d'accompagnement social, avec une action sur différents sujets :

- le Grand Chalon est porteur du suivi RSA (convention récente avec le Conseil départemental) ;
- la collectivité poursuit une action de soutien à la scolarité des enfants ;
- elle clarifie les modalités du règlement intérieur des aires d'accueil du territoire pour éviter les dysfonctionnements et assurer la sécurité des familles présentes sur l'aire.

Ainsi, la collectivité s'attache à l'accompagnement socio-éducatif des gens du voyage, cette mission étant porteuse des résultats, par exemple :

- il n'y aurait aucun enfant du voyage qui ne serait pas scolarisé sur le territoire ;
- des réintégrations d'enfants dans le cursus scolaire classique sont observées ;
- des sorties positives du dispositif RSA en lien avec un accès à l'emploi ;
- une diminution des dysfonctionnements sur l'aire d'accueil, avec des paiements réguliers.

Par ailleurs, en relation avec cet accompagnement social spécifique, les représentants de la collectivité estiment qu'il y a un recul dans l'accompagnement lorsque les familles quittent le territoire.

## 5.3. Domiciliation

La thématique de la domiciliation faisait aussi l'objet d'une fiche-action, en lien avec des pratiques différentes de domiciliation au niveau départemental par les CCAS et un rôle assuré en partie par l'association Le Pont, notamment à Mâcon. L'action visait donc à repréciser le rôle de chaque acteur et à harmoniser les pratiques, la domiciliation étant un préalable à l'accès aux droits des voyageurs.

Les CCAS et CIAS assurent la domiciliation pour les gens du voyage qui ne disposent pas d'un domicile stable. La domiciliation a été reprécisée depuis la loi ALUR en 2014, suivie de décrets (publiés le 19 mai 2016), d'une circulaire (en date du 10 juin 2016) et d'un arrêté (11 juillet 2016). Cette domiciliation, justifiée par un lien à la commune, ouvre l'accès aux droits. Elle est réexaminée chaque année et les modalités peuvent en être différentes selon les structures.

Le secteur de Mâcon représente un cas particulier, l'association Le Pont assurant toujours la domiciliation d'une centaine de ménages en lieu et place du CCAS, non préparé à la gestion de tous ces ménages.

Les responsables locaux des solidarités du Conseil départemental observent également un décalage entre domiciliation et présence effective sur le territoire, ceci pouvant rendre complexe le suivi du public des gens du voyage.

## 5.4. Santé et accès aux soins

Sur le sujet, l'objectif de l'action figurant au schéma est d'impulser des actions de prévention et de promotion de la santé ciblées, en fonction de problématiques identifiées. L'action consistait donc à organiser un partage d'expériences en réunissant l'ensemble des acteurs

concernés, afin de faire connaître les différentes actions ayant pu être mises en place. Les représentantes de l'Agence Régionale de Santé soulignent les difficultés à faire remonter des éléments pour alimenter la fiche-action concernant la santé pour alimenter le schéma.

Suite à son approbation, une seule réunion a été organisée (en décembre 2015) pour faire un point sur les actions de prévention et de promotion concernant les gens du voyage. Les représentantes de l'ARS soulignent qu'elle a été compliquée à mettre en place, du point de vue de l'identification des interlocuteurs et de la mobilisation des acteurs.

Cette rencontre a permis de faire le point sur les actions de santé :

- Mâcon

Il n'existe plus de permanence commune puéricultrice/assistante sociale de la PMI sur l'aire de Mâcon, suite à des problématiques organisationnelles. De plus, en dépit d'un accès à des consultations lors de ces permanences, les familles n'y allaient pas et peu d'enfants étaient vus.

Par ailleurs, il est observé un « désintérêt des familles pour les permanences PMI si elles sont assurées uniquement par une puéricultrice et non par un médecin ».

- Le Grand Chalon

Le service « gens du voyage du Grand Chalon permet d'assurer le suivi socio-éducatif des gens du voyage, en dehors de l'intervention du Conseil départemental. Il est noté que le public est reçu par un éducateur spécialisé qui se déplace toutes les semaines sur les aires d'accueil et les sites de stationnement illicite. La collectivité menait également des actions grâce à un camping-car qui permettait de mettre an place des actions ponctuelles, entre autres relatives à la santé, sur les lieux de vie.

Des constats ont également été partagés lors de cette réunion :

- aucune difficulté n'est constatée pour les jeunes enfants, le suivi étant considéré comme plus facile pour cette tranche d'âge ;
- le décrochage scolaire à partir du collège induit une non-participation des enfants de plus de 12 ans aux actions de prévention et de promotion de la santé : les enfants du voyage ne peuvent être destinataires de ces actions s'ils ne fréquentent pas les établissements scolaires
- des difficultés sont identifiées pour le public adulte : elles sont relatives au repérage d'une pathologie et à la nécessité des consultations médicales, le recours aux soins se faisant souvent via l'urgence.

Par ailleurs, d'autres points peuvent compléter ces constats :

- les activités professionnelles en lien avec des métaux peuvent entrainer des risques de pathologies spécifiques ;
- des troubles de l'apprentissage peuvent être rencontrés chez les enfants, mais la prise en charge par un spécialiste (par exemple, orthophoniste) peut être compliquée.

Plus largement, dans le cadre de l'ARS, aucune action spécifique n'a été menée sur le sujet des gens du voyage dans le cadre du schéma ; il n'y a eu ni problématique de travail identifiée, ni diagnostic santé mené. En effet, les représentantes de l'ARS rappellent que son objectif sur tous les sujets, dont les gens du voyage, est l'accès au droit commun. Ainsi, cette thématique n'est pas identifiée spécifiquement dans les différents documents pilotés par l'ARS. De même, le Conseil départemental privilégie le droit commun dans l'accès à ses dispositifs de santé.

## 5.5. Illettrisme

Le sujet de la lutte contre l'illettrisme était abordé par le précédent schéma, afin de permettre aux voyageurs adultes de disposer des acquis fondamentaux de base, au niveau de la lecture et de l'écriture, ceci permettant notamment d'améliorer les parcours professionnels. Pour ce faire, il était proposé que le contrat d'engagement réciproque (CER), signé entre le bénéficiaire et le référent RSA prenne en compte la thématique de la lutte contre l'illettrisme.

Il existe cinq plateformes de lutte contre l'illettrisme en Saône-et-Loire, portées par les missions locales ou les structures d'information sur l'emploi ou la formation, dans le cadre du dispositif CLEFS71. Son objectif est l'accueil et l'orientation des personnes en situation d'illettrisme vers des partenaires du territoire, afin de leur permettre d'acquérir des compétences de base ou de réaliser leur projet professionnel. Les missions de ces plateformes sont donc principalement :

- l'accueil, l'évaluation des besoins, l'orientation vers des parcours de formation et le suivi des publics relevant de situations d'illettrisme ;
- la mise en place d'une politique de repérage des publics ayant des difficultés d'accès à la langue et aux compétences ;
- l'animation du partenariat local et la coordination des initiatives locales.

Dans le cadre du contrat d'engagement réciproque, il convient de prendre attache avec la plateforme CLEFS pour s'inscrire dans une démarche de lutte contre l'illettrisme, ceci s'inscrivant dans la logique du schéma. Pour autant, les formations peuvent être discontinues, en lien avec un public voyageur, et des difficultés importantes existent chez les adultes.

Il est notamment fait état de familles fréquentant la Mission Locale de la Bresse Louhannaise, qui porte une des plateforme CLEFS 71, en lien avec des installations nombreuses et anciennes de gens du voyage dans ce secteur.

## 5.6. L'insertion économique et professionnelle

Sur le thème de l'insertion économique, sociale et professionnelle, l'objectif était un meilleur accompagnement des gens du voyage, notamment des travailleurs indépendants, statut largement utilisé par ce public pour mener ses activités.

L'action figurant au schéma visait à une sensibilisation des effectifs de Pôle emploi et des missions locales sur les spécificités des gens du voyage, sans que le contenu de l'action soit défini.

Il n'y a pas de volonté de créer de dispositifs spécifiques pour les gens du voyage : les réponses apportées aux voyageurs reposent donc sur les dispositifs de droit commun.

Le Conseil départemental a ainsi adapté son PTI (Pacte Territorial d'Insertion) pour la période 2017-2020. Ce document a pour objet une meilleure coordination au niveau départemental des partenaires institutionnels et acteurs locaux (Etat et ses services déconcentrés, ARS, CAF, Pôle emploi, chambres consulaires, missions locales etc.) pour impulser une dynamique des politiques d'insertion dans un contexte socio-économique dégradé. Les publics concernés sont, entre autres, les jeunes peu qualifiés, les demandeurs d'emploi de longue durée, les familles monoparentales, les bénéficiaires du RSA (dont les travailleurs indépendants, ceci pouvant concerner certains voyageurs), etc.

La mise en place des grands principes de ce document repose sur des dispositifs d'insertion sociale et professionnelle comme les PLIE (plans locaux pour l'insertion et l'emploi) qui proposent un accompagnement individualisé et renforcé des publics, en vue de l'accès à un emploi durable pour les personnes en difficulté sociale et professionnelle. Ils sont au nombre de quatre dans le département, qui recouvrent :

- la Communauté Creusot-Montceau,
- l'Autunois Morvan,
- le Clunisois – Mâconnais – Tournugeois,
- le Grand Chalon.

L'accompagnement des travailleurs indépendants bénéficiaires du RSA constitue un autre dispositif d'insertion sociale et professionnelle de droit commun pouvant concerner les gens du voyage. Cet accompagnement repose sur une initiative du Conseil départemental, qui s'appuie sur le SASTI (service d'accompagnement socio-professionnel des travailleurs indépendants), association apportant une aide personnalisée aux travailleurs indépendants, et sur BGE (la Boutique de Gestion), réseau d'appui à la création d'entreprises. Il s'agit d'accompagner les travailleurs indépendants bénéficiaires du RSA afin de leur permettre de pérenniser leur activité ou d'envisager une reconversion professionnelle, au regard de leurs compétences et du potentiel économique local. La finalité de la mission, en termes financiers, est d'assurer aux bénéficiaires un revenu supérieur à 1 500 € par trimestre, par le développement de leur activité économique ou par la recherche d'autres sources de revenus.

Quelques voyageurs bénéficieraient de cet accompagnement. En dépit des dispositifs de droit commun existants, il peut être nécessaire d'aller vers les gens du voyage. En effet, l'accompagnement dans le cadre du RSA peut être difficile avec un public mobile (voyage ou activité professionnelle ambulante en tant que travailleur indépendant par exemple).

En ce sens, grâce à une convention de délégation du suivi RSA signée entre le Conseil départemental et le Grand Chalon, l'intercommunalité accompagne vers l'autonomie sociale des gens du voyage bénéficiaires du RSA et domiciliés dans le CCAS d'une commune du territoire. Le service gens du voyage du Grand Chalon « peut ainsi s'appuyer sur des moyens et outils opérationnels supplémentaires pour agir au plus près des problématiques individuelles et définir les axes d'actions prioritaires favorables à l'insertion des personnes en voie de sédentarisation sur le territoire »[8]. En termes quantitatifs, une cinquantaine de personnes par an ont été suivies par le Grand Chalon au titre de cet accompagnement (51 en 2017 et 50 en 2018).

[8] Le Grand Chalon, direction des Solidarités et de la Santé, service gens du voyage, Bilan et accompagnement des bénéficiaires RSA appartenant à la communauté des gens du voyage, 2018.

# 6. Scolarité

## 6.1. L'instruction obligatoire des enfants de 3 à 16 ans

La scolarité ou l'instruction ne s'appréhendent pas de la même manière selon que les gens du voyage soient résidents (sédentarisés), semi sédentarisés ou itinérants.

Comme tous les enfants résidant en France, les enfants issus de familles itinérantes et de voyageurs (EFIV) sont soumis au respect de l'obligation d'instruction. Ce devoir est également assorti d'un droit, celui d'une scolarisation dans les mêmes conditions que tous les élèves, quelles que soient la durée et les modalités de stationnement ou d'habitat dans le respect des mêmes règles. Ils sont inscrits obligatoirement dans une classe adaptée à leur âge, selon le principe d'inclusion.

A partir de la rentrée 2019, l'âge de l'instruction obligatoire est fixé à 3 ans.

Dans le département de Saône-et-Loire, le principe de scolarisation repose sur l'accueil des enfants au sein de groupes scolaires. La scolarisation se fait sous le mode de « l'école inclusive », visant à rendre les savoirs accessibles à tous les élèves.

Comme dans les autres départements, afin d'assurer au mieux la scolarisation des enfants du voyage, le CASNAV (centre académique pour la scolarisation des enfants nouvellement arrivés et des enfants du voyage) constitue une structure d'expertise pour les missions suivantes, à l'échelle de la Côte d'Or, de la Nièvre, de la Saône-et-Loire et de l'Yonne.

- expertise sur l'organisation de la scolarité pour les responsables locaux du système éducatif ;
- instance de coopération et de médiation avec les partenaires institutionnels et associatifs ;
- centre de ressources et de formations pour les personnels, les écoles et les établissements.

## 6.2. Bilan de la scolarisation

- Les préconisations du schéma

En dépit d'une amélioration sensible de la scolarité des enfants du voyage, le schéma 2012-2018 faisait état d'une scolarité encore insuffisante. Il y avait ainsi peu de scolarisation au niveau maternelle et une assiduité irrégulière en école élémentaire. De plus, comme dans d'autres départements, était souligné le faible niveau de fréquentation du collège et son corollaire, une scolarisation par le CNED, mais sans suivi pour la plupart des élèves.

Les quatre actions inscrites au schéma visaient donc à améliorer le niveau de scolarisation des enfants du voyage en Saône-et-Loire, la scolarisation étant un facteur de meilleure insertion professionnelle. Il s'agissait donc :

- d'analyser les besoins en matière de transport scolaire, notamment pour faire face à l'éloignement de certaines aires d'accueil des lieux de scolarisation, qui peut être un frein à la scolarisation ;
- d'étudier la possibilité de mettre en place des conventions CNED-collège, afin un suivi des collégiens scolarisés au CNED par des possibilités d'accueil dans un collège et d'accompagnement par un enseignant ;

- d'étudier la possibilité de soutien scolaire sur les aires d'accueil : des aides ponctuelles sont mises en place (CCAS de Saint-Marcel, gestionnaires des aires d'accueil) et il s'agissait d'accompagner les enfants du voyage vers le soutien scolaire de droit commun ;
- de renforcer le travail partenarial de lutte contre l'absentéisme, assez fréquent pour les enfants du voyage, le manque de continuité dans les parcours scolaires aboutissant à un décrochage scolaire des enfants du voyage.

### • Bilan de la scolarisation

Il n'existe pas de bilan quantitatif effectué dans le département, en lien avec la volonté de ne pas stigmatiser des populations en demandant aux écoles de faire des enquêtes sur un public précis, même si les différents établissements ont connaissance du nombre d'enfants du voyage qu'ils accueillent.

D'un point de vue qualitatif, les intercommunalités avancent qu'il n'y a pas de problème de scolarisation en maternelle et à l'école primaire mais qu'il y a une érosion de la scolarité au collège, avec une grande partie des élèves scolarisées au CNED. Cette rupture de la scolarité au collège est liée à des facteurs culturels (collège jugé « dangereux » pour les filles, travail précoce, notamment pour les garçons).

Le représentant de l'Éducation nationale souligne également que les enfants du voyage ne posent aucun problème en classe. Ils se rendent dans les écoles proches des aires d'accueil ou des sites de stationnement illicite). Ainsi, les enseignants sont habitués à l'accueil des enfants du voyage, ce qui facilite leur intégration dans les apprentissages. L'existence du livret scolaire unique facilite également le suivi précis des enfants du voyage. Il s'agit d'un outil numérique permettant de suivre la scolarisation et l'acquisition des savoirs fondamentaux par les élèves, permettant de favoriser la continuité des apprentissages des enfants du voyage et de leur assurer un parcours scolaire cohérent.

Au-delà de ces constats, le représentant de l'Éducation nationale avance que le schéma d'accueil et d'habitat des gens du voyage n'a pas eu un effet important, considérant qu'aucun moyen spécifique n'a été déployé sur cet axe. Ainsi, aucune action n'a été développée hormis sur le secteur du Grand Chalon, en lien avec l'existence d'un service dédié aux gens du voyage.

Ainsi, le niveau d'absentéisme demeure une problématique compliquée à gérer pour les enseignants, la présence des gens du voyage n'étant pas toujours régulière, ceci dépendant de la mobilité et des familles concernées. C'est un sujet qui concerne l'ensemble du département de Saône-et-Loire.

Selon le représentant de l'Éducation nationale, les transports scolaires ne constituent pas un sujet pour les gens du voyage sur le territoire, les familles conduisant leurs enfants dans les établissements par leurs moyens propres ou utilisant le système de transport existant. Il n'y aurait donc pas de nécessité d'un transport scolaire dédié, ce qui est confirmé par des représentants d'EPCI.

Par ailleurs, des actions ponctuelles de soutien scolaire sont toujours assurées par des associations. Ainsi, sur l'aire de Mâcon, le Secours populaire assure une mission d'animation et d'aide aux devoirs pour les enfants présents sur l'aire d'accueil. Il n'est pas fait mention, ni par le représentant de l'Éducation nationale, ni par les EPCI, du recours des gens du voyage au soutien scolaire de droit commun.

En ce qui concerne le suivi des élèves scolarisés par le CNED, aucune convention CNED-collège n'est mentionnée par le représentant de l'Éducation nationale, en dépit d'une action inscrite au schéma. En revanche, il est fait le constat d'une inscription au CNED des enfants du voyage dès l'école primaire, ce qui ne va pas dans le sens d'une plus grande fréquentation des établissements scolaires.

## 6.3. Les actions menées

La présence d'un service dédié aux gens du voyage a permis de mener avec succès des actions concernant la scolarisation au sein du territoire du Grand Chalon.

Un travail de re-scolarisation a pu être mené : il s'agissait de réintégrer des élèves inscrits au CNED dans des cursus classiques, au sein des établissements scolaires. Ainsi :

- une élève a intégré une classe de CE1 au sein d'un établissement ;
- un élève est revenu au collège après deux années de scolarisation par le CNED.

Ces actions mettent en lumière l'importance de l'accompagnement des enfants du voyage, grâce auquel la re-scolarisation a pu se faire de manière progressive.

Pour autant, certains EPCI soulignent le manque d'initiative de l'Éducation nationale sur les sujets liés à la scolarisation, ceci étant lié à l'absence de moyens spécifiques dédiés au volet scolarisation du schéma d'accueil et d'habitat des gens du voyage.

En tant que conseiller pédagogique départemental, le représentant de l'Education nationale assure tout de même, avec un intervenant du CASNAV, un module de formation de 3h sur l'accueil des enfants du voyage à destination des directeurs d'école, qui font ensuite le relai auprès de leurs équipes pédagogiques. Les sujets développés au cours de cette formation portent sur l'accueil des élèves dans un établissement et les problématiques afférentes. Une part importante de ce module est dédiée à un temps d'échange à un temps d'échanges.

## 6.4. Les difficultés rencontrées

- Une relation discontinue à l'école

La principale difficulté est d'assurer la régularité et la continuité de la scolarisation des enfants du voyage. Ainsi, l'absentéisme est un sujet compliqué, car en lien avec les mentalités et la culture de certaines familles. Ainsi, le rapport des gens du voyage à l'école peut constituer une difficulté, en ce qu'ils n'envisagent pas une relation continue à l'école, alors qu'une régularité scolaire est nécessaire pour assurer les apprentissages.

Le faible niveau de scolarisation des enfants du voyage au collège, comme dans d'autres départements, s'inscrit dans cette absence de continuité des parcours scolaires. Le recours au CNED, fréquent pour les voyageurs collégiens, peut constituer une difficulté en ce qu'il ne permet pas un suivi et une continuité dans la scolarité. En effet, les demandes d'inscription au CNED ne répondent pas à des besoins d'instruction, mais seulement à un besoin d'affichage d'une forme de scolarisation.

Par ailleurs, en lien avec le principe de l'école inclusive (l'inscription des élèves se fait en fonction de leur âge et non de leur niveau scolaire), l'irrégularité dans la scolarité des enfants du voyage peut impliquer un décalage important au niveau scolaire.

Il convient de préciser que les difficultés liées à la scolarisation induisent généralement un taux important d'illettrisme au sein du public des gens du voyage, ceci pouvant rendre complexe l'autonomie dans les démarches administratives ainsi que l'insertion professionnelle.

- Le manque de formation des enseignants

L'amélioration de la scolarisation des gens du voyage dépend de la manière dont les enseignants peuvent accueillir les enfants, ceci étant lié à la formation des équipes pédagogiques. Même si les enseignants sont habitués à l'accueil des enfants du voyage, ils n'y sont pas spécifiquement formés.

Le représentant de l'Éducation nationale rappelle, qu'avant le principe de l'école inclusive, il y avait des classes spécifiques identifiées pour la scolarisation des enfants du voyage, avec des enseignants spécialisées. Le cadre de l'école inclusive permet la scolarisation des élèves dans des classes de référence (classes correspondant approximativement à leur classe d'âge) afin d'éviter la stigmatisation des enfants du voyage et leur permettre des échanges avec tous les élèves. Le corollaire est que ce sont désormais des enseignants non formés qui sont confrontés aux problématiques de l'enseignement aux enfants du voyage, qui peuvent avoir des besoins éducatifs particuliers.

Aucune formation n'est pour le moment prévue, le contingent horaire des enseignants étant déjà largement mobilisé. De plus, les manques de moyens financiers et humains (notamment pour le remplacement des enseignants en formation) ne permettent pour l'instant pas de mettre en place des temps de formation.

- Une faiblesse du partenariat local

D'un point de vue institutionnel, le représentant de l'Éducation nationale fait part d'une méconnaissance de la diversité des acteurs intervenant sur le sujet des gens du voyage : beaucoup de personnes travaillent sur le sujet mais l'articulation entre les différents acteurs demeure floue, de même que les limites d'intervention de chacun. L'absence d'un réseau local structuré ne permet pas une coordination de l'ensemble des acteurs en vue d'une amélioration de la scolarisation des enfants du voyage.

## 6.5. Perspectives

Au niveau global, l'enjeu réside dans la mise en place d'actions destinées à l'amélioration de la scolarité des gens du voyage et notamment à la résorption des difficultés d'accès au collège, niveau à partir duquel le décrochage se fait plus important, au profit d'un enseignement à distance difficile à assurer (habitat caravane, supports écrits complexes, accès au numérique) et qui ne fait l'objet d'aucun suivi.

Ainsi, en lien avec des difficultés spécifiques d'accès au collège, l'idée de classes passerelles entre école et collège a été évoqué par les représentants du Grand Chalon.

Il peut s'agir également de travailler dans le cadre des actions de soutien scolaire un accompagnement visant à orienter les enfants vers une scolarisation au sein des établissements.

Par ailleurs, il convient de souligner l'intérêt d'un travail avec les outils numériques (ordinateur ou tablette) afin d'intéresser et de mobiliser les élèves, puisque cette approche repose sur un apprentissage concret. Cela implique une desserte du lieu d'habitat ou un accès à des équipements socio culturels dédiés.

En ce qui concerne la formation des enseignants, il conviendrait, selon le représentant de l'Éducation nationale, de s'inspirer des modalités de formation mises en place dans les réseaux d'éducation prioritaire.

Enfin, il est important d'améliorer le cadre de travail partenarial entre les différents partenaires, en réponse à un besoin d'échanges de bonnes pratiques et de formation. Cette meilleure connaissance entre les différents acteurs travaillant sur le sujet des gens du voyage pourrait permettre une amélioration de la scolarisation, au niveau local. La mise en place de temps d'échanges dédiés améliorerait ainsi les connaissances et les possibilités de gestion des problématiques rencontrées.

# 7. Gouvernance

## 7.1. Les instances de suivi du schéma

L'évaluation du schéma de 2003 faisait état d'un manque de gouvernance et de suivi du schéma, soulignant notamment l'absence de réunion de la Commission départementale consultative depuis 2005. De même, il n'y avait aucune instance de suivi de schéma dans le département.

En réponse à ces constats, le schéma 2012-2018 prévoyait la mise en place effective d'un dispositif de gouvernance reposant sur une instance de pilotage politique (la Commission départementale Consultative) et une instance technique de suivi (le comité technique de suivi), en soutien d'un coordonnateur départemental, dont l'objectif est d'assurer l'interface entre les différents acteurs du territoire (collectivités, gens du voyage, acteurs institutionnels ou associatifs). Il devait également assurer l'organisation globale de l'accueil des grands passages.

Pour autant, l'ensemble des EPCI fait état d'un schéma qui n'a pas été animé, en lien avec l'absence de réunions des instances politique et technique de suivi du schéma. Le dispositif de coordination départemental a lui bien été mis en place en 2015, mais n'a pas été pérennisé. La coordinatrice départementale était chargée de l'état des lieux de l'accueil des gens du voyage dans le département. Son rôle était d'assurer le relai entre les services de la préfecture, les différents acteurs du territoire et les gens du voyage. L'enjeu global était d'assurer un bon niveau de dialogue entre les différents acteurs.

Par ailleurs, en termes de suivi du schéma, des visites annuelles de la DDCS sur chaque aire d'accueil étaient prévues, afin d'interpeller les collectivités sur le maintien à niveau des équipements d'accueil. Ces visites devaient permettre de faire un bilan des équipements actuels et des aménagements à envisager ainsi que de faire le point sur la gestion de l'aire et l'accompagnement des familles. Des préconisations des services de l'État devaient être édictées suite à chaque visite. Néanmoins, ces visites n'ont pas eu lieu sur l'ensemble des années de mise en œuvre du schéma et elles n'ont pas permis d'évaluer l'ensemble des aires du territoire : Mâcon (en 2013 puis 2019), aires du Grand Chalon (2014 et 2019).

## 7.2. Coordination départementale

Considérant la non pérennisation du poste de coordonnateur départemental, un manque de coordination départementale au niveau de l'accueil des gens du voyage est souligné par les collectivités et les partenaires (Éducation nationale, Agence régionale de Santé).

Si la présence d'une coordinatrice départementale a pu être appréciée par certains partenaires (comme l'Éducation nationale), ce rôle de coordination est jugé différemment par certains EPCI, comme le Grand Chalon. Selon les représentants de l'intercommunalité, son rôle et son profil n'étaient pas adaptés aux besoins et au sujet des gens du voyage. Elle n'était pas connue par les gens du voyage, ce qui ne la rendait pas légitime sur le sujet.

Au-delà de cette coordination départementale institutionnelle, des pistes de coordination ont été initiées par le service gens du voyage du Grand Chalon. Pour l'intercommunalité, il s'agit de travailler en amont de l'arrivée des gens du voyage sur le territoire, de se mettre en lien

et d'être identifiée, notamment sur le sujet des grands passages. Ainsi, l'EPCI assure un rôle de coordination, mais les représentants du Grand Chalon soulignent que c'est une mission chronophage, sans financement de l'État, ni des autres EPCI.

En dépit de l'absence de coordination départementale, la forte implication de la majeure partie des collectivités (élus et techniciens), appuyés par leurs gestionnaires, peut être soulignée, ceci constituant un élément positif sur lequel s'appuyer pour créer des instances d'échanges de pratiques à l'échelle départementale, notamment en matière de gestion des aires.

## 7.3. Coordination interdépartementale

Au niveau interdépartemental (et interrégional), la coordination reste faible. Or, la question de l'accueil des voyageurs, et notamment des grands passages, s'entend à une échelle large, qui dépasse les échelles administratives.

Ainsi, le département de Saône-et-Loire partage avec celui de l'Ain un secteur où il y a un enjeu fort concernant les grands passages. En effet, considérant l'absence d'offre adaptée au sein l'intercommunalité de Mâcon, les groupes de grand passage vont s'installer dans d'autres communes du département mais aussi à Replonges dans l'Ain, à proximité immédiate de Mâcon et disposant d'une offre de stationnement adaptée aux groupes de grand passage.

La possibilité d'une mutualisation entre EPCI au sein d'un secteur géographique interdépartemental (incluant la CA Mâconnais Beaujolais Agglomération et la CC Bresse-et-Saône) a été discutée dans le cadre de la révision du schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage de l'Ain, aujourd'hui, mais non expressément formulée. La création d'un secteur géographique interdépartemental permettrait une meilleure prise en compte des logiques des voyageurs et assurerait un meilleur niveau de coopération et de gestion de l'espace.

# 8. Annexe

## a. Liste des personnes rencontrées ou contactées

*Maîtrise d'ouvrage – Conseil départemental*

- Béatrice Guenet, chef de service Logement et Habitat
- Béatrice Boudier, conseillère technique d'action sociale

*Maîtrise d'ouvrage - DDT*

- Thomas Chéramy, responsable du service Habitat et Construction
- Sindie Froment, cheffe de l'unité Logement public et politiques de l'habitat
- Gérard Lemasson, chargé des politiques locales de l'habitat

*Préfecture*

- Jérôme Gutton, préfet de Saône-et-Loire
- Pascaline Boulay, sous-préfète de l'arrondissement de Louhans
- Sébastien Grange, chef du bureau de l'ordre public et de la sécurité intérieure

*EPCI*

CA Le Grand Chalon

- Christian Marmillon, vice-président en charge des gens du voyage
- Marie-Christine Agacinski, directrice de la direction des solidarités et de la santé
- Catherine Bierry, responsable du service gens du voyage

CA Mâconnais Beaujolais Agglomération

- Isabelle Chassignol, chef de service habitat et politique de la ville

CU Creusot Montceau

- Frédérique Lemoine, vice-présidente en charge de l'habitat
- Laurent Gapihan, chef de projet Habitat et Grand Projet de Renouvellement Urbain
- Alexandre Morel, chargé de dossier habitat

CC Bresse Louhannaise Intercom'

- Anthony Vadot, président
- Jean-Marc Aberlenc, vice-président en charge des affaires sociales et culturelles
- Sandra Fèvre, directrice générale adjointe

CC Entre Arroux, Loire et Somme

- Edith Gueugneau, présidente

CC Le Grand Charolais

- Patrick Bouillon, vice-président en charge des affaires sociales
- Cédric Aublanc, directeur du développement et de l'attractivité du territoire
- Bérangère Feve, CCAS de Digoin

CC Mâconnais-Tournugeois

- François Rougeot, vice-président en charge des bâtiments et de la compétence GEMAPI
- Séverine Peteuil, directrice générale de services

CC Grand Autunois Morvan

- Pierre Montcharmont, directeur général adjoint
- Carole Mongouachon, directrice du CIAS

CA Beaune Côte et Sud

- Laurine Grosboillot, chargée de mission habitat/urbanisme

Gestionnaires

SG2A L'Hacienda

- Elodie Lagos, responsable territoriale
- Eric Chaussin, agent d'accueil

ACGV Services

- Emmanuel Savouret, chef d'équipe

Gestion'Aire

- Romeo Assuncao, président
- Pascale Colin, responsable territoriale

*Partenaires*

Éducation nationale

- Sylvain Thomas, conseiller pédagogique départemental IENA auprès de l'inspectrice adjointe

Agence Régionale de Santé

- Geneviève Fribourg, déléguée départementale de Saône-et-Loire de l'ARS Bourgogne Franche-Comté
- Françoise Fèvre-Lichet, animatrice territoriale en santé

Police nationale

- Alain Rousseau, commandant divisionnaire

Gendarmerie

- Lieutenant-colonel Philippe Vailler, commandant en second le groupement de gendarmerie de Saône-et-Loire

Association le Pont

- Gilles Vulin, directeur général
- Arnaud Audet, chef de service de l'accueil de jour

Mission locale de la Bresse Louhannaise

- Françoise Bernard, directrice
- Maryvonne Toinard, conseillère

Caisse d'allocations familiales

- Florence Bony, conseillère technique logement

## b. Exemples de coordination grand passage

En Haute-Savoie, l'association des maires du département porte un poste de régulateur, mis à disposition des EPCI. Il est chargé de la programmation des grands passages : il informe les représentants des voyageurs des suites données à leur demande de séjour. Pendant la période estivale, il assure la régulation et le suivi des groupes afin de les accueillir dans les meilleures conditions. Ses missions s'effectuent en relation étroite avec les collectivités locales et syndicats mixtes concernés. En cas de stationnements illicites, il constitue une interface entre les gens du voyage et les maires des communes concernées.

Dans les départements de l'Ain et du Rhône, l'Artag, association spécialisée, assure une mission de médiation des grands passages estivaux visant à organiser et coordonner l'accueil des groupes, soutenir les collectivités chargées de l'accueil et rechercher des solutions pour répondre aux stationnements illicites. Il s'agit là aussi d'intervenir en amont de la période de grand passage et après la période estivale pour évaluer le déroulement de la saison.

En Savoie, les quatre EPCI concernés et l'État (par l'intermédiaire du FIPD) s'appuient sur une association spécialisée (la Sasson) pour porter la mission de coordination des flux des gens du voyage.

## c. Exemple de gestion par un Syndicat Mixte

En Haute-Savoie, dans l'arrondissement de Thonon-les-Bains, les EPCI adhèrent au SYMAGEV, Syndicat Mixte d'Accueil des Gens du Voyage Sédentarisés du Chablais, en charge de l'ensemble des dispositifs d'accueil et d'habitat des Gens du Voyage, sur un territoire très concerné :

- aire de grand passage
- des aires d'accueil
- des terrains familiaux locatifs
- habitat locatif adapté de type PLAi

Par ailleurs, il veille à la prise en compte de l'habitat des gens du voyage au sein des PLU, par l'établissement de STECAL (secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées), afin que toutes les communes du territoire participent d'une manière ou d'une autre à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage.

Direction Départementale
des Territoires
de Saône-et-Loire

Conseil départemental
de Saône-et-Loire

# Schéma Départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage de Saône-et-Loire 2020-2026

## Partie 2/3 : diagnostic des besoins

Projet établi le 6 août 2020

Soumis à l'avis des communes et des EPCI concernés, préalablement à son adoption

Sommaire

1. Introduction ..... 3
2. Les stationnements illicites ..... 4
3. Aires de grand passage ..... 10
3.1. Les aires existantes et besoins ..... 10
3.2. Fonctionnement et gestion ..... 12
4. Aires permanentes d'accueil ..... 13
4.1. Les aires existantes et besoins ..... 13
4.2. Fonctionnement et gestion ..... 16
5. Terrains familiaux locatifs et sédentarisation ..... 17
5.1. Pas de terrains familiaux locatifs existants mais des besoins sont identifiés ..... 17
5.2. Autres formes de sédentarisation ne relevant pas du schéma départemental ..... 20
6. Accompagnement social et scolarisation ..... 22
6.1. Accompagnement social ..... 22
6.2. Scolarisation ..... 25
7. La vie du schéma ..... 26

# 1. Introduction

La première phase de la démarche correspond à l'évaluation du schéma précédent, dont la présentation dans son état d'avancement a été faite à la Commission départementale consultative des gens du voyage qui a été réunie le 27 septembre 2019.

Ce document correspond à la seconde phase d'identification des besoins à prendre en compte pour l'accueil et l'habitat des gens voyage, présentée pour avis à Commission Départementale Consultative des Gens du Voyage, réunie le 5 février 2020.

# 2. Les stationnements illicites

Le stationnement illicite est un des critères permettant d'apprécier les besoins en aires d'accueil ou aires de grand passage. Doivent également être prises en compte les pratiques des voyageurs, les pratiques des gestionnaires des aires existantes et leur occupation, ainsi que la répartition territoriale de l'offre. Par ailleurs, des stationnements tolérés ne sont pas forcément déclarés comme illicites.

En termes d'équipement (accueil et grand passage), le schéma n'a pas été totalement mis en vigueur. Ainsi, le déficit en termes de places à réaliser doit être interrogé au regard de l'évolution des besoins sur le territoire, en termes quantitatifs et qualitatifs et en regard de l'offre alternative que pourraient constituer les terrains familiaux locatifs, que le législateur a progressivement fait apparaître dans le dispositif.

*Les données mises à disposition par la gendarmerie et par la police nationale (pour les quatre circonscriptions de sécurité publique) permettent de comptabiliser le nombre de caravanes en stationnement illicites et la localisation de ces stationnements, afin d'indiquer la variation et le volume de fréquentation hors infrastructures d'accueil.*

*Les données permettent d'établir une analyse annuelle pour les années 2018 et 2019. Néanmoins, il ne peut être établi d'analyse mensuelle propre à renseigner la saisonnalité de ces occupations. Par ailleurs, elles ne renseignent pas la taille des groupes accueillis par installation.*

- ## Volume de stationnements illicites

Alors que 85 stationnements illicites étaient recensés sur le territoire départemental en 2018 (pour 968 caravanes), seuls 39 étaient décomptés en 2019 (pour 502 caravanes)[1].

Sur le total des 124 occupations illicites observées sur les deux années, 67 % sont répertoriés sur les intercommunalités de Chalon-sur-Saône (28 % des installations pour 273 caravanes), de Mâcon (18 % pour 217 caravanes) et du Creusot-Montceau (21 % pour 229 caravanes). A noter que l'EPCI de la Bresse Louhannaise a été concerné par l'installation de 154 caravanes sur les deux années.

[1] Données au 11 octobre 2019

- Localisation

En 2018, en plus des quatre circonscriptions de sécurité publique (zone police), 24 communes étaient concernées par au moins une occupation illicite. Des installations avaient donc essaimé sur un grand nombre de commune du département.

Ce sont les communes des circonscriptions de sécurité publique de Chalon-sur-Saône (18 installations pour 96 caravanes) et de Montceau-les-Mines (12 occupations, 193 caravanes) qui étaient les plus concernées, en dépit de la présence d'équipements d'accueil.

Toutefois, pour rappel, les aires de Torcy et de Montceau-les-Mines ont été fermé pour travaux durant l'année 2018, ceci pouvant expliquer la récurrence des stationnements illicites sur ce secteur.

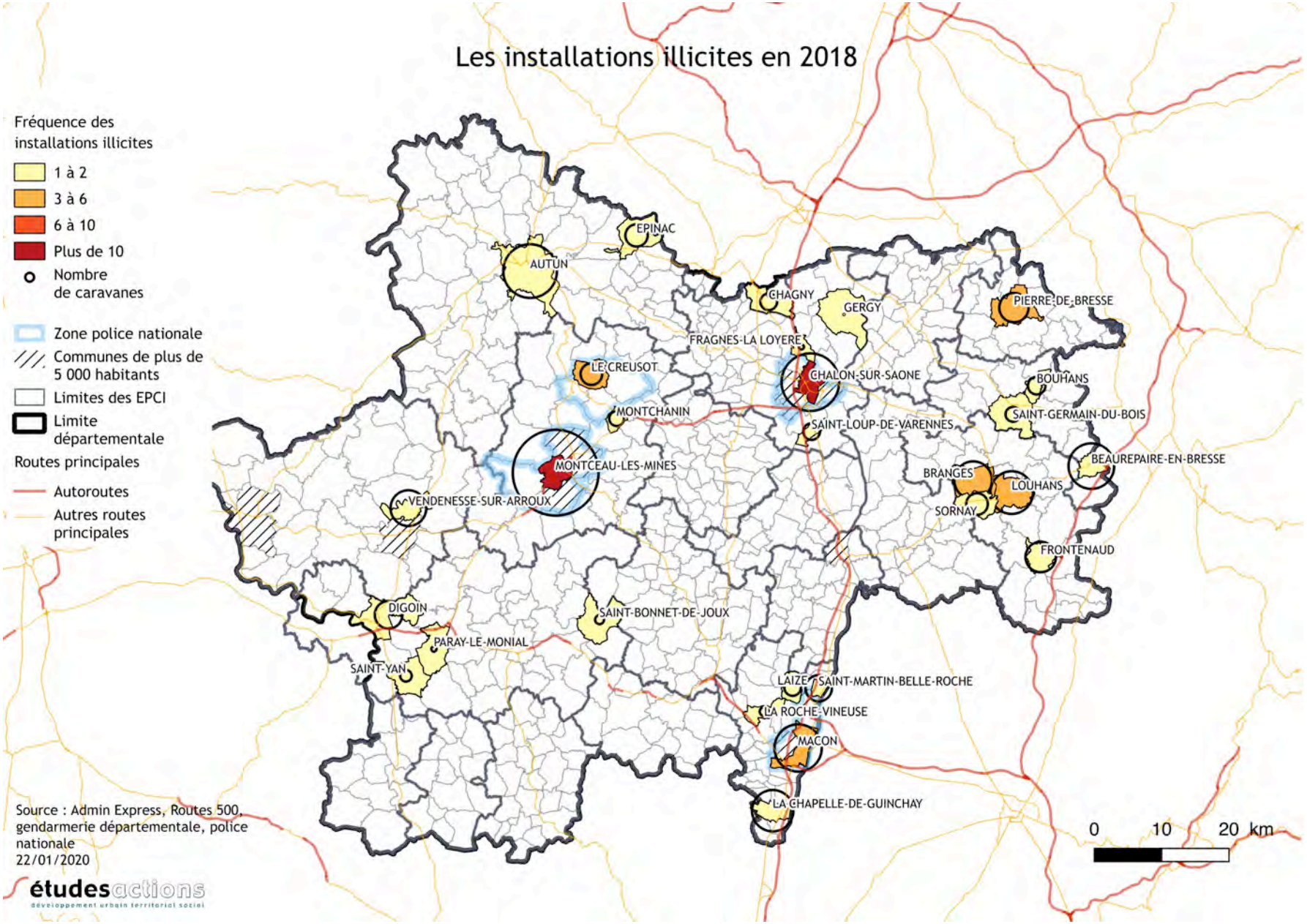
En ce qui concerne Mâcon, en plus des stationnements en zone police, quatre autres communes de l'EPCI sont concernées, le secteur étant donc sujet à des occupations illicites récurrentes.

Hors zone police, l'EPCI de la Bresse Louhannaise est largement concerné par le phénomène, notamment dans les communes de Louhans et de Branges. Plus largement, le secteur de la Bresse concentre un grand nombre d'installations illicites.

| Intercommunalité | Commune | Occurrences | Nombre de caravanes |
|---|---|---|---|
| CA Mâconnais Beaujolais Agglomération (12) | *Mâcon* | 5 | 68 |
| | Saint-Martin-Belle-Roche | 3 | 25 |
| | La Roche Vineuse | 1 | 5 |
| | Laize | 1 | 12 |
| | La Chapelle-de-Guinchay | 2 | 54 |
| CA Le Grand Chalon (21) | *Chalon-sur-Saône* | 18 | 96 |
| | Fragnes-La Loyère | 1 | 3 |
| | Gergy | 1 | 2 |
| | Saint-Loup-de-Varennes | 1 | 12 |
| CU Creusot Montceau (19) | *Le Creusot* | 4 | 18 |
| | *Montceau-les-Mines* | 12 | 193 |
| | Montchanin | 3 | 10 |
| CC Entre Arroux, Loire et Somme (1) | Vendenesse-sur-Arroux | 1 | 42 |
| CC Le Grand Charolais (5) | Paray-le-Monial | 1 | 3 |
| | Saint-Yan | 1 | 7 |
| | Digoin | 2 | 27 |
| | Saint-Bonnet-de-Joux | 1 | 5 |
| CC Bresse Louhannaise Intercom' (13) | Louhans | 4 | 57 |
| | Branges | 5 | 46 |
| | Sornay | 2 | 18 |
| | Frontenaud | 2 | 32 |
| CC Bresse Nord Intercom' (4) | Pierre de Bresse | 4 | 30 |
| CC Bresse Revermont 71 (5) | Bouhans | 1 | 13 |
| | Saint-Germain-du-Bois | 1 | 10 |
| | Beaurepaire-en-Bresse | 3 | 64 |
| CC Grand Autunois Morvan (4) | Autun | 3 | 85 |
| | Epinac | 1 | 19 |
| CA Beaune Cote et Sud (1) | Chagny | 1 | 12 |
| Total | | 85 | 968 |

Source : données gendarmerie + police nationale

*Les intitulés en bleu correspondent aux circonscriptions de sécurité publique (zone police)*


Les installations illicites en 2018
Fréquence des installations illicites
1 à 2
3 à 6
6 à 10
Plus de 10
Nombre de caravanes
Zone police nationale
Communes de plus de 5 000 habitants
Limites des EPCI
Limite départementale
Routes principales
Autoroutes
Autres routes principales
EPINAC
AUTUN
GHAGNY
GERGY
PIERRE-DE-BRESSE
FRAGNES-LA LOYERE
LE CREUSOT
CHALON-SUR-SAONE
BOUHANS
MONTCHANIN
SAINT-GERMAIN-DU-BOIS
SAINT-LOUP-DE-VARENNES
MONTCEAU-LES-MINES
BEAUREPAIRE-EN-BRESSE
BRANGES
LOUHANS
VENDENESSE-SUR-ARROUX
SORNAY
FRONTENAUD
DIGOIN
SAINT-BONNET-DE-JOUX
PARAY-LE-MONIAL
SAINT-YAN
LAIZE
SAINT-MARTIN-BELLE-ROCHE
LA ROCHE-VINEUSE
MACON
LA CHAPELLE-DE-GUINCHAY
Source : Admin Express, Routes 500, gendarmerie départementale, police nationale
22/01/2020
études actions
développement urbain territorial social
0
10
20 km

En 2019 est notée une forte récurrence des stationnements dans la circonscription de sécurité publique de Chalon-sur-Saône (12 occupations représentants 101 caravanes.

L'EPCI Mâconnais Beaujolais Agglomération demeure concerné par les stationnements illicites, pas seulement en zone police.

L'EPCI du Creusot-Montceau reste concerné par les occupations illicites, qui ont néanmoins diminué depuis 2008 (19 en 2018 et 7 en 2019).

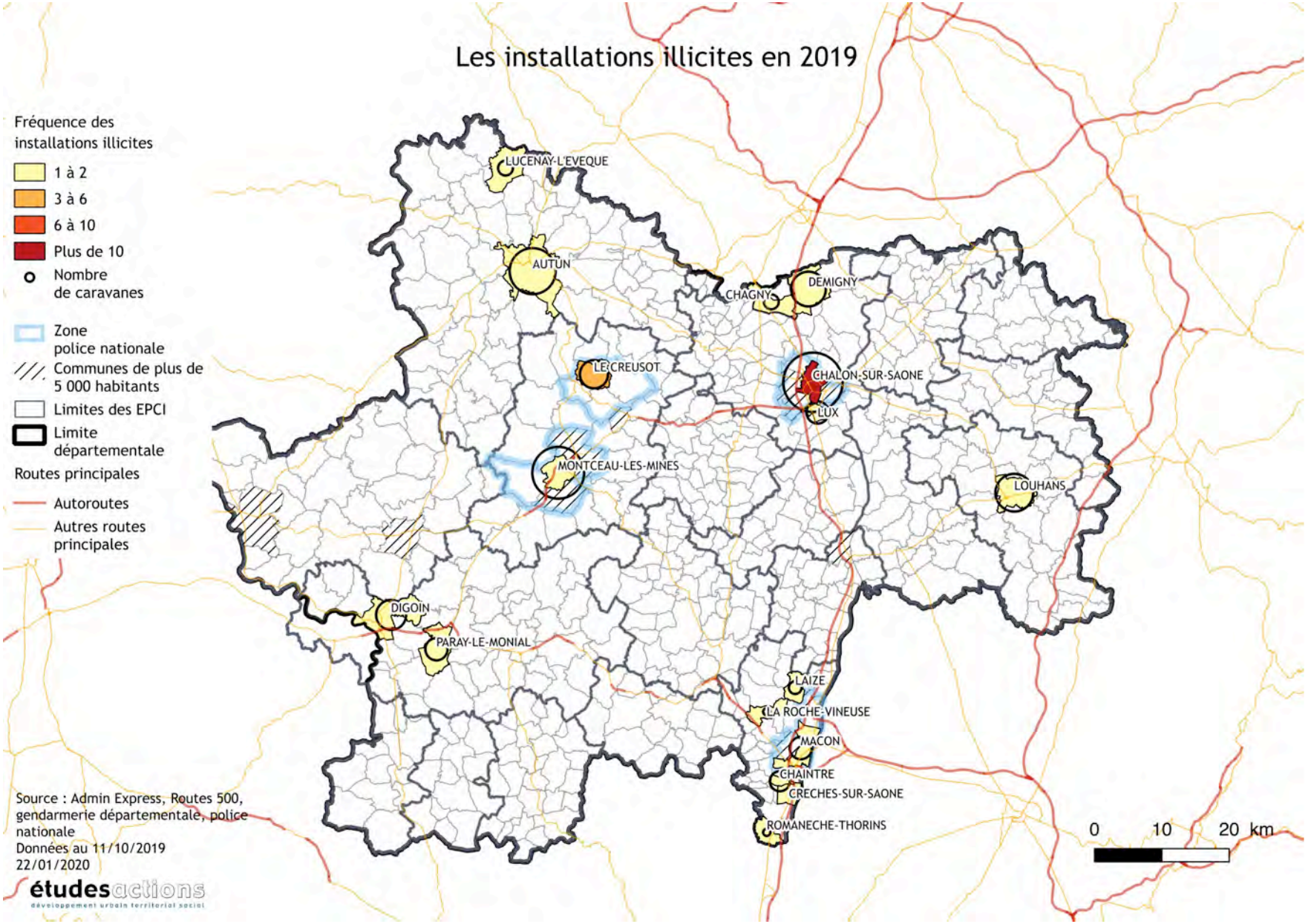
La Bresse, où était notée une récurrence importante des installations des gens du voyage, était concernée très ponctuellement par la problématique en 2019 (une seule occupation).

Moins de communes étaient concernées par le stationnement illicite des gens du voyage en 2019 par rapport à 2018.

| Intercommunalité | Commune | Occurrences | Nombre de caravanes |
|---|---|---|---|
| CA Mâconnais Beaujolais Agglomération (10) | *Mâcon* | 3 | 19 |
| | La Roche Vineuse | 1 | 4 |
| | Laize | 1 | 8 |
| | Chaintre | 3 | 16 |
| | Crêches-sur-Saône | 1 | 2 |
| | Romanèche-Thorins | 1 | 4 |
| CA Le Grand Chalon (14) | *Chalon-sur-Saône* | 12 | 101 |
| | Demigny | 1 | 40 |
| | Lux | 1 | 19 |
| CU Creusot Montceau (7) | *Le Creusot* | 4 | 28 |
| | *Montceau-les-Mines* | 3 | 80 |
| CC Le Grand Charolais (3) | Paray-le-Monial | 2 | 19 |
| | Digoin | 1 | 31 |
| CC Bresse Louhannaise Intercom' (1) | Louhans | 1 | 46 |
| CC Grand Autunois Morvan (3) | Autun | 2 | 65 |
| | Lucenay-l'Évêque | 1 | 10 |
| CA Beaune Cote et Sud (1) | Chagny | 1 | 10 |
| Total | | 39 | 502 |

Source : données gendarmerie + police nationale

*Les intitulés en bleu correspondent aux circonscriptions de sécurité publique (zone police)*




*Projet établi le 6 août 2020, soumis à l'avis des communes et EPCI concernés, avant approbation*

Ainsi, le stationnement illicite a concerné 30 communes du territoire sur les deux dernières années, hors communes situées en zone police. Si la majeure partie des occupations illicites concerne les principales agglomérations du territoire et les principaux axes de circulation (notamment les diffuseurs de l'autoroute A6 et de la RCEA), des installations sont observées dans divers secteurs du département.

Ces stationnements peuvent refléter différentes logiques :

- Il peut s'agir de secteurs en déficit en termes d'offre d'accueil, pour le secteur de Mâcon, par exemple, où des obligations figurant au précédent schéma n'ont pas été réalisées et où n'est donc pas favorisé l'accueil des gens du voyage, même sur les équipements existants (aire de grand passage).
- Ils peuvent également refléter l'attractivité d'un territoire où l'offre d'accueil ne serait pas forcément suffisante : les occurrences sont ainsi notables dans le secteur du Grand Chalon, où la présence d'un public sédentaire est soulignée par les représentants de l'EPCI est ceux de la police nationale. Ces installations pérennes sur les équipements saturent les équipements d'accueil et cela peut impliquer des occupations illicites. Toutefois, l'intervention du service gens du voyage du Grand Chalon a permis de faire déplacer certains groupes vers l'aire de grand passage lorsqu'elle était disponible, afin d'éviter des situations de stationnements illicites de groupes sur des sites non adaptés tant sur le plan sécuritaire que sanitaire.
- Par ailleurs, des problématiques liées à la gestion des aires sont évoquées par la police nationale : la fermeture d'une aire pour congés implique l'installation de caravanes en illicite.

### • Zoom sur la situation en 2020

Début avril 2020, des stationnements hors équipements d'accueil sont observés dans quatre communes du département, déjà concernées par des occupations illicites les années précédentes. Les sites concernés sont localisés dans l'agglomération chalonnaise (Chalon-sur-Saône et Saint-Loup-de-Varennes), au sein de Mâconnais Beaujolais Agglomération (Chaintré) et dans le Louhannais (zone artisanale de Branges, où les occupations illicites sont récurrentes).

Dans le contexte de l'épidémie de Covid-19, la Délégation interministérielle à l'hébergement et à l'accès au logement (DIHAL) a préconisé la suspension de l'évacuation des personnes en installation illicite. Dans ce cadre, il convient de s'assurer des bonnes conditions sanitaires et de vie des familles sur ces sites.

# 3. Aires de grand passage

En rapport avec l'évaluation, il convient d'adapter et de pérenniser l'offre en aires de grand passage :

- assurer l'accueil des grands passages dans les trois agglomérations les plus importantes et à proximité des grands axes de déplacement : cela concerne les agglomérations de Mâcon, Chalon-sur-Saone et le Grand Charolais ;
- apporter une réponse équilibrée sur l'ensemble du territoire départemental compte tenu de sa superficie, desserte et multi polarisation urbaine, tout en maitrisant les dépenses publiques et la protection de l'espace agricole ou naturel ;
- renforcer la coordination départementale et interdépartementale.

Le décret n°2019-171 du 5 mars 2019 fixe les règles applicables aux aires de grand passage : il en précise la capacité minimale ainsi que leurs modalités d'aménagement et de gestion.

## 3.1. Les aires existantes et besoins

| EPCI | Constats et enjeux | Besoins |
|---|---|---|
| CA Mâconnais Beaujolais Agglomération | Situation sur axes Nord-Sud (Vallée de la Saône) et Est-Ouest (RCEA ; A40).<br>Une petite aire de grand passage à Macon (40 places)<br>Aire très peu utilisée par les voyageurs : absence d'électricité, situation, environnement routier<br>Une aire non mise à disposition à Mâcon (jusqu'à 200 places).<br>Une aire de grand passage à Replonges (Ain, 200 places), les voyageurs allant s'installer sur cette dernière, considérée comme « l'aire de Mâcon » sans que l'agglomération mâconnaise y contribue. | Disposer d'au moins une aire de grand passage de 4 ha dans l'agglomération mâconnaise (200 places caravanes) :<br>- soit par la mutualisation de l'aire de Replonges, 200 places<br>- soit par l'aménagement d'une aire de grand passage de 200 places sur MBA.<br>Questionner le maintien de la petite aire de grand passage de 40 places existante pour proposer une offre complémentaire aux aires de grand passage de Bresse-et-Saône, de MBA et du Grand-Chalon. |
| CA Le Grand Chalon | Situation sur axes Nord-Sud (Vallée de la Saône) et Est-Ouest (RCEA). Une aire à Varennes-le-Grand (150 places).<br>Processus de dépollution (ancienne usine Théméroil) jusqu'en 2020. Proposition d'un terrain de substitution proche d'une centaine de places (à Varennes-le-Grand).<br>Accueil de certains groupes hors période d'ouverture afin d'éviter les stationnements illicites.<br>Problématiques de la gestion des déjections et du tri sélectif. | Maintenir, adapter et étendre l'aire existante pour porter sa superficie de 2,9 à 4 ha (200 places caravanes) ; ou proposition d'un site complémentaire proche. |

| EPCI | Constats et enjeux | Besoins |
|---|---|---|
| CC Le Grand Charolais | Situation sur axe Est-Ouest (RCEA).<br>Une aire de grand passage à Paray-le-Monial (100 places caravanes).<br>*Le terrain aménagé privé de 10 ha à Paray-le-Monial (communauté de l'Emmanuel) n'est pas une aire de grand passage publique ouverte à tous.* | Maintenir, adapter et étendre l'aire de grand passage pour la porter de 1,8 à 4 ha (200 places caravanes). |
| CU Creusot Montceau | Situation à l'écart des axes Nord-Sud (Vallée de la Saône) et Est-Ouest (RCEA)<br>Une aire mise en service récemment à Saint-Eusèbe (75 places caravanes)<br>1,5 ha, située sur une parcelle plus vaste défrichée | Maintenir et mettre aux normes l'aire existante de 75 places caravanes. |
| CC Grand Autunois Morvan | Situation à l'écart des axes Nord-Sud (Vallée de la Saône) et Est-Ouest (RCEA)<br>Une aire à Autun (50 places caravanes)<br>1,3 ha, potentiellement 1,5 ha utilisable, bordée de haies boisées à conserver | Maintenir et mettre aux normes l'aire existante de 75 places caravanes (emprise actuelle sans extension). |
| CC Bresse Louhannaise Intercom' | Situation à l'écart des axes nord-sud (vallée de la Saône) et Est-Ouest (RCEA)<br>Une aire à Louhans (150 caravanes)<br>3 ha<br>à proximité de l'aire d'accueil<br>aire située en zone inondable<br>des travaux d'amélioration en cours lors de la visite (septembre 2019) : agrandissement (elle avait jusqu'alors une capacité de 100 places), stabilisation, voies de circulation | Maintenir et mettre aux normes l'aire existante, 3 ha (150 places). |
| Autres EPCI | Pas d'aires réalisées ou inscrites au schéma.<br>Des installations exceptionnelles sur Terres de Bresse. | Pas de besoins en aire de grand passage identifiés à ce jour. |

## 3.2. Fonctionnement et gestion

| Problématiques | Constats et enjeux | Besoins |
|---|---|---|
| Modes et pratiques de gestion et de fonctionnement | Des gestionnaires différents, ainsi que des EPCI assurant une gestion directe de leurs équipements (Grand Autunois Morvan et Le Grand Charolais).<br>Des disparités quant aux modalités de gestion des aires, notamment concernant la redevance d'occupation et le montant de la caution demandée (de 400 € à 2 000 €), pouvant susciter l'incompréhension des voyageurs.<br>Variabilité des durées de séjour. | Harmoniser les modalités d'aménagement, d'accueil et de fonctionnement des aires de grand passage, quel que soit le gestionnaire, dans un souci de compréhension et de bon usage des aires.<br>Répondre aux besoins principalement estivaux mais aussi au cas par cas en dehors de cette période : demandes hivernales et éviter les stationnements illicites. |
| Coopération départementale et interdépartementale | Une programmation initiale pas toujours respectée (date, taille des groupes) : difficulté dans la gestion des flux et le suivi des groupes.<br>Absence de médiateur départemental pour les grands passages, permettant de mieux gérer les flux et l'accueil ; rôle de coordination du Grand Chalon avec un dispositif opérationnel.<br>Pas de coordination inter départementale, régionale ou interrégionale. | Mettre en place un dispositif départemental de médiation dans le cadre des grands passages estivaux : préparation en amont, gestion de l'accueil et bilan annuel. |

# 4. Aires permanentes d'accueil

Le décret du 26 décembre 2019 édicte des normes relatives à l'aménagement, à la gestion et au fonctionnement des aires d'accueil. Sur cette base, et en rapport avec l'évaluation, il convient d'adapter et de pérenniser l'offre d'accueil existante. Ce décret constitue également une base pour l'offre nouvelle à créer. Le besoin serait de 15 aires d'accueil pour assurer le passage et le séjour des gens du voyage itinérants et semi itinérants ; dans les agglomérations importantes, 2 aires d'accueil sont à proposer pour assurer une réponse suffisante et adaptée à la diversité des groupes familiaux ; sur l'ensemble du territoire départemental, la coordination entre gestionnaires est à renforcer.

## 4.1. Les aires existantes et besoins

| EPCI | Constats et enjeux | Besoins |
|---|---|---|
| CA Mâconnais Beaujolais Agglomération | Une aire d'accueil à Mâcon (18 places caravanes).<br>Présence de 2 blocs sanitaires non individualisés, mais faible nombre de douches évoqué par les voyageurs<br>Quelques travaux d'amélioration en 2017 : changement des réseaux d'électricité, enrobé, rajout de ballons d'eau chaude, remplacement de la fosse septique… Mais pas de réhabilitation depuis la création (2003)<br>Aire qui est très utilisée (plus de 80 % d'occupation en 2017 et 2018), forte demande sur l'aire<br>Une aire non réalisée à Charnay-les-Mâcon (12 places), en dépit d'un emplacement réservé au PLU. | Disposer de 2 aires d'accueil dans l'agglomération totalisant 30 places caravanes minimum, dont 1 à créer dans l'agglomération pour proposer une offre complémentaire.<br>Améliorer l'aménagement et le fonctionnement de l'aire d'accueil existante de Mâcon. |
| CA Le Grand Chalon | Deux aires d'accueil : Chalon-sur-Saône (15 places) et Saint-Marcel (15 places).<br>Aires très fréquentées en 2018 (95 % pour Chalon et 67 % pour Saint-Marcel), dont les équipements sont appréciés par les voyageurs<br>Présence de publics en demande de sédentarisation sur les aires<br>Un agencement linéaire de l'aire de l'aire de Saint-Marcel pouvant rendre difficile la cohabitation des familles (moins de possibilités d'intimité)<br>Gestion organisée sur le plan technique pour faire face à l'usure des équipements<br>Une aire non réalisée à Saint-Rémy/Chatenoy-le-Royal (18 | Disposer de 2 aires d'accueil dans l'agglomération, totalisant 30 places caravanes minimum.<br>Agir sur la sédentarisation pour libérer des places en aires d'accueil, avant de réaliser une éventuelle 3ème aire d'accueil (à évaluer dans 6 ans). |

| | | |
|---|---|---|
| | places). | |
| EPCI | Constats et enjeux | Besoins et pistes d'actions |
| CU Creusot Montceau | Trois aires d'accueil à Montceau-les-Mines (22 places), Torcy (24 places) et Montchanin (18 places).<br>La capacité des aires de Montceau et Torcy a été réduite suite à leur réaménagement après dégradations<br>Bon fonctionnement des aires depuis la réouverture<br>Publics en demande de sédentarisation sur les aires (Montchanin)<br>Noter l'historique chargé (violences) sur le territoire<br>24 places manquantes suite aux réaménagements. | Maintien des 3 aires d'accueil existantes, dans leur capacité actuelle.<br>Agir sur la sédentarisation pour libérer des places en aires d'accueil.<br>Maintien à niveau des équipements proposés. |
| CC Entre Arroux, Loire et Somme | Deux aires d'accueil à Bourbon-Lancy (24 places) et Gueugnon (12 places)<br>Aire de Gueugnon assez fréquentée (68 %), en lien avec la présence de deux ménages sédentarisés sur l'aire<br>Occupation modérée de l'aire de Bourbon-Lancy (moins de 30 %)<br>Clôtures et abords dégradés de l'aire de Gueugnon, proche de la station d'épuration | Maintien des deux aires d'accueil existantes.<br>Maintien à niveau des équipements proposés. |
| CC Le Grand Charolais | Une aire d'accueil à Digoin (16 places caravanes).<br>Fréquentation 2017 et 2018 faible (moins de 30 %)<br>Située en zone inondable<br>Une aire non réalisée à Paray-le-Monial (de 12 places) | Disposer de 2 aires d'accueil dans l'agglomération totalisant 28 places caravanes minimum, dont 1 à créer sur le territoire pour proposer une offre complémentaire.<br>Améliorer l'aménagement et le fonctionnement de l'aire d'accueil existante de Digoin. |

| EPCI | Constats et enjeux | Besoins et pistes d'actions |
|---|---|---|
| CC Bresse Louhannaise Intercom' | Une aire d'accueil à Louhans (24 places caravanes), pour 12 places inscrites au schéma)<br>A proximité de l'aire de grand passage et de la voie ferrée<br>Présence d'un bloc sanitaire collectif. Aire non goudronnée<br>Occupation modérée en 2018 (moins de 45 %) Fréquentation par une population d'habitués (voyageurs circulant entre Louhans et Lons-le-Saunier) | Maintien de l'aire d'accueil existante (capacité).<br>Prévoir un programme de mise à niveau des équipements.<br>Assurer une gestion renforcée lors de la période des grands passages (proximité des 2 aires occasionnant des dysfonctionnements). |
| CC Mâconnais-Tournugeois | Une aire d'accueil à Tournus (24 places caravanes).<br>Aire en bon état général, blocs sanitaires individualisés<br>Améliorations ponctuelles des équipements par l'intercommunalité<br>Proximité de l'A6 (nuisances phoniques)<br>Problème lors du transfert de compétence entre la commune et l'EPCI (équipement non conforme en termes d'assainissement)<br>Bonne fréquentation de l'aire (environ 70 % en 2018).<br>Publics en demande de sédentarisation sur l'aire | Maintien de l'aire d'accueil existante.<br>Prévoir un programme de travaux visant à l'amélioration de l'aire. |
| CC Grand Autunois Morvan | Une obligation en aire d'accueil ou de cofinancement sur un autre EPCI non réalisée (9 places).<br>Plusieurs installations annuelles de groupes sur l'aire de grand passage, jusqu'à 20 caravanes, et stationnement illicite récurent. | Création d'une aire d'accueil pour répondre aux besoins de petits passages sur un vaste territoire dépourvu d'aire. |
| CA Beaune, Côte et Sud (partie Saône-et-Loire) | Une aire non réalisée à Chagny (8 places caravanes) | Création d'une aire d'accueil pour répondre aux besoins de petits passages sur le territoire de l'agglomération bi départementale, où existent d'autres aires d'accueil. |
| Autres EPCI | Pas d'aires réalisées ou inscrites au schéma. | Pas de besoins identifiés à ce jour. |

## 4.2. Fonctionnement et gestion

La gestion des équipements d'accueil du territoire est plutôt hétérogène, en lien avec une offre de services différente selon les territoire. Il n'y a pas de cadre de gestion partagé, à la fois pour les voyageurs, les collectivités et les gestionnaires. Or, la construction d'un cadre commun permet une plus grande clarté dans les obligations de chacun.

| Problématiques | Constats et enjeux | Besoins et pistes d'actions |
|---|---|---|
| Modes et pratiques de gestion et de fonctionnement | Il existe des disparités entre les prestations offertes par les différentes aires d'accueil auxquelles se couple une tarification hétéroclite dans le département (redevance d'occupation, fluides, caution).<br>Les aires présentent également une certaine hétérogénéité en ce qui concerne les durées de séjour, qui varient entre 3 et 6 mois. Si elles prévoient toutes des possibilités de dérogation, la durée et les modalités de ces dérogations diffèrent. La durée de carence entre deux séjours n'est également pas la même. Ces disparités quant à la gestion de l'aire peuvent susciter une certaine incompréhension des voyageurs.<br>La question du coût (emplacement et surtout fluides) est évoquée par les voyageurs, les montants à payer pouvant être élevés en hiver. Des difficultés peuvent donc parfois exister quant à la perception des redevances (dettes).<br>Une période de fermeture annuelle (généralement un mois) est prévue dans l'ensemble des règlements intérieurs. Ces périodes ne sont pas toujours utilisées dans les faits : il est difficile de fermer les aires considérant la présence d'usagers, sauf à créer du stationnement illicite. | Harmoniser les modalités d'aménagement, d'accueil et de fonctionnement des aires d'accueil, quel que soit le gestionnaire, dans un souci de compréhension et de bon usage des aires.<br>Coordonner les périodes d'ouverture et de fermeture des aires au sein d'un territoire. |
| Gouvernance et partenariat local | La gestion des aires, en tant qu'équipements communautaires, est assurée par l'EPCI. Le rôle des autres partenaires est vital pour le bon fonctionnement des aires. | Mettre en place et animer un groupe partenarial local autour de l'EPCI, associant communes, partenaires de l'action sociale, Éducation nationale, gendarmerie ou police. |

# 5. Terrains familiaux locatifs et sédentarisation

Le décret du 26 décembre 2019 édicte des normes relatives à l'aménagement, à la gestion et au fonctionnement des terrains familiaux locatifs. Ce décret constitue donc une base pour l'offre en terrains familiaux à réaliser sur le territoire. Dans le département, le besoin a été établi à partir de la connaissance des travailleurs sociaux et des gestionnaires des aires.

## 5.1. Pas de terrains familiaux locatifs existants mais des besoins sont identifiés

L'analyse du fonctionnement des aires d'accueil du territoire permet de faire le constat de la sédentarisation de certains publics sur ces équipements destinés au passage ou au séjour. D'autres besoins de sédentarisation sont remontés à partir de la connaissance des travailleurs sociaux départementaux ou locaux.

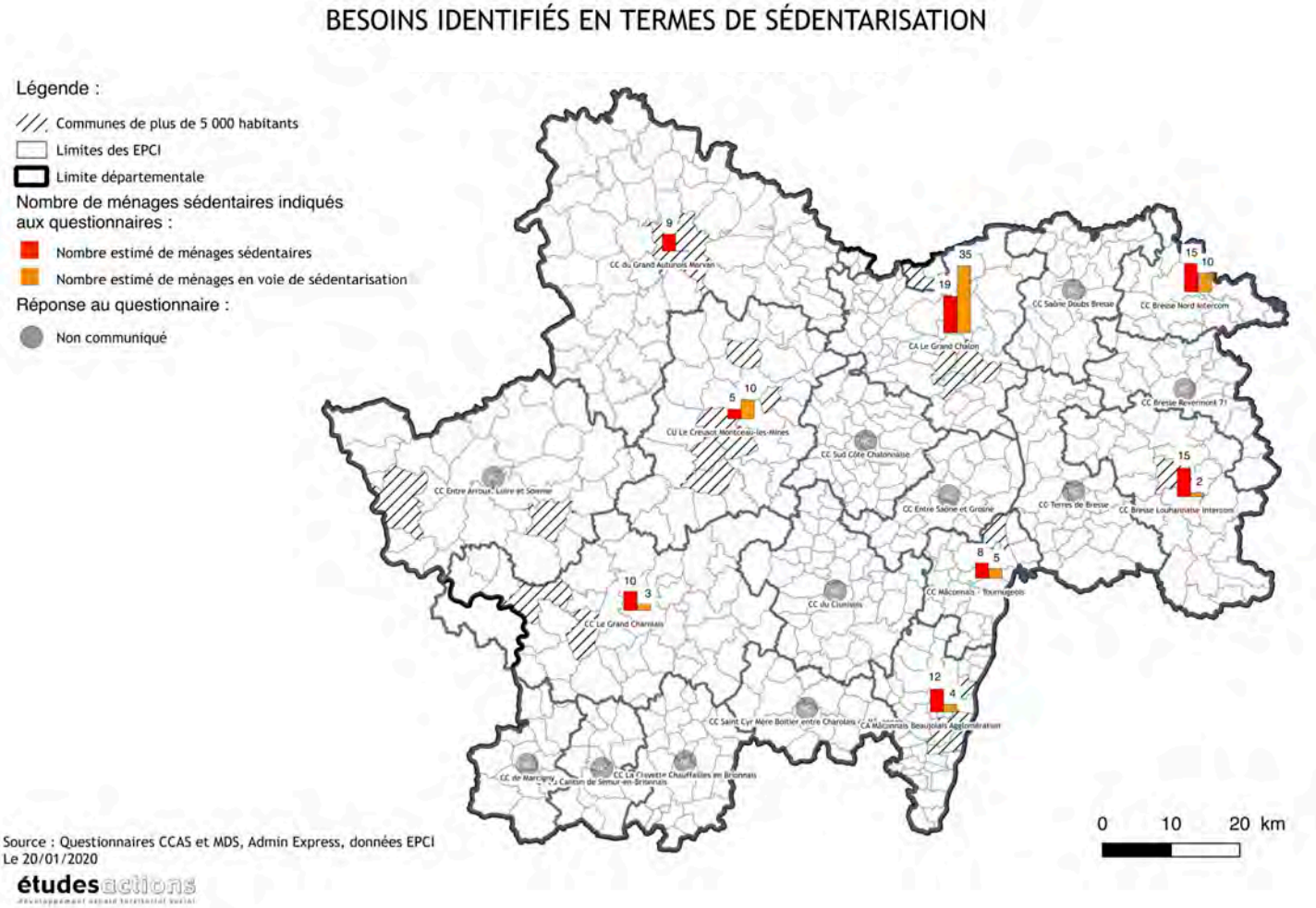
Les EPCI sont inégalement concernés. 79 ménages ont ainsi été identifiés dans 7 EPCI, mais un travail fin reste à faire au cas par cas pour mieux caractériser leur besoin et leur demande : terrains familiaux locatifs, logement PLAi, logement locatif social existant, parcelle privée, etc. Les besoins des ménages qui ne sont en relation ni avec les travailleurs sociaux, ni avec les communes ou EPCI sont difficiles à appréhender.

Sur la durée du schéma, 6 ans, on peut faire l'hypothèse que seule une partie de ces besoins pourrait être satisfaite par des terrains familiaux locatifs, en lien avec les politiques départementales et locales d'habitat et d'urbanisme et leur capacité de réalisation, soit environ 38 ménages et 76 places caravanes.

L'alternative 1 PLAi au lieu de 1 terrain familial de 2 places caravanes méritera néanmoins d'être étudiée et permise, si l'habitat adapté s'avère la meilleure réponse après étude au cas par cas.

Si besoin, il conviendra de préparer les gens du voyage à leur nouveau statut de locataire d'un terrain familial ou d'un logement social.

# Sédentarisation – besoins identifiés






études actions
développement urbain, territorial et social

| EPCI | Constats et enjeux | Besoins à satisfaire en terrains familiaux locatifs sur la durée du schéma (6 ans) |
|---|---|---|
| CA Mâconnais Beaujolais Agglomération | Pas de terrain familial locatif.<br>Des publics qui stationnent à l'année sur l'aire d'accueil.<br>10 ménages identifiés en voie de sédentarisation. | 5 ménages à loger |
| CA Le Grand Chalon | Pas de terrain familial locatif mais un travail effectué sur les aspects juridique et financier du produit.<br>Des publics qui stationnent à l'année sur les aires d'accueil.<br>35 ménages identifiés en voie de sédentarisation. | 18 ménages à loger |
| CU Creusot Montceau | Un terrain communal pour environ 5 ménages au Creusot. Des terrains privés de droit commun existent. Des publics qui stationnent à l'année sur l'aire d'accueil de Montchanin.<br>13 ménages identifiés en voie de sédentarisation. | 8 ménages à loger<br>De plus, étudier les besoins sur terrain communal. |
| CC Entre Arroux, Loire et Somme | Pas de terrain familial locatif.<br>1 ménage qui stationne à l'année sur l'aire d'accueil de Gueugnon. | 1 ménage à loger |
| CC Le Grand Charolais | Pas de terrain familial locatif.<br>Des publics qui stationnent à l'année sur l'aire d'accueil de Digoin. Des terrains privés de droit commun existent.<br>3 ménages identifiés en voie de sédentarisation. | 2 ménages à loger |
| CC Bresse Louhannaise Intercom' | Installation sur des terrains privés de droit commun.<br>2 ménages identifiés en voie de sédentarisation.<br>Des besoins potentiels (groupe d'une dizaine de caravanes ne souhaitant pas stationner sur l'aire d'accueil). | 2 ménages à loger<br>Etudier les besoins des sites de sédentarisation et d'un groupe installé hors aire d'accueil. |
| CC Mâconnais Tournugeois | Des ménages sur l'aire d'accueil de Tournus en demande de sédentarisation. Installation sur des terrains privés de droit commun.<br>5 ménages identifiés en voie de sédentarisation. | 2 ménages à loger |
| CC Grand Autunois Morvan | Trois sites regroupant des terrains familiaux à Autun (2 ménages), à Epinac (6 ou 7 ménages), à Igornay. | Etudier localement les besoins sur ces 3 sites de sédentarisation. |
| Autres EPCI | Pas de terrains familiaux locatifs ni besoins identifiés. | Etudier et répondre aux besoins au cas par cas. |

## 5.2. Autres formes de sédentarisation ne relevant pas du schéma départemental

| Problématiques | Constats et enjeux | Besoins |
|---|---|---|
| Habitat locatif adapté (PLAi) | Il s'agit de logements financés adaptés aux ressources et aux modes d'habitat des personnes en difficulté, dont des gens du voyage, prévoyant ou non de la place pour les caravanes. | Leur production est prévue dans le cadre du PDALHPD (Plan départemental pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées), incluant un volet habitat des gens du voyage, et déclinée localement dans les PLH (Programmes Locaux de l'Habitat).<br>Les PLU (Plan Locaux d'Urbanisme) doivent également prendre en compte la diversité des besoins en matière d'habitat.<br>Si besoin, préparer les gens du voyage à leur nouveau statut de locataire. |
| Accès au parc locatif social existant | Les demandes d'accès parc locatif émanant de gens du voyage sont peu nombreuses, notamment si elles possèdent une caravane, mais ne sont pas à écarter d'emblée. Le parc locatif social constitue bien souvent une réponse adaptée aux personnes seules, aux petits ménages, aux personnes en situation de handicap ou nécessitant des soins particuliers, aux ménages ayant des difficultés sociales particulières ou temporaires. | Il s'agit d'appliquer le droit commun pour la demande et l'accès au parc locatif social. |
| Mise à disposition de terrains communaux | Au moins deux situations sont identifiées d'installations de familles du voyage sur des terrains communaux (exemples d'Epinac ou Le Creusot). Ces installations sont généralement anciennes ; l'occupation et l'activité des familles sur ces terrains et leurs abords ont pu évoluer. | Localement, les communes, en tant que bailleur ou propriétaire des terrains, doivent s'assurer du bon usage du terrain en regard des conventions passées et des règles d'urbanisme applicables concernant la construction, le stationnement des caravanes ou les activités économiques. L'évolution en terrain familial locatif pourrait alors concerner l'EPCI compétent. |

| Problématiques | Constats et enjeux | Besoins |
|---|---|---|
| Propriétés privées | La plupart des situations de sédentarisation se font sur des parcelles bâties ou non bâties, en propriété ou en location.<br>En zone constructible, elles ne sont généralement pas problématiques, sous réserve du respect règles en vigueur.<br>En zone agricole ou naturelle, elles sont souvent problématiques, les droits à construire étant nuls ou limités.<br>Des STECAL (secteur de taille et de capacité d'accueil limitées) ont été délimités dans des PLU pour permettre la construction ou la régularisation d'habitat pour les gens du voyage (exemple d'Autun). | S'assurer dans les documents de planification locale (PLH et PLU) de la prise en compte de l'habitat des gens du voyage.<br>Création de STECAL (secteur de taille et de capacité d'accueil limitées), à titre exceptionnel dans les Plans Locaux d'Urbanisme, pour permettre la construction ou la régularisation de situations problématiques.<br>Articuler les politiques communautaires et communales, le document d'urbanisme restant encore bien souvent de compétence communale.<br>Faire connaître et appliquer le droit commun : information en amont des acquisitions, constat des infractions, négociation et engagement des procédures juridiques si nécessaire. |
| Stationnement des caravanes isolées | Les règles de stationnement des caravanes isolées constituant la résidence principale de leurs occupants sont parfois ignorées par les voyageurs ou les communes chargées de l'application des règlements d'urbanisme : soumis à autorisation si la durée excède 3 mois hors terrain aménagé, interdiction dans certains périmètres inscrits ou classés. | Clarifier les règles des PLU dans un souci de compréhension des pétitionnaires et de bonne application par les décisionnaires.<br>Faire connaître et appliquer le droit commun : information en amont des acquisitions, constat des infractions, négociation et engagement des procédures juridiques si nécessaire. |

# 6. Accompagnement social et scolarisation

La réalisation des équipements d'accueil et d'habitat des gens du voyage doit tenir compte des possibilités de scolarisation des enfants, d'accès aux soins et d'exercice des activités économiques. Le schéma comprend donc un volet socio-économique destiné à engager une démarche d'intégration des gens du voyage vers les dispositifs de droit commun, les besoins étant différents entre gens du voyage sédentaires ou itinérants.

## 6.1. Accompagnement social

- Accompagnement social et domiciliation

| Problématiques | Constats et enjeux | Besoins |
|---|---|---|
| L'accès aux droits sociaux et la domiciliation | Un accompagnement de droit commun, pas d'association dédiée.<br>Une domiciliation assurée par plusieurs CCAS/CIAS ouvrant l'accès aux droits et si besoin aux aides facultatives.<br>Mais la nature de ce public mobile induit un décalage entre domiciliation et présence sur le territoire, ce qui rend difficile un accompagnement. | Maintien et consolidation d'un accompagnement et d'une domiciliation de droit commun. |
| La culture des gens du voyage | Culture et codes des gens du voyage non connus par tous les travailleurs sociaux, les gens du voyage ne constituant pas une catégorie homogène.<br>Certains travailleurs sociaux jouissent d'une expérience importante sur le sujet. | Information sur la culture et la diversité des gens du voyage.<br>Formation continue des professionnels et valorisation des expériences. |

- Santé et accès aux soins

| Problématiques | Constats et enjeux | Besoins |
|---|---|---|
| La connaissance des problématiques de santé | PMI de droit commun.<br>Aucune action spécifique menée sur les problématiques liées à la santé, en lien avec l'absence de diagnostic santé sur les gens du voyage<br>Des actions étaient menées à Mâcon (permanence) et dans le Grand Chalon (actions ponctuelles)<br>Des constats faits par les différents acteurs locaux : aucune difficulté dans le suivi des jeunes enfants, risques de pathologie spécifiques (activités professionnelles en lien avec les métaux), décrochage scolaire induit une difficulté dans la prévention, troubles de l'apprentissage chez les enfants non pris en charge par un spécialiste… | Améliorer la connaissance des problématiques de santé au niveau local, en lien avec le mode d'habitat |
| La relation des gens du voyage aux soins | Un recours aux soins souvent via l'urgence, liées à des difficultés identifiées par le public adulte (repérage d'une pathologie, nécessité de consultations médicales). | Améliorer les liens entre les gens du voyage et les professionnels de santé, afin de définir des parcours de soin. |

- Insertion professionnelle et formation

| Problématiques | Constats et enjeux | Besoins |
|---|---|---|
| L'accompagnement des travailleurs indépendants | Accompagnement des travailleurs indépendants bénéficiaires du RSA par un dispositif de droit commun, par le biais du SASTI et de la BGE.<br>Convention signée entre le Conseil départemental et le Grand Chalon, l'EPCI accompagnant les bénéficiaires du RSA domiciliés dans le CCAS d'une commune du territoire.<br>Enjeux d'accompagnement dans le cadre du RSA pour un public mobile : dispositif de droit commun qui ne s'adapte pas à leur spécificité. | Poursuivre l'accompagnement et l'appui des travailleurs indépendants. |
| L'illettrisme | D'un point de vue général, les plus faibles taux de scolarisation et un niveau d'illettrisme plus important au sein du public des gens du voyage peuvent entraver les choix d'orientation et de formation des jeunes voyageurs, et par conséquent, leur insertion professionnelle.<br>Existence de 5 plateformes de lutte contre l'illettrisme, portées par les missions locales ou les structures d'information sur l'emploi ou la formation (dispositif CLEFS71). | Développer des supports d'apprentissage adaptés aux gens du voyage, éventuellement des supports numériques. |
| La formation | Importance de l'attache familiale qui peut rendre difficile l'accès à des formations en apprentissage ou à des formations professionnelles qualifiantes non présentes sur le territoire.<br>Enjeux de la valorisation des compétences des jeunes voyageurs. | Améliorer la connaissance des besoins des gens du voyage en termes de formation et d'insertion professionnelle au niveau local afin d'adapter les dispositifs. |
| La situation des femmes | Les femmes assurent souvent un rôle en lien avec la maternité uniquement (schéma fréquent chez les gens du voyage).<br>Pas de centre social à Louhans, ce qui rend difficile l'intégration et la construction d'un lien social pour les femmes. | Développer l'insertion professionnelle des femmes |

## 6.2. Scolarisation

L'objectif majeur est d'améliorer l'assiduité pour favoriser la continuité scolaire et permettre de garantir les apprentissages des gens du voyage au sein de leurs parcours scolaires à tous les niveaux.

| Problématiques | Constats et enjeux | Besoins |
|---|---|---|
| Moyens déployés | Désignation d'un représentant de l'Éducation Nationale, relai auprès des enseignants, en tant que responsable de la formation au niveau du département.<br>Aucun moyen spécifique détaché par l'Education Nationale sur le sujet des gens du voyage. | Favoriser la scolarisation et l'assiduité dans le cadre du droit commun |
| Le niveau de scolarisation | Un bon niveau de scolarisation en école primaire, mais des difficultés peuvent exister dans la gestion de l'absentéisme et quant à la régularité de la scolarisation. | Renforcer le cadre partenarial au niveau local pour améliorer la scolarisation, notamment en maternelle et au collège. |
| La scolarité par correspondance | Des élèves inscrits au CNED dès l'école primaire, ceci nécessitant un accompagnement.<br>Néanmoins, un travail important de « rescolarisation » a été mené (Grand Chalon) pour amener les élèves à être scolarisés au sein des établissements scolaires. | Définir des modalités d'accompagnement des élèves scolarisés par le CNED. |
| Formation et échanges | Il existe des formations adressées aux directeurs d'école, relais auprès de leurs équipes pédagogiques. | Renforcer la formation des enseignants et personnels éducatifs (tous niveaux scolaires). |

# 7. La vie du schéma

| Problématiques | Constats et enjeux | Besoins et pistes d'actions |
|---|---|---|
| Les instances de pilotage et de suivi | Un schéma qui n'a pas été animé | Au moins 2 Commissions Départementales Consultatives par an et pérenniser un comité permanent : global et/ou thématique assurant la coordination et l'évaluation :<br>- Accueil et stationnement illicite ; mise en réseau des gestionnaires<br>- Sédentarisation et accès au logement en lien avec PDALHPD et PLH<br>- Accompagnement social global<br>- Scolarisation |
| Coordination locale | Nombreux acteurs locaux concernés, sans que les rôles et limites de chacun ne soient déterminés. | Mise en place d'un groupe de suivi partenarial par EPCI. Il s'agit d'échanger autour des bilans d'activités des différents équipements (accueil, grand passage, TFL) afin d'assurer leur suivi et de mobiliser dans un comité de suivi l'ensemble des partenaires concernés, dont les communes, l'Education Nationale, les travailleurs sociaux, etc.<br>Intégrer la problématique interdépartementale, interrégionale ou intercacadémique pour 3 EPCI. |
| Coordination départementale | Pas de structure de coordination et de médiation départementale pour les grands passages.<br>Une méconnaissance des EPCI concernant les actions entreprises par les autres EPCI. | Une coordination et médiation départementales pour assurer la préparation, la coordination et le bilan de l'accueil des grands passages et prévenir les installations illicites (voir partie « aires de grand passage »)<br>Mise en réseau des gestionnaires (échanges d'expérience, gestion des difficultés, évolution des pratiques, etc). |
| Coordination interdépartementale et régionale | Faible coopération interrégionale (Ain, Allier…) entre services de l'Etat et conseils départementaux.<br>Pas d'échange des services de police/de gendarmerie avec les départements limitrophes, en lien avec le découpage administratif des zones de défense et de sécurité. | Coordination régionale à renforcer (DREAL Bourgogne Franche-Comté).<br>Formaliser les échanges avec les départements voisins si nécessaire. |

Direction Départementale
des Territoires
de Saône-et-Loire

Conseil départemental
de Saône-et-Loire

# Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage de Saône-et-Loire 2020-2026

## Partie 3/3 : orientations en matière d'équipement, accompagnement et vie du schéma

Projet établi le 6 août 2020

Soumis à l'avis des communes et des EPCI concernés, préalablement à son adoption

Sommaire


**1. Introduction et rappels ..... 4**
1.1. Rappel de la démarche ..... 4
1.2. Les gens du voyage, de qui parle-t-on ? ..... 4
1.3. Évolutions récentes du contexte juridique ..... 5

**2. Synthèse des obligations du schéma 2020-2026 en Saône-et-Loire ..... 6**
2.1. En matière d'accueil et d'habitat ..... 6
2.2. En matière d'accompagnement social et de scolarisation et de vie du schéma ..... 7
2.3. Pour assurer le vie du schéma ..... 7

**3. Aires de grand passage ..... 8**
3.1. Le maintien et la création d'aires de grand passage : 7 aires, soit 940 places ..... 8
3.2. Fonctionnement et gestion ..... 12

**4. Aires permanentes d'accueil ..... 13**
4.1. Le maintien et la création d'aires d'accueil : 15 aires, soit 264 places caravanes ..... 13
4.2. Fonctionnement et gestion ..... 17

**5. Terrains familiaux locatifs et sédentarisation ..... 18**
5.1. Une connaissance des priorités à affiner par territoire et par ménage ..... 18
5.2. La création de 38 terrains familiaux, soit 76 places caravanes minimum ..... 19
5.3. Permettre une alternative en logement locatif social adapté (intégration) ..... 24
5.4. Appui aux communes et aux voyageurs relatif au droit de l'urbanisme ..... 25

**6. Accompagnement social et scolarisation ..... 26**
6.1. Accès aux droits sociaux et domiciliation ..... 26
6.2. Santé et accès aux soins ..... 28
6.3. Insertion professionnelle et formation ..... 29
6.4. Scolarisation ..... 32

**7. Vie du schéma ..... 35**
7.1. Pilotage et mise en œuvre départementale ..... 35
7.2. Pilotage local par EPCI ..... 36
7.3. Coordination interdépartementale et régionale ..... 37

**Annexe ..... 39**

# 1. Introduction et rappels

La loi n°2000-614 du 5 juillet 2000, modifiée par les lois du 27 janvier 2017 et du 7 novembre 2018, rend obligatoire la réalisation d'un schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage dans chaque département, le schéma devant être révisé tous les six ans.

Le schéma départemental est élaboré par le représentant de l'Etat dans le département et le président du conseil départemental, associant la commission départementale consultative des gens du voyage, les EPCI ou syndicats mixtes, les communes et les représentants des gens du voyage.

Le présent document présente les orientations du projet de schéma révisé pour la période 2020-2026, en matière d'équipements, accompagnement et vie du schéma.

## 1.1. Rappel de la démarche

La 1ère phase de la démarche correspond à l'état des lieux et à l'évaluation du schéma précédent, dont la présentation dans son état d'avancement a été faite à la Commission départementale consultative des gens du voyage qui a été réunie le 27 septembre 2019.

La 2ème phase correspond à l'identification des besoins à prendre en compte pour l'accueil et l'habitat des gens voyage, présentée pour avis à Commission départementale consultative des gens du voyage, réunie le 5 février 2020.

Un avant-projet d'orientations en matière d'accueil et d'habitat, d'accompagnement social et de scolarisation ainsi que de vie du schéma (3ème phase), a été élaboré en juin 2020. Il a été soumis pour avis :

- aux membres de la Commission départementale consultative des gens du voyage
- au Préfet de région, au titre de la coordination régionale
- au Préfet de l'Ain, au titre de la coordination interdépartementale

Le comité restreint du 27 juillet 2020, associant les représentants de l'Etat et du Conseil Départemental, a été le cadre de l'analyse et de la prise en considération des avis transmis, avant la transmission formelle du projet de schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage pour avis aux communes et EPCI concernés. Ceux-ci disposeront d'un délai de deux mois pour délibérer et formuler observations et avis.

En octobre 2020, à l'issue de ce processus, le projet de schéma sera réajusté et soumis à l'avis de Commission départementale consultative des gens du voyage, dont la composition aura été renouvelée.

Le nouveau schéma sera adopté par le Président du Conseil départemental et le Préfet, puis publié.

Outres les présentes prescriptions, il comprend un « état des lieux » et un « diagnostic des besoins ».

## 1.2. Les gens du voyage, de qui parle-t-on ?

En termes de publics concernés, c'est la loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage, plusieurs fois modifiée, qui s'applique ; dès le début de son article 1er, elle indique que « les communes participent à l'accueil des personnes dites gens du voyage et dont l'habitat traditionnel est constitué de résidences mobiles ».

## 1.3. Évolutions récentes du contexte juridique

Le contexte juridique a évolué depuis 2012, date d'élaboration du précédent schéma 2012-2018 :

- Le transfert de la compétence concernant l'accueil des gens du voyage aux EPCI
- Un élargissement des obligations su schéma aux terrains familiaux locatifs
- Une prise en compte des gens du voyage dans les documents locaux de planification
- L'abrogation du livret de circulation distinguant les gens du voyage
- L'évolution des possibilités de financement des équipements d'accueil
- La possibilité de consignation de fonds par le Préfet en cas de non réalisation des aires
- Le traitement des installations illicites
- Les normes d'aménagement et de gestions des aires de grand passage
- Les normes d'aménagement et de gestions des aires d'accueil et terrains familiaux locatifs
- L'évolution du régime des STECAL

Ces évolutions sont détaillées dans le rapport de phase 1/3.

# 2. Synthèse des obligations du schéma 2020-2026 en Saône-et-Loire

## 2.1. En matière d'accueil et d'habitat

Il s'agit de disposer de 7 aires de grand passage, totalisant 940 places caravanes, pour assurer l'accueil des grands passages dont 3 de 200 places caravanes dans les agglomérations importantes et à proximité des grands axes et 4 plus petites, assurant une réponse équilibrée en termes d'accueil, maitrise des dépenses publiques et protection de l'espace agricole ou naturel. La coordination départementale et interdépartementale est à renforcer.

Le département nécessite 15 aires permanentes d'accueil, soit 264 places caravanes, au lieu de 11 aires actuellement, pour assurer le passage et le séjour des gens du voyage itinérants et semi-itinérants. Dans les agglomérations importantes, 2 aires d'accueil minimum sont à proposer pour assurer une réponse suffisante et adaptée à la diversité des groupes familiaux. Dans le Grand Chalon et Creusot-Montceau, une partie des obligations de création d'aires d'accueil ont été réduites au regard des besoins, au profit de terrains familiaux locatifs. Sur l'ensemble du territoire départemental, la coordination entre gestionnaires est à renforcer.

Sur la durée du schéma, 38 terrains familiaux locatifs sont à produire a minima, soit 76 places caravanes, pour accompagner les demandes et besoins de sédentarisation connus de 38 ménages. L'alternative 1 logement PLAi au lieu de 1 terrain familial locatif méritera néanmoins d'être étudiée et permise, si l'habitat locatif adapté s'avère la meilleure réponse. L'accès au statut de locataire pour les ménages ou de bailleur pour les collectivités doit être accompagné.

*Synthèse des caractéristiques des trois dispositifs d'accueil et d'habitat des gens du voyage figurant obligatoirement au schéma*

| | Aire de grand passage | Aire permanente d'accueil | Terrain familial locatif |
|---|---|---|---|
| destination | Groupes jusqu'à 200 caravanes (4 ha), qui ne peuvent être accueillis sur les aires d'accueil<br>Durée 1 à 3 semaines<br>Période fixée par le schéma | Jusqu'à 50 caravanes maximum<br><br>Durée jusqu'à 10 mois<br>Ouvertes toutes l'année | Un ménage ne peut se voir attribuer qu'un seul terrain familial locatif<br>Regroupement possible de plusieurs terrains familiaux locatifs |
| statut | Équipement public EPCI/ redevance | Équipement public EPCI/ redevance | Terrain locatif propriété EPCI ou bailleur social/ loyer |
| aménagement | 4 ha (sauf dérogation préfectorale)<br>Alimentation en eau et en électricité | Superficie d'une place : 75 m² (hors stationnement)<br>1 lavabo, 1 douche et 2 WC par emplacement<br>Alimentation en eau et électricité par emplacement | 1 terrain = au minimum 2 places (soit 150 m², hors stationnement)<br>Compteurs individuels d'eau et d'électricité<br>Pièce de séjour (espace de cuisine, évier)<br>Bloc sanitaire (1 lavabo, 1 douche et 2 WC) |
| gestion | Convention d'occupation et règlement intérieur<br>Tarification et caution par caravane double essieu | Convention d'occupation et règlement intérieur<br>Tarification en cohérence avec le niveau de prestation | Attribution par un bailleur<br>Bail (3 ans)<br>Loyer mensuel et quittance<br>Révision annuelle des loyers |

*Exemples*

Aire de grand passage (Rhône)

Aire d'accueil (Saône-et-Loire)

Terrain familial locatif, ici avec pièce de vie (Haute-Savoie)

études actions

## 2.2. En matière d'accompagnement social et de scolarisation et de vie du schéma

La réalisation des équipements d'accueil et d'habitat des gens du voyage tient compte des possibilités de scolarisation des enfants, d'accès aux soins et d'exercice des activités économiques.

Le volet socio-économique du schéma vise à assurer aux des gens du voyage l'accès aux dispositifs de droit commun, les besoins étant différents entre gens du voyage sédentaires, en demande de sédentarisation ou itinérants :

- accès aux droits sociaux et domiciliation
- santé et accès aux soins
- insertion professionnelle et formation
- scolarisation

## 2.3. Pour assurer le vie du schéma

La vie du schéma nécessite la mise en œuvre et l'animation :

- d'instances départementales spécifiquement dédiées à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage, en prenant appui sur la commission départementale consultative, en lien avec les autres dispositifs existants, comme le PDALHPD ou le PDI,
- d'un pilotage local, autour des EPCI compétents en matière d'accueil et d'habitat, en lien avec les autres partenaires concernés,
- d'une coordination interdépartementale et régionale.

# 3. Aires de grand passage

## 3.1. Le maintien et la création d'aires de grand passage : 7 aires, soit 940 places

### a. Objectifs

En rapport avec l'évaluation et les besoins, il convient d'adapter et de pérenniser l'offre en aires de grand passage. Il s'agit notamment de proposer un maillage suffisant en aires de grand passage, dont :

- trois atteignant les 4 ha pour accueillir jusqu'à 200 caravanes,
- quatre de taille inférieure, permettant l'accueil de groupes de moindre importance.

Au regard des besoins définis par le schéma, une dérogation préfectorale formalisera une superficie moindre pour ces quatre aires de grand passage.

### b. Prescriptions : disposer de 7 aires de grand passage, dont 3 de 4 ha

Le décret n°2019-171 du 5 mars 2019 fixe les règles applicables aux aires de grand passage nouvelles mais aussi existantes (immédiatement ou à compter du 1er janvier 2022) ; il en précise, entre autres, la capacité minimale ainsi que leurs modalités d'aménagement et d'équipement (accès, alimentation eau potable et électricité, dispositif de recueil des eaux usées).

Toutes les aires d'accueil devront être conformes aux normes d'aménagement et d'équipement des aires de grand passage :

- les équipements créés devront prendre en compte l'ensemble de ces dispositions ;
- les aires de grand passage existantes devront être mises en conformité avant le 1er janvier 2022.

- CA Mâconnais Beaujolais Agglomération : disposer de deux aires de grand passage aménagées ou mutualisées, soit 240 places caravanes

L'intercommunalité ne dispose que d'une seule aire de grand passage de 40 places à Mâcon, inadaptée à l'accueil des grands groupes et non équipée (absence d'électricité). En lien avec la carence de l'offre existante au sein de l'intercommunalité, la question de l'interface entre Mâcon et Replonges émerge quant aux grands passages. En effet, l'aire de Replonges (CC Bresse-et-Saône, Ain) est identifiée comme « l'aire de grand passage de Mâcon » par la plupart des voyageurs.

Dans un premier temps, il conviendra de formaliser une mutualisation avec Bresse-et-Saône qui gère l'aire de Replonges (Ain), Mâconnais Beaujolais Agglomération devant participer à son financement et à sa gestion. Dans le même temps, l'aire existantes de 40 places (1,16 ha) sera maintenue et adaptée aux normes d'aménagement, afin de proposer une offre complémentaire aux aires de grand passage de Replonges (01) et du département.

En l'absence de mutualisation effective avec Bresse-et-Saône un an après l'approbation du schéma, Mâconnais Beaujolais Agglomération devra mettre en place une aire de grand passage sur son territoire, conforme aux normes minimales d'équipements et d'aménagement, permettant d'atteindre 4 ha (200 places caravanes) : une aire de 4 ha ou une aire de 2,9 ha complétant celle de 1,1 ha existante. Cette obligation porterait alors sur la commune de Mâcon, l'EPCI pouvant définir d'autres localisations sur son territoire, au titre de ses compétences habitat, aménagement ou gestion de l'espace.

- CA Le Grand Chalon : disposer de 4 hectares en aire de grand passage, soit 200 places caravanes

L'aire de grand passage de Varennes-le-Grand (150 places caravanes, 2,9 ha) est soumise à des travaux de dépollution. Un terrain de substitution, situé à proximité, assure la fonction d'aire de grand passage.

Considérant le poids de l'agglomération, il est nécessaire qu'elle dispose d'une capacité d'accueil de 4 ha (200 places caravanes).

Deux solutions alternatives sont retenues pouvant concerner les communes de Varennes-le-Grand et Saint-Loup-de-Varennes limitrophe :

- une extension de l'aire existante à 4 ha
- en cas de difficulté d'extension, maintien de l'aire existante et proposition d'un site complémentaire (1,1 ha) pour porter la capacité d'accueil à 4 ha.

En termes d'aménagement, il est nécessaire de terminer les travaux de dépollution du site.

- CC Le Grand Charolais : maintenir et étendre de l'aire de grand passage pour la porter de 1,8 à 4 ha, soit 200 places caravanes

La capacité actuelle de l'aire de grand passage s'établit à 100 places caravanes (1,8 ha). Au regard des besoins du territoire, l'aire de Paray-le-Monial doit être en mesure d'accueillir 200 caravanes : il convient donc de la maintenir et de prévoir son extension afin de la porter à 4 ha.

- CC Bresse Louhannaise Intercom' : maintenir l'aire existante de 150 places caravanes

Des travaux ont récemment permis d'établir la capacité de l'aire de grand passage de Louhans à 150 places (3 ha), ainsi qu'en modifier l'organisation globale et la rendre praticable en cas d'intempéries.

Il convient donc de maintenir l'aire existante.

- CU Creusot Montceau : maintenir l'aire existante de 75 places caravanes

Récemment mise en service (2018), l'aire de grand passage de Saint-Eusèbe peut accueillir 75 caravanes. Il convient de maintenir la capacité existante de cet équipement.

- CC Grand Autunois Morvan : maintenir l'aire existante de 75 places caravanes (emprise actuelle sans extension)

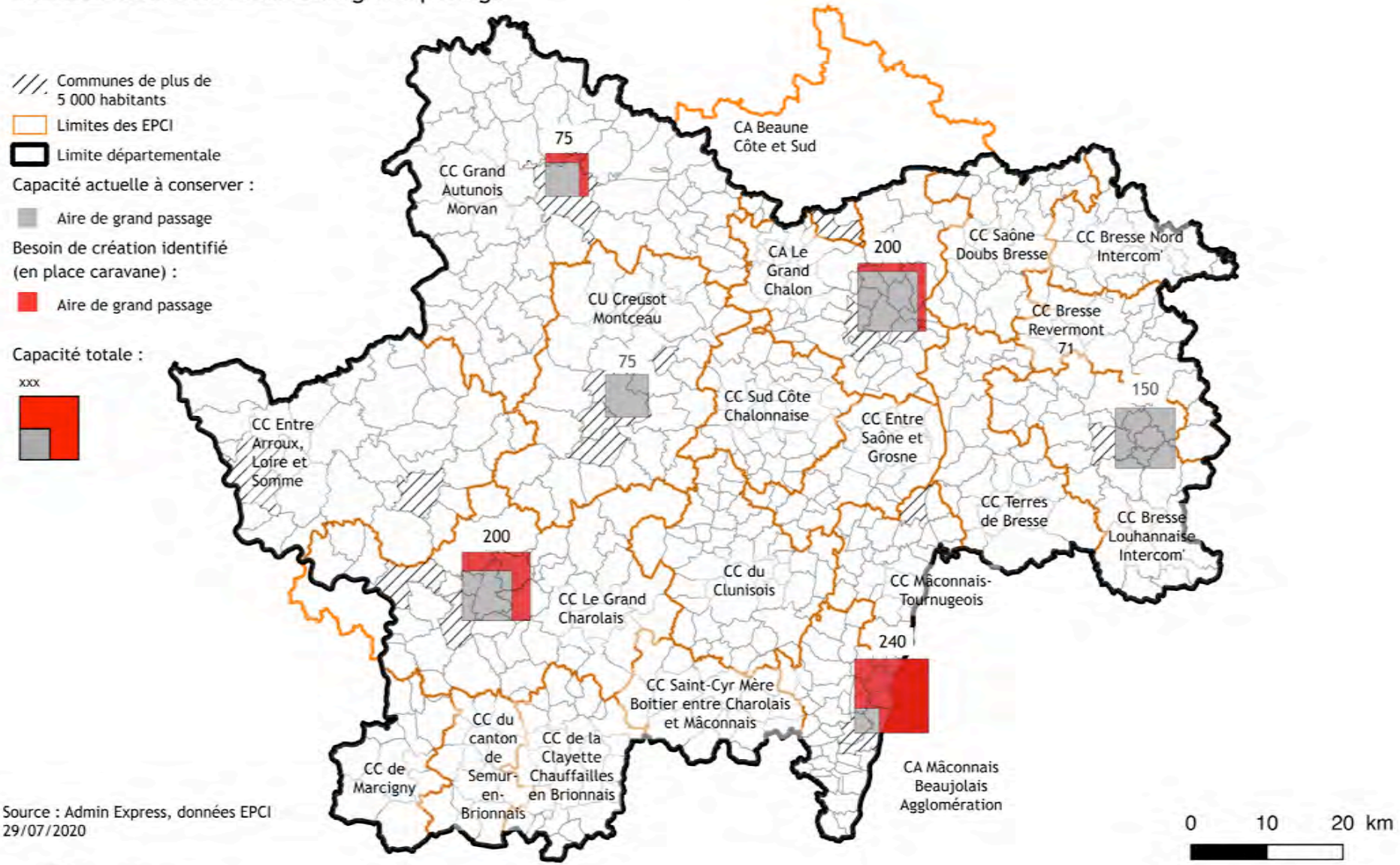
Implantée sur une vaste parcelle communale (1,3 ha), l'aire de grand passage située à Autun affiche une capacité officielle de 40 caravanes. Au regard des normes définissant un ratio de 50 caravanes à l'hectare, la capacité de l'aire existante est de 75 places caravanes. Le schéma formalise cette capacité d'accueil, sans extension de l'emprise foncière actuelle.

- Les autres intercommunalités

Aucun autre besoin en termes de grand passage n'est identifié, à l'exception de situations récurrentes identifiées au sein de la communauté de communes Terres de Bresse, limitrophe du Grand Chalon et de Bresse Louhannaise Intercom'. Il convient donc d'envisager soit la mise à disposition d'un terrain, soit une mutualisation avec un des deux EPCI limitrophes disposant d'une aire de grand passage.

# Projet de schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage de Saône-et-Loire

## Maintien et création d'aires de grand passage




Source : Admin Express, données EPCI
29/07/2020

études actions
développement urbain territorial social

Recommandations

Outre les normes minimales fixées par décret, le schéma recommande d'accorder une attention particulière aux :

- risque caniculaire ; le revêtement des aires ou l'ombrage doivent être adaptés en cas de fortes chaleurs ;
- nuisances phoniques et pollution, en lien avec la situation des aires souvent à proximité d'importants axes de circulation ;
- risque naturel ou technologique, en cas de situation des aires ou terrains dans des zones inondables ou à proximité d'établissements ou installations, présentant une probabilité de risque.

Sans être spécifiques aux gens du voyage, ces problématiques peuvent être accentuées par leur mode d'habitat.

Pilote : DDT

Maitrise d'ouvrage : les 6 EPCI concernés

Financement :

*La Dotation d'équipement aux territoires ruraux (DETR) peut être mobilisée en soutien financier de l'Etat. Il n'y a pas d'aide à la gestion pour les aires de grand passage.*

*Le* principe *de mutualisation, consistant à faire cofinancer par un EPCI un équipement situé sur le territoire d'un autre EPCI (investissement et fonctionnement), n'est proposé que pour deux secteurs géographiques pertinents en termes de grand passage :*

*- Mâconnais Beaujolais Agglomération, avec Bresse et Saône (Ain) ;*

*- Terres de Bresse, avec Le Grand Chalon ou Bresse Louhannaise Intercom'.*

## 3.2. Fonctionnement et gestion

### a. Objectifs

Il est nécessaire d'harmoniser les pratiques de fonctionnement et de gestion. Il s'agit d'assurer une cohérence dans ces pratiques dans un souci de compréhension des règles par les usagers. Cette harmonisation permet également de faciliter la gestion pour les différentes intercommunalités et leurs gestionnaires, grâce à un cadre commun.

### b. Constats

Il existe des disparités quant aux modalités de gestion des aires en Saône-et-Loire, en lien notamment avec la présence de différents opérateurs et une offre de services différents selon les territoires. Les tarifs ne sont pas harmonisés en termes de redevance, de périodicité (prix exprimé par jour ou par semaine), d'échelle de fixation du prix (caravane, ménage, missions). De même, il y a une importante variabilité du montant de la caution. Ces disparités en termes de prix peuvent induire des difficultés, liées à l'incompréhension par les voyageurs de ces différences de gestion.

Par ailleurs, les périodes d'ouverture définies dans les règlements intérieurs des aires ne sont pas harmonisées. Certaines peuvent être ouvertes autant que de besoin, hors des périodes d'ouverture définies, au regard de groupes familiaux présents sur le territoire, afin d'éviter des situations de stationnements illicites sur des sites non adaptés tant sur le plan sécuritaire que sanitaire.

### c. Prescriptions

- Harmoniser les modalités de fonctionnement et de gestion des aires de grand passage

Le décret n°2019-171 du 5 mars 2019 fixe les règles relatives à la gestion et au fonctionnement applicables aux aires de grand passage. Elle consiste principalement en :

- la signature d'une convention d'occupation
- un règlement intérieur remis aux usagers
- une tarification du droit d'usage par caravane double essieu
- le versement d'un dépôt de garantie calculé par caravane doble essieu

Ce décret constitue un cadre pour la cohérence des modes de gestion et de fonctionnement. Il convient également d'harmoniser les durées de séjour sur les aires : des séjours de 15 jours maximum sont admis. Ils doivent être programmés à l'avance, afin de prévoir un temps de repos entre deux passages.

- Prévoir la possibilité de réponse au cas par cas en dehors de la période d'ouverture partagée

Les aires de grand passage de Saône-et-Loire sont ouvertes du 1er avril au 15 septembre. Néanmoins, il est recommandé de prévoir des possibilités de réponse aux demandes qui s'exprimeraient hors de cette période : il peut s'agir de demandes hivernales ou de groupes en stationnement illicite, notamment sur des sites non adaptés sur le plan sanitaire et sécuritaire, ceci permettant d'éviter des occupations illicites au sein du territoire. Comme en période d'ouverture estivale, ces groupes devront signer une convention d'occupation.

Pilote : Préfecture

Maitrise d'ouvrage : les 6 EPCI concernés

# 4. Aires permanentes d'accueil

## 4.1. Le maintien et la création d'aires d'accueil : 15 aires, soit 264 places caravanes

### a. Objectifs

En rapport avec l'évaluation et les besoins, il convient d'adapter et de pérenniser l'offre d'accueil existante. Il s'agit notamment de :

- proposer un maillage suffisant en aires d'accueil à l'échelle du département,
- proposer 2 aires d'accueil a minima dans chacun des principaux territoires ou agglomérations, pour mieux gérer l'accueil et les équipements,
- confirmer et reformuler les obligations du précédent schéma en admettant une réduction sur Grand Chalon (en regard des besoins de sédentarisation) et Creusot-Montceau (en regard de la capacité en aires d'accueil et des besoins de sédentarisation),
- renforcer la coordination départementale.

### b. Prescriptions : disposer de 15 aires d'accueil, dont 4 nouvelles à créer, soit 52 places

Le décret du 26 décembre 2019 édicte des normes relatives à l'aménagement, à la gestion et au fonctionnement des aires d'accueil.

Certaines de ses dispositions sont d'application immédiate ou fixée au 26 juin 2020 pour le règlement intérieur.

Les normes d'aménagement ne s'appliquent qu'aux aires d'accueil nouvelles ; les aires existantes ne sont concernées qu'en cas de travaux de réaménagement, le cas échéant.

- CA Mâconnais Beaujolais Agglomération : 2 aires d'accueil, 30 places caravanes

Dans l'agglomération, il est nécessaire de disposer de 2 aires d'accueil totalisant 30 places caravanes minimum, dont une existante et une à créer pour proposer une offre complémentaire.

Il convient donc de maintenir et d'adapter l'aire d'accueil existante à Mâcon (18 places). Pour rappel, des travaux d'amélioration ont eu lieu en 2017 (changement des réseaux d'électricité, enrobé, rajout de ballons d'eau chaude, remplacement de la fosse septique). En termes d'aménagement, il est recommandé de mettre en place de sanitaires individualisés pour faciliter l'entretien et la gestion (responsabilisation des utilisateurs). Les publics en demande de sédentarisation qui séjournent sur l'aire doivent être orientés vers les futurs terrains familiaux locatifs.

Par ailleurs, il convient de créer une aire d'accueil à Charnay-les-Mâcon (12 places minimum), pour proposer un 2ème équipement dans l'agglomération.

- CA Le Grand Chalon : 2 aires d'accueil, 30 places caravanes

L'agglomération dispose de 2 aires d'accueil totalisant 30 places caravanes.

Il est nécessaire de maintenir les deux aires d'accueil existantes à Chalon-sur-Saône (15 places) et Saint-Marcel (15 places). De plus, il s'agira de maintenir à niveau les équipements proposés.

Les publics en demande de sédentarisation qui séjournent sur les aires doivent être orientés vers les futurs terrains familiaux locatifs.

La nécessité ou non d'une 3e aire d'accueil dans l'agglomération sera évaluée à l'issue du schéma, en 2026.

- CU Creusot Montceau : 3 aires d'accueil, 64 places caravanes

L'agglomération dispose de 3 aires d'accueil totalisant 64 places caravanes.

Il convient de maintenir les 3 aires d'accueil existantes totalisant 64 places caravanes : Montceau-les-Mines (22 places), Torcy (24 places) et Montchanin (18 places). De plus, il est nécessaire de maintenir à niveau les équipements proposés.

Les publics en demande de sédentarisation qui séjournent sur les aires (Montchanin notamment) doivent être orientés vers les futurs terrains familiaux locatifs.

- CC Entre Arroux, Loire et Somme : 2 aires d'accueil, 36 places caravanes

Le territoire dispose de deux aires d'accueil totalisant 36 places caravanes à Gueugnon et Bourbon-Lancy. Il s'agira de maintenir la capacité et le niveau des équipements proposés.

Un programme de travaux d'adaptation de l'aire de Gueugnon doit être mis en œuvre : valorisation des abords de l'aire et traitement paysager en direction de la station d'épuration.

- CC Le Grand Charolais : 2 aires d'accueil, 28 places caravanes

Sur le territoire, il est nécessaire de disposer de 2 aires d'accueil totalisant 28 places caravanes minimum, dont une existante et une à créer, pour proposer une offre complémentaire.

Il est donc nécessaire de maintenir à niveau l'aire existante à Digoin (16 places caravanes). Un plan d'information et d'évacuation en cas d'alerte crue de l'Arroux sera formalisé (gestionnaire et Etat).

Une 2ème aire d'accueil à Paray-le-Monial (12 places minimum) devra être créée, pour proposer un 2ème équipement dans le territoire.

- CC Bresse Louhannaise Intercom' : 1 aire d'accueil, 24 places

Le territoire dispose d'une aire d'accueil totalisant 24 places caravanes, à Louhans.

Un programme de mise à niveau des équipements sera prévue : sanitaires individualisés, revêtements des sols (le gravillonnage peut être à l'origine de la dégradation des caravanes)…

Il conviendra d'assurer une gestion renforcée lors de la période des grands passages ou délocaliser l'aire d'accueil existante pour l'éloigner de l'aire de grand passage.

- CC Mâconnais-Tournugeois : 1 aire d'accueil, 24 places caravanes

Le territoire dispose d'une aire d'accueil totalisant 24 places caravanes à Tournus.

L'aire d'accueil existante sera maintenue. La mise à niveau des équipements devra être également programmée pour améliorer l'aire : création d'un système d'assainissement autonome, construction d'un merlon (protection acoustique).

- CC Grand Autunois Morvan : 1 aire d'accueil, 20 places caravanes

Il convient de créer une aire d'accueil de 20 places à Autun, pour proposer un équipement de taille suffisante pour répondre aux besoins sur un vaste territoire qui en est actuellement dépourvu.

- CA Beaune, Côte et Sud (partie Saône-et-Loire) : 1 aire d'accueil, 8 places caravanes

Le territoire ne dispose d'aucune aire d'accueil dans sa partie Saône-et-Loire.

Il convient de créer une aire d'accueil de 8 places minimum à Chagny, pour proposer un 3ème équipement dans l'agglomération interdépartementale (Côte-d'Or/Saône-et-Loire). S'inscrivant dans un maillage d'aires d'accueil, cette taille réduite peut être admise, bien qu'elle ne permette pas d'optimiser les coûts de gestion.

- Les autres intercommunalités

Aucun autre besoin en termes de passage n'est identifié sur les autres territoires.

Recommandations

Outre les normes minimales fixées par décret, le schéma recommande d'accorder une attention particulière aux :

- risque caniculaire, le revêtement des aires ou l'ombrage doit être adapté en cas de fortes chaleurs ;
- nuisances phoniques et pollution, en lien avec la situation des aires d'accueil souvent à proximité d'importants axes de circulation ;
- risque naturel ou technologique, en cas de situation des aires ou terrains dans des zones inondables ou à proximité d'établissements ou installations, présentant une probabilité de risque
- risque viral, comme constaté en 2020, considérant les spécificités d'habitat, la grande proximité des ménages sur les équipements d'accueil ainsi que la vie en groupe
- importance de la desserte numérique pour les démarches administratives, fiscales, sociales, scolaires.

Sans être spécifiques aux gens du voyage, ces problématiques peuvent être exacerbées par leur mode d'habitat.

Pilote : Préfecture/DDT/DDCS

Maitrise d'ouvrage : les 9 EPCI concernés

Financement :

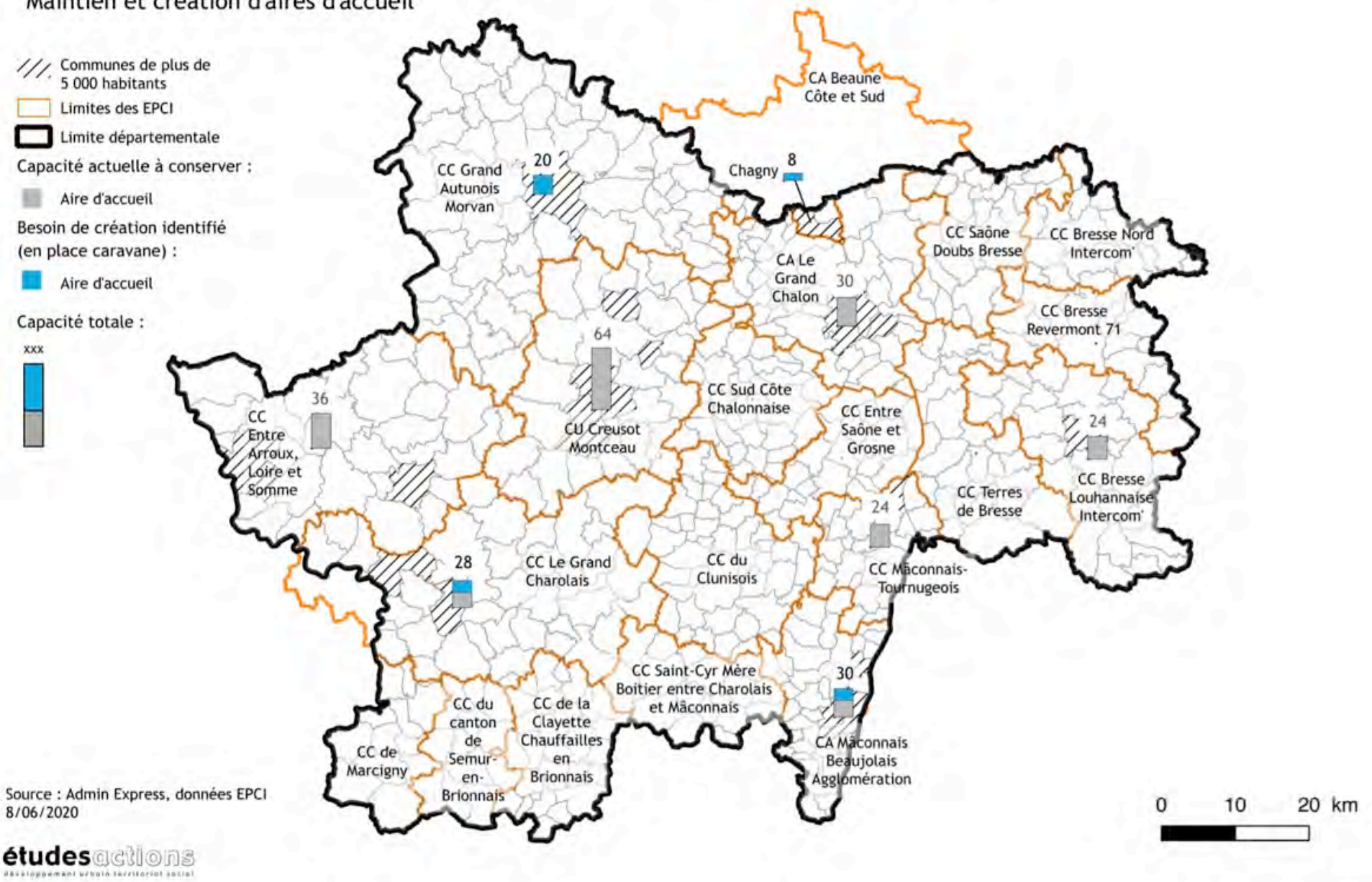
*La Dotation d'équipement aux territoires ruraux (DETR) peut être mobilisée en soutien financier de l'Etat.*

*Aide à la gestion des aires d'accueil : ALT 2 (aide au logement temporaire 2).*

*Le* principe *de mutualisation, consistant à faire cofinancer par un EPCI un équipement situé sur le territoire d'un autre EPCI (investissement et fonctionnement), n'est pas proposé, chaque EPCI constituant un secteur géographique pertinent en termes d'aires d'accueil.*

# Projet de Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage de 71

## Maintien et création d'aires d'accueil




Source : Admin Express, données EPCI
8/06/2020

études actions
développement urbain territorial social

## 4.2. Fonctionnement et gestion

### a. Objectifs

Il est nécessaire d'harmoniser les pratiques de fonctionnement et de gestion. Il s'agit d'assurer une cohérence dans ces pratiques dans un souci de compréhension des règles par les usagers. Cette harmonisation permet également de faciliter la gestion pour les différentes intercommunalités et leurs gestionnaires, grâce à un cadre commun.

### b. Constats

La gestion des équipements d'accueil du territoire est plutôt hétérogène, en lien avec une offre de services différente selon les territoires. Il n'y a pas de cadre de gestion partagé, à la fois pour les voyageurs, les collectivités et les gestionnaires concernant :

- les périodes d'ouverture et de fermeture des aires au sein d'un territoire,
- les durées des séjours,
- la tarification et les montants de caution,
- règlements intérieurs.

### c. Prescriptions

- Harmoniser les modalités de fonctionnement et de gestion des aires d'accueil

Il s'agit de mettre en œuvre les dispositions du décret 26 décembre 2019 relatives à la gestion et au fonctionnement des aires d'accueil, concernant notamment :

- la durée de séjour : 3 mois consécutifs (dérogations dans la limite de 7 mois pour scolarisation, insertion professionnelle ou hospitalisation
- le droit d'usage : droit d'emplacement (cohérent avec le niveau de prestations offertes et éventuellement modulable en fonction des ressources) et fluides (facturation de la consommation réelle)
- fermeture des aires limitées à un mois (sauf dérogation préfectorale) et prise en compte des aires du même secteur géographique

Les mesures liées à la gestion et au fonctionnement des aires d'accueil sont applicables immédiatement.

L'établissement d'un règlement intérieur conforme au décret, qui devait être fait avant le 26 juin 2020, amorce ce travail d'harmonisation.

Pilote : DDCS

Maitrise d'ouvrage : les 9 EPCI concernés

# 5. Terrains familiaux locatifs et sédentarisation

## 5.1. Une connaissance des priorités à affiner par territoire et par ménage

### a. Objectif

Un travail avec les travailleurs sociaux du département ou des CCAS a permis d'identifier au moins 150 ménages en demande et besoin de sédentarisation. Toutes les demandes ne sont pas connues car non enregistrées en tant que telles, sauf en cas de demande de logement locatif social, mais celles-ci restent peu nombreuses.

En rapport avec l'évaluation des besoins, les besoins croissants de sédentarisation et de la volonté du législateur qui a progressivement promu la réalisation de terrains familiaux locatifs jusqu'à les faire figurer au schéma départemental, il convient de programmer la production de terrains familiaux locatifs en s'assurant que ceux-ci correspondant bien aux besoins. En effet d'autres réponses sont possibles en matière de sédentarisation, en articulation avec le PDALHPD : logement locatif social ou privé, accession à la propriété, stationnement des caravanes constituant l'habitat principal de leurs occupants (isolées ou sur terrain aménagé).

### b. Recommandation

Pour répondre de manière satisfaisante aux besoins des ménages, il est recommandé de réaliser préalablement un diagnostic de la situation et des besoins d'habitat, par EPCI.

Cela concerne les EPCI identifiés au titre des obligations en terrains familiaux locatifs et les EPCI identifiés au titre de besoins locaux à préciser. Mais tous les EPCI du département peuvent être concernés dans le cadre d'un projet local motivé.

Dans les situations les plus complexes (CA Mâconnais Beaujolais Agglomération, CA Le Grand Chalon, CU Creusot Montceau), l'outil « MOUS locale » (Maitrise d'œuvre Urbaine et Sociale) pourra être mobilisé, avec l'appui financier de l'Etat et du Département, en lien avec la fiche action n°9 du PDALHPD 2018-2022 (Plan départemental d'action pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées).

L'intérêt de cet outil est de comprendre deux phases successives :

- une phase de diagnostic approfondi, permettant d'évaluer précisément les demandes et besoins,
- et une phase de montage opérationnel adapté aux besoins et aux capacités d'intervention de la collectivité locale : terrain familial locatif ou autre produit d'habitat ne relevant pas du schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage

Pilotes : DDCS et Département (en tant que copilotes du PDALHPD)

Maitrise d'ouvrage : les EPCI concernés

Financement :

Pour une MOUS locale, possibilité de co-financement de l'Etat (dans la limite de 50% du prix HT de la prestation) et du Département (au cas par cas selon crédits mobilisables).

## 5.2. La création de 38 terrains familiaux, soit 76 places caravanes minimum

### a. Objectif

Sur la durée du schéma, 38 terrains familiaux locatifs sont à produire a minima pour accompagner les demandes et besoins de sédentarisation connus de 38 ménages. Cela représente environ la moitié des besoins avérés recensés par les travailleurs sociaux dans le cadre de leur accompagnement social global. La temporalité d'une ingénierie sociale, la temporalité du schéma (6 ans) et la capacité d'action des collectivités locales ne permettent pas de viser un objectif plus ambitieux. Cela représente 76 places caravanes minimum, à raison de 2 places caravanes minimum par terrain familial locatif.

L'accès au statut de locataire pour les ménages ou de bailleur pour les collectivités doit être accompagné.

### b. Les prescriptions par EPCI et commune

7 EPCI sont mentionnés avec des objectifs de création de terrains familiaux locatifs (TFL), avec des communes désignées.

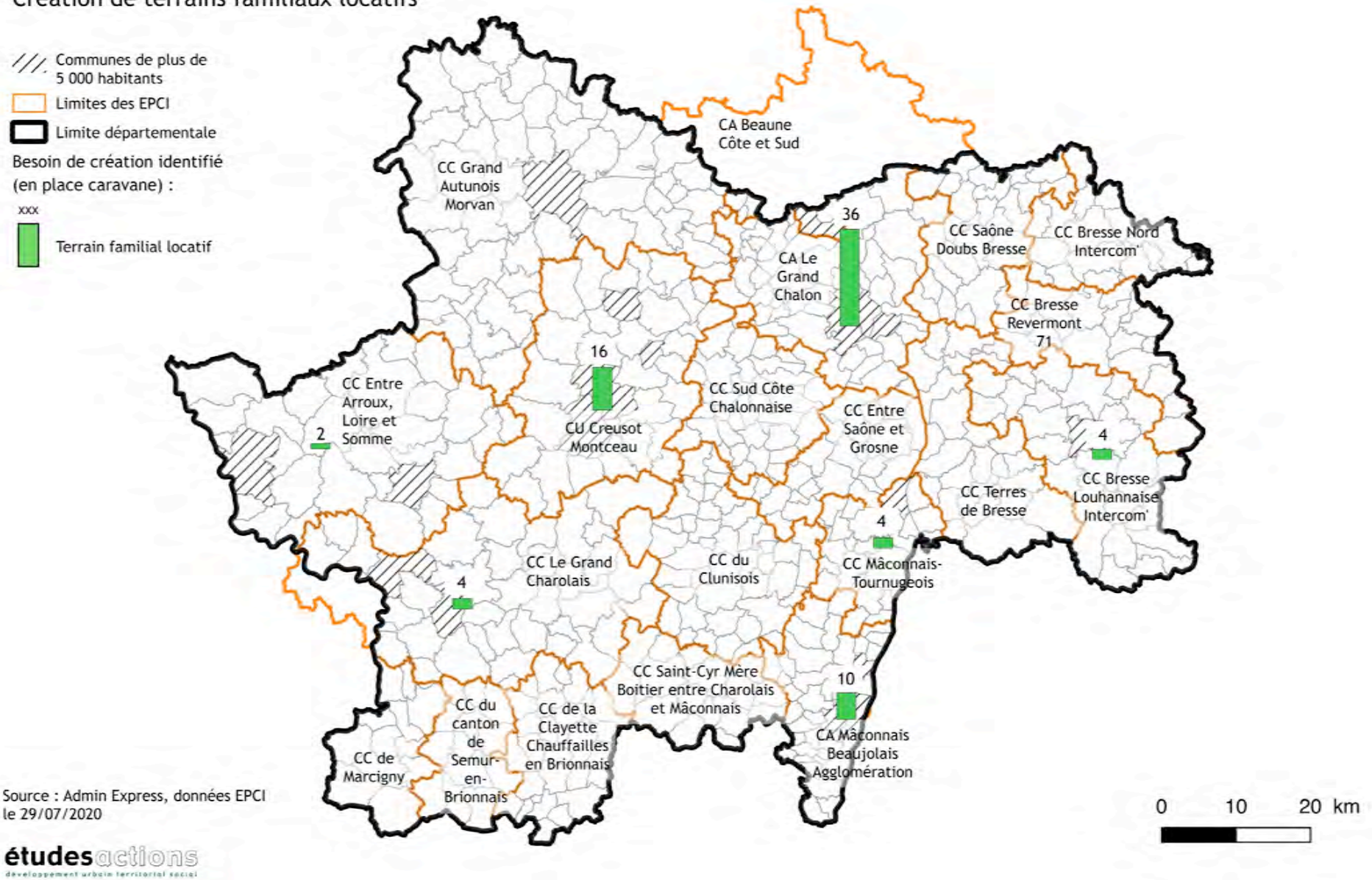
| EPCI | Prescriptions |
|---|---|
| CA Le Grand Chalon | 18 terrains familiaux locatifs, soit 36 places caravanes minimum :<br>Chatenoy-le-Royal, Saint-Rémy, Givry, Chalon-sur-Saône, Saint-Marcel,.<br>(dont 18 places caravanes par substitution de places actuellement prévues en aires d'accueil ) |
| CU Creusot Montceau | 8 terrains familiaux locatifs, soit 16 places caravanes minimum :<br>Le Creusot, Torcy, Montchanin, Montceau-les-Mines, Le-Breuil et Saint-Vallier.<br>(dont 16 places caravanes par substitution de places actuellement prévues en aires d'accueil)<br>Etudier les besoins sur un site de sédentarisation au Creusot (terrain communal) |
| CA Mâconnais Beaujolais Agglomération | 5 terrains familiaux locatifs, soit 10 places caravanes minimum:<br>Mâcon, Charnay-les-Mâcon, la Chapelle-de-Guinchay. |
| CC Le Grand Charolais | 2 terrains familiaux locatifs, soit 4 places caravanes minimum :<br>Paray-le-Monial, Digoin. |
| CC Bresse Louhannaise Intercom' | 2 terrains familiaux locatifs, soit 4 places caravanes minimum :<br>Louhans, Branges.<br>Etudier les besoins des sites de sédentarisation et d'un groupe installé hors aire d'accueil. |
| CC Mâconnais Tournugeois | 2 terrains familiaux locatifs, soit 4 places caravanes minimum : Tournus. |
| CC Entre Arroux, Loire et Somme | 1 terrain familial locatif, soit 2 places caravanes minimum : Gueugnon. |
| CC Grand Autunois Morvan | Etudier les besoins sur 3 sites de sédentarisation (terrains communaux et privés) : Autun, Epinac, Igornay. |
| Autres EPCI | Etudier et répondre aux besoins au cas par cas. |

Parmi les communes désignées, figurent celles en déficit de logements locatifs sociaux au titre de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU). Il s'agit des communes de Charnay et la Chapelle-de-Guinchay (Mâconnais Beaujolais Agglomération), Chatenoy-le-Royal et Givry (Grand Chalon), Le-Breuil et Saint-Vallier (communauté urbaine Creusot Montceau). En effet, les terrains familiaux locatifs entrent désormais dans le décompte SRU (1 TFL = 1 logement) ; ils peuvent donc contribuer à l'atteinte des objectifs.

Bien que des communes soient désignées, chaque EPCI peut définir, après analyse des besoins, d'autres localisations sur son territoire, au titre de ses compétences habitat, aménagement ou gestion de l'espace.

# Projet de schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage de Saône-et-Loire

## Création de terrains familiaux locatifs




Source : Admin Express, données EPCI le 29/07/2020

études actions
développement urbain territorial social

## c. Normes et dispositions relatives aux terrains familiaux locatifs

- Appliquer les normes d'aménagement et de gestion fixées par le décret du 26 décembre 2019

Celles-ci concernent notamment :

- la superficie minimale
- la présence d'une pièce de vie
- la gestion individuelle des flux
- l'attribution des TFL par le bailleur suite à une commission d'attribution
- la durée du bail (3 ans minimum) + état des lieux
- le paiement d'un loyer mensuel et la délivrance d'une quittance
- le dépôt de garantie (un mois de loyer)
- la révision annuelle du loyer selon l'IRL
- l'interdiction de travaux par le locataire sans l'autorisation du propriétaire

- Recommandations et mise en œuvre

Localisation

Pour des raisons d'intégration urbaine et sociale et pour en faciliter la gestion locative, il est déconseillé de regrouper plus de 2 ou 3 terrains familiaux locatifs dans le cadre d'une même opération, soit 6 places caravanes maximum.

Le terrain familial locatif peut être situé en zone urbaine ou en STECAL (secteur de taille et de capacité d'accueil limitées en zone agricole ou naturelle), car il est destiné à une occupation pérenne, sa vocation est résidentielle et il est préférable de préserver la possibilité d'évoluer vers de l'habitat à terme.

Maîtrise d'ouvrage

Ces obligations incombent aux EPCI pour les terrains familiaux locatifs à créer.

Il conviendra donc de préparer l'accès de l'EPCI au statut de bailleur, s'il fait le choix de gérer son parc de terrains familiaux locatifs, directement ou via un prestataire mandaté. En effet, la gestion locative d'un terrain familial est beaucoup plus proche de celle d'un logement (privatif avec locataire) que d'une aire d'accueil (équipement public avec usagers).

Rappelons qu'un bailleur social peut être aménageur et gestionnaire de terrains familiaux locatifs.

Phasage de réalisation

Le délai de réalisation des terrains familiaux et de 2 ans à compter de l'approbation du schéma. Ce délai peut être porté à 4 ans, notamment en cas d'étude préalable de type MOUS ou étude de faisabilité.

Accompagner l'accès au terrain familial ou au logement locatifs

Une fois le projet d'habitat défini et mis en œuvre, il pourra être utile de prévoir également un dispositif collectif ou individuel d'accompagnement social lié au logement (ASLL), pour assurer la réussite du parcours résidentiel des ménages devenant locataires. Il nécessite une convention entre le département et l'organisme ou l'association qui l'exécute ; son financement se fait via le Fonds de solidarité logement (FSL).

Sur un terrain familial locatif, les ménages locataires sont éligibles à l'allocation de logement sociale (ALS) et au Fonds de solidarité logement (FSL), le cas échéant.

Pilotes : DDCS et Département (copilotes du PDALHPD)

Maitrise d'ouvrage : les EPCI concernés

Financement :

*L'Etat aide à l'investissement à hauteur de 70% d'un plafond de dépense de 15 245 € par place caravane aménagée sur terrain familial locatif.*

*Pas d'aide à la gestion.*

*Le* principe *de mutualisation, consistant à faire cofinancer par un EPCI un équipement situé sur le territoire d'un autre EPCI (investissement et fonctionnement), n'est pas proposé, chaque EPCI constituant un secteur géographique pertinent en termes de terrains familiaux locatifs.*

## 5.3. Permettre une alternative en logement locatif social adapté (intégration)

L'obligation en terrain familial locatif sera considérée comme remplie y compris en cas de réalisation de logement locatif social adapté PLAi (prêt locatif aidé d'intégration), si celui-ci s'avère être la meilleure réponse aux besoins d'habitat des ménages concernés : proposition d'un logement ouvrant droit à l'APL plutôt qu'une pièce de vie ouvrant droit a l'ALS. Les ménages sont éligibles au FSL, le cas échéant.

Outre le fait que l'habitat locatif adapté favorise l'intégration des publics les plus en difficulté, il peut également faire de la place à la caravane que les « voyageurs » possèdent soit pour le voyage soit pour la conserver comme pièce complémentaire du logement. Mais cela implique un habitat individuel isolé ou groupé.

*Exemple en Gironde (Blanquefort, source ADAV 33)*

*Exemple dans le Cher (source : SDAHGV du Cher 2016-2021)*

L'équivalence suivante sera retenue en regard des obligations en terrains familiaux locatifs : 1 logement PLAi = 1 terrain familial locatif = 2 places caravanes

Cette alternative ne sera permise que dans les territoires dotés d'un Programme Local de l'Habitat (ou PLU intercommunal valant PLH), pour s'assurer de la cohérence des actions conduites en regard de la globalité et diversité des besoins à satisfaire en matière de logement et d'hébergement.

Pilotes : DDCS

Maitrise d'ouvrage : les EPCI concernés

Financement

*Prêt locatif aidé d'intégration (PLAI) et subvention de l'Etat.*

*Les opérations financées en PLAI permettent de bénéficier d'une exonération de TFPB pendant 25 ans (portée à 30 ans pour les constructions neuves qui satisfont à certains critères de qualité environnementale) et de la TVA à taux réduit de 10 %.*

*Les logements financés en PLAI font l'objet d'un conventionnement APL fixant des loyers plafonds.*

## 5.4. Appui aux communes et aux voyageurs relatif au droit de l'urbanisme

### a. Objectifs

Les communes et les voyageurs sont confrontés, chacun dans leur posture respective, à une double problématique : installation de caravanes et constructions sur des terrains en général non bâtis et non constructibles, situés en zone agricole, naturelle ou forestière.

Il convient donc de prévenir et résorber :

- les conflits relatifs à la construction sur propriétés privées
- les conflits relatifs au stationnement des caravanes isolées hors terrain aménagé ou bâti

### b. Recommandation

- S'assurer de la prise en compte de l'habitat des gens du voyage dans les documents de planification locale

Il convient de s'assurer de la prise en compte de l'habitat des gens du voyage dans les documents de planification locale (PLH et PLU).

La création de STECAL (secteur de taille et de capacité d'accueil limitées), à titre exceptionnel dans les plans locaux d'urbanisme (PLU), peut permettre la construction ou la régularisation de situations problématiques.

Un des enjeux et de bien articuler les politiques communautaires et communales, quand le document d'urbanisme reste de compétence communale. Il convient alors de bien veiller à l'association de l'EPCI à l'élaboration ou à la révision du document d'urbanisme communal.

L'Etat intervient via son porter à connaissance, son association aux démarches et in fine son contrôle de légalité de l'Etat.

- Prévenir et informer

Un des enjeux est de mieux faire connaître et appliquer le droit commun :

- information en amont des acquisitions
- information sur les règles des PLU ou du RNU (règlement national d'urbanisme le cas échéant), dans un souci de compréhension des pétitionnaires et de bonne application par les décisionnaires
- constat des infractions, négociation et engagement des procédures juridiques si nécessaire.

Sont également recommandées :

- la tenue d'une rencontre annuelle avec la Chambre des notaires, la SAFER, la Chambre d'Agriculture, l'EPF Doubs BFC, l'association des Maires et les associations représentatives des gens du voyages, pour faire le point sur les difficultés et outils mobilisables
- l'édition d'un support grand public relatif à la construction et au stationnement des caravanes en zone agricole, naturelle ou forestière.

Pilote : DDT

Partenariat : EPCI concernés, CAUE, ADIL, Chambre des notaires, la SAFER, la Chambre d'Agriculture, l'EPF Doubs BFC, l'association des Maires et les associations représentatives des gens du voyages

# 6. Accompagnement social et scolarisation

La réalisation des équipements d'accueil et d'habitat des gens du voyage tient compte des possibilités de scolarisation des enfants, d'accès aux soins et d'exercice des activités économiques. Le volet socio-économique du schéma vise à assurer aux des gens du voyage l'accès aux dispositifs de droit commun, les besoins étant différents entre gens du voyage sédentaires, en demande de sédentarisation ou itinérants. Il s'agit de prendre en considération les besoins actuels et ceux futurs liés à la création des aires ou terrains. Une approche spécifique, dans le cadre du droit commun, doit être faite selon les spécificités des modes d'accueil et d'habitat, les différentes actions identifiées ne s'adressant pas à tous les publics.

Pour répondre de façon adaptée aux besoins des gens du voyage, de nombreux enjeux sont liés à la formation et au développement d'une expertise pour prendre en compte des besoins parfois spécifiques. Le cas échéant, les actions identifiées pourraient faire l'objet de correctifs ou d'améliorations en fonction des difficultés rencontrées dans leur mise en œuvre.

Par ailleurs, il y a un enjeu de formalisation du déroulement des différentes actions par les acteurs concernés, afin de rendre compte de l'avancement et de la prise en compte des différentes problématiques pour l'ensemble des acteurs du département.

Il convient également d'encourager les initiatives locales, s'inscrivant ou non dans le cadre du schéma, permettant de développer l'accompagnement social et la scolarisation des familles.

Les actions d'accompagnement social et scolaire doivent également permettre, en améliorant la connaissance des gens du voyage, de lutter contre les discriminations dont ils peuvent être l'objet, en lien avec le changement de représentations des acteurs locaux amenés à travailler sur ce sujet.

## 6.1. Accès aux droits sociaux et domiciliation

### a. Objectifs

L'action sociale est de la compétence du Département et des collectivités locales (CCAS ou CIAS, le cas échéant). Le sujet des gens du voyage est donc ainsi intégré dans les dispositifs de droit commun en termes d'accès aux droits sociaux.

En termes de domiciliation, l'article 263-1 du Code de l'action sociale et des familles (modifié par la loi ALUR) organise la domiciliation des personnes sans domicile stable, qui « doivent élire domicile soit auprès d'un centre communal ou intercommunal d'action sociale, soit auprès d'un organisme agréé à cet effet ». Depuis cette loi, la domiciliation est une compétence obligatoire des CCAS ou CIAS.

L'enjeu est donc d'améliorer l'accès aux structures et dispositifs de droit commun pour le public des gens du voyage.

### b. Constats

En termes d'accompagnement social, même si l'accès au droit commun est le principe affiché au niveau départemental, l'association Le Pont a eu un rôle spécifique dans l'accompagnement des gens du voyage présents dans le territoire. De même, le Grand Chalon mène une démarche d'accompagnement social spécifique pour les familles domiciliées sur une des communes de l'intercommunalité.

Concernant la domiciliation, les responsables locaux des solidarités du Département observent un décalage entre domiciliation et présence effective sur le territoire, ceci pouvant rendre complexe le suivi du public des gens du voyage. Par ailleurs, le cas

particulier du secteur mâconnais a été abordé par les acteurs locaux, l'association Le Pont assurant toujours la domiciliation d'une centaine de ménages en lieu et place du CCAS, non préparé à la gestion de tous ces ménages.

## c. Recommandations

- ### Maintenir et consolider l'accompagnement et la domiciliation de droit commun

En termes d'accompagnement des familles à la vie sociale, le principe de prise en charge des gens du voyage dans le droit commun doit être maintenu et consolidé. Cet accompagnement de droit commun est assuré par les Maisons départementales des solidarités (MDS) ou éventuellement par convention avec les CCAS ou CIAS. Le rôle du Grand Chalon dans l'accompagnement social spécifique sur son territoire (suivi RSA, action de soutien à la scolarité des enfants) doit également être conforté. Pour assurer au mieux l'accompagnement de droit commun, les différentes structures d'action sociale pourront s'appuyer sur l'expertise développée par le service « gens du voyage » du Grand Chalon (recommandations, procédures, mobilisation des partenaires, contacts avec les ménages…).

Pour assurer le recours aux structures d'accompagnement social, il est nécessaire d'établir un document commun et adapté à ce public (en tenant compte des situations d'illettrisme pouvant exister) permettant d'identifier toutes les institutions et acteurs locaux en matière d'accès aux droits (CAF, CPAM, PMI…). Pour s'assurer de la pertinence du support et de son éventuel usage par les gens du voyage, il conviendra de s'appuyer sur l'expertise du Grand Chalon et de l'association Le Pont dans sa conception.

En termes de domiciliation, il est nécessaire d'informer les CCAS et CIAS avec ou sans travailleurs sociaux de leurs obligations en matière de domiciliation. De plus, ces structures doivent viser à l'harmonisation de leurs pratiques pour permettre une domiciliation au plus près des lieux de séjour. Pour ce faire, il convient d'élaborer et de mettre à disposition une boîte à outils (fiches de procédures, fiches de suivi, recommandations) sur le modèle du Grand Chalon.

Pour rappel, la domiciliation en CCAS ou CIAS n'est plus nécessaire pour les publics résidant sur terrains familiaux locatifs.

- ### Informer sur la culture et la diversité des gens du voyage et former les professionnels

Les gens du voyage constituent un public peu connu des travailleurs sociaux. Il est donc nécessaire de favoriser une meilleure connaissance de ce public par les services de droit commun grâce à la mise en place d'un programme de formation, de sensibilisation et d'échanges de bonnes pratiques à destination des travailleurs sociaux, en lien avec la spécificité de certains besoins des voyageurs en termes d'accompagnement social.

Cet axe de travail s'appuiera sur la désignation de personnes ressources aux niveaux local et départemental afin d'appuyer les travailleurs sociaux et de pérenniser une culture professionnelle spécifique liée à l'accompagnement des gens du voyage. Il s'agira donc de diffuser aux travailleurs sociaux des apports théoriques sur la culture et le mode d'habitat des gens du voyage, ainsi que de partager des témoignages et des retours d'expériences avec tous les acteurs pouvant intervenir dans le cadre de l'action sociale.

En complément, des supports permettant une meilleure connaissance des gens du voyage pour les différentes partenaires concernés par l'accompagnement social des gens du voyage (travailleurs sociaux, mais aussi acteurs de terrain, comme les gestionnaires d'aires) pourront être créés.

Pilotes : Département (dont MDS) / DDCS
Partenariat : CCAS/CIAS, CA Le Grand Chalon, association Le Pont

## 6.2. Santé et accès aux soins

### a. Objectifs

L'objectif général est d'améliorer la santé des gens du voyage et de favoriser l'accès et le recours à des professionnels de santé. L'état de santé des gens du voyage est à mettre en relation avec la précarité de certains publics. Pour autant, en dépit des connaissances de certains professionnels, l'enjeu est également l'amélioration des connaissances des problématiques de santé des gens du voyage.

### b. Constats

En dépit d'une connaissance incomplète, les acteurs locaux partagent certains constats concernant les problématiques de santé des gens du voyage : risques de pathologie spécifiques (activités professionnelles en lien avec les métaux), troubles de l'apprentissage chez certains enfants non pris en charge par un spécialiste ou décrochage scolaire induisant une non-participation aux actions de prévention et de promotion de la santé. Par ailleurs, d'autres difficultés sont identifiées chez le public adulte : elles sont relatives au repérage d'une pathologie et à la nécessité de consultations médicales, le recours aux soins se faisant souvent via l'urgence.

### c. Recommandations

- Améliorer la connaissance des problématiques de santé au niveau local, en lien avec le mode d'habitat

Les problématiques de santé concernant les gens du voyage sont traitées dans des études ou guides au niveau national ; il n'y a pas d'approche exhaustive de ces problématiques localement.

L'élaboration d'un diagnostic santé permettrait d'améliorer la connaissance de toutes les problématiques existantes au niveau local.

En lien avec les problématiques et besoins ainsi identifiées, il conviendra de travailler la mise en œuvre d'actions de prévention et de sensibilisation adaptées aux gens du voyage, par exemple sur des sujets comme l'alimentation, les addictions, les troubles de l'apprentissage chez les enfants... Dans ces actions devront être pris en compte les modes de vie et les organisations familiales. Elles pourront être individuelles ou collectives.

- Améliorer les liens entre les gens du voyage et les professionnels de santé, afin de définir des parcours de soins

Les gens du voyage et les professionnels de santé ont des représentations différentes de l'accès aux soins, ceci pouvant générer des incompréhensions mutuelles et une relation de soins qui n'est pas basée sur la confiance. Améliorer les liens entre gens du voyage et professionnels du domaine de la santé peut permettre de favoriser le recours aux soins et la prévention santé, entendue comme l'ensemble des actions préventives l'ensemble des actions visant à éviter ou réduire l'apparition et le développement des maladies, accidents ou handicaps.

Cette action se compose de plusieurs volets :

- Former et sensibiliser les personnels de santé (dont ceux du centre départemental de santé et de ses antennes) aux problématiques relatives aux gens du voyage, en lien avec leurs conditions d'habitat, leur mode de vie et leur rapport à la santé et aux soins. Pour ce faire, il convient de prévoir des temps de formation ou ateliers collectifs avec des personnes ressources et des intervenants gens du voyage. Les pilotes (ARS ou DDCS/Département, le cas échéant) devront assurer la consolidation de cette démarche de formation dans le temps
- Communiquer sur les dispositifs de droit commun (médecin traitant, PASS, centre départemental de santé et antennes) pour favoriser la continuité des soins. Plusieurs relais de communication pourront être utilisés (gestionnaires, supports adaptés et appropriables pour les voyageurs).
- Mettre en place, si besoin, un guide du voyageur et du soignant permettant d'expliquer les principes à respecter pour les voyageurs et pour le personnel soignant hospitalier, en lien avec un recours aux soins via l'urgence par les voyageurs. L'élaboration de ce guide nécessitera des rencontres et échanges entre les gens du voyage et les acteurs locaux de santé notamment, pour favoriser une connaissance réciproque et la prise en compte des besoins et des difficultés de chacun.

Pilotes : Agence Régionale de Santé, avec l'appui de la DDCS et du Département

Partenariat : Centre départemental de santé, Associations représentatives des gens du voyage en Saône-et-Loire, permanences d'accès aux soins de santé (PASS), centres hospitaliers (Mâcon, Montceau-les-Mines, Chalon-sur-Saône)

## 6.3. Insertion professionnelle et formation

### a. Objectifs

L'objectif général est d'améliorer l'insertion professionnelle des gens du voyage. S'il nécessite un accompagnement, le statut d'indépendant ou d'auto-entrepreneur semble généralement approprié par les gens du voyage dans le cadre de leurs activités. Toutefois, le travail salarié est un enjeu à prendre en compte, notamment pour l'insertion professionnelle des femmes.

En termes de formation, il convient de s'appuyer sur les dispositifs existants, notamment le pacte territorial d'insertion (PTI), qui vise à une meilleure coordination au niveau départemental des partenaires institutionnels et acteurs locaux pour impulser une dynamique des politiques d'insertion.

Les faibles taux de scolarisation peuvent entraver les choix d'orientation et de formation des jeunes voyageurs et, par conséquent, leur insertion professionnelle.

Néanmoins, des dérogations quant à la durée de stationnement sur aire d'accueil peuvent être accordés par le gestionnaire dans le cas d'un suivi de formation ou de l'exercice d'une activité professionnelle[1], ceci visant à améliorer les modalités d'insertion professionnelle et de formation des voyageurs.

[1] Décret n°2019-1478 du 26 décembre 2019, relatif aux aires permanentes d'accueil et terrains familiaux locatifs, article 8

## b. Constats

Les enjeux en matière d'insertion sont assez larges pour le public des gens du voyage. Ils recouvrent notamment le développement des activités économiques, la formation ou encore l'illettrisme. Il y a plus particulièrement des actions à développer concernant le salariat et le travail des femmes. Il n'y a aucune action spécifique en la matière, en lien avec la volonté de ne pas créer de dispositifs spécifiques aux gens du voyage : les réponses apportées aux voyageurs reposent donc sur le droit commun et les dispositifs existants, comme les PLIE (plans locaux pour l'insertion et l'emploi) ou l'accompagnement des travailleurs indépendants bénéficiaires du RSA.

## c. Recommandations

- ### Poursuivre l'accompagnement et l'appui des travailleurs indépendants

Des actions d'accompagnement et d'appui des travailleurs indépendants bénéficiaires du RSA sont portées par des dispositifs de droit commun comme le SASTI (Service d'accompagnement socio-professionnel des travailleurs indépendants) et BGE. Il s'agit de conserver et de consolider cet accompagnement personnalisé des voyageurs afin qu'ils puissent pérenniser leur activité.

Par ailleurs, grâce à une convention de délégation du suivi RSA signée entre le Département et le Grand Chalon, l'intercommunalité accompagne vers l'autonomie sociale des gens du voyage bénéficiaires du RSA et domiciliés dans le CCAS d'une commune du territoire. Il s'agit de reconduire cette convention de délégation pour que le Grand Chalon puisse poursuivre l'accompagnement des travailleurs indépendants et répondre au mieux à leurs problématiques individuelles.

- ### Accompagner l'accès à l'emploi salarié, notamment intérimaire ou saisonnier

Des pistes d'actions pourraient être étudiées pour l'accès à l'emploi salarié des voyageurs. Il convient ainsi de travailler sur des solutions d'accompagnement pour l'emploi salarié d dans le cadre du RSA, en lien avec Pôle emploi et les Missions locales. Il est nécessaire de porter une attention particulière aux jeunes et à leurs besoins dans le cadre de l'accès à l'emploi salarié, notamment ceux qui ne s'inscrivent pas dans un parcours de travailleur indépendant.

- ### Développer des supports d'apprentissage adaptés aux gens du voyage

Il convient de s'appuyer sur les dispositifs existants (plateformes CLEFS71) pour développer des actions de lutte contre l'illettrisme adaptées aux gens du voyage, notamment en termes de contenu et de rythme. Des supports d'apprentissage numériques pourront être élaborés s'ils répondent à des besoins exprimés par les gens du voyage. L'enjeu est de permettre grâce à la lutte contre l'illettrisme l'acquisition de savoirs concrets (navigation internet…) pour susciter l'intérêt des voyageurs pour ces actions.

- ### Améliorer la connaissance des besoins des gens du voyage en termes de formation et d'insertion professionnelle au niveau local afin d'adapter les dispositifs

Les besoins de formation, notamment en matière de savoirs de base, ne sont pas identifiés. Un diagnostic pourrait donc permettre de définir ces besoins et les réponses pouvant être apportées. Elles devront être adaptées en matière de localisation et de rythme d'enseignement.

Il s'agit également de mobiliser des dispositifs de valorisation des savoir-faire, adaptés en termes de temporalité, comme la validation des acquis de l'expérience (VAE) ou l'évaluation des compétences et des connaissances professionnelles (ECCP). Ces dispositifs permettent de valoriser l'expérience des publics pour valider des acquis.

A noter qu'il n'existe pas dans le département d'organismes de formation labellisé APP (ateliers de pédagogie personnalisé). Or, ce dispositif permet d'avoir une approche spécifique et personnalisé pour les apprenants, grâce à un protocole individuel de formation.

- Développer des dispositifs adaptés favorisant l'insertion professionnelle des femmes

Il est nécessaire de développer des dispositifs adaptés favorisant les parcours de formation et d'insertion professionnelle des femmes : validation des acquis de l'expérience (VAE), évaluation des compétences et des connaissances professionnelles (ECCP)... Travailler avec le Centre d'information sur les droits des femmes et des familles (CIDFF) du département permettrait de réfléchir à l'insertion professionnelle des femmes voyageuses.

Pilotes : Département, avec l'appui de la DIRECCTE

Partenariat : SASTI, BGE (ou autres acteurs en charge de l'accompagnement des travailleurs indépendants bénéficiaires du RSA), Pôle emploi, CIDFF, plateformes CLEFS 71/Missions locales, région Bourgogne-Franche-Comté

## 6.4. Scolarisation

### a. Objectifs

L'objectif majeur est d'améliorer l'assiduité pour favoriser la continuité scolaire et permettre de garantir les apprentissages des enfants du voyage au sein de leurs parcours scolaires à tous les niveaux. Cela suppose notamment un travail de sensibilisation et de mobilisation des parents mais également de tisser des liens de confiance entre les familles et les équipes pédagogiques. Pour rappel, le public voyageur peut être intégré dans les dispositifs existants (PPRE - programme personnalisé de réussite éducative…) en ce qu'ils peuvent permettre de répondre à d'éventuelles difficultés. Ces dispositifs ne sont pas tous évoqués dans le cadre du schéma.

### b. Constats

Les partenaires expriment un bon niveau de scolarisation aux niveaux maternelle et élémentaire mais une forte érosion de la scolarité au collège, avec une grande partie des élèves scolarisés au CNED. Les enseignants sont donc globalement habitués à l'accueil des enfants du voyage, ceci facilitant leur intégration dans les apprentissages. De plus, l'existence du livret scolaire unique facilite également le suivi de la scolarisation des enfants de l'acquisition des savoirs fondamentaux, cela permettant une continuité dans les apprentissages et un parcours scolaire cohérent.

En dépit d'éléments plutôt positifs, les constats partagés avec les partenaires font état de difficultés récurrentes. En premier lieu, la relation discontinue des voyageurs à l'école, illustré par un niveau d'absentéisme pouvant être important, est une des problématiques évoquées, en lien avec le rapport des gens du voyage à l'école. Le recours au CNED, fréquent pour les voyageurs collégiens, peut ainsi constituer une difficulté en ce qu'il ne permet pas un suivi et une continuité dans la scolarité. De surcroit, le manque de formation des enseignants a été abordé. Même si les enseignants sont habitués à l'accueil des enfants du voyage, ils n'y sont pas spécifiquement formés. Or, l'amélioration de la scolarisation des gens du voyage dépend de la manière dont les enseignants peuvent accueillir les enfants, ceci étant lié à la formation des équipes pédagogiques. Enfin, d'un point de vue institutionnel, la faiblesse du partenariat local peut représenter un obstacle à la bonne scolarisation des enfants du voyage : l'absence d'un réseau local structuré ne permet pas une coordination de l'ensemble des acteurs en vue d'une amélioration de la scolarisation des enfants du voyage. En effet, beaucoup d'acteurs peuvent travailler sur le sujet, mais l'articulation entre eux demeure floue, de même que les limites d'intervention de chacun.

### c. Recommandations

- Favoriser la scolarisation et l'assiduité dans le cadre du droit commun

La priorité est de scolariser les enfants du voyage dans le cadre du droit commun, malgré la complexité que cela peut représenter dans certains cas. En effet, dans le cadre de l'école inclusive, l'école est le lieu des rencontres et du vivre ensemble. En plus de l'apprentissage des savoirs fondamentaux, elle est également un moyen de promouvoir la santé et le bien-être et elle permet une ouverture culturelle (spectacle...) qui n'est possible qu'avec sa fréquentation. La présence à l'école des enfants du voyage permet également de travailler sur les peurs mutuelles existant entre les gens du voyage et les personnels éducatifs.

Pour ce faire, il est nécessaire d'assure une continuité pour le poste de référent gens du voyage au niveau départemental au sein de l'Éducation nationale, afin d'éviter des

changements d'interlocuteurs trop fréquents et de pérenniser les travaux et actions entrepris.

Par ailleurs, il convient d'assurer de bonnes conditions d'accueil des scolaires. Pour les futures aires d'accueil, ouvertes toute l'année, leur localisation doit être déterminée en lien avec la présence d'équipements scolaires. Il s'agit ainsi d'assurer la proximité entre les équipements d'accueil et les établissements scolaires pour faciliter leur accès par les enfants du voyage.

De plus, les grands passages estivaux peuvent se produire en période scolaire (avril, mai, juin ou septembre). Il convient donc d'assurer des bonnes conditions d'accueil en cas de présence d'enfants scolarisables (même si ce n'est pas toujours le cas).

- Renforcer le cadre partenarial au niveau local et le lien avec les familles pour améliorer la scolarisation, notamment en maternelle et au collège

Les partenaires de l'action en faveur de la scolarisation sont nombreux, dans leur rôle et leurs actions. Le lien entre l'ensemble de ces partenaires est important et il convient donc d'améliorer le cadre partenarial de ces acteurs (voir dans la partie « vie du schéma », coordination locale), afin d'accompagner au mieux les familles du voyage dans la démarche de scolarisation des enfants.

Il convient également de créer des temps de rencontre et d'assurer un travail de médiation entre les familles et les équipes enseignantes (échanges, visites d'établissement, notamment collèges) pour inciter les parents à favoriser la poursuite de la scolarisation au collège et pour créer des liens de confiance et ainsi réduire le risque de rupture scolaire des gens du voyage. Ce lien avec les familles peut également être assuré par la mobilisation d'outils de l'Éducation nationale comme « la Mallette des Parents » (ou autre déclinaison adaptée aux familles des voyageurs). Le site internet « Mallette des Parents » est dédié aux parents et aux professionnels de l'éducation. Il y figure des conseils, des ressources et des outils pour mieux comprendre les enjeux de l'école. La « Mallette des Parents » consiste également en l'organisation de réunions avec les parents, en petits groupes, pour échanger sur des sujets majeurs (apprentissage, enjeux de prévention des addictions, sommeil, alimentation). Ce volet « échanges » pourrait être favorisé pour permettre de créer du lien avec les familles. Pour préparer les parents au passage de leur enfant dans le secondaire, des représentants des gens du voyage pourront également être mobilisés.

Pour faire face au décrochage au niveau de la scolarisation des gens du voyage au niveau scolaire, des dispositifs passerelles école-collège (comme un PPRE-passerelle) pourront également être mises en place par l'Éducation nationale.

- Définir des modalités d'accompagnement des élèves scolarisés par le CNED

En lien avec la forte érosion de la scolarité au collège, avec une grande partie des élèves scolarisés au CNED, il s'agit de lutter contre les demandes d'inscription au CNED réglementé non justifié par une situation d'itinérance. La possibilité de création d'une commission de validation de l'accès au CNED réglementé pourra être étudiée.

Par ailleurs, les élèves itinérants peuvent bénéficier d'un accompagnement et d'un suivi prévus par la circulaire n°2012-142 du 2 octobre 2012 relative à la scolarisation et à la scolarité des enfants issus de familles itinérantes et de voyageurs. Il convient ainsi de soutenir et d'accompagner les élèves itinérants scolarisés par le CNED par la création d'un partenariat CNED-collège, via la signature d'une convention de partenariat. Des établissements de référence, au sein desquels les enfants du voyage bénéficient d'un accompagnement pédagogique, peuvent être identifiés.

Pour rappel, la circulaire n°2017-056 du 14 avril 2017 sur l'instruction dans la famille prévoit la possibilité d'une double inscription CNED/établissement scolaire dans le cadre d'une scolarité partagée. Pour les enfants voyageurs, elle peut consister en une scolarité à distance lors des périodes de mobilité de la famille couplée à une fréquentation des

établissements scolaires qui permet de faire le lien avec les enseignants et d'avoir accès aux activités et infrastructures de l'établissement scolaire. L'objectif de cette scolarité partagée est d'assurer au mieux la continuité pédagogique des élèves scolarisés à distance.

- Renforcer la formation des enseignants et personnels éducatifs (tous niveaux scolaires)

En lien avec un public spécifique ayant parfois des besoins éducatifs particuliers, l'objet de cette action est d'améliorer la connaissance par les enseignants et par l'ensemble des personnels éducatifs des enfants du voyage, en leur donnant des éléments de compréhension de la culture des gens du voyage et en leur assurant un appui pédagogique adapté à la mobilité et à la scolarisation temporaire de ce public au sein des établissements.

Pour ce faire, il convient d'identifier des formations adressées aux enseignants à inscrire dans les plans de formation (formations de circonscription, plan académique de formation, aide négociée de territoires).

Pilote : Éducation nationale

Partenariat : EPCI, communes

# 7. Vie du schéma

## 7.1. Pilotage et mise en œuvre départementale

### a. Objectifs

La Commission départementale consultative des gens du voyage se réunit au moins deux fois par an pour évaluer et réorienter si besoin la mise en œuvre du schéma.

Le décret n°2001-540 du 25 juin 2001 (modifié par le décret n°2017-921 du 9 mai 2017) définit la composition de cette commission. Outre les représentants de l'Etat et du conseil départemental, elle comprend :

- un représentant des communes
- des représentants des EPCI
- des personnalités représentatives des gens du voyage et de la diversité de leurs modes d'habitat et de vie, ainsi que des associations intervenant auprès des gens du voyage présentes dans le département ou des personnalités qualifiées
- des représentants de la CAF et MSA

Elle peut créer un comité permanent chargé principalement de suivre la mise en œuvre du schéma. Des groupes de travail thématiques peuvent aussi être créés sur des sujets définis. Ils peuvent être le lieu d'échanges d'expériences, afin d'améliorer le dispositif d'accueil et d'habitat départemental (harmonisation des pratiques de gestion, notamment).

L'enjeu est donc d'assurer la continuité de ces dispositifs départementaux mis à disposition par la législation, afin de formaliser l'engagement des partenaires dans la mise en œuvre des objectifs du schéma.

### b. Constats

Les différents partenaires, notamment les EPCI, font état d'un schéma qui n'a pas été animé, en lien avec l'absence de réunions des instances politique et technique du schéma. De plus, si un dispositif de coordination départementale, destiné à assurer un bon niveau de dialogue entre les différents acteurs concernés par le sujet des gens du voyage, avait été mis en place en 2015, il n'a pas été pérennisé. Ainsi, les collectivités et les partenaires soulignent un manque de coordination départementale au niveau de l'accueil des gens du voyage, avec notamment une absence de structure de coordination et de médiation départementale pour les grands passages. Le corollaire de ce manque de coordination est une méconnaissance des EPCI des actions entreprises dans les autres EPCI du département.

### c. Prescriptions

- Mise en place de la nouvelle Commission départementale consultative et d'un comité permanent

Associée à l'élaboration du schéma, la Commission départementale consultative l'est également à sa mise en œuvre. Elle est présidée conjointement par le représentant de l'État dans le département et par le président du Conseil départemental. Elle se réunit au moins deux fois par an.

Au sein de la Commission départementale consultative, un comité permanent sera désigné, comprenant des représentant de l'État et du Conseil départemental. Il assurera la coordination avec les EPCI et les partenaires, ainsi que l'évaluation du schéma, selon une approche globale ou thématique portant sur :

- l'accueil et stationnement illicite
- la sédentarisation et accès au logement, en lien avec le PDALHPD et les PLH

- l'accompagnement social global
- la scolarisation

Ce comité permanent sera réunit au moins deux fois par an dans une configuration liée à la problématique traitée.

Pilotes : Préfecture, DDT/DDCS, Département

- Mise en place d'un dispositif départemental de coordination en charge des grands passages

Un collectif ou un coordinateur départemental devra être désigné afin de prendre en charge la préparation de la période des grands passages, l'accueil sur les aires, la coordination, la médiation en cas de stationnements illicites et le bilan annuel des grands passages.

La maitrise d'ouvrage, les moyens humains, matériels et financiers sont à préciser.

Pilotes : État et EPCI concernés

- Mise en réseau des gestionnaires (EPCI ou prestataire)

Il s'agit de mettre en réseau les gestionnaires, que ce soit les EPCI ou des prestataires, afin de favoriser les échanges autour des expériences de chacun, la gestion des difficultés ou encore l'évolution des pratiques et ainsi de créer une culture commune sur l'ensemble du département. Le gestionnaire est en effet en interface directe avec les usagers des aires. Il peut ainsi faire état de difficulté dans la gestion quotidienne ou valoriser des bonnes pratiques dans les modalités de gestion d'un équipement.

Ce réseau se réunira au moins une fois par an, mais l'enjeu est de favoriser l'échange continu d'information, par exemple via la mise en place d'une plateforme collaborative d'échanges, ces modalités étant à définir par les membres, en articulation avec les missions imparties au médiateur départemental.

Il conviendra que chacun des EPCI puisse désigner un interlocuteur (vice-président ou conseiller délégué) pour la problématique de l'accueil et de l'habitat des gens du voyage.

Pilote : 1 EPCI référent désigné annuellement en Commission départementale consultative, parmi les EPCI concernés

Partenaires : EPCI, gestionnaires, DDCS, Département.

## 7.2. Pilotage local par EPCI

### a. Objectifs

L'enjeu est d'améliorer la coordination locale sur le sujet des gens du voyage au niveau des EPCI, échelon compétent en ce qui concerne les équipements d'accueil et d'habitat des gens du voyage.

### b. Constats

Plusieurs acteurs locaux sont impliqués dans l'accueil et l'accompagnement des gens du voyage, en lien avec la variété des thématiques touchant à ce sujet :

- les EPCI pour la gestion des équipements
- les gestionnaires, le cas échéant
- les communes, en lien avec leur rôle en termes d'action sociale (CCAS) et pour la scolarisation
- l'Éducation nationale, en charge de l'obligation d'instruction scolaire
- les travailleurs sociaux du Département, le Département étant chef de file de l'action sociale
- les services de police et de gendarmerie sur les questions de sécurité publique

Pour autant, les rôles et les limites d'intervention de chacun ne sont pas toujours bien définis, en l'absence d'un partenariat local structuré.

De plus 3 EPCI interdépartementaux, interrégionaux ou inter académiques sont de surplus confrontés à une problématique spécifique en termes de partenariat. Il s'agit de :

- Mâconnais Beaujolais agglomération, avec une partie dans l'Ain
- Beaune Côte et Sud, avec une partie en Côte-d'Or
- Le Grand Charolais, avec une partie dans l'Allier

### c. Prescriptions

- Mise en place et animation d'un groupe de suivi partenarial à l'échelle des EPCI

Ce groupe partenarial local autour de l'EPCI, en charge de la gestion, associe les partenaires et acteurs concernés par les problématiques de service aux occupants et vie locale : communes concernées, Éducation nationale, partenaires de l'action sociale, gendarmerie ou police, représentants des usagers, etc.

Il s'agit d'échanger autour des bilans d'activités des différents équipements afin d'assurer leur suivi et de mobiliser dans un comité de suivi l'ensemble des partenaires concernés. Ce groupe de travail permet ainsi d'identifier des besoins et de mieux coordonner les actions et stratégies futures au bénéfice des usagers des aires et des habitants. Ce groupe de travail partenarial se réunit au moins une fois par an, chaque EPCI devant définir ses modalités de travail. Seront abordés au sein de cette instance :

- bilans d'activités des différents équipements : aires d'accueil, aires de grand passage, terrains familiaux locatifs
- le rapport de visites de la DDCS sur les aires d'accueil, le cas échéant
- besoins identifiés par les différents partenaires de l'EPCI, dont les communes, l'Éducation nationale et les travailleurs sociaux, en tenant compte des spécificités des trois EPCI interdépartementaux
- les retours des gens du voyage usagers des aires, qu'il est nécessaire d'associer à la démarche.

Pilotage : chaque EPCI sur son territoire

Partenaires : représentants des usagers des aires, communes, Éducation nationale, travailleurs sociaux, services de police ou de gendarmerie, DDT / DDCS

## 7.3. Coordination interdépartementale et régionale

### a. Objectifs

L'article 1-V de la loi du 5 juillet 2000 prévoit la coordination des travaux d'élaboration des schémas départementaux par le préfet de région, afin de s'assurer « de la cohérence de leur contenu et de leurs dates de publication ». Pour ce faire, une commission régionale

de coordination des travaux d'élaboration doit être mise en place, réunissant le président du conseil régional, les représentants de l'État dans les départements et les présidents des conseils départementaux.

L'objectif est donc d'amorcer une coordination aux échelles interdépartementale et régionale en s'appuyant sur les dispositifs existants ou en créant des cadres adaptés de coopération.

## b. Constats

La question de l'accueil des voyageurs, et notamment des grands passages, s'entend à une échelle large, qui dépasse les échelles administratives. Ainsi, le département de Saône-et-Loire partage avec celui de l'Ain un secteur où il y a un enjeu fort concernant les grands passages et trois EPCI sont interdépartementaux.

De même, il n'y a pas d'échange entre les services de police et de gendarmerie des départements limitrophes, en lien avec le découpage administratif des zones de défense et de sécurité : la Saône-et-Loire est rattachée à la zone est (siège à Metz), tandis que l'Ain, par exemple, dépend de la zone sud-est (siège à Lyon). Pour autant, ces services sont impliqués dans la gestion des flux des gens du voyage.

## c. Prescriptions

- Participer au dispositif de coordination régionale

La loi prévoit un dispositif de coordination régionale mis en place par le préfet de région Bourgogne Franche-Comté, prenant appui sur la DREAL. Ce dispositif prévoit la participation des représentants de l'Etat et du Conseil départemental de Saône-et-Loire.

Concernant les départements d'autres régions, Ain et Allier notamment pour les EPCI intercommunaux, la coordination entre services de l'État et entre conseils départementaux se fait au cas par cas, en fonction des enjeux ou projets à traiter.

Pilotes : Préfet de Région ou son représentant, DREAL Bourgogne Franche-Comté

Partenaires : Préfet de Saône-et-Loire, Conseil départemental de Saône-et-Loire

# Annexe

Liste des terrains mis à disposition des gens du voyage par leurs employeurs, notamment dans le cadre d'emplois saisonniers et des terrains privés aménagés dans dans les conditions prévues à l'article L. 444-1 du code de l'urbanisme pour l'installation de résidences mobiles.

A la connaissance des services de l'État et du Conseil départemental, il n'existe pas dans le département de terrain de cette nature.