

Direction Départementale des Territoires du Rhône
Métropole de Lyon
Département du Rhône

**Etude préalable à l'élaboration du Schéma
Départemental Métropolitain d'accueil et
d'habitat des gens du voyage du Rhône
2018-2024**

Partie 1 : Évaluation du schéma 2011-2017

Préambule

Les pilotes du schéma départemental métropolitain d'accueil et d'habitat des gens du voyage du Rhône ont fait le choix d'une révision du schéma en plusieurs étapes :

- une évaluation du schéma 2011-2017 (externalisée)
- un diagnostic des besoins restant à satisfaire (externalisé)
- l'écriture du nouveau schéma (réalisé en interne par les pilotes du schéma)

Ce document présente les éléments relatifs à l'évaluation.

NB : lorsque le terme « Rhône » apparaît dans le présent document, il s'agit du département dans son ensemble, et non du Département du Rhône/Nouveau Rhône correspondant au Conseil Départemental hors Métropole.

Sommaire

| | |
|---|-----------|
| Partie 1 : L'évaluation du schéma 2011-2017..... | 5 |
| A. Historique des schémas des gens du voyage du Rhône..... | 5 |
| a. Les schémas antérieurs à 2011..... | 5 |
| b. Le contenu du schéma actuel (2011-2017)..... | 5 |
| c. Les principales évolutions de contexte depuis 2011 ayant eu un impact sur la mise en œuvre du schéma..... | 5 |
| d. Un outil du schéma : l'atlas des aires d'accueil..... | 6 |
| B. Les aires d'accueil..... | 8 |
| a. Réalisation des aires d'accueil..... | 8 |
| b. Localisation, équipements et règles de fonctionnement des aires d'accueil..... | 12 |
| • Situation géographique..... | 12 |
| • Capacités et année d'ouverture des aires..... | 14 |
| • Equipements..... | 14 |
| • Tarifs, durées de stationnements et règlements intérieurs..... | 15 |
| c. Gestion et fonctionnement effectif des aires d'accueil..... | 16 |
| • Les missions des gestionnaires..... | 16 |
| • Les comités techniques de suivi..... | 16 |
| • La gestion des aires d'accueil par les intercommunalités..... | 16 |
| d. Fréquentation des aires d'accueil..... | 17 |
| • Taux d'occupation..... | 17 |
| • Durée des séjours..... | 18 |
| • Paiements et impayés..... | 20 |
| • Profil des occupants..... | 20 |
| C. L'habitat des gens du voyage..... | 22 |
| a. Rappel des objectifs du schéma 2011-2017..... | 22 |
| b. Bilan quantitatif..... | 23 |
| • Production dédiée : une vingtaine de logements adaptés réalisés par an dans la Métropole, pas d'opération réalisée dans le Nouveau Rhône..... | 23 |
| • Des projets en cours ou en gestation..... | 24 |
| • Relogements en diffus : une dizaine par an dans la Métropole..... | 24 |
| c. Accompagnement vers et dans le logement..... | 25 |
| • Bénéficiaires des opérations..... | 25 |
| • Accompagnement vers et dans le logement..... | 25 |
| d. Bilan qualitatif..... | 26 |
| • Localisation et qualité des opérations..... | 26 |
| • Appropriation des conditions d'habitat : terrain familial, habitat adapté, relogement de droit commun..... | 27 |
| • Attributions, mutations..... | 28 |
| D. Les aires de grand passage..... | 30 |
| a. Réalisation et localisation des aires de grand passage..... | 30 |
| b. Équipements des aires de grand passage..... | 35 |
| c. Gestion des aires de grands passages..... | 35 |
| d. Fréquentation des aires de grands passages..... | 36 |
| e. Coordination départementale des grands passages..... | 37 |
| f. Situation des départements limitrophes..... | 37 |
| E. Accompagnement social et insertion économique..... | 40 |
| a. Eléments de contexte..... | 40 |
| b. Recours et non recours au droit..... | 40 |
| c. Accompagnement social global..... | 41 |
| d. Santé, vieillissement et handicap..... | 42 |
| e. Insertion économique..... | 42 |
| f. Savoirs de base et illettrisme..... | 43 |
| g. Protection Maternelle Infantile..... | 44 |

| | |
|--|-----------|
| h. Domiciliation..... | 44 |
| F. Scolarisation..... | 46 |
| a. L'instruction : une obligation et un droit..... | 46 |
| b. Bilan de la scolarisation..... | 47 |
| c. Les actions du schéma 2011-2017..... | 48 |
| d. Le pôle « allophones ou voyageurs » de l'Education Nationale..... | 48 |
| e. Les missions exercées par l'ARTAG..... | 49 |
| G. Le partenariat et la gouvernance du schéma..... | 50 |
| a. Un pilotage du schéma orienté sur l'accueil et l'habitat..... | 50 |
| b. Un grand nombre d'acteurs concernés..... | 51 |
| c. La place singulière de l'ARTAG..... | 51 |
| d. Des actions spécifiques cantonnées aux aires d'accueil..... | 52 |
| Personnes rencontrées ou contactées..... | 53 |

Partie 1 : L'évaluation du schéma 2011-2017

a. Historique des schémas des gens du voyage du Rhône

1. Les schémas antérieurs à 2011

Le territoire du Rhône est concerné par le stationnement, l'accueil et l'habitat des gens du voyage.

Un **premier schéma** a été réalisé en 1995, dans le cadre de la première loi Besson de 1990. Ce document prévoyait l'aménagement d'emplacements de passage et de séjour, ainsi que le relogement de familles sédentaires.

Un **second schéma** a été rédigé pour la période 2003-2009, dans le cadre de la seconde loi Besson, qui avait renforcé les contraintes imposées aux collectivités réticentes. Ce schéma s'est appuyé sur un diagnostic approfondi : enquêtes auprès des communes, recensement des stationnements illicites, entretiens avec des professionnels et des familles... Ce schéma a permis de préciser les obligations des communes en matière de création d'aire d'accueil, de grand passage, les besoins d'habitat des familles sédentaires mais également en matière d'accompagnement social. Ce schéma a permis une forte mobilisation des différents acteurs afin de répondre aux besoins de passage et de stationnement dans le Rhône. Un grand nombre d'aires d'accueil ont pu être réalisées au cours de ce schéma ou dans les années suivantes : certains projets ayant demandé une « maturation » relativement longue, ils ont abouti dans les années 2010-2012.

2. Le contenu du schéma actuel (2011-2017)

Le **schéma 2011-2017** a été rédigé en régie par ses propres pilotes, en reconduisant les orientations du schéma précédent. Néanmoins, certaines actions ont été ajoutées pour répondre à un besoin prégnant « d'ancrage territorial » des voyageurs fréquentant les aires du Rhône. Dans ce contexte, la place des actions de scolarisation et d'accompagnement social a donc été renforcée.

Ainsi, le schéma 2011-2017 comprenait 16 fiches concernant :

- la finalisation des aires d'accueil (fiche 1),
- la réalisation des aires de grand passage et la gestion de celles-ci (fiches 1, 2, 3),
- la scolarisation et l'observation de celle-ci (fiches 4, 5, 6),
- l'accompagnement social (fiches 7, 8),
- l'insertion et le développement économique (fiches 9 et 10),
- l'illettrisme (fiche 11),
- la prévention pour les futures mères et jeunes enfants (12),
- la santé (fiche 13 et 14),
- la domiciliation (fiche 15),
- la sédentarisation (fiche 16).

3. Les principales évolutions de contexte depuis 2011 ayant eu un impact sur la mise en œuvre du schéma

Au niveau national, plusieurs évolutions législatives notables ont eu un impact sur la mise en œuvre du schéma. Notamment, le législateur a renforcé progressivement le rôle de l'intercommunalité en ce qui concerne les gens du voyage. Ainsi, la loi Notre de 2015 a prévu le transfert obligatoire à l'intercommunalité de la compétence « aménagement,

entretien et gestion des aires d'accueil » au 1^{er} janvier 2017 : cela concerne tout autant les « aires d'accueil » que les « aires de grand passage ». De plus, la Loi Egalité Citoyenneté de 2017 a prévu le transfert de la compétence « terrains familiaux » à l'intercommunalité, prenant acte du phénomène d'ancrage territorial.

Cette même loi de 2017 a également supprimé l'obligation du carnet de circulation, ce qui va avoir un impact en matière de domiciliation pour les années à venir (voir chapitre dédié à la domiciliation, ci-avant) et pourra poser problème quant à la limitation de l'accès des aires d'accueil aux gens du voyage. Cette loi précise également que le schéma départemental doit désormais prévoir la localisation et les capacités des terrains familiaux (voir chapitre dédié à l'habitat, ci-avant) ; ceux-ci pourront également être décompté pour l'application de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain.

Par ailleurs, il convient de noter que la loi ALUR de 2014 a créé la possibilité de délimiter dans le règlement d'urbanisme « à titre exceptionnel » des secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées (STECAL), qui peuvent notamment être utilisés pour autoriser des aires d'accueil et des terrains familiaux locatifs destinés à l'accueil des gens du voyage.

Au niveau local, la création de la Métropole, au 1^{er} janvier 2015, a eu un impact direct sur la mise en œuvre du schéma, que ce soit en amont de cette création ou après que la fusion du département ait eu lieu. Notamment, ce bouleversement institutionnel a généré des mouvements de personnels et des réorganisations de services qui ont pu ralentir ou altérer la mise en œuvre de certaines actions notamment en matière d'accompagnement social et d'insertion économique (voir détails ci-avant). En outre, la modification de certains territoires d'intervention ont pu complexifier la mise en œuvre d'actions. Au contraire, cette réorganisation a pu également induire des évolutions positives, notamment en sein de la Métropole en terme de transversalité des politiques : extension du Fonds de Solidarité Logement pour les gens du voyage, intégration de ce public aux accords collectifs, etc. A noter également que le poste d'accompagnement social des voyageurs a bénéficié d'une augmentation de son temps de travail (passage de 0,5 ETP à 1 ETP) au moment de son passage du département à la Métropole.

Ainsi, depuis la création de la Métropole et concernant le schéma départemental des gens du voyage, le territoire du Rhône a un fonctionnement « à double vitesse » :











- au sein de la Communauté Urbaine, puis de la Métropole, une large majorité d'aires ont été réalisées et cette institution dispose des compétences d'un EPCI et d'un Conseil Départemental, ce qui renforce sa capacité d'action,
- dans le Nouveau Rhône, moins d'aires réalisées en global, mais certaines communes ou EPCI sont particulièrement investis.

4. Un outil du schéma : l'atlas des aires d'accueil

La grande antériorité de la politique « gens du voyage » dans le territoire du Rhône et le grand nombre d'aires réalisées ont permis la rédaction d'un atlas des aires d'accueil (aires d'accueil et aires de grand passage).

Ce document, créé et actualisé par la DDT du Rhône « propose une vision exhaustive de ces équipements répartis sur tout le territoire du Rhône (Métropole de Lyon et Hors Métropole). Une fiche a été réalisée pour chacune des aires. Outre des données générales (dates d'ouverture, financement, nombre de places...), chaque fiche recense des informations sur le mode de gestion de l'aire, ses équipements spécifiques et sur l'accompagnement social dont peuvent bénéficier les familles qui y séjournent. Il est

aussi présenté une carte de localisation de l'aire par rapport à son environnement proche (axe de communication, zone urbanisée, autres équipements) »¹. Ce document est remis à jour régulièrement par la DDT. Il permet de prendre connaissance de l'ensemble des équipements du Rhône et de leurs caractéristiques, c'est pourquoi ces aspects concrets ne seront pas passés en revue dans l'évaluation du schéma, objet du présent document.

|  <p>Atlas des Aires d'Accueil des Gens du Voyage du Rhône</p> <p>Version 2015</p> | <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="820 427 1002 456">Aire de passage d'ÉCULLY</th> <th data-bbox="1007 427 1169 456">Chemin des Ciers</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="820 463 1002 566"> <p>Principes d'aménagement / Côté d'aménagement</p> <p>Maîtrise d'ouvrage : GRAND LYON- la Métropole Nombre de places : 16 Surface par place : 75 m² Surface totale de l'aire : 6921 m² Montant de la subvention Etat : 170 744 € Coût total de l'aménagement : 518 317 € Coût de l'aménagement par place : 32 395 € Date d'ouverture : 11 avril 2011</p> </td> <td data-bbox="1007 463 1169 566">  </td> </tr> <tr> <td data-bbox="820 573 1002 676"> <p>Équipements spécifiques de l'aire</p> <p>1 bloc sanitaire pour 2 places équipé d'un branchement au réseau d'eau potable et au réseau électrique - 1 emplacement pour l'accueil de personne à mobilité réduite. Local pour gestionnaire</p> </td> <td data-bbox="1007 573 1169 676">  </td> </tr> <tr> <td data-bbox="820 683 1002 786"> <p>Gestion de l'aire</p> <p>Mode de gestion : délégué Durée maximale autorisée : 6 mois Redevance d'occupation (hors fluides) : 1.50 € / jour Prix du m³ d'eau : 2.045 € Prix du kWh d'électricité : 0.08 € Montant de la caution : 50 € Autres : télégestion</p> </td> <td data-bbox="1007 683 1169 786">  </td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="820 792 1169 869"> <p>Accompagnement social</p> <p>Présence sur l'aire d'un agent de développement de l'Atargé une fois par semaine pour des actions socio-éducatives dans les domaines de la santé, de la scolarité, du lien social, de l'accès aux droits, de la médiation.</p> </td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="820 875 1169 929"> <p>Références</p> <p>Coordonnées : GRAND LYON - la Métropole - 20 rue de Lac - 69003 Lyon - tel : 04 78 63 40 40 Coordonnées délégué : SOGA - SACCEZIDA - 357 rue des Mercières - 69140 Rillieux la Pape - tel : 04 78 88 83 83 Médiation sociale : ARTAG - 181 rue Jean Vallier 69100 Vaulx-en-Velin - tel : 04 78 79 60 80 - contact@artag-asso.com</p> </td> </tr> </tbody> </table> | Aire de passage d'ÉCULLY | Chemin des Ciers | <p>Principes d'aménagement / Côté d'aménagement</p> <p>Maîtrise d'ouvrage : GRAND LYON- la Métropole Nombre de places : 16 Surface par place : 75 m² Surface totale de l'aire : 6921 m² Montant de la subvention Etat : 170 744 € Coût total de l'aménagement : 518 317 € Coût de l'aménagement par place : 32 395 € Date d'ouverture : 11 avril 2011</p> |  | <p>Équipements spécifiques de l'aire</p> <p>1 bloc sanitaire pour 2 places équipé d'un branchement au réseau d'eau potable et au réseau électrique - 1 emplacement pour l'accueil de personne à mobilité réduite. Local pour gestionnaire</p> |  | <p>Gestion de l'aire</p> <p>Mode de gestion : délégué Durée maximale autorisée : 6 mois Redevance d'occupation (hors fluides) : 1.50 € / jour Prix du m³ d'eau : 2.045 € Prix du kWh d'électricité : 0.08 € Montant de la caution : 50 € Autres : télégestion</p> |  | <p>Accompagnement social</p> <p>Présence sur l'aire d'un agent de développement de l'Atargé une fois par semaine pour des actions socio-éducatives dans les domaines de la santé, de la scolarité, du lien social, de l'accès aux droits, de la médiation.</p> | | <p>Références</p> <p>Coordonnées : GRAND LYON - la Métropole - 20 rue de Lac - 69003 Lyon - tel : 04 78 63 40 40 Coordonnées délégué : SOGA - SACCEZIDA - 357 rue des Mercières - 69140 Rillieux la Pape - tel : 04 78 88 83 83 Médiation sociale : ARTAG - 181 rue Jean Vallier 69100 Vaulx-en-Velin - tel : 04 78 79 60 80 - contact@artag-asso.com</p> | |
|--|--|--------------------------|------------------|--|---|--|---|---|---|---|--|--|--|
| Aire de passage d'ÉCULLY | Chemin des Ciers | | | | | | | | | | | | |
| <p>Principes d'aménagement / Côté d'aménagement</p> <p>Maîtrise d'ouvrage : GRAND LYON- la Métropole Nombre de places : 16 Surface par place : 75 m² Surface totale de l'aire : 6921 m² Montant de la subvention Etat : 170 744 € Coût total de l'aménagement : 518 317 € Coût de l'aménagement par place : 32 395 € Date d'ouverture : 11 avril 2011</p> |  | | | | | | | | | | | | |
| <p>Équipements spécifiques de l'aire</p> <p>1 bloc sanitaire pour 2 places équipé d'un branchement au réseau d'eau potable et au réseau électrique - 1 emplacement pour l'accueil de personne à mobilité réduite. Local pour gestionnaire</p> |  | | | | | | | | | | | | |
| <p>Gestion de l'aire</p> <p>Mode de gestion : délégué Durée maximale autorisée : 6 mois Redevance d'occupation (hors fluides) : 1.50 € / jour Prix du m³ d'eau : 2.045 € Prix du kWh d'électricité : 0.08 € Montant de la caution : 50 € Autres : télégestion</p> |  | | | | | | | | | | | | |
| <p>Accompagnement social</p> <p>Présence sur l'aire d'un agent de développement de l'Atargé une fois par semaine pour des actions socio-éducatives dans les domaines de la santé, de la scolarité, du lien social, de l'accès aux droits, de la médiation.</p> | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Références</p> <p>Coordonnées : GRAND LYON - la Métropole - 20 rue de Lac - 69003 Lyon - tel : 04 78 63 40 40 Coordonnées délégué : SOGA - SACCEZIDA - 357 rue des Mercières - 69140 Rillieux la Pape - tel : 04 78 88 83 83 Médiation sociale : ARTAG - 181 rue Jean Vallier 69100 Vaulx-en-Velin - tel : 04 78 79 60 80 - contact@artag-asso.com</p> | | | | | | | | | | | | | |

Extrait de l'atlas (2015)

1 Extrait de l'Atlas des aires d'accueil, version 2015

b. Les aires d'accueil

a. Réalisation des aires d'accueil

Si le schéma 2003-2009 avait permis la réalisation d'un grand nombre de projets d'aires d'accueil (de passage ou de séjour), il n'en est pas de même pour la période 2011-2017.

Trois aires déjà financées au moment de l'élaboration du schéma 2011-2017 ont vu le jour au cours des années 2011-2017 :

- Corbas (10 places, 2011)
- Ecully (16 places, 2011)
- L'Arbresle (10 places, 2015)

Une seule aire a été financée et est en cours de réalisation :

- Givors (20 places, 2017)

Il s'agit d'une réhabilitation-mise aux normes d'un terrain déjà existant mais non recensé en tant qu'aire d'accueil dans le schéma précédent.

Les territoires suivants n'ont pas atteint les objectifs fixés par le schéma 2011-2017 :

- Lyon 3-7-8^{ème} (26 places - Métropole)
- Oullins (16 places - Métropole)
- CC de Beaujolais Val de Saône, aujourd'hui Saône Beaujolais (15 places)
- Villefranche-sur-Saône (16 places - Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône)
- Gleizé (10 places - Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône)
- Arnas (10 places - Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône)
- L'Arbresle (40 places initiales, 10 réalisées, 30 restantes projetées à Savigny - Communauté de Communes du Pays de l'Arbresle)
- Saint-Symphorien-d'Ozon (15 places - Communauté de Communes du Pays de l'Ozon).
- Sud du Département/Pays Viennois (25 places - initialement St-Romain en Gal)

Concernant Arnas (CA Villefranche Beaujolais Saône) et Savigny (CC du Pays de l'Arbresle), les aires apparaissaient comme financées au schéma 2011-2017 mais en réalité :

- Pour l'aire d'Arnas, le financement, qui portait sur un projet de 36 places regroupant les 3 aires de la communauté de l'agglomération, est perdu, le choix ayant été fait de retourner à l'obligation initiale de réalisation de trois aires sur les trois communes de Villefranche, Arnas et Gleizé.
- A Savigny, compte tenu d'un contexte complexe pour la réalisation de l'aire sur une parcelle déjà identifiée (arrêté préfectoral attaqué, adaptation du document d'urbanisme sans l'accord du Maire, mise en place d'une DUP), la subvention est prorogée jusqu'en 2020.

Au contraire, le schéma départemental de l'Ain a fixé une obligation de réalisation d'une aire d'accueil de 30 places dans la commune de Jassans-Riottier, qui fait partie de la communauté d'agglomération Villefranche Beaujolais Saône. Cette obligation s'applique donc au schéma départemental de l'Ain mais concerne une agglomération du Rhône. Dans cette agglomération Villefranche Beaujolais Saône, deux terrains sont en étude de faisabilité en juin 2017 à Gleizé et Arnas. Aucun terrain n'a été ciblé à Villefranche, ni à Jassans- Riottier.

La situation concernant Beaujolais de Val de Saône/Saône Beaujolais est particulière :

- au cours du travail sur le schéma 2003, une obligation à la commune de Belleville était pressentie,
- suite à un accord politique, cette obligation a été transférée à la commune de Saint-Georges de Reneins, inscrite au schéma de 2003, cette commune était volontaire pour réaliser 15 places, bien que la commune ait moins de 5 000 habitants,
- suite à un changement de mandature et au souhait du nouveau Maire, le schéma 2011-2017 a levé l'obligation pour la commune et l'a transférée à l'intercommunalité voisine dont la commune de Belleville faisait partie, à l'époque Beaujolais Val de Saône,
- or, suite à la nouvelle carte de coopération intercommunale, cette communauté de communes a disparu, intégrée à la nouvelle CC Saône Beaujolais.

Ces évolutions territoriales sont avancées pour expliquer qu'aucune réflexion n'a encore été menée à ce sujet pour la réalisation de cette aire.

La situation du sud du département/Pays Viennois (devenu Vienne Condrieu Agglomération) : la commune de Saint-Romain en Gal était ciblée dans le schéma 2003-2009. Le schéma 2011-2019 entérine une « exonération » pour la commune et un élargissement du périmètre d'implantation au secteur « sud du département » et communauté de l'agglomération du Pays Viennois (devenu Vienne Condrieu Agglomération), intercommunalité à laquelle appartient Saint-Romain en Gal mais située majoritairement en Isère. En juin 2017, aucune aire n'a été réalisée. La communauté d'agglomération du Pays Viennois avance l'argument que ses obligations relatives au schéma départemental de l'Isère ont été remplies, lesquelles obligations étaient relativement importantes (tableau ci-dessous). Pour le sud du département du Rhône, aucune intercommunalité n'était ciblée.

| | Places de séjour | Places de passage | Places de grand passage |
|------------------|------------------|-------------------|-------------------------|
| Chasse-sur-Rhône | 26 | 26 | |
| Chasse-sur-Rhône | | 26 | |
| Pont-Evêque | | 14 | |
| Vienne | | | 80 à 100 |

Concernant l'aire d'accueil de Saint-Symphorien d'Ozon, le site identifié dans le schéma (parcelles AH 07 et 09) a été inscrit dans le PLU de la commune puis dans le Programme Local de l'Habitat. Ce site présente des difficultés d'accès depuis une voie départementale. Une étude de faisabilité/opportunité a donc été lancée par le Pays de l'Ozon au printemps 2017 pour évaluer la faisabilité de l'aménagement de l'aire sur le site identifié, étudier la possibilité de réaliser une déviation reliant les RD 307 et 149 et envisager un site alternatif de réalisation de l'aire d'accueil.

Les tableaux et cartes ci-dessous reprennent les obligations du schéma 2003-2009, les réalisations et les aires d'accueil (passage ou séjour) restant à réaliser au regard des schémas 2003-2009 et 2011-2017. Le nouveau schéma 2018-2024 se prononcera sur le maintien ou la suppression de ces obligations au regard des besoins recensés.

| | Nombre de places au schéma 2003-2009 | Nombre d'aires en service actuellement | Nombre de places réalisées | Soit part de réalisation |
|-----------------------------|--------------------------------------|--|----------------------------|--------------------------|
| Métropole | 435 | 19 | 376 | 86% |
| Département du Rhône | 270 | 7 | 164 | 61% |
| Total | 705 | 26 | 540 | 77% |

NB : les réalisations figurent en nombre de places et non en nombre d'aires car certaines aires ont été regroupées (accords entre communes).

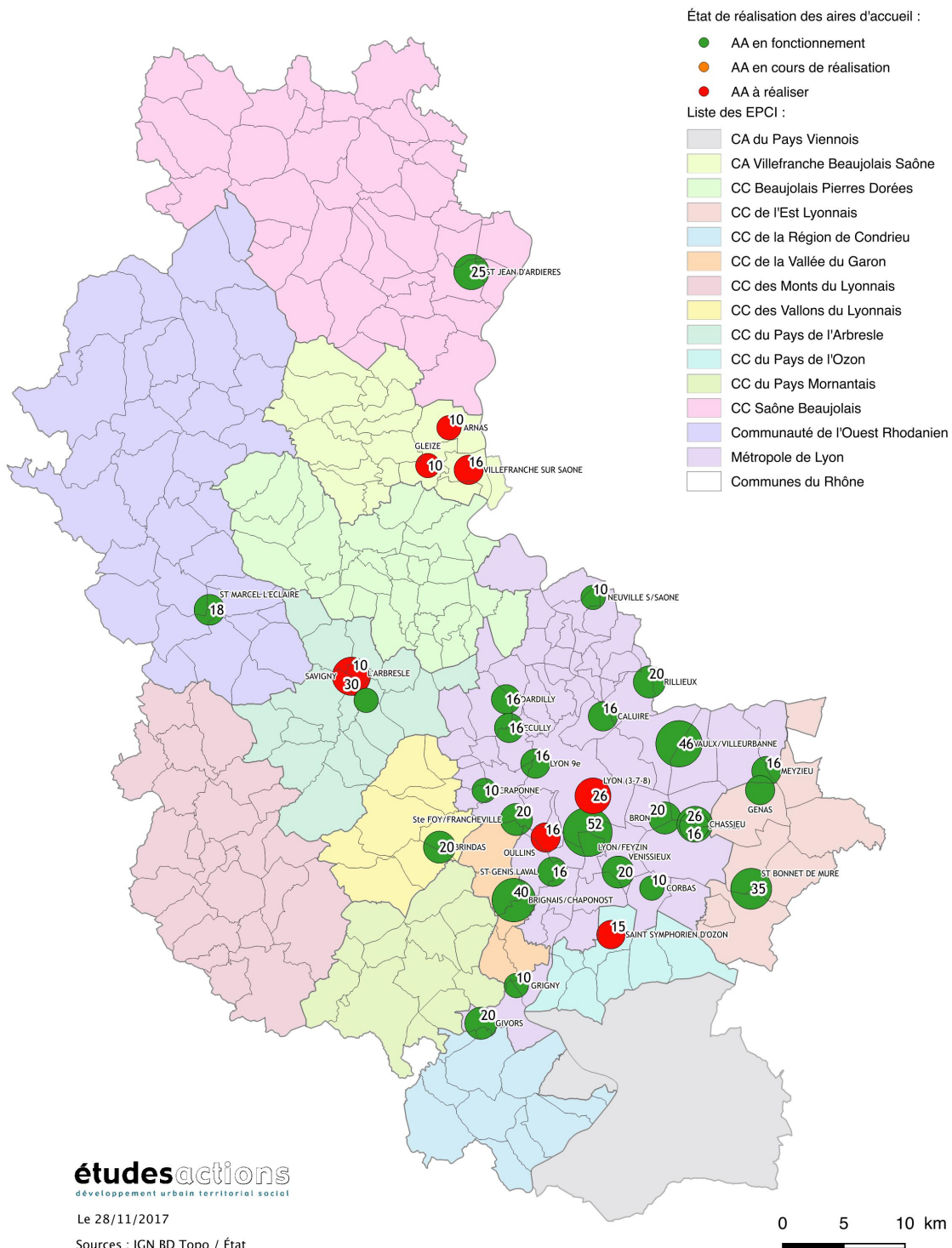
| Intercommunalité actuelle (2017) | Communes | Date réalisation | Réalisé | Reste à produire |
|-------------------------------------|-----------------------------|------------------|------------|------------------|
| Grand Lyon | Rillieux-la-Pape | 2005 | 20 | |
| Grand Lyon | Craponne | 2006 | 10 | |
| Grand Lyon | Lyon 7/Feyzin | 2006 | 52 | |
| Grand Lyon | St Priest | 2006 | 16 | |
| Grand Lyon | Vénissieux | 2006 | 20 | |
| Grand Lyon | Caluire | 2007 | 16 | |
| Grand Lyon | Dardilly | 2007 | 16 | |
| Grand Lyon | Ste Foy/Francheville | 2007 | 20 | |
| Grand Lyon | Vaulx-en-Velin/Villeurbanne | 2007 | 46 | |
| Grand Lyon | Chassieu | 2009 | 26 | |
| Grand Lyon | Meyzieu | 2009 | 16 | |
| Grand Lyon | Bron | 2010 | 20 | |
| Grand Lyon | Grigny | 2010 | 10 | |
| Grand Lyon | Lyon 9 | 2010 | 16 | |
| Grand Lyon | Neuville | 2010 | 10 | |
| Grand Lyon | Saint Genis Laval | 2010 | 16 | |
| Grand Lyon | Corbas | 2011 | 10 | |
| Grand Lyon | Ecully | 2011 | 16 | |
| Grand Lyon | Givors | 2017 | 20 | |
| Grand Lyon | Lyon (3,7,8) | | | 26 |
| Grand Lyon | Oullins | | | 16 |
| CC Est Lyonnais | Genas | 2007 | 16 | |
| CC Saône Beaujolais | St Jean D'Ardieres | 2008 | 25 | |
| CC Vallée du Garon | Brignais | 2008 | 40 | |
| CC Est Lyonnais | St Bonnet de Mure | 2009 | 35 | |
| CC Ouest Rhodanien | Saint Marcel l'Eclairé | 2009 | 18 | |
| CC Vallons du Lyonnais | Brindas | 2009 | 20 | |
| CC Pays de l'Arbresle | L'Arbresle | 2015 | 10 | |
| Sud du département ou Pays Viennois | | | | 25 |
| CA Villefrance Beaujolais Saône | Villefranche / Saône | | | 16 |
| CA Villefrance Beaujolais Saône | Gleizé | | | 10 |
| CA Villefrance Beaujolais Saône | Arnas | | | 10 |
| CC Pays de l'Arbresle | Savigny | | | 30 |
| CC Pays de l'Ozon | Saint Symphorien d'Ozon | | | 15 |
| CC Saône Beaujolais | | | | 15 |
| | TOTAL | | 540 | 163 |

Non réalisée

Réalisée entre 2011 et 2017

SCHÉMA DÉPARTEMENTAL METROPOLITAIN D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE DU RHÔNE

État de réalisation des aires d'accueil au 28/11/2017



Les secteurs de recherche pour l'aire du Sud du Département/Pays Viennois et l'aire Beaujolais de Val de Saône/Saône Beaujolais n'apparaissent pas sur cette carte, compte tenu de l'imprécision du périmètre.

5. Localisation, équipements et règles de fonctionnement des aires d'accueil

• Situation géographique

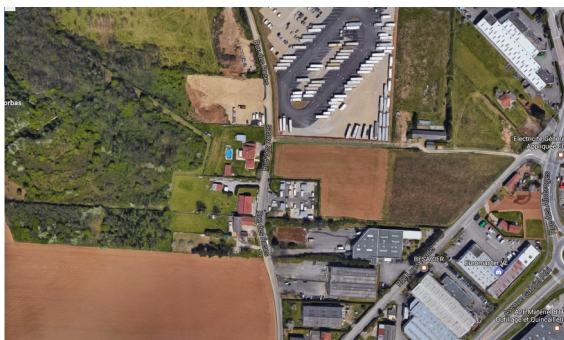
Une grande majorité des aires d'accueil du Rhône sont situées dans des environnements non urbains, dégradés ou dévalorisés, à des distances plus ou moins éloignées des centres urbains (concrètement ou symboliquement), des principaux équipements (notamment les écoles), commerces et services. Elles se situent soit à la jonction des zones urbaines, naturelle et agricoles, dans des espaces peu définis, soit au milieu de l'un de ces types de zones, souvent en limite communale. Même lorsque les aires sont dans les villes, elles souffrent d'une coupure urbaine (axe routier par exemple). Plusieurs aires sont situées en impasse. Elles sont souvent à proximité des axes de communications (sans qu'il n'y ait pour autant d'accès direct à ces axes) et des zones industrielles (déchetterie, station d'épuration notamment). A noter que deux aires de la Métropole sont situées à proximité immédiate d'une déchetterie, bien que celles-ci aient été créées postérieurement à l'aire d'accueil.

Les 6 photos aériennes ci-dessous illustrent la diversité de ces localisations géographiques.

Caluire



Corbas



L'Arbresle



Neuville-sur-Saône



Saint Bonnet de Mûre



Saint-Marcel l'Eclairé



Extraits google map 2017

Ces localisations peuvent générer des difficultés ou des conflits d'usages :

- nuisances pour les usagers des aires (éloignement des équipements, absence ou difficulté de ramassage scolaire, bruits générés par les infrastructures de transport ou les entreprises exerçant à proximité, pollution et problématiques de santé),
- difficultés de gestion (dépôts d'ordures ou de déchets verts à proximité de l'aire lorsque la déchetterie la jouxte, par exemple),
- remontées ponctuelles de difficultés pour des riverains (plaintes d'entreprises pour détérioration du matériel, ou des vols) évoqués par les gestionnaires,
- coûts pour les collectivités du fait de l'éloignement de certaines aires vis-à-vis des zones urbanisées (collecte des ordures par exemple).

A noter qu'un certain nombre de nuisances qui grèvent les aires d'accueil sont venues après la création des aires (comme la carrière de Saint Bonnet de Mure ou certaines déchetteries de la Métropole).

Le tableau ci-dessous détaille les localisations de certaines aires ayant pu être étudiées ou visitées.

| | Environnement | Détails localisation |
|------------------------------------|----------------------|---|
| Corbas | Agricole/Urbain | Entre zone agricole et zone d'activité |
| Craponne | Urbain | Dans le tissu urbain, à proximité d'une ZA (centre de tri postal) |
| Grigny | | Dans une zone d'activité, à côté d'un bassin de rétention d'eau |
| L'Arbresle | | |
| Neuville-sur-Saône | Naturel | Forêt |
| Saint-Priest | | |
| Caluire | Urbain | A côté ZA et déchetterie, implantée de façon postérieure à l'aire |
| Dardilly | | Proximité autoroute, un ruisseau en contrebas. |
| Ecully | | |
| Genas | | En zone agricole |
| Lyon 9 | | Sous l'autoroute, à proximité d'un espace naturel protégé |
| Meyzieu | | |
| St Genis-Laval | | |
| Saint Marcel l'Eclairé | Urbain | Au-dessus des bassins de décantation de la station d'épuration |
| Saint-Foy / Francheville | Urbain | En impasse, accolée à une déchetterie |
| Givors | | A proximité du Rhône et de l'autoroute, en risque inondation |
| Brindas | | |
| Bron | Naturel | |
| Rillieux | Agricole | |
| Vénissieux | | |
| St Jean d'Ardieres | | |
| Chassieu | Naturel | |
| St Bonnet de Mure | Agricole | A proximité d'une carrière, des conflits d'usage |
| Brignais/Chaponost | | A proximité de l'autoroute, protégé par un talus |
| Vaulx-en-Velin/Milleurbanne | | A proximité d'un habitat insalubre à Décines |
| Lyon/Feyzin | | Excentrée, bord de voie ferrée, ex-impasse. |

• Capacités et année d'ouverture des aires

Les aires d'accueil du Rhône ont des capacités maximales allant de 10 à 52 places. Le tableau ci-dessous récapitule le nombre de places des aires d'accueil du Rhône :

- 5 aires ont 10 places,
- 17 aires ont entre 16 et 26 places,
- 4 aires ont entre 35 et 52 places.

Cette variété de taille des aires permet de répondre aux demandes des différents types de groupes.

A noter que les deux plus grandes aires, situées dans la Métropole, font parties des aires de « première génération », c'est-à-dire des années 2006-2007.

Il convient de noter que les aires les plus grandes peuvent générer des difficultés ponctuelles de gestion. Pour le gestionnaire, le suivi est plus aisé pour une aire de taille moyenne, les dysfonctionnements se repérant plus facilement, les relations étant plus simples pour un agent d'accueil face à 5 ou 6 personnes plutôt que face à 20 personnes, etc.

| | Nombre de places max | Année d'ouverture |
|-----------------------------|----------------------|-------------------|
| Corbas | 10 | 2011 |
| Craponne | 10 | 2006 |
| Grigny | 10 | 2010 |
| L'Arbresle | 10 | 2015 |
| Neuville-sur-Saône | 10 | 2010 |
| Saint-Priest | 16 | 2006 |
| Caluire | 16 | 2007 |
| Dardilly | 16 | 2007 |
| Ecully | 16 | 2011 |
| Genas | 16 | 2007 |
| Lyon 9 | 16 | 2010 |
| Meysieu | 16 | 2009 |
| St Genis-Laval | 16 | 2010 |
| Saint Marcel l'Eclairé | 18 | 2009 |
| Saint-Foy / Francheville | 20 | 2007 |
| Givors | 20 | 2017 |
| Brindas | 20 | 2009 |
| Bron | 20 | 2010 |
| Rillieux | 20 | 2005 |
| Vénissieux | 20 | 2006 |
| St Jean d'Ardieres | 25 | 2008 |
| Chassieu | 26 | 2009 |
| St Bonnet de Mure | 35 | 2009 |
| Brignais/Chaponost | 40 | 2008 |
| Vaulx-en-Velin/Villeurbanne | 46 | 2007 |
| Lyon/Feyzin | 52 | 2006 |

• Equipements

Toutes les aires du Rhône disposent d'équipements individualisés, conformément à la circulaire du 5 juillet 2001 relative à l'application de la loi Besson de 2000, ce qui est assez rare en comparaison avec d'autres départements. Cette uniformisation des équipements s'explique par la mise en œuvre d'un cahier des charges commun Etat/Grand Lyon/Département. Ainsi, toutes les aires disposent :

- de sanitaires individuels (un bloc pour deux places) dont un à deux bloc(s) sanitaires accessible(s) aux personnes à mobilité réduite par aire (selon la taille des aires),
- de branchements d'eau et d'électricité individualisés,
- d'un évier extérieur.

Seule l'aire de Saint-Jean-d'Ardières, ouverte en 2008 et occupée pour partie par les mêmes familles sédentaires depuis plusieurs années, ne dispose pas d'un évier extérieur (seulement un robinet d'eau froide). Compte tenu de son occupation (familles sédentarisées), la réhabilitation de cette aire n'est pas envisagée dans l'immédiat : les familles ne pouvant être déplacées le temps des travaux.

Toutes les aires disposent d'un local technique (compteurs), de clôtures (sauf Lyon/Feyzin) et certaines disposent d'un portail. Les clôtures et locaux techniques peuvent subir ponctuellement des dégradations.

Toutes les aires de la Métropole et celles de Saint-Marcel-l'Eclairé, Brignais et Brindas disposent d'un système de télégestion. Les voyageurs prépaient leurs consommations de fluide et les compteurs sont bloqués lorsqu'il n'y a plus de crédit sur leur compte. Ces coupures interviennent lorsque les agents d'accueil sont sur place dans la Métropole et à tout moment dans les autres aires précitées. Les gestionnaires et gestionnaires délégués reconnaissent l'intérêt de cette télégestion, qui permet d'éviter des débits trop importants difficiles à régler ensuite ou des abus délibérés.

Dans les autres aires, des relevés hebdomadaires permettent de facturer les fluides.

Aucune aire ne dispose actuellement de jeux pour enfants (deux aires disposaient de tels équipements dans le schéma 2003-2009, ils n'existent plus à ce jour), bien que ce type d'équipement puisse être un atout pour les aires, toutes éloignées des lieux d'activités pour enfants.

- **Tarifs, durées de stationnements et règlements intérieurs**

Le département du Rhône bénéficie d'une bonne harmonisation des tarifs et des durées de séjour, ce qui n'est pas toujours le cas dans les autres départements.

Une autre particularité du département du Rhône est la durée maximale du stationnement, plus longue que les préconisations nationales² et la distinction entre des aires de passage et de séjour :

- 15 aires de passage (6 mois),
- 10 aires de séjour (9 mois),
- 1 aire (3 mois, renouvelable une fois, à l'Arbresle).

Les aires peuvent ainsi être fermées pour travaux et ce règlement permet également de régulariser les situations d'impayés ou d'infraction au règlement.

Concernant les tarifs, ils sont également uniformisés (1,50 €/jour/place hors fluides), à une exception près (l'Arbresle, 3 €/jour/place), en contradiction avec l'harmonisation souhaitée à l'échelle du Rhône. En revanche, les prix de l'eau et de l'électricité sont différents, quoiqu'ils soient harmonisés à l'échelle de la Métropole. Le prix de l'eau s'échelonne entre 2,05 € le m³ dans la Métropole et 2,86 € le m³ pour les autres aires. Le prix de l'électricité s'échelonne de 0,08 € le kWh (dans la Métropole) à 0,15 € le kWh (à Genas).

Selon les gestionnaires, ces tarifs sont fréquemment remis en question par les usagers et certains ménages touchés par une problématique de paupérisation peuvent être amenés à avoir des difficultés de paiement (femmes seules avec enfant, notamment).

En termes de caution, la grande majorité des aires demande 50 € à l'entrée dans les lieux (sauf Genas, Brindas, Saint Bonnet de Mûre et Saint Jean d'Ardières, 100 €). Pour les gestionnaires et gestionnaires délégués, ce montant pourrait être augmenté pour que la caution soit plus dissuasive : dans d'autres départements, les montants plus élevés (100 € minimum, jusqu'à 200 €) évitent de nombreuses dégradations.

Un règlement intérieur type avait été validé par la commission départementale consultative de décembre 2004. Si les aires de la Métropole disposent d'un règlement identique, ce n'est plus le cas aujourd'hui pour le Nouveau Rhône (procédures, chiffrage des dégradations, etc.). Pourtant, l'harmonisation des règlements intérieurs et des pratiques à l'échelle départementale est un atout en termes de gestion, aux dires des principaux concernés, une règle étant moins contestée lorsqu'elle est applicable dans tout le département. Selon les gestionnaires, des ajustements pourraient également être apportés aux règlements actuels, la pratique permettant de soulever des imprécisions ou des manques (accueil des « accompagnants », stockage de matériaux, délai de carence, etc.). A noter que les CC des Vallons du Lyonnais et de la Vallée du Garon projettent de travailler à la formalisation d'un nouveau règlement, avec leur gestionnaire.

² Circulaire du 03 août 2006 : « La durée maximum du séjour autorisé est précisée dans le règlement intérieur de l'aire d'accueil. Cette durée ne doit pas encourager la sédentarité des gens du voyage sur les aires d'accueil, ce qui conduit à préconiser une durée qui ne soit pas supérieure à 5 mois. Des exceptions peuvent être faites, notamment pour permettre aux enfants scolarisés sur place d'achever leur année scolaire. »

6. Gestion et fonctionnement effectif des aires d'accueil

• Les missions des gestionnaires

Toutes les collectivités du Rhône concernées par la gestion d'aires d'accueil font appel à une délégation de service public pour réaliser la gestion par une entreprise privée, à l'exception de l'aire de grand passage d'Anse (CC Beaujolais Pierres Dorées). Il n'y a donc pas de syndicat de gestion, comme cela peut exister dans d'autres départements (Chablais en Haute-Savoie, par exemple).

Actuellement, une majorité des collectivités font appel au même gestionnaire délégué, SG2A - l'Hacienda, pour la gestion de leurs aires (à l'exception de la CC du Pays de l'Arbresle, GestionAire).

Les collectivités restent impliquées dans la gestion, à des degrés divers :

- pilotage et suivi de la mission du gestionnaire délégué,
- participation aux comités de suivi réguliers,
- réalisation des bilans d'activité,
- suivi des procédures d'expulsion,
- etc.

Le gestionnaire délégué, quant à lui, assure :

- l'entrée dans les lieux (présentation du règlement intérieur, rédaction de la convention d'occupation, formalisation de l'état des lieux d'entrée),
- la gestion courante de l'aire (nettoyage des parties communes, respect du règlement intérieur notamment en termes de stockage des déchets ou d'occupation des emplacements, paiement des redevances et dépôt des recettes à la trésorerie),
- les sorties (état des lieux sortant, facture finale, restitution de la caution),
- la formalisation de courriers de gestion en cas de contravention au règlement (dégradation, stationnement illicite),
- le suivi des procédures en cas d'impayé ou de dépassement de la durée de séjour,
- la réalisation des rapports de suivi (généralement biannuels, mais également mensuels ou annuels pour certaines aires).

• Les comités techniques de suivi

Des réunions régulières ont lieu dans les communes concernées par des aires d'accueil, afin de faire le point sur les faits marquants de la période, les problèmes techniques ou de gestion, etc. Les questions sociales, de scolarisation, de santé, peuvent également être abordées. Ces réunions ont lieu en général tous les 6 mois, mais elles peuvent être plus fréquentes en cas de difficulté, ou annuelle quand il n'y a aucune difficulté.

Les comités techniques de suivi sont organisés par le gestionnaire délégué et réunissent : le Maire et les techniciens de la commune concernée, l'intercommunalité, l'ARTAG au titre de l'accompagnement social, éventuellement des représentants des écoles ou de l'Education Nationale, du CCAS, des Maisons de la Métropole ou du Rhône, de la police etc.

• La gestion des aires d'accueil par les intercommunalités

Conformément à la loi, les aires d'accueil sont gérées par les intercommunalités. Les communes sont associées à la gestion, notamment sur les aspects sociaux (CCAS par exemple), la scolarité (écoles primaires notamment) ou les stationnements illicites (pouvoir de police du Maire).

Les collectivités reçoivent une aide à la gestion et des redevances des usagers, mais ces recettes ne recouvrent pas les dépenses associées (voir exemples ci-dessous pour trois intercommunalités).

Année 2016

| | | Grand Lyon (18 aires) | CC Saône Beaujolais (1 aire) | CC Est Lyonnais (2 aires) |
|-----------------|--|----------------------------------|---|--------------------------------------|
| Dépenses | Gestion déléguée | 1 129 980 € | 60 000 € | 82 000 € |
| | Médiation | 196 512 € | | 25 500 € |
| | Fluides | 344 191 € | 33 000 € | |
| | Fonctionnement | 214 572 € | 5 000 € | 86 000 € |
| | Investissement | 161 539 € | 15 000 € | |
| | TOTAL | 2 046 795 € | 113 000 € | 193 500 € |
| Recettes | Aide à la gestion des aires d'accueil | 531 300 € | 35 000 € | 75 000 € |
| | Redevances usagers | 290 944 € | 9 000 € | 22 000 € |
| | Remboursement fluides | | 3 000 € | |
| | TOTAL | 822 244 € | 44 000 € | 97 000 € |
| | Soit coût/aire (hors investissement, hors médiation, hors impayés) | 48 139 € | 54 000 € | 35 500 € |

7. Fréquentation des aires d'accueil

• Taux d'occupation

Les aires d'accueil du Rhône bénéficient d'un taux d'occupation élevé, voir très élevé : 80% à 90% (84% en moyenne dans la Métropole).

Les gestionnaires estiment qu'un taux d'occupation supérieur à 80 % ne permet plus l'accueil de nouvelles familles dans la mesure où elles se déplacent généralement en groupe nécessitant plusieurs places (d'où la nécessité de ne pas avoir des aires trop petites, sauf besoin spécifique).

Les gestionnaires et gestionnaires délégués reçoivent ainsi régulièrement des demandes qu'ils doivent décliner (2 à 3 demandes par mois, pour des groupes familiaux de toute taille). Ces demandes ne concernent pas une aire en particulier mais l'ensemble des aires du Rhône. Il s'agit de voyageurs « non habitués » du Rhône.

Dans la Métropole les gestionnaires font part d'une occupation importante ces dernières années. Ainsi, en mai-juin 2017, 7 aires étaient occupées à 100% toute l'année et 6 autres étaient utilisées de façon intensive. Il s'agit d'une tendance « de fond » d'occupation des aires de la Métropole.

Quelques aires font exception :

- Neuville sur Saône : était peu occupée depuis sa création, mais son occupation s'est améliorée ces deux dernières années,
- Saint-Marcel l'Eclairé, peu utilisée (40%) surtout en hiver, principalement occupée par des étrangers (Roumains et Serbes), générant un processus d'évitement par les gens du voyage, peu accessible (une pente importante), à proximité immédiate de l'usine de traitement des eaux (au-dessus des bassins de décantation)
- L'aire de l'Arbresle est bien utilisée, mais jamais saturée,
- L'aire de Saint Bonnet de Mure n'est jamais saturée,
- Saint-Jean-d'Ardières (7 familles seulement sur 26 places, les mêmes depuis 10 ans),
- Vaulx-en-Velin : relativement peu occupée l'été. Cette aire est à proximité immédiate d'un bidonville occupé par des familles du voyage sédentarisées, situé à Décines (voir photo ci-dessous, la limite communale étant signifiée en jaune), ce qui générerait un processus d'évitement des gens du voyage.



Extrait Géoportail

Les sous-occupations sont très rares, mais plutôt en été, en lien avec les déplacements familiaux (vacances, mariages) ou religieux.

Cette occupation importante est l'un des reflets du phénomène d'ancrage territorial qui caractérise les occupants des aires d'accueil du Rhône, avec l'allongement de la durée des séjours (voir ci-dessous).

De façon très ponctuelle, les gestionnaires mentionnent l'occupation par des personnes habitant en caravane, non issues de la communauté des gens du voyage :

- une personne seule à Rillieux (en lien avec le CCAS, se trouve dans cette situation par contrainte),
- un couple à Bron (qui subit des pressions de la part des gens du voyage, pourtant expriment l'argument selon lequel il s'agirait d'un choix),
- des étudiants, qui se sont posé la question de stationner sur une aire pour être hébergés à des tarifs plus attractifs qu'un logement classique (mais aucune concrétisation à la connaissance des gestionnaires).

• Durée des séjours

Comme cela a été souligné, les durées de séjour maximales autorisées sont relativement longues, supérieures aux préconisations nationales visant à limiter la sédentarisation sur les aires d'accueil.

Les durées de séjour moyennes en 2015 dans les aires d'accueil du Rhône s'échelonnent de 1 mois à 9 mois. Plus de la moitié des aires ont des durées d'occupation de plus de 5 mois.

Selon les gestionnaires, les durées de séjour s'allongent et les dépassements de délais sont nombreux. A titre d'exemple, dans les aires de la Métropole, la durée de séjour moyenne est passée de 63 jours en 2010 à 93 jours en 2016. Cette moyenne cache les fortes disparités entre les durées de séjours (de quelques jours à plusieurs mois) et la forte augmentation du nombre d'aires de la Métropole (de 9 à 18 aires) qui aurait pu abaisser cette durée de séjour.

| EPCI | Aire d'accueil | Durée moyenne de séjour en 2015 (mois) |
|------------------------|-----------------------|--|
| CC Vallons du Lyonnais | Brindas | 1 |
| CC Vallée du Garon | Brignais | 1 |
| CC Ouest Rhodanien | Tarare | 2 |
| CC Est Lyonnais | Saint-Bonnet de Mure | 2 |
| CC Saône Beaujolais | Saint-Jean d'Ardières | 3 |
| Métropole | Lyon 7 | 3 |
| Métropole | Vaulx-en-Velin | 3 |
| Métropole | Neuville | 4 |
| Métropole | Rillieux | 4 |
| CC Est Lyonnais | Genas | 4 |
| Métropole | Francheville | 4 |
| Métropole | Dardilly | 4 |
| Métropole | Lyon 9 | 5 |
| CC Pays de l'Arbresle | Arbresle | 5 |
| Métropole | Grigny | 6 |
| Métropole | Caluire | 6 |
| Métropole | Chassieu | 7 |
| Métropole | Meyzieu | 8 |
| Métropole | Ecully | 8 |
| Métropole | Saint-Genis Laval | 8 |
| Métropole | Saint-Priest | 8 |
| Métropole | Corbas | 9 |
| Métropole | Bron | 9 |
| Métropole | Vénissieux | 9 |
| Métropole | Craponne | 9 |

En l'absence de données plus précises

(médianes, profil des durées de séjour), cette moyenne informe d'un allongement de la durée de séjour, confirmée par les retours qualitatifs des gestionnaires et gestionnaires délégués.

Par exemple, dans la Métropole, les dépassements s'élevaient à 93 situations en 2015 (sur 563 séjours soit 16% de dépassements pour l'ensemble des séjours) et 43 procédures contentieuses ont été engagées.

| Aires d'accueil de la Métropole | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|---------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| Nb de dépassements | - | 81 | 88 | 65 | 93 | 78 |
| Procédures engagées | 21 | 43 | 40 | 38 | 43 | 55 |
| Jugements - ordonnances | - | 14 | 12 | 17 | 11 | 20 |
| Concours force publique | - | 1 | 2 | 4 | 0 | 0 |

Source : données Métropole

En cas de dépassement de la durée de stationnement fixée par le règlement intérieur, une procédure peut être engagée par le gestionnaire de l'aire d'accueil afin de saisir le juge administratif pour obtenir une mesure d'expulsion, de droit commun. Ces procédures sont longues (3 mois minimum), elles génèrent également des coûts, variables selon la durée de la procédure (passage d'huissier puis avocat si la procédure aboutit au tribunal). A titre d'exemple, les procédures conduites dans le Grand Lyon ont généré les frais suivants :

| Frais des procédures d'expulsion de la Métropole | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|--|------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Nombre de procédures | - | 43 | 40 | 38 | 43 | 55 |
| Montant (K€) | - | 31 000 € | 50 000 € | 62 000 € | 32 000 € | 68 000 € |

Source : données Métropole

Au-delà des dépassements de délais, qui contreviennent au règlement, les gens du voyage du Rhône ayant une tendance à l'ancrage territorial adoptent parfois une occupation alternative de deux (à trois) aires d'accueil proches géographiquement et d'échange avec d'autres membres du même groupe familial ou un autre groupe familial. Cette logique d'optimisation des occupations des aires, permise par le règlement, concerne notamment :

- Chassieu/Saint-Priest
- Dardilly/Ecully
- Caluire/Rillieux
- Craponne/Francheville - Sainte-Foy-lès-Lyon/Brindas

Cette optimisation des occupation peut également se traduire par :

- des « arrangements » permettant d'allonger la durée du séjour en changeant le nom du titulaire du bail (ménage invité ou autre membre du ménage),
- mais également de demandes de dérogations en raison de la maladie d'un des membres de la famille ou de la scolarité des enfants (pouvant être justifiées).

A noter que les aires de Saint-Jean d'Ardières et Genas ne remplissent pas leur rôle d'accueil et de court séjour, puisque les familles qui les occupent sont installées depuis plusieurs années.

A contrario, les collectivités peuvent être amenées à fermer l'aire pour travaux afin de permettre de « déloger » une famille, à l'issue de la durée d'occupation maximale.

A noter que certaines aires imposent un délai de carence long (3 mois dans la CC de l'Est Lyonnais, 3 à 6 mois pour la Métropole) pour éviter les phénomènes « d'accaparement » de l'aire par un même groupe familial. Dans la Métropole, ce délai de carence ne concerne que l'aire déjà occupée et non toutes les aires du territoire.

- **Paiements et impayés**

Globalement, les impayés restent limités dans les aires d'accueil du Rhône. Par exemple, en mai 2017, le total des impayés des occupants de la Métropole sur les 5 premiers mois de l'année 2017 s'élevait à 1 600 €. Un compte représentait 50% du montant pour lequel une procédure d'échelonnement de la dette est en cours de mise en place.

En dehors de la Métropole, une aire a été concernée par un montant élevé d'impayé : la CC de l'Est Lyonnais, notamment en raison de la mauvaise gestion du gestionnaire délégué (jusqu'en 2017).

- **Profil des occupants**

Dans l'ensemble du département du Rhône, 3 620 personnes ont été accueillies sur des aires d'accueil du Rhône en 2015, dont :

- 42% d'enfants (moins de 18 ans)
- 11% de personnes seules et de couples,

ce qui souligne la prépondérance des familles avec des enfants parmi les occupants des aires d'accueil. Si le profil général des occupants est plutôt « jeune », les partenaires rencontrés font également part de l'occupation des aires par des personnes âgées ou en perte d'autonomie.

Sur le périmètre de la Métropole, les aires d'accueil ont accueilli près de 500 ménages représentant près de 2 000 personnes sur l'année 2016, dont 45 % d'enfants, pour environ 600 séjours.

Comme cela a été souligné, la majorité des aires du Rhône sont occupées par des familles « connues » par les gestionnaires, l'ARTAG, les différents pilotes et partenaires du schéma départemental des gens du voyage. Il s'agit de groupes familiaux qui stationnent dans le Rhône (et plus particulièrement dans l'agglomération de Lyon) une majeure partie de l'année, qui ont leurs « habitudes » sur une ou plusieurs aires. Dans la Métropole, 80% des usagers ne séjournent que sur les aires de la Métropole.

Par ailleurs, d'après le gestionnaire dans la Métropole, au moins 80 % des familles accueillies dans les aires d'accueil aspirent à un accueil pérenne, ou même un habitat « en dur ». Sur chaque site, au moins un groupe agglomérant plusieurs familles est en recherche d'un accueil/habitat pérenne et toutes les procédures contentieuses engagées (55 procédures en 2016) sont liées au non-respect des durées de séjour.

Une majorité des ménages stationnent sur les aires d'accueil « par défaut », avec deux profils :

- des ménages attachés à la communauté et à la caravane, « demandeurs » d'un terrain familial ou un habitat adapté,
- ponctuellement, des ménages souhaitant « décohabiter » ou se dissocier du groupe familial, « demandeurs » d'un logement ordinaire.

Ces « demandes » peuvent être implicites, ne se traduisant pas par une demande de logement social active notamment.

Parmi ces occupants « connus », deux profils socio-économiques se distinguent :

- plusieurs familles et groupes familiaux bénéficient de l'activité économique de certains de leurs membres,
- une majorité des familles est dépendante des minima sociaux.

(voir détails ci-dessous, relatifs à l'accompagnement social)

Synthèse et premiers besoins

Le département du Rhône se caractérise par un bon état de réalisation des aires d'accueil, d'un point de vue global. Néanmoins cette réalité ne doit pas masquer une grande disparité entre des collectivités particulièrement impliquées et des collectivités n'ayant pas répondu à leurs obligations.

Concernant les aires elles-mêmes, elles sont globalement en bon état ou même en très bon état, avec des équipements aux normes. A noter toutefois que les localisations choisies peuvent générer des conflits d'usage ou des nuisances (pour les voyageurs ou les riverains). L'harmonisation des équipements, des tarifs et des règlements à l'échelle départementale, est un gage de bon fonctionnement mais reste perfectible.

Les aires apparaissent comme bien gérées mais sont relativement coûteuses pour les collectivités, bien que les impayés soient rares.

En termes d'occupation, les aires sont globalement très utilisées et l'allongement des durées des séjours laisse transparaître un phénomène d'ancrage territorial. Des aires ne remplissent plus leur fonction d'accueil et de court séjour en raison de l'occupation prolongée de certaines familles.

c. L'habitat des gens du voyage

a. Rappel des objectifs du schéma 2011-2017

Suite à la loi Egalité-Citoyenneté du 27 janvier 2017, le schéma doit désormais prévoir « les secteurs géographiques d'implantation et les communes où doivent être réalisés (...) des terrains familiaux locatifs aménagés (...) ainsi que le nombre et la capacité des terrains ».

Cette loi prend ainsi acte des besoins croissants d'accueil pérenne pour une population de moins en moins mobile³. Il s'agit de ménages ancrés à un territoire, mais obligés de bouger à défaut d'habitat pérenne. Ainsi, les acteurs rencontrés soulignent que la thématique de l'habitat pérenne ressort en permanence lors des discussions des comités de suivi des aires.

Le schéma 2011-2017 avait déjà anticipé cette évolution puisqu'il avait identifié un besoin de 270 à 320 logements ou places en terrains familiaux soit 45 à 55 chaque année et précisé que 3 leviers pouvaient être actionnés :

- le terrain familial,
- le logement adapté,
- le logement ordinaire,

tout en priorisant la réponse offerte par l'habitat adapté (70 % de la production), soit :

- 190 à 220 logements adaptés,
- 80 à 90 places en terrains familiaux.

4 principaux secteurs géographiques étaient identifiés dans le schéma pour la mise en œuvre de ces objectifs :

- le secteur Grand Lyon avec 194 logements/terrains à réaliser (environ 30/an)
- le secteur « est » : 46
- le secteur « ouest » : 43
- le Val de Saône : 19

Par ailleurs, le schéma précisait que les opérations devaient répondre à des critères qualitatifs notamment en termes de localisation (desserte, proximité des services et notamment des écoles) et de taille (privilégier les opérations de moins de 15 logements).

Les objectifs de production émanant du schéma sont repris dans le PDALHPD 2016-2020 de la Métropole qui prévoit la production de 30 logements (PLAI) dédiés aux gens du voyage, en lien avec l'Instance du Protocole de l'Habitat Spécifique (IPHS), comprenant également des aides à la pierre spécifiques et la possibilité de mobiliser des maîtrises d'œuvres sociales (MOS).

Le PDALHPD 2016-2020 du Nouveau Rhône prévoit également, dans son axe 4.1 dédié à l'offre adaptée aux parcours spécifiques :

- un dispositif de repérage des gens du voyage en demande de sédentarisation au niveau des EPCI via le partenariat local de l'action sociale,

³ La loi du 5 juillet 2000 avait défini des outils réglementaires et financiers grâce auxquels les collectivités locales ont la possibilité de répondre au besoin d'ancrage des gens du voyage. Deux circulaires ont précisé ces outils :

- la circulaire du 5 juillet 2001 : l'habitat adapté, reposant sur une dynamique partenariale (informer et sensibiliser les acteurs) et un financement en PLAI.
- la circulaire du 17 décembre 2003 : les terrains familiaux, en tant qu'opération d'aménagement à caractère privé (respect des règles d'urbanisme, financement de terrains locatifs par l'État en investissement mais pas en fonctionnement).

- la production d'une offre dédiée en PLAI à loyer très modéré ou PLAI adapté.

b. Bilan quantitatif

- **Production dédiée : une vingtaine de logements adaptés réalisés par an dans la Métropole, pas d'opération réalisée dans le Nouveau Rhône**

320 logements ou emplacements dédiés aux familles du voyage sont dénombrés dans le Rhône :

- environ 170 sous forme d'habitat adapté,
- environ 150 sous forme de terrain familial.

270 sont situés dans la Métropole.

Pour les terrains familiaux, la compétence n'ayant que récemment été transférée aux EPCI, la gestion est communale (sauf CCEL), sans que l'on sache toujours comment cette gestion est mise en œuvre.

A noter que 3 terrains situés à Givors, Irigny et Tassin (grisés dans le tableau ci-dessous) n'étaient pas identifiés dans les précédents schémas. Ils n'ont pas été financés en tant que terrains familiaux, étant antérieurs à 2003. Il s'agit probablement de terrains publics où la sédentarisation a été admise ou tolérée. Pour Irigny, le terrain fait l'objet d'un projet d'habitat adapté sur le site.

Pendant la période de mise en œuvre du schéma, on comptabilise 9 opérations d'habitat adapté représentant 92 logements et 3 terrains familiaux totalisant 24 emplacements, soit un total de 116 relogements en offre dédiée, tous situés dans la Métropole (soit une vingtaine par an en moyenne). Sont comptabilisées ici des opérations engagées antérieurement à la révision du schéma sachant que d'autres opérations sont déjà en préparation pour les années futures.

| Commune | EPCI actuel | Habitat adapté/terrain familial | Date de mise en service | Nombre de logements ou emplacements | Localisation | Bailleur/gestionnaire | Accompagnement social |
|------------------------|------------------------------|---------------------------------|-------------------------|-------------------------------------|--------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Saint-Bonnet de Mûre | CC de l'Est Lyonnais | Habitat adapté | 2001 | 3 | La Picardière | OPAC 69 | ARTAG/ALPIL |
| Mornant | CC Pays Mornantais | Habitat adapté | ? | 4 | Chemin du Stade | OPAC 69 | ARTAG |
| Villefranche sur Saône | CA Villefranche Beauj. Saône | Habitat adapté | ? | 3 | terrain communal ? | | |
| Chassieu | Grand Lyon | Habitat adapté | 2011 | 11 | Impasse Marius Berliet | GLH | Apertise |
| Décines | Grand Lyon | Habitat adapté | 2010 | 40 | Cité des Marais | OPAC 69 | ADSEA |
| Genay | Grand Lyon | Habitat adapté | 2009 | 1 | Route de Trévoux | Foncière HH | Régie Nouvelle |
| Lyon 3 | Grand Lyon | Habitat adapté | 2018 | 2 | rue Viala | GLH | en cours |
| Lyon 7/8ème | Grand Lyon | Habitat adapté | 2017 | 14 | 101 rue de Surville | GLH | Apertise |
| Mions | Grand Lyon | Habitat adapté | 2002 | 12 | Les Collières | OPAC 69 | ALPIL |
| Pierre-Bénite | Grand Lyon | Habitat adapté | 2012 | 6 | Chemin de la Gravière | GLH | Apertise/GLH |
| Pierre-Bénite | Grand Lyon | Habitat adapté | 2015 | 2 | 117 rue Ampère | GLH | |
| Rillieux LP | Grand Lyon | Habitat adapté | 2012 | 5 | 1100 rue Victor Hugo | Batigère | ARTAG |
| Rillieux LP | Grand Lyon | Habitat adapté | 2005 ? | 2 | Bd Marcel Yves André | OPAC 69 | |
| Rillieux LP | Grand Lyon | Habitat adapté | 2005 | 1 | 656 chemin Pierre Drevet | Foncière HH | Régie Nouvelle |
| Rillieux LP | Grand Lyon | Habitat adapté | 2005 | 1 | Rue de la Poste ? | Foncière HH | Régie Nouvelle |
| Saint-Genis-Laval | Grand Lyon | Habitat adapté | 2011 | 18 | Chemin des platanes | GLH | ALPIL/ARTAG |
| Saint-Genis-Laval | Grand Lyon | Habitat adapté | 2012 | 1 | Zéphir | GLH | ALPIL/ARTAG |
| Saint-Priest | Grand Lyon | Habitat adapté | 2015 | 13 | 95, Route d'Heyrieu | GLH | ARTAG |
| Vaulx-en-Velin | Grand Lyon | Habitat adapté | 2017 | 2 | avenue Grandclément | GLH | |
| Vénissieux | Grand Lyon | Habitat adapté | 2017 | 22 | Rue de la Glunière | EMH | ARTAG |
| Villeurbanne | Grand Lyon | Habitat adapté | 2010 | 12 | Jardins, Rize, Buisson, Marais | EMH | |
| Le Bois d'Oingt | CC Beaujolais Pierres Dorées | Terrain familial | ? | 5 | Lieu-dit le Masson | | |
| St Marcel l'Éclairé | CC Ouest Rhodanien | Terrain familial | 2010 | 3 | Impasse de la Turdine | EPCI | ARTAG |
| Brignais | CC Vallée du Garon | Terrain familial | 2009 | 20 | Rue de l'industrie | Ville | |
| Saint-Laurent-de-Mure | CCEL | Terrain familial | 2007 | 13 | Chemin de la Vareille | EPCI/SG2A | ARTAG |
| Meyzieu | Grand Lyon | Terrain familial | 2008 | 7 | Avenue de Crottay | | |
| Feyzin | Grand Lyon | Terrain familial | 2012 | 16 | Rue L. Blum, sud Sous Gourmay | | |
| Givors | Grand Lyon | Terrain familial | avant 2003 | 27 | Le Ban | | |
| Irigny | Grand Lyon | Terrain familial | avant 2003 | 7 | Chemin Ferme Laval | | |
| Mions | Grand Lyon | Terrain familial | 2009 | 10 | Route de Corbas | | ARTAG |
| Pierre-Bénite | Grand Lyon | Terrain familial | 2012 | 2 | Chemin de la Gravière | GLH | Apertise/GLH |
| Saint-Priest | Grand Lyon | Terrain familial | 2011 | 6 | Rue du Dauphiné | | |
| Tassin | Grand Lyon | Terrain familial | avant 2003 | 13 | ? | | |
| Villeurbanne | Grand Lyon | Terrain familial | 2008 | 20 | Rue Léo Lagrange/ E. Pottier | CCAS/SG2A | CCAS/ALPIL |

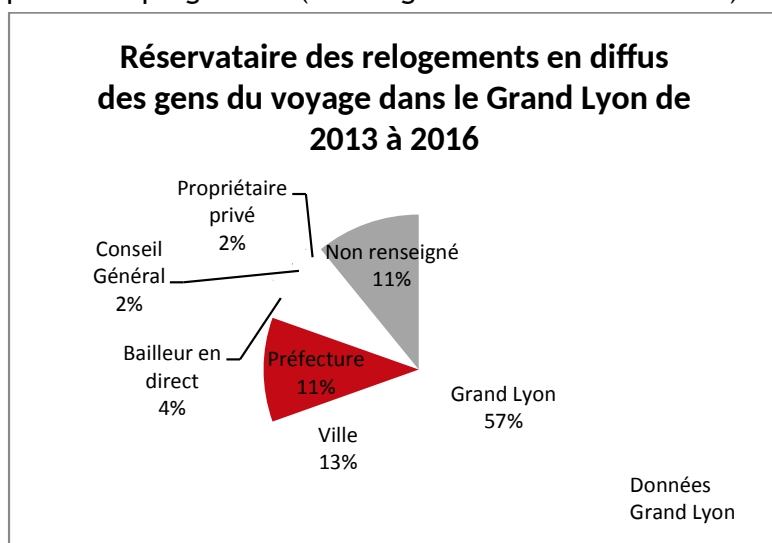
- **Des projets en cours ou en gestation**

A cette production s'ajoutent plusieurs projets plus ou moins avancés :

- à Lyon 3^{ème} arrondissement, 2 logements sont en cours rue Viala par Grand Lyon Habitat, sur un terrain de la Métropole, pour 2 ménages auparavant implantés à Dardilly
- à Irigny, 8 logements sociaux sont à l'étude par Grand Lyon Habitat sur le terrain déjà occupé par les gens du voyage, auto-construit (chemin des Presles/chemin de la ferme Laval). L'appel d'offres pour la maîtrise d'œuvre sociale est en cours.
- à Décines, un projet de relogement de 4 ménages implantés sur un terrain privé jouxtant l'aire d'accueil de Vaulx-en-Velin (mais localisé à Décines, rue de la Glayre) est en cours par le bailleur social Alliade. Seule une partie minoritaire du groupe pourra bénéficier de ce relogement. Des sites restent à mobiliser pour le reste du groupe.
- CC Saône-Beaujolais, Saint-Jean d'Ardières : un terrain contigu à l'aire d'accueil est ciblé pour un projet d'habitat adapté destiné à 7 ménages aujourd'hui « sédentarisés » sur l'aire d'accueil. Il s'agirait d'un projet d'habitat spécifique composé d'une petite unité de vie (pièce de vie, sanitaires et cuisine), envisagé avec la SEM de Belleville, syndicat habilité à réaliser et gérer des logements sociaux. Ayant d'abord buté sur une question de droit des sols, le projet est aujourd'hui à l'arrêt pour des questions financières (budget estimé à 300 000 € dont 25 % de subventions Etat).
- CA Villefranche Beaujolais Saône : un projet d'habitat adapté à Gleizé est en réflexion pour régulariser une occupation illicite sur terrain privé sans eau ni électricité dont sont propriétaires 4 familles avec enfants (dont un lourdement handicapé). Le projet se heurte également à un problème de financement, l'opération ayant été évaluée à environ 800 K€ suite à un contact avec l'OPAC du Rhône (pas d'aide à la pierre à la CAVBS mais mise à disposition du terrain),
- CC du Pays de l'Arbresle : un projet d'habitat adapté pour une famille à Sarcey, sur un terrain communautaire. Un travail a été conduit par CATHS et l'ARTAG avec les familles. Le terrain doit être viabilisé, puis il s'agirait d'une opération rapide (logement sans fondation - chalet Emmaüs).

- **Relogements en diffus : une dizaine par an dans la Métropole**

A cette offre dédiée s'ajoutent des relogements dans le diffus dans la Métropole: une dizaine de relogements par an sont comptabilisés de 2013 à 2016 avec une montée en puissance progressive (13 relogements en 2015 et 2016).



Ces relogements sont effectués à près de 60 % sur les réservations de la Métropole.

Des objectifs de relogement des gens du voyage ont d'ailleurs été formalisés dans les derniers accords collectifs métropolitains 2017-2020, à hauteur de 20 relogements par an se répartissant entre les réservations de la Métropole (10/an) et le relogement par les bailleurs sociaux sur leur parc non réservé (10/an). Les gens du voyage reconnus prioritaires au titre des

accords collectifs sont identifiés dans le Fichier Commun parmi l'ensemble des demandeurs d'un logement social pour faciliter le relogement par les bailleurs.

Aucun accord collectif départemental n'a été mis en place dans le Nouveau Rhône suite à la création de la Métropole. Aucun dispositif de relogement en diffus n'y est en place. Des relogements dans le parc public ou privé peuvent bien évidemment être réalisés mais ils ne sont pas connus faute d'observation centralisée. Depuis la mise en place de son système de labellisation des ménages prioritaires pour un relogement sur le contingent préfectoral, fin 2015, le service de l'Etat (SIAL) n'a pas été saisi par l'ARTAG (les gens du voyage ne sont pas un public cible en tant que tel mais peuvent être priorités au titre de leur situation de mal logement).

a. Accompagnement vers et dans le logement

• Bénéficiaires des opérations

Dans la Métropole, les opérations d'habitat adapté doivent théoriquement répondre aux demandes de sédentarisation émanant des usagers des aires d'accueil. En pratique, les opérations réalisées ont souvent été initiées pour résoudre des situations de stationnement irrégulier sur des terrains non aménagés, publics ou privés, sous la pression des élus communaux concernés, notamment en cas de projet d'aménagement des terrains concernés.

A l'inverse, le relogement dans le diffus s'est réalisé aux deux tiers au profit d'anciens occupants des aires d'accueil. Pour le contingent Métropole, il s'opère grâce à un partenariat étroit entre l'ARTAG qui assure le repérage des ménages en demande de logement social⁴ et le service gestion des réservations de la Métropole.

• Accompagnement vers et dans le logement

Lorsque la décision est prise, une maîtrise d'œuvre sociale est systématiquement mise en place pour accompagner le projet d'opération dédiée. Celle-ci s'achève néanmoins à la livraison de l'opération.

A l'entrée dans les lieux, faute de pouvoir mobiliser des mesures collectives d'accompagnement social lié au logement, les bailleurs sollicitent plusieurs mesures individuelles, en fonction des besoins des ménages, en lien avec les équipes de MOS et les travailleurs sociaux internes du bailleur.

En théorie, une gestion locative renforcée du bailleur est prévue. Cet objectif se heurte pourtant aux moyens internes du bailleur, même si une attention particulière peut leur être accordée. Concernant le respect du règlement intérieur, les gestionnaires ne peuvent que constater l'état d'entretien des espaces extérieurs visibles depuis la rue. Sont constatées notamment des difficultés relatives à la présence d'ambrosie et au dépôt de ferraille, parfois au non respect du nombre de caravanes admis sur le terrain.

Grand Lyon Habitat, qui a réalisé une grande partie des opérations, pointe un défaut de partenariat dans l'accompagnement des ménages dans le logement, les comités techniques étant transformés en comité de suivi social lors l'entrée dans les lieux.

Alors que des moyens sont mobilisables dans le cadre du droit commun (l'aide au financement des suppléments de dépenses de gestion locative au titre du FSL), peu de montages sont mobilisés pour activer une gestion locative adaptée, dans le cadre par exemple d'un accès en sous-location en vue d'un bail glissant. Des mesures d'accompagnement social lié au logement (ASLL) peuvent être mobilisées au coup par coup.

⁴ L'ARTAG rencontre notamment systématiquement les ménages en procédure d'expulsion des aires pour durée limite de stationnement dépassée.

b. Bilan qualitatif

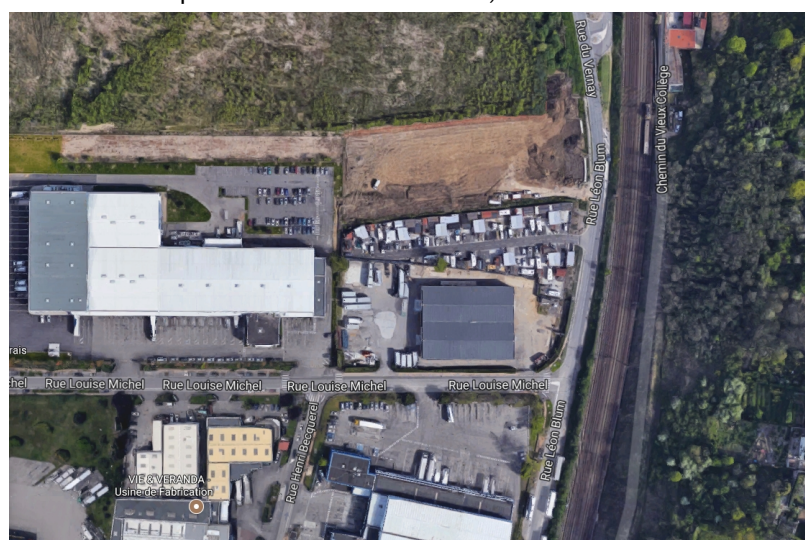
• Localisation et qualité des opérations

Les 12 opérations dédiées réalisées depuis 2011 se caractérisent par un environnement globalement moins dévalorisant que celui des aires d'accueil, plus souvent résidentiel et moins souvent grevé de nuisances majeures, à l'exception néanmoins des 5 opérations suivantes :

- terrain familial de Feyzin, contre la voie ferrée, en bordure de la zone artisanale, enclavé ;
- terrain familial de Pierre-Bénite, en bordure de l'A450, à côté de la déchèterie ;
- habitat adapté de Pierre-Bénite, en bordure de l'A450, contre le terrain familial ;
- habitat adapté de Lyon 7/8^{ème} : en bordure des voies ferrées, entre l'hôpital St-Jean de Dieu et Renault,
- habitat adapté de Saint-Bonnet-de-Mure, au milieu d'une carrière (la mise en exploitation de celle-ci étant postérieure à la réalisation de l'opération).



Habitat adapté de Saint-Bonnet de Mûre, au sud de l'aire d'accueil



Terrain familial de Feyzin

Source : Google map 2017

La taille des opérations répond bien à l'objectif de limiter la capacité d'accueil. Elles sont la plupart du temps inférieures à 20 emplacements ou logements et même dans plus de la moitié des cas inférieures à 10.

Les opérations répondent, pour l'habitat adapté, aux mêmes exigences de qualité que le logement social classique.

L'habitat adapté est de forme individuelle en bande, le plus souvent sans étage, permettant dans la plupart des cas le stationnement d'une caravane ou deux⁵.

Le bailleur Grand Lyon Habitat, qui a réalisé la majorité des opérations d'habitat adapté sur cette période, a capitalisé son retour d'expérience sur l'adaptation des logements aux besoins des occupants en termes de conception :

- relation entre espaces intérieurs et extérieurs : les différents ménages se retrouvent très fréquemment mais en extérieur. La nécessité de traverser le logement pour se rendre dans le jardin, comme à Chassieu, n'est donc pas appropriée : traversée de l'espace intime du logement, salissure du logement.
- logement à étage : l'opération réalisée à Saint-Genis Laval en R+1 n'a pas été reproduite du fait d'une difficulté des familles à accepter l'éloignement des enfants (chambres des enfants à l'étage et chambre parentale au rez-de-chaussée), générant chez les parents un sentiment de vulnérabilité des enfants.
- taille des logements, deux contre-exemples :
 - o Pierre-Bénite : uniquement des T2 alors que plusieurs familles comptent 2 ou 3 enfants (idée d'avoir des chambres en caravane). Les familles sont aujourd'hui en sur-occupation. La dissociation maison/caravane n'est pas adaptée aux jeunes enfants même si elle est très usitée pour les plus grands ou pour d'autres membres de la famille.
 - o Saint-Genis Laval : logements très (trop) spacieux, très ouverts et lumineux, contrastant avec l'espace confiné de la caravane, difficiles à entretenir avec le même niveau d'exigence en termes de propreté, et nécessitant un important équipement mobilier.
- garages traversants à Saint-Genis Laval ou Chassieu : très coûteux pour le maître d'ouvrage et non nécessaires (plus de caravane à Saint-Genis Laval et alternatives en termes de conception pour Chassieu).

La dernière opération, celle de Surville, a bénéficié de tous ces retours d'expériences en termes de conception.

Pour le relogement dans le diffus, il se réalise dans 90 % des cas en appartement, dans près de la moitié des cas en rez-de-chaussée et très rarement en étage élevé.

- **Appropriation des conditions d'habitat : terrain familial, habitat adapté, relogement de droit commun**

Plusieurs parties prenantes (Métropole, GLH, ALPIL) tirent un bilan mitigé de la formule « terrain familial ». Si ce produit répond à une demande d'accueil pérenne des familles au moment de sa mise en service, la demande des usagers s'oriente ensuite rapidement vers un habitat en dur. Des auto-constructions sont d'ailleurs fréquemment constatées (par exemple, Saint-Priest, 2011, Brignais, 2009, Villeurbanne, 2008) alors que le règlement du terrain ne le permet pas, pas plus que le règlement d'urbanisme. Cette formule constitue par ailleurs une modalité d'habitat dérogatoire, moins intégratrice à la fois en termes d'accès aux droits communs (APL⁶, assurance, FSL hors Métropole) et d'image, sociale et urbaine.

L'habitat adapté est privilégié par la Métropole pour ces raisons lorsque cela est possible. Si les partenaires constatent globalement une appropriation positive des conditions

5 Hormis Saint-Priest, pas d'emplacement, et Chassieu, accord donné par la Mairie pour le stationnement d'une seconde caravane.

6 Pas de possibilité de bénéficier de l'APL en terrain familial avant la loi Egalité Citoyenneté, sauf expérimentations dans certaines CAF

d'habitat, des nuances sont à apporter à la lumière des retours d'expériences recueillis auprès des locataires de Chassieu⁷ :

- des charges d'énergie importantes et non anticipées,
- une solvabilité du loyer totalement dépendante des APL : fortement amoindrie en cas de départ des enfants ou pour les ménages ayant des revenus d'activité,
- des nuisances liées à la localisation,
- une incompréhension vis-à-vis des malfunctions constatées,
- des relations bailleurs/locataires difficiles (lenteur de réaction du gestionnaire),
- un sentiment d'avoir été influencés lors de l'étude du projet et de ne pas avoir pu anticiper les aspects négatifs de ce mode d'habitat (coût, espoir déçu d'une location-accession)...

Ces observations seront à confronter à d'autres situations, d'autres opérations d'habitat adapté.

Concernant le relogement « de droit commun », il n'existe pas de suivi (statistique ou qualitatif) des parcours résidentiels. Les gestionnaires des aires constatent néanmoins des retours de certains ménages relogés vers une aire d'accueil traduisant un échec d'intégration dans le logement. Dans leur analyse de cet échec, ils invoquent notamment l'isolement et l'ennui du ménage, dans un contexte d'absence d'activité, là où la vie sur l'aire ou le terrain permettait des interactions multiples avec le groupe familial.

- **Attributions, mutations**

Les opérations d'habitat spécifiques sont bien évidemment fléchées, dans leur attribution, en direction des familles pour lesquelles elles ont été réalisées. Pour ce qui concerne GLH, en cas de dédite, ce qui reste rare, les candidatures sont présentées par le bailleur aux locataires en place pour éviter des conflits de voisinage ultérieurs.

Deux difficultés sont soulevées par les partenaires :

- une difficulté à répondre aux demandes d'habitat adapté par des occupants, en particulier en ce qui concerne les besoins de décohabitation ;
- pour les opérations de logement diffus dédiées, une difficulté à flécher dans la durée les attributions vers les gens du voyage, ces opérations ayant bénéficié de financements spécifiques.

⁷ Deux adultes rencontrées, dont l'une a un rôle d'interface avec le bailleur et de médiation en général avec les institutions.

Synthèse et premiers besoins

En termes d'habitat, le bilan quantitatif est bon dans la Métropole puisque les 30 « relogements » annuels sont satisfaits ces dernières années, malgré une difficulté à produire régulièrement l'offre dédiée notamment pour des raisons de mobilisation du foncier. Les objectifs sont retranscrits dans des dispositifs opérationnels et l'organisation est efficace. Le bilan quantitatif est moins positif dans le territoire du Nouveau Rhône.

D'un point de vue qualitatif, si le choix de l'habitat adapté par rapport au terrain familial peut sembler plus rationnel de prime abord, une évaluation plus fine en termes d'appropriation dans le temps serait souhaitable.

Les modalités de gestion adaptée restent perfectibles au regard de l'occupation très sociale des logements et des difficultés inhérentes au choix des sites. L'entrée dans les lieux marque la fin de tout accompagnement ou de tout suivi de gestion spécifiques.

d. Les aires de grand passage

a. Réalisation et localisation des aires de grand passage

Pour rappel, les aires de grand passage sont destinées à recevoir des grands groupes de 50 à 200 caravanes voyageant ensemble, pendant de courts séjours (maximum 2 semaines) ; elles doivent être accessibles en cas de besoin, à la demande d'un groupe de voyageurs.

Le schéma 2003-2009 avait fixé un objectif de réalisation de 4 aires, qui ont toutes été réalisées :

- une durant le premier schéma 2003-2009,
- les trois autres durant le second schéma 2011-2017.

Le département a fait le choix d'aires de grand passage fixes, plutôt que d'aires de grand passage temporaires et tournantes, comme c'est le cas dans d'autres départements. Ces aires fixes ont pour avantage de proposer des solutions d'accueil pérennes sur des sites identifiés, jalonnés et connus des voyageurs et des gestionnaires, évitant toute improvisation.

Si toutes les aires ont été réalisées, leur capacité effective est moins importante que celle prévue initialement pour deux d'entre elles (il existe un désaccord entre les collectivités concernées et le point de vue du médiateur à ce sujet).

Ainsi, le département du Rhône dispose de quatre aires dans les communes suivantes :

- Anse, accueil de 100 caravanes (contre 120 prévues initialement)
- Lentilly, accueil de 80 caravanes
- Montagny, accueil de 80 caravanes
- Saint Laurent de Mure, accueil de 80 caravanes (contre 120 prévues initialement)

L'aire de Saint-Laurent de Mure a été la première du Rhône réalisée (2008), les autres aires ayant été aménagées pour les saisons 2012 (Anse et Montagny) et 2014 (Lentilly). Chaque collectivité a pu bénéficier d'une subvention de l'Etat forfaitaire de 114 336 € qui n'a représenté que 15% à 20% du coût d'aménagement pour Anse, Montagny et Saint-Laurent de Mure, et 41% pour Lentilly. Ces coûts d'aménagement (principalement voiries et réseaux divers) sont très variables, en fonction de l'éloignement de l'aire de grand passage vis-à-vis des réseaux existants, du terrassement éventuel, des équipements, etc.

Concernant les capacités des aires, comme précisé ci-dessus, les tailles annoncées par les collectivités diffèrent des capacités réelles de ces aires.

| | Anse | Lentilly | Montagny | Saint Laurent de Mure |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------------|
| Date de mise en service | 2012 | 2014 | 2012 | 2008 |
| Capacité selon la collectivité | 120 | 80 | 80 | 120 |
| Taille estimée | 100 | 60 | 80 | 80 |
| Surface selon la collectivité | 17 700 m ² | 12 067 m ² | 11 000 m ² | 36 105 m ² |
| Coût aménagement (hors subvention Etat) | 758 366 € | 277 000 € | 549 331 € | 596 789 € |
| Soit coût au m² de l'aménagement | 42 €/m ² | 22 €/m ² | 49 €/m ² | 16 €/m ² |

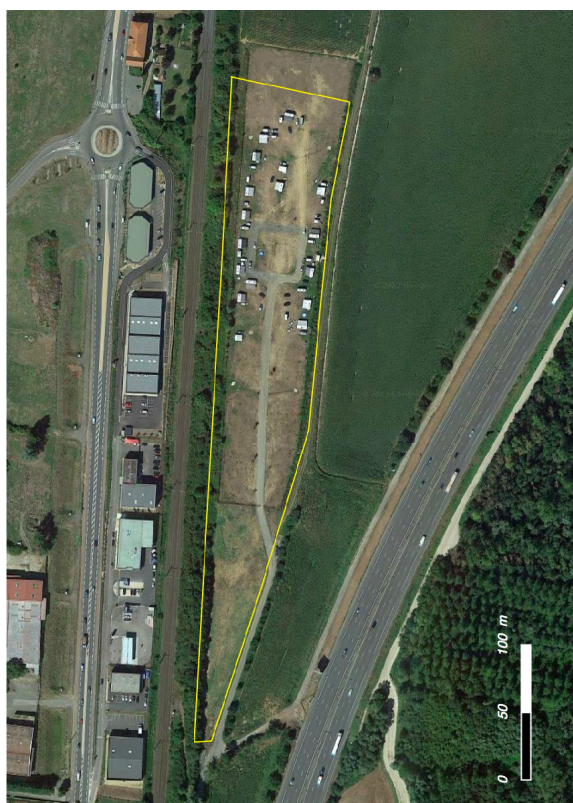
La Commission Nationale Consultative des Gens du Voyage avait fixé une densité maximale des aires de grand passage à 50 caravanes à l'hectare soit 450 m² par caravane. Selon les retours de l'ARTAG, en charge de la coordination des aires de grand passage, aucune ne répond à cette circulaire et leurs tailles seraient insuffisantes (pas de possibilité d'accueil de groupes de plus de 100 caravanes). Ces dernières années, seuls 70% des groupes se présentant dans le Rhône ont pu être accueillis dans les aires de grand passage.



Aire de Grand Passage de Montagny, mai 2017

Toutes les aires de grand passage du Rhône sont situées en périphérie de la Métropole de Lyon. Au sein de ces quatre communes, comme les aires d'accueil, elles sont situées hors agglomération, en zone agricole ou naturelle, à proximité des grands axes de communication, très souvent en limite de commune.

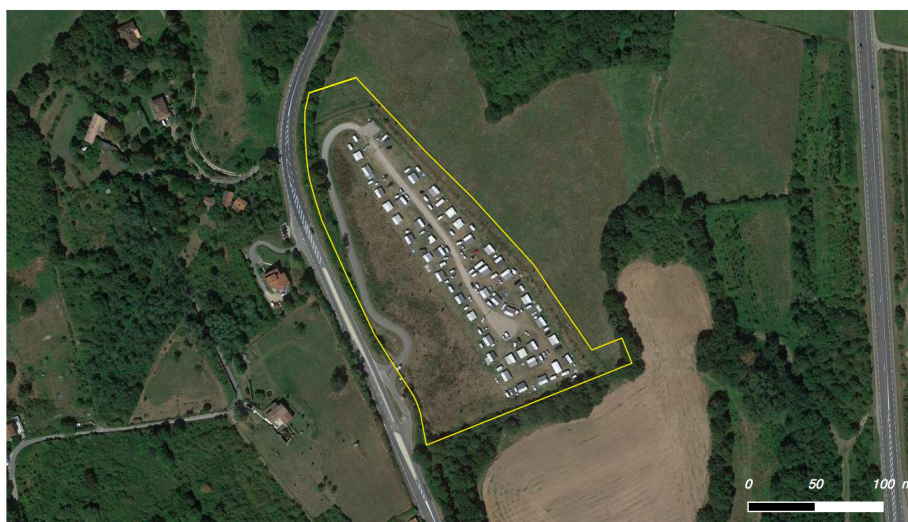
A noter que l'aire de grand passage de Saint-Laurent de Mure est à proximité immédiate de l'aéroport Saint Exupéry, dans son périmètre d'exposition aux bruits.



Aire de grand passage d'Anse



Aire de grand passage de Lentilly



Aire de grand passage de Montagny



Aire de grand passage de Saint-Laurent de Mure

Leur capacité ne permet pas l'accueil de groupes supérieurs à 120 caravanes, alors que la loi précise qu'une aire de grand passage s'adresse aux groupes de 50 à 200 caravanes voyageant ensemble.

A ces 4 aires de grand passage se rajoute un site dédié à l'accueil des forains à Vénissieux, (proche de Gerland) ne figurant pas au schéma en tant qu'aire de grand passage, car non dédié au grand passage.

SCHÉMA DÉPARTEMENTAL D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE DU RHÔNE

Aires de grand passage en service

(Capacités effectives des aires)

Légende

□ Limites communales du département

● Aire de grand passage

Liste des EPCI :

■ CA du Pays Viennois

■ CA Villefranche Beaujolais Saône

■ CC Beaujolais Pierres Dorées

■ CC de l'Est Lyonnais

■ CC de la Région de Condrieu

■ CC de la Vallée du Garon

■ CC des Monts du Lyonnais

■ CC des Vallons du Lyonnais

■ CC du Pays de l'Arbresle

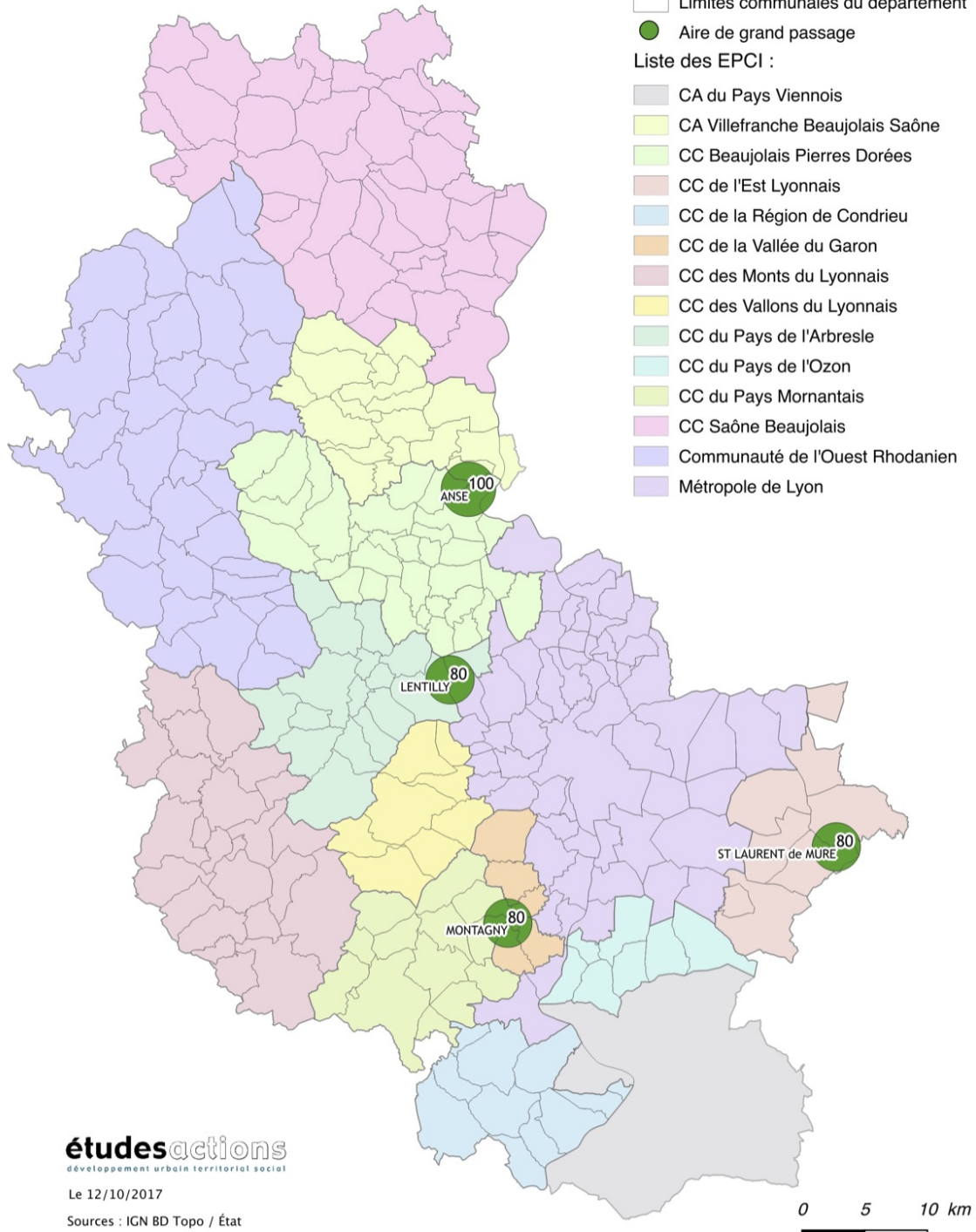
■ CC du Pays de l'Ozon

■ CC du Pays Mornantais

■ CC Saône Beaujolais

■ Communauté de l'Ouest Rhodanien

■ Métropole de Lyon



étudesactions
développement urbain territorial social

Le 12/10/2017

Sources : IGN BD Topo / État

8. Équipements des aires de grand passage

Les aires de grand passage, contrairement aux aires d'accueil, ne disposent par définition que d'un aménagement limité (sol non artificialisé par exemple sauf à Saint-Laurent de Mure), peu d'équipements spécifiques et aucune construction⁸ :

- alimentation en eau potable (de 3 à 20 robinets selon les aires),
- point d'électricité (à Lentilly et Saint-Laurent de Mure),
- des containers pour les ordures ménagères ou la fourniture de sacs poubelles, puis la collecte des ordures ménagères,
- un dispositif d'évacuation des produits de vidange des WC chimiques et/ou, à la demande, la mise à disposition de blocs sanitaires mobiles, de WC chimiques,
- un dispositif d'entrée/sortie, garantissant l'inaccessibilité en dehors des périodes d'ouverture.

Les durées maximales autorisées sont toutes de 15 jours et ces aires ne sont ouvertes que quelques mois dans l'année : de début avril (Anse, Lentilly) ou début mai (Montagny, Saint-Laurent-de-Mure) à fin septembre.

Les quatre aires de grand passage du Rhône appliquent le même tarif pour la redevance d'occupation (eau, électricité, traitement des eaux usagées, collecte des déchets) : 3€ par jour et par caravane double-essieux (sauf pour l'aire d'Anse où le tarif est fixé « par famille »). A noter que ce système de forfait peut avoir pour effet de « déresponsabiliser les usagers », notamment sur la consommation d'eau, selon les collectivités concernées.

La caution est également similaire pour l'ensemble des aires de grand passage : elle s'élève à 13€ par caravane double-essieux et par séjour (pouvant atteindre 1 000 à 1 500 € par groupe).

Les quatre collectivités du Rhône disposent d'un règlement intérieur propre.

9. Gestion des aires de grands passages

La gestion des aires de grands passages est assurée :

- en direct par la communauté de communes pour Anse,
- via un gestionnaire délégué pour Lentilly (Gestionnaire), Montagny et Saint-Laurent-de-Mure (SG2A Hacienda).

Les agents gestionnaires (des collectivités ou du gestionnaire délégué) assurent l'accueil, le paiement de la caution, le paiement du séjour, en lien avec le coordinateur départemental qui gère les plannings (voir détails ci-dessous).

Les collectivités concernées par des aires de grands passages, soulignent le coût particulièrement important de leur gestion, qu'il s'agisse des coûts directs ou indirects :

- Des coûts de gestion des stationnements licites, liés à l'aire de grand passage en elle-même,
- Des coûts induits (dépôts sauvages, dégradations, incivilités),
- Des coûts éventuels de stationnement illicite pendant la période de fermeture,
- Des installations illicites en dehors des aires de grand passage.

⁸ Certaines aires de grand passage, dans d'autres départements, proposent des constructions. Exemple d'Allinges (74) : petit bloc WC.

| Commune | Année | Dépenses globales | Dont charges financières | Recettes | Soit frais gestion hors investissement, hors recettes | Commentaires sur dépenses exceptionnelles |
|-----------------------|-------|-------------------|--------------------------|----------|---|---|
| Anse | 2011 | | | | | |
| | 2012 | 27 000 € | 22 100 € | 1 100 € | 3 800 € | |
| | 2013 | 27 300 € | 22 100 € | 2 400 € | 2 800 € | Avocat 1 900 € |
| | 2014 | 61 400 € | 25 000 € | - | 36 400 € | Réparation clôture 6 000 € |
| | 2015 | 69 000 € | 24 000 € | 5 000 € | 40 000 € | Dégradation clôtures 2 000 € |
| | 2016 | 88 396 € | 23 000 € | 6 000 € | 59 396 € | Evacuation déchets, réparation 16 000 € + travaux remplacement compteur élec 23 000 € |
| Montagny | 2011 | | | | | |
| | 2012 | | | | | |
| | 2013 | | | | | |
| | 2014 | 12 950 € | | 4 000 € | 8 950 € | |
| | 2015 | 17 460 € | | 3 700 € | 13 760 € | |
| | 2016 | 34 390 € | | 11 920 € | 22 470 € | |
| Saint-Laurent de Mure | 2011 | 38 802 € | | 8 327 € | 30 475 € | |
| | 2012 | 36 684 € | | 2 569 € | 34 115 € | frais huissier/avocat 3 500 € |
| | 2013 | 25 602 € | | 2 118 € | 23 484 € | frais huissier/avocat 6 400 € |
| | 2014 | 26 105 € | | 3 839 € | 22 266 € | |
| | 2015 | 40 383 € | | 1 211 € | 39 172 € | |
| | 2016 | 34 562 € | | 5 894 € | 28 668 € | |

Les gestionnaires et gestionnaires délégués font part de difficultés ponctuelles de gestion, allant de la simple remise en cause des tarifs à des dégradations importantes, selon les groupes accueillis.

Les collectivités concernées par ces équipements expriment le souhait d'une mutualisation des coûts de gestion à l'échelle départementale, bien qu'aucun dispositif législatif ne permette à l'Etat de mettre en place un tel dispositif.

Par ailleurs, des problèmes de salubrité publique et des conflits d'usages sont fréquemment constatés, par les gestionnaires ou gestionnaires délégués, aux alentours immédiats des aires de grand passage, liés aux déjections humaines⁹. Cela pose la question de la gestion des eaux usées, de la mise à disposition et/ou de l'utilisation de toilettes fixes ou installées temporairement sur l'aire.

10. Fréquentation des aires de grands passages

En raison de la concentration des demandes sur les mois de mai et juin, les séjours ont été limités à 8 jours en 2015 et 2016.

Les bilans de fin de saisons font ressortir une problématique ponctuelle d'accueil :

- pour des groupes de plus de 80 à 120 caravanes (demande d'un groupe de 400 caravanes), dont l'éclatement en plusieurs aires n'est pas toujours envisageable,
- pour des petits groupes de moins de 50 caravanes, qui ne trouvent pas de place en aire d'accueil, les aires existantes étant saturées et certaines n'ayant pas été réalisées (de 16 à 25 caravanes).

Pour ces petits groupes, le stationnement est souvent justifié par l'hospitalisation d'un des membres de la famille. Mais une aire de grand passage n'a pas vocation à être mise à disposition d'un ou plusieurs petits groupes non annoncés et ne voyageant pas ensemble.

Les aires de grand passage peuvent également être occupées illicitement en dehors des périodes d'ouvertures, qu'il s'agisse de dépassement d'occupation après la date officielle de fermeture ou même d'occupation sauvage alors que l'aire est fermée. Ainsi, la CC de

⁹ A noter que dans quelques départements, sans vouloir l'encourager, certains maîtres d'ouvrage intègrent ce type de dysfonctionnements, marginal mais inévitable, et veillent à la présence de bosquets à proximité de l'aire de grand passage.

l'Est Lyonnais a décidé en 2017 de ne pas ouvrir son aire suite à des dégradations (estimées à 60 000 €) faisant suite à une occupation illicite pendant l'hiver. La CC de l'Est Lyonnais a délibéré en février 2017 pour expliquer cette fermeture et « demander aux services de l'Etat d'étudier dès à présent la mutualisation des coûts induits par les aires de grand passage sur l'ensemble des bénéficiaires, à savoir toutes les communes et EPCI du Rhône ».

11. Coordination départementale des grands passages

L'ARTAG assure une mission de coordination des grands passages depuis 2013. Ce travail permet d'assurer une bonne gestion de l'accueil sur ces aires et une bonne rotation des groupes, de façon à répondre à un maximum de demandes. De façon générale, les séjours sont d'une semaine voire deux, conformément au règlement.

Néanmoins, malgré ce travail de coordination, plusieurs problématiques de fonctionnement sont soulevées que ce soit vis-à-vis des collectivités gestionnaires ou des représentants des gens du voyage :

- Des difficultés à tenir le planning (retard dans les arrivées des groupes prévus, arrivées ou même occupation par des groupes non prévus, etc.),
- Les coûts de stationnement, non conformes aux préconisations de la commission nationale consultative (15€ semaine contre 3€/ jour actuellement),
- L'absence d'aire de substitution, notamment dans la Métropole, pour répondre aux besoins ponctuels de groupes pouvant atteindre 200 caravanes (surtout dans l'est lyonnais),
- La demande d'un sol artificialisé par certains voyageurs, mais cette demande est à relativiser car d'autres apprécient un sol en herbe pour la fraîcheur estivale,
- La coordination avec les autres départements limitrophes (Isère et Ain) notamment pour un groupe récurrent de 400 caravanes, à répartir sur plusieurs aires,
- Le financement déficitaire de la mission de coordination, selon l'ARTAG, mandataire de la coordination départementale.

b. Situation des départements limitrophes

La question des grands passages s'envisage nécessairement à une échelle large, au-delà du territoire du Rhône. Il est donc intéressant de faire le point ici sur la situation des départements limitrophes, situés sur des axes stratégiques de grands passages (couloir rhodanien, vallée de la Saône, axes Grenoble-Lyon ou Chambéry-Lyon, etc.).

Une coordination interdépartementale, prévue au schéma, rappelée notamment dans la circulaire de préparation des grands passages d'avril 2017, n'a jamais été mise en œuvre.

En Isère, les aires de grands passages sont insuffisantes au regard des besoins, de l'avis des pilotes du schéma. En effet, en 2017, seules 27% des places de grands passages ont été réalisées par rapport à l'objectif maximal fixé par le schéma départemental :

- Crolles (50 places sur un objectif de 150 à 200 places),
- Beaucroissant (100 places),
- Villefontaine (70 places),
- Vienne (80 places),
- Moirans - aire provisoire de 70-80 places (obligation de 100 places).

Les aires de Roussillon (80 à 100 places), Bourgoin-Jallieu (100 à 150 places), Villette d'Anthon (50 à 80 places), Moirans et Crolles (définitives et de taille adaptée) restent à réaliser.

Le département de l'Ain dispose de 6 aires fixes et d'1 aire tournante, dans les secteurs suivants :

- Miribel/Montluel, secteur le plus proche de l'agglomération lyonnaise (une aire tournante entre les deux intercommunalités, qui échangent chaque année)
- Ambérieu en Bugey (fixe)
- Pays de Gex (fixe, à Prévessin-Moëns)
- Nantua (fixe, à Saint-Martin du Frêne)
- Bourg-en Bresse (deux aires fixes à Saint-Denis les Bourgs et Viriat)
- Val-de-Saône nord (fixe, à Replonges)

Le secteur de Belley a disposé d'une aire temporaire, mais qui n'est plus en service depuis 2016. Ce secteur est donc dépourvu d'installation (en juin 2017).

Le premier schéma de l'Ain avait également fixé une obligation pour le secteur Val de Saône sud (Beauregard), mais suite à la création de l'aire d'Anse dans le Rhône, une commission consultative de 2015 a redéfini les priorités du schéma et a supprimé temporairement cette obligation. Aucun objectif quantitatif n'avait été fixé dans le schéma initial.

Actuellement, aucune coordination interdépartementale n'est effective (une tentative avortée avec la Saône et Loire pour les communes de Mâcon et Replonges). Néanmoins, la DDCS de l'Ain faisant appel à l'ARTAG pour la médiation grand passage, une coordination officielle existe entre l'Ain et le Rhône. Selon la DDCS de l'Ain, une coordination interdépartementale sur les objectifs de création d'aires et sur la gestion des grands passages serait pertinente.

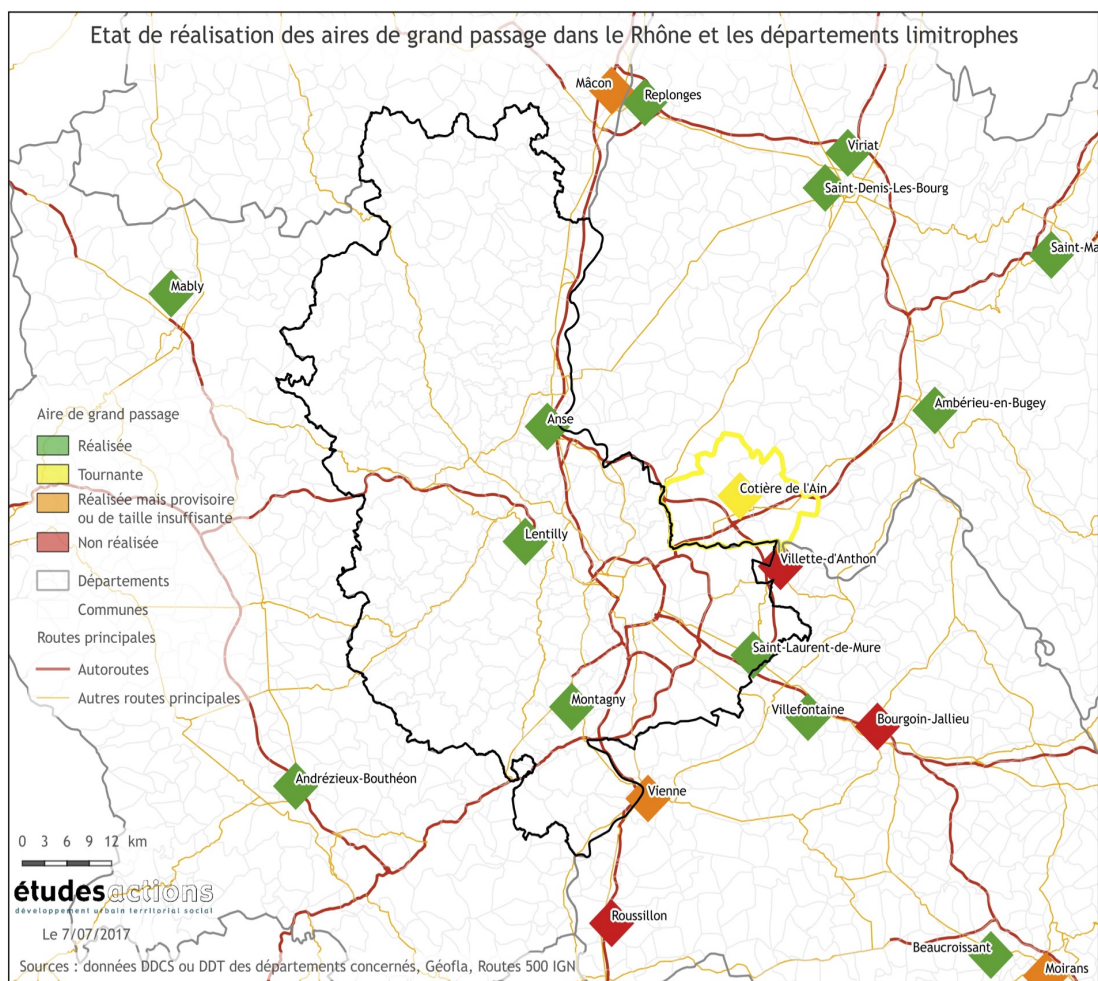
A noter que le schéma de l'Ain va être révisé à partir de l'automne 2017.

En Saône et Loire, le schéma de 2003 avait fixé un objectif de création de 600 à 900 places sur six aires de grands passages. En 2011, 5 aires de grands passages étaient mises en service, soit 600 à 650 places : Autun, Varennes-le Grand, Paray-le-Monial, Louhans, Mâcon. Seule la communauté urbaine du Creusot Montceau n'a pas répondu à son obligation d'aménager une aire de grand passage de 150 places.

La situation de Mâcon, la plus proche du Rhône, est relativement problématique car ce territoire ne dispose que d'une aire de 40 caravanes. En 2012, une obligation de mise à disposition d'un terrain pour le stationnement des groupes jusqu'à 200 caravanes a donc été inscrite au schéma. En juin 2017, cette obligation n'a pas été remplie.

Dans la Drôme, une aire de 150 à 190 caravanes est en service depuis 2012 à Valence. Il n'y aurait pas de besoin supplémentaire au regard du schéma départemental.

Le département de la Loire, quant à lui, dispose de deux aires de grand passage dans le secteur de Saint Etienne à Andrézieux Bouthéon (120 places) et dans le Roannais, à Mably (82 places). Une troisième aire de 50 places au Coteau, à proximité de Roanne était prévue mais la commission consultative départementale de 2011 a supprimé cette obligation au regard de la faible fréquentation de celle de Mably.



Synthèse et premiers besoins

Toutes les aires de grand passage fixées par le schéma ont été réalisées, mais il subsiste chaque année des manques pour des grands groupes.

Malgré une coordination départementale, les accueils de groupes restent difficiles à prévoir.

Les collectivités concernées par le grand passage font part de difficultés ponctuelles de gestion (selon les groupes accueillis) et de frais de gestion très importants.

En ce qui concerne la gestion des grands passages à une échelle élargie, il convient de noter que les départements limitrophes ont moins rempli leurs obligations que les communes/EPCI du Rhône (à l'exception de l'Ain) et qu'il n'y a pas de coopération interdépartementale officielle (mais des contacts entre médiateurs départementaux).

e. Accompagnement social et insertion économique

a. Eléments de contexte

Conformément à la loi Besson, le schéma 2011-2017 avait fixé des objectifs d'actions « à caractère social » destinées aux gens du voyage qui fréquentent les aires d'accueil. Ces actions étaient nombreuses et ambitieuses (9 fiches-actions). Un grand nombre d'institutions et, au sein de celles-ci, d'acteurs étaient concernés par ces actions : services d'action sociale, d'insertion, de l'enfance, de l'autonomie et des personnes âgées, du département puis également de la Métropole, acteurs associatifs, entreprises d'insertion, etc. Si des pilotes d'actions étaient précisés dans le schéma 2011-2017, ceux-ci n'étaient pas toujours clairement définis : une institution était par exemple inscrite comme pilote, sans qu'un service de celle-ci soit désigné. De plus, la création de la Métropole au 1^{er} janvier 2015 a bouleversé l'organisation et le pilotage de ces différentes actions et ceci pour plusieurs raisons :

- Dissociation des services d'actions sociales en deux institutions sur deux territoires géographiques distincts,
- Mobilité des personnels, qu'il s'agisse de mobilité interne ou d'une institution à une autre (Département du Rhône vers la Métropole),
- Réorganisation des services dans chacune des deux institutions.

Concrètement, l'évaluation des actions du schéma 2011-2017 a été complexifiée en raison du grand nombre d'interlocuteurs, de la faible antériorité sur leur poste de certains pilotes des actions, de la dispersion des archives permettant de quantifier ou de qualifier les actions conduites. Ces difficultés d'évaluation des actions relèvent d'une perte d'information liée aux mouvements de personnel mais ne signifient pas que les actions n'ont pas été mises en œuvre.

b. Recours et non recours au droit

Ces fiches avaient pour objectif d'améliorer le recours aux droits des voyageurs du Rhône. Un objectif aussi large est nécessairement difficile à évaluer, d'autant que le public voyageur n'est pas recensé de façon quantitative, pour des raisons évidentes de protection de la vie privée et de lutte contre les discriminations. De plus, la variété des situations des ménages issus de la communauté des gens du voyage rend difficile ou même périlleuse toute généralisation. Niveaux de ressources, degré de sédentarisation, solidarité familiale ou communautaire, pratiques générationnelles, ces différents éléments varient d'un groupe familial à un autre, d'une personne à une autre.

Toutefois, les éléments qualitatifs recueillis permettent de penser que le recours au droit commun en matière d'accompagnement social reste limité, pour des personnes ou des ménages ayant néanmoins des besoins importants, comme le soulignent ces interventions recueillies au cours de notre travail d'évaluation :

« Les indicateurs de précarité sont au rouge mais nous avons peu de demandes »

« Nous savons qu'il y a des besoins, mais comme la demande n'est jamais formulée, on ne sait pas toujours comment intervenir »

« Quand il y a une demande, l'accompagnement social fonctionne »

« Les comités techniques font émerger des problématiques, d'impayés par exemple, pour lesquelles nous pourrions proposer des outils, via le Fonds Solidarité Logement, par exemple »

Comme pour d'autres publics, les voyageurs peuvent avoir plus facilement recours à des personnes déjà identifiées, envers qui la confiance est installée, d'où la place particulière occupée par certains médecins, travailleurs sociaux ou par les agents de développement de l'ARTAG. Cette association est notamment mandatée pour « assurer la liaison entre les différents services et organismes travaillant auprès des personnes tsiganes » et pour « favoriser l'accompagnement et l'accès des usagers aux services sociaux et à l'ensemble

des dispositifs de droit commun »¹⁰. Toutefois, les relations privilégiées entretenues entre les voyageurs et les salariés (via la domiciliation, les présences régulières sur les aires, ou l'investissement de voyageurs dans l'association) peuvent limiter ce relai vers des dispositifs ou des professionnels de droit commun.

Par ailleurs, le non recours au droit peut également s'expliquer par la pratique du voyage, ou ce qu'il en reste. L'obligation de changer d'aire peut en effet compliquer certaines interventions sociales, notamment en ce qui concerne des personnes handicapées ou malades, pour lesquelles un suivi à domicile ou une prise en charge adaptée est nécessairement liée au lieu de stationnement.

« Il y a une contradiction entre la demande de mobilité qui est faite aux voyageurs et la demande d'aller vers le droit commun »

A noter également que la disparition du carnet de circulation vient réinterroger l'inscription sur le territoire et l'accès au droit (plus de notion de commune de rattachement).

c. Accompagnement social global

Afin d'améliorer la connaissance des travailleurs sociaux accompagnant les gens du voyage, deux fiches actions dédiées avaient été intégrées au schéma (fiche 7 et 8 - accompagnement social n°1 et n°2).

Une action avait pour objectif de former et d'informer les travailleurs sociaux des Maisons du Rhône sur les dispositifs adaptés aux gens du voyage. Entre 2012 et 2014, trois sessions d'informations/formations avaient été organisées, chaque année, réunissant au total 150 travailleurs médico-sociaux (agents de la protection maternelle infantile et travailleurs sociaux polyvalents). Des ethnologues et anthropologues avaient été conviés pour initier le débat. A partir de janvier 2015, cette action a pris fin. Néanmoins, dans la Métropole, la question de l'accompagnement social des gens du voyage reste abordée par le biais du tutorat proposé aux nouveaux arrivants des Maisons de la Métropole, tous les 6 mois (20 à 30 personnes sur les 400 travailleurs sociaux des Maisons de la Métropole), mais aussi par des réunions de sensibilisation faites auprès des chefs de services sociaux à la faveur de la présentation du bilan annuel d'activité des aires.

Une seconde action avait pour objectif de rédiger une charte d'accompagnement des gens du voyage, précisant les missions de chacun, les modalités d'intervention et l'organisation de la coordination auprès des ménages. Une telle charte a bien été conçue et précisait :

- la notion de « gens du voyage »
- la loi Besson de 2000 et les obligations associées
- les actions conduites par les différents acteurs qui interviennent auprès des gens du voyage
 - o l'action de médiation sociale conduite par l'ARTAG
 - o l'accompagnement médico-social en Maison du Rhône
 - o l'accompagnement social en CCAS
 - o les dispositifs de droit commun (RSA et ASLL)
 - o la scolarisation
 - o le bus info santé
 - o l'accompagnement des gens du voyage sédentaires (vers l'habitat pérenne)

Cette charte, rédigée avant la création de la Métropole, n'a pourtant pas été validée, diffusée ni partagée.

10 Extrait de la convention attributive de subvention de la Métropole, 2016

12. Santé, vieillissement et handicap

En matière de santé, le schéma 2011-2017 prévoyait des temps d'échanges réguliers sur cette thématique, sur les aires (fiche 13, accompagnement social n°7). Voici un extrait de la charte d'accompagnement, précisant le rôle du Bus Info Santé :

« Le Bus Info Santé offre un espace d'échange original et confidentiel qui rassemble différents outils d'animation.

Les animations sont assurées par une équipe de professionnels de santé sur la base de l'échange et de l'information, sur des thèmes variés comme par exemple : l'alimentation, le sommeil, la sexualité, la vie affective, les conduites addictives, la santé des enfants, le diabète, les maladies cardio-vasculaires, la gestion du stress, le mal de dos, les rhumatismes, la mémoire, l'accès aux soins... Le Bus Info Santé relaie également des campagnes nationales de prévention en co-animation avec des acteurs de prévention.

Chaque année, l'Artag et le BIS établissent ensemble un calendrier de visites des aires d'accueil. Il peut également s'agir de terrains familiaux. Le BIS stationne 3 demi-journées sur un même lieu, à 1 mois d'intervalle. Avant le stationnement de la 1ère demi-journée, l'équipe vient se présenter et étudie avec les voyageurs l'endroit le plus adapté pour installer le Bus. Cette étape de « connaissance » est essentielle pour favoriser une bonne fréquentation et un investissement de cet espace d'accueil. »

Le Bus Info Santé a joué ce rôle pendant 5 à 6 ans, jusqu'en janvier 2015 pour l'ensemble du territoire. Depuis cette date, il n'intervient que sur le territoire Métropolitain mais compte tenu de divers éléments, et également de la réduction de ses moyens d'intervention (une infirmière au lieu de deux) l'intervention auprès du public « voyageurs » a été suspendue.

13. Insertion économique

Le schéma 2011-2017 avait souligné le besoin d'un accompagnement différent pour les voyageurs, selon qu'il s'agit :

- De personnes fortement précarisées, qui nécessitent un accompagnement social renforcé,
- De personnes actives mais fragilisées par un faible niveau scolaire dû à l'itinérance et à une déscolarisation précoce,
- De personnes plus autonomes mais qui ont besoin d'être informées pour accéder à l'emploi.

A ces besoins diversifiés, plusieurs réponses peuvent être apportées aux voyageurs, selon qu'ils nécessitent d'être accompagnés sur le plan social et de l'accès aux droits (RSA notamment), sur le plan de l'insertion économique, sur la création d'entreprise, etc. En matière d'insertion économique, les voyageurs peuvent prétendre à l'ensemble des dispositifs d'insertion de droit commun (contrats aidés, outils emplois, etc.) précisés pour la Métropole dans le Programme métropolitain d'insertion pour l'emploi 2016-2021 et pour le Département dans le Programme Départemental d'Insertion 2017-2018.

L'octroi du RSA s'accompagne du droit d'être suivi par un référent unique, accompagnant l'allocataire dans sa démarche d'insertion et du devoir de rencontrer ce référent une fois par mois dans le cadre de son suivi d'insertion. Pour les allocataires stationnant régulièrement dans le Rhône, l'instance d'orientation désignant le référent unique peut faire appel au droit commun (référent professionnel, socio-professionnel ou social selon les besoins de l'allocataire). Pour les autres allocataires, notamment ne stationnant pas régulièrement, l'instance d'orientation peut faire appel à l'ARTAG qui est conventionnée pour suivre 270 bénéficiaires dans le cadre de l'insertion professionnelle pour la Métropole et 15 bénéficiaires pour le Nouveau Rhône. Concrètement, le demandeur peut faire appel à son référent autant qu'il le souhaite pour être accompagné dans sa démarche d'insertion.

L'ARTAG est également financée par la Métropole pour 15 places en accompagnement socio-professionnel renforcé (il s'agit du même principe d'accompagnement mais avec un suivi plus régulier) et pour une action spécifique pour le développement de l'auto-entrepreneuriat (micro-entreprise). Ces deux actions spécifiques sont financées par la Métropole depuis sa création et étaient financées auparavant par le département.

En matière de création d'entreprise (fiche 9, accompagnement social n°3), l'ARTAG réalise des réunions d'information collective (une fois par mois) permettant d'aborder le statut juridique, le régime fiscal, les droits et obligations, les aides à la création, etc. Des ateliers concrets d'aide à la gestion des micros entreprises sont également proposés (comptabilité, tri de papiers, devis et facture, dimension commerciale, etc.). A titre d'exemple, l'ARTAG a accompagné 25 personnes pour la création d'entreprises, dont 22 bénéficiaires RSA, et 74 personnes en suivi post-crédation en 2015.

Concernant l'accès vers l'emploi salarié (fiche 10, accompagnement social n°4), l'ARTAG propose également des ateliers relatifs à leurs besoins : inscription à pôle emploi, réunions d'information, atelier de recherche d'emploi, etc. Il s'agit d'une action financée par le Département dans le cadre de son Programme Départemental d'Insertion. A titre d'exemple, 16 personnes ont sollicité l'association afin d'être accompagnées vers l'emploi salarié, dont 6 personnes ayant signé un contrat de travail en 2015. Par ailleurs, une expérimentation a été conduite en 2015 et 2016 avec Rhône Insertion Environnement, la Métropole et l'ARTAG, afin de proposer des contrats d'insertion de 4 mois à des ménages relevant de la communauté des gens du voyage intéressés pour apprendre ou compléter leurs compétences en matière d'entretien des espaces verts. Au total, 11 personnes ont bénéficié de ce dispositif.

L'évaluation des fiches inscrites au schéma est rendue difficile par l'absence de précision sur les pilotes et leur contenu. De plus, le recours des outils de droit commun par les voyageurs n'est pas quantifiable, dans la mesure où ils ne sont pas recensés pour des raisons évidentes de confidentialité et de lutte contre les discriminations. En ce qui concerne l'action spécifique conduite par l'ARTAG aucun retour qualitatif n'a pu nous être communiqué par son financeur, mais il nous a été précisé que parmi les 15 places de référent de parcours renforcé, 7 à 8 avait repris un emploi (durable ou non) ou une formation, au cours de l'année 2016.

14. Savoirs de base et illettrisme

Le schéma 2011-2017 pointait une difficulté pour les gens du voyage à s'engager dans une formation qualifiante proposée par le département à destination des bénéficiaires du RSA illettrés ou de faible niveau scolaire, d'autant que ces compétences de base soient nécessaires à la recherche d'emploi (recherche d'annonce, CV et lettre de motivation, démarches administratives pour la création d'entreprise ou l'auto-entrepreneuriat).

En dehors des actions précédemment citées en matière d'insertion et notamment dans le droit commun, aucune action dédiée aux gens du voyage n'a été conduite afin de répondre à la fiche action 11 (accompagnement social n°5) qui se fixait pour objectif de favoriser l'accès aux savoirs de base et de lutter contre l'illettrisme des voyageurs. Seule l'association ARTAG propose des ateliers lecture/écriture (devenus informatique) pour accompagner des voyageurs dans leur recherche d'emploi ou leurs démarches administratives. Un travail avait été engagé par l'ARTAG avec l'association Ecrit01, mais la question de la méthode d'intervention avait bloqué la mise en œuvre de cette action.

Selon l'Education Nationale, il s'agit pourtant d'une problématique importante, non seulement pour l'insertion économique mais également pour la scolarisation des enfants.

15. Protection Maternelle Infantile

Le schéma 2011-2017 avait fixé un objectif d'amélioration des actions de prévention et de promotion de la santé proposées par les services de Protection Maternelle Infantile. Néanmoins, la mise en œuvre de cette action a buté sur une problématique de transmission de courrier d'information aux voyageurs. La transmission des avis de grossesse aux MDR ou au MDM permet en effet d'informer par courrier les futurs parents et/ou jeunes parents des actions proposées par leur MDR ou MDM de référence : préparation naissance, suivi post-natal, consultations médicales du nourrisson, etc. La domiciliation des familles ne pose pas tant problème pour l'envoi du courrier que par rapport à la localisation des services de PMI du fait d'une domiciliation potentiellement éloignée du lieu de stationnement. La domiciliation renvoie en effet à l'inscription administrative et territoriale des personnes. Une domiciliation dans les CCAS des communes effectivement fréquentées pourrait faciliter la reconnaissance de l'appartenance des ménages au territoire et leur suivi par les acteurs et services locaux (pour les ménages en voie d'ancrage territorial).

Parmi les personnes rencontrées, plusieurs témoignages contradictoires ont été formulés, sur le recours ou le non recours aux services de la protection maternelle infantile par les gens du voyage. Le service de PMI peut à la fois être perçue par certains voyageurs comme synonyme d'un risque de placement de l'enfant (« informations préoccupantes ») mais peut également être perçu comme une aide précieuse (médecins, sages-femmes se rendant à domicile). Ces contradictions peuvent être interprétées comme le reflet d'une réalité particulièrement disparate, selon les voyageurs, les professionnels rencontrés, les territoires, etc. Les partenaires rencontrés au cours de l'évaluation font part d'un bon suivi des grossesses et des jeunes enfants pour les voyageurs du Rhône, par des sages-femmes ou médecins libéraux.

16. Domiciliation

La question de la domiciliation est apparue comme une problématique importante dans le cadre du schéma 2011-2017, nécessitant de continuer à proposer un service de domiciliation et de renforcer le relais du suivi des ménages sédentarisés aux services sociaux territorialisés. La domiciliation permet en effet « aux personnes sans domicile stable, en habitat mobile ou précaire, d'avoir une adresse administrative pour faire valoir leurs droits civils, civiques et sociaux. »¹¹ Une fiche action a ainsi été rédigée pour permettre la domiciliation des gens du voyage auprès des CCAS et de l'association ARTAG.

L'ARTAG permet la domiciliation de 600 personnes environ chaque année. Au-delà de la dimension technique et administrative, l'ARTAG propose aux voyageurs des informations, une fonction de médiation vis-à-vis des institutions ou même d'écrivain public. Cette action ne reçoit pas de financement public, bien que l'association souligne la qualité de service apportée par cette domiciliation dans ses locaux, afin de faire le relai avec les médiateurs des aires, les chargés de mission thématique en fonction des besoins, etc. L'association ARTAG défend cette spécificité, cette qualité de service rendue aux voyageurs et milite pour que cette action soit reconnue comme faisant partie intégrante du parcours d'insertion.

La loi Egalité Citoyenneté de 2017, qui a permis la suppression du carnet de circulation (loi de 1969), a impliqué que les personnes précédemment rattachées à une commune et qui

11 Extrait du Schéma Départemental et Métropolitain de la domiciliation des personnes sans domicile stable, 2016-2020 (annexe au PLALHPD)

n'auraient pas établi de domiciliation auprès d'un autre organisme, sont domiciliées de droit auprès du centre communal d'action sociale (ou intercommunal) dont dépend cette commune. Cette réforme ouvre donc un nouveau chantier sur la domiciliation des gens du voyage, afin que celle-ci soit effective et de qualité. En effet, en 2014, 80 CCAS du Rhône avaient assuré plus de 5 500 domiciliations tout type de publics confondu : ce volume ne peut donc pas permettre un accompagnement aussi personnalisé que celui proposé par l'ARTAG.

Conformément à la loi ALUR, un schéma départemental et métropolitain de la domiciliation a été établi pour la période 2016-2020. Celui-ci a réalisé un état des lieux de la domiciliation dans le Rhône (structures, publics, motifs, localisation, etc.) et a réalisé des préconisations d'actions pour améliorer le fonctionnement de la domiciliation :

- améliorer l'adéquation entre l'offre et le besoin des services de la domiciliation,
- développer la qualité du service rendu à l'utilisateur en harmonisant les pratiques des organismes domiciliataires,
- promouvoir le dispositif de domiciliation pour en favoriser un meilleur fonctionnement.

Néanmoins, aucune action spécifique à destination des gens du voyage n'est prévue dans le cadre de ce schéma, qui ne dispose également pas de moyens financiers dédiés pour financer les actions de domiciliation conduites par les associations agréées.

Synthèse et premiers besoins

La lecture du schéma 2011-2017, tant dans le bilan du schéma précédent, dans le diagnostic complémentaire ou dans ses fiches actions fait ressortir une certaine complexité en matière d'accompagnement social (au sens large) des gens du voyage : nombreux dispositifs, financements, acteurs et opérateurs, dont les rôles précis ne sont pas toujours clairement définis. De plus, comme cela a été rappelé précédemment, l'évaluation de cette partie du schéma, principalement pilotée par le Département du Rhône, a souffert momentanément de la création de la Métropole et notamment des changements de personnels associés à cela.

Néanmoins, ces difficultés de lecture, de compréhension ou d'évaluation ne signifient pas que rien n'a été fait en matière d'accompagnement social. Au contraire, les voyageurs ont pu bénéficier des dispositifs de droit commun ou des dispositifs spécifiques (notamment via l'ARTAG). L'évaluation qualitative qui a été effectuée fait ressortir une grande diversité de situations mais laisse penser à des pratiques de non recours au droit commun pour des voyageurs pourtant concernés par d'importantes problématiques sociales ou de santé.

f. Scolarisation

a. L'instruction : une obligation et un droit

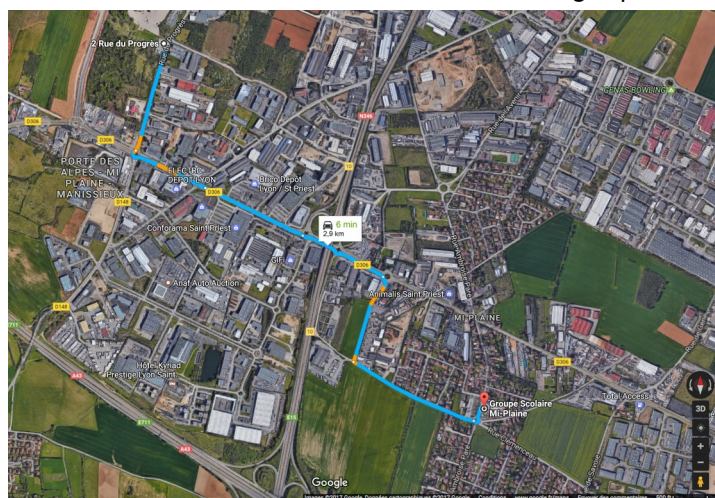
Comme tous les enfants résidants en France, les enfants du voyage sont soumis à l'obligation d'instruction et d'assiduité scolaire de 6 à 16 ans. Ce devoir est également assorti d'un droit, celui d'une scolarisation dans les mêmes conditions que tous les élèves, quelles que soient la durée et les modalités de stationnement ou d'habitat, dans le respect des mêmes règles. Cette obligation d'instruction et d'assiduité scolaire s'applique donc en principe aux voyageurs stationnant sur des aires d'accueil, des aires de grand passage, des terrains familiaux (autorisés ou illicites), des opérations d'habitat adapté. Enfin, les enfants doivent être inscrits obligatoirement dans une classe adaptée à leur âge. L'ensemble de ces principes a été rappelé dans une circulaire du ministère de l'éducation de 2012¹².

Si cette obligation de scolarisation s'accompagne d'un droit d'inscription dans les établissements de secteur, plusieurs difficultés peuvent se présenter :

- difficulté d'inscription en cours d'année dans des écoles dont les effectifs maximum sont déjà atteints,
- difficulté d'accès à l'école ou au collège, qu'il s'agisse d'une difficulté géographique (éloignement de l'établissement, compte tenu de la localisation périphérique de l'aire) ou socio-culturelle (représentations des voyageurs vis-à-vis de la scolarisation ou des équipes pédagogiques vis-à-vis des voyageurs),
- etc.

Ces situations sont très variables, selon les aires et leurs occupants, les établissements scolaires et leurs équipes pédagogiques, etc. Néanmoins, comme cela a été abordé précédemment lors de la description de la localisation des aires, celles-ci sont bien souvent éloignées des équipements et services « de droit commun », dont les écoles ou collèges. Cet éloignement peut s'exprimer tant par une distance kilométrique que par une coupure géographique « vécue », symbolisant une rupture entre le droit commun (l'école) et les voyageurs. A titre d'exemple, l'aire de Saint-Priest dépend du groupe scolaire Mi-Plaine, le « chemin des écoliers » nécessite donc de traverser une zone industrielle, une rocade et une zone pavillonnaire, bien que la distance reste limitée (moins de 3 kilomètres, 6 minutes en voiture, 30 minutes à pied).

Itinéraire entre l'aire d'accueil de Saint-Priest et le groupe scolaire Mi-plaine



Source : Google map 2017

12 La circulaire n°2012-142 du 2/10/2012

A noter que des demandes de dérogation pour un prolongement de stationnement peuvent être formulées par les voyageurs, lorsque leurs enfants sont scolarisés. Selon les gestionnaires, plusieurs utilisations abusives de ce système dérogatoire ont été relevées et les incitent à la prudence, ou même à l'intransigeance. Dans un contexte de sédentarisation d'une majorité de familles ou du moins d'un souhait d'ancrage territorial, la question se pose des moyens de garantir une scolarisation dans un même établissement, tout au long de l'année scolaire ou même tout au long d'un niveau scolaire.

17. Bilan de la scolarisation

Dans le bilan du schéma 2002-2009, des éléments quantitatifs sur la scolarisation avaient pu être détaillés, comptabilisant les élèves issus de la communauté des gens du voyage inscrits dans des écoles, par circonscription, par niveau, par année. Pour l'évaluation du schéma 2011-2017, un tel état des lieux quantitatif n'a pas pu être réalisé, en l'absence de données. Néanmoins, des éléments qualitatifs ont pu être recueillis auprès des acteurs du schéma.

Concrètement, il existe de fait des différences de scolarisation selon le mode d'habitat des familles :

- des situations hétérogènes selon les groupes familiaux et entre les familles d'un même groupe,
- certains voyageurs « semi-sédentarisés », habitués des aires d'accueil du Rhône qui s'organisent pour scolariser leurs enfants dans une même école (par exemple : occupants des aires de Dardilly et Ecully, scolarisant à Dardilly),
- pas de vision générale pour les habitants des opérations d'habitat adaptées,
- peu de scolarisation pour les voyageurs de grand passage, compte tenu de la période (de mai à septembre) et de la faible durée du stationnement (1 à 2 semaines).

Plus spécifiquement, selon les partenaires rencontrés, il existe une véritable différence de scolarisation selon les niveaux :

- en maternelle, une scolarisation limitée, ayant tendance à s'accroître,
- en primaire, une bonne scolarisation et assiduité scolaire, restant perfectible,
- au collège, un vrai décrochage scolaire pour une grande majorité d'adolescents.

Selon l'Education Nationale, la non scolarisation des moins de 6 ans, qui distingue très fortement les gens du voyage des autres familles, constitue un véritable handicap scolaire tant la maternelle est fondatrice pour l'acquisition des outils nécessaires à l'apprentissage de la lecture et du savoir-être à l'école. Plus largement, cette période permet aux enfants de s'ouvrir à l'altérité en investissant la légitimité éducative sur des référents adultes extérieurs à la famille. Dans les familles des gens du voyage, cette période de pré-scolarisation peut parfois se caractériser au contraire par un « entre soi », dont on peut supposer qu'elle risque de structurer à long terme une difficulté à s'ouvrir au monde. Une étude de la CAF concernant les besoins des enfants de moins de 6 ans serait en cours (mi-2017).

Plusieurs facteurs peuvent expliquer le décrochage scolaire dans le second degré : notamment, des raisons socio-culturelles (peur de la part des parents des relations filles/garçons ou entre garçons à l'adolescence ou professionnalisation précoce, par exemple). Cependant, le niveau scolaire des enfants voyageurs, même scolarisés en primaire, pourrait également expliquer ce décrochage scolaire, comme c'est le cas pour d'autres publics adolescents, vivant mal leur faible niveau scolaire.

Par ailleurs, l'Education Nationale constate ponctuellement des ruptures dans la scolarisation au moment du passage à l'habitat adapté pour certains jeunes voyageurs. Le fait de changer d'habitat ne change pas la difficulté du rapport à la scolarité, c'est pourquoi un accompagnement spécifique lui semble toujours nécessaire.

18. Les actions du schéma 2011-2017

Dans le précédent schéma, la scolarisation est apparue comme un axe majeur d'action, ce qui a valu la formalisation de fiches actions relativement ambitieuses :

- La mise en place d'un observatoire de la scolarisation (fiche 4),
- L'amélioration de la scolarisation des élèves dans le premier degré, en particulier en maternelle (fiche 5),
- L'amélioration de la fréquentation scolaire au collège (fiche 6).

Comme pour d'autres volets du schéma, le peu de détail des fiches actions (pas de précision sur les pilotes précis, partenaires et modalités pratiques) semble avoir nuit à sa mise en œuvre. De plus, des changements de personnel au sein du pôle « enfants allophones et voyageurs » de l'Education Nationale ont généré une suspension temporaire de ses activités. Ainsi, l'observatoire n'a pas été mis en œuvre et il ne semble pas qu'il y ait eu d'expérimentation dans les collèges du Rhône, contrairement à ce que préconisait la fiche 6. Pour autant, cela ne signifie pas que la dimension de la scolarisation des enfants voyageurs a été négligée. Au contraire, un certain nombre d'actions ont été mises en œuvre et sont en cours de réalisation ou de montage, notamment depuis la rentrée scolaire 2016 (voir détails ci-dessous).

19. Le pôle « allophones ou voyageurs » de l'Education Nationale

Tout d'abord, le nouveau pôle « allophones ou voyageurs », constitué de trois personnes, accompagne depuis 2016 toutes les équipes pédagogiques du Rhône dans la sensibilisation aux publics allophones et voyageurs. Autant que possible, les 3 membres du pôle, les inspecteurs pédagogiques ou conseillers pédagogiques du secteur se rendent aux comités de suivi des aires, et font le lien avec les écoles alentours (notamment depuis la rentrée 2016). A la demande des inspecteurs pédagogiques ou des équipes pédagogiques, ils peuvent proposer des formations « sur mesure » pour leur apporter des éléments d'information sur les enfants voyageurs de leur école, des ressources pédagogiques, des retours d'expérience d'autres établissements, etc. Ainsi, sur l'année scolaire 2016-2017 des écoles de Feyzin, Chassieu et Vaulx-en-Velin ont pu bénéficier de telles formations, et des formations pourraient avoir lieu en 2017-2018 pour des écoles de Mions, Lyon, Villefranche-sur-Saône et Saint-Jean d'Ardières.

Par ailleurs, une expérimentation est en cours depuis la rentrée 2016 sur l'aire d'accueil de Lyon/Feyzin (rue de Surville), avec la création d'un poste d'enseignante médiatrice, dont le rôle est d'accompagner vers la scolarité les enfants voyageurs et de faire le lien avec les équipes enseignantes des écoles Briand (Lyon 7^{ème}) et Delorme (Lyon 8^{ème}). En lien avec l'ARTAG, cette enseignante est présente deux fois par semaine sur l'aire et permet de travailler sur les représentations des voyageurs vis-à-vis de l'école, et inversement. Il s'agit d'un projet spécifique, financé par le Fonds Social Européen « Partenariat Ecole Famille », pour une durée limitée. Il a été mis en place par une équipe partenariale : le CCAS de la ville de Lyon, l'ARTAG, la Métropole, les élus, les inspecteurs.

Concernant la scolarisation au niveau collège, même si la scolarisation classique est encouragée, le CNED « réglementé » peut être autorisé pour les enfants voyageurs. Au sein du collège Brassens à Décines, deux enseignants de l'ASET (association pour la scolarisation des enfants tsiganes) accueillent 10 à 18 collégiens, deux demi-journées par semaine, pour les accompagner dans la formation à distance. Cette association est constituée de deux

enseignants de l'Education Nationale, disposant d'un camion école et proposant une scolarité « mobile » aux voyageurs en dehors des aires d'accueil ou des opérations d'habitat adapté (grand passage, stationnements illicites ou autres situations particulières).

De plus, le pôle allophones-voyageurs élabore un projet « Médiation Enfants de Familles Itinérantes et de Voyageurs », qui s'adresserait davantage au niveau collège, en collaboration avec l'ARTAG (dont il serait l'opérateur).

En ce qui concerne les terrains familiaux ou l'habitat adapté, les interventions sont pour l'instant limitées. Le pôle « allophones voyageurs » est par exemple intervenu pour que des enfants scolarisés puissent rester dans la même école au moment de la concrétisation d'une opération d'habitat adapté, mais aucune action globale ou ciblée n'est proposée.

20. Les missions exercées par l'ARTAG

L'ARTAG conduit une action de médiation dans chacune des aires. De plus, elle dispose d'un chargé de mission thématique « animation-scolarisation », qui « travaille en binôme alternativement avec chaque agent de développement, comme le souligne son rapport d'activité 2015. Ainsi, l'agent de développement de l'ARTAG, présent chaque semaine sur l'aire, « interpelle le chargé de mission scolarisation chaque fois que cela est nécessaire pour rencontrer les familles, élaborer un diagnostic de leurs besoins, les accompagner dans leurs démarches d'inscription et faciliter la présence à l'école en lien avec les services de l'Education Nationale et des collectivités concernées. »¹³ Selon les demandes formulées, une intervention personnalisée peut être proposée aux voyageurs, pour visiter l'établissement, rencontrer les équipes pédagogiques, etc. Au cours de l'année 2015, l'ARTAG a accompagné plus d'une centaine d'enfants en difficultés pour l'accès ou le maintien à la scolarisation. Il s'est agi principalement de jeunes en âge d'être au collège. Si les bénéficiaires de ces actions auprès des enfants et de leurs parents sont reconnus par l'ensemble des partenaires concernés, ils restent limités par les moyens humains ou financiers qui leur sont alloués : tous les enfants des voyageurs ne sont pas concernés et une présence très régulière lorsqu'il y a des difficultés de scolarisation est par exemple impossible.

Synthèse et premiers besoins

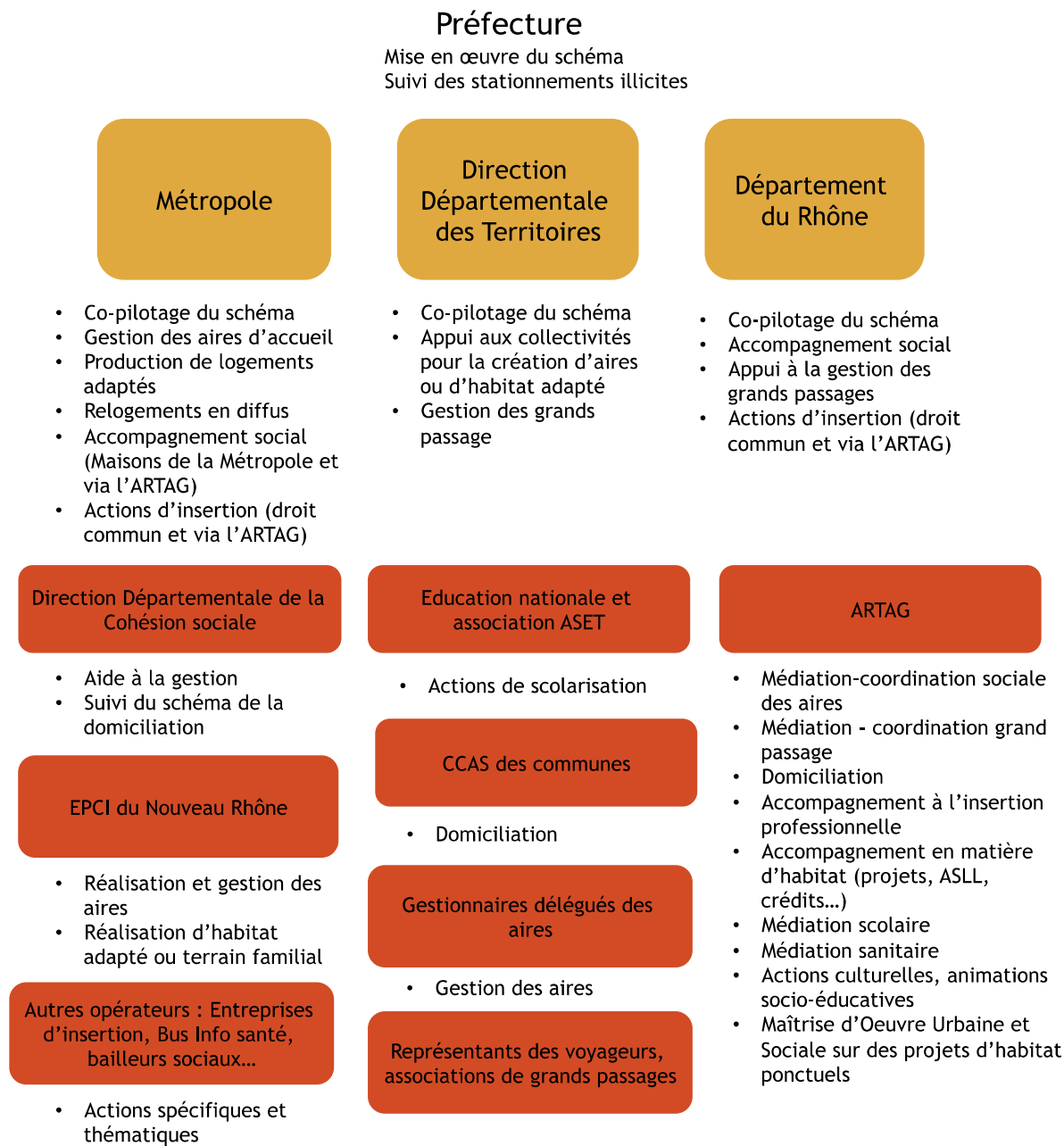
Au-delà de la grande hétérogénéité des situations de scolarisation selon les enfants, les familles, le mode d'habitat ou de voyage, les partenaires s'accordent sur une amélioration de la régularité de la scolarisation au niveau primaire, notamment pour les voyageurs habitués des aires du Rhône. Néanmoins, comme pour d'autres publics en situation de précarité, la scolarisation au niveau collège reste limitée.

A noter qu'en matière d'habitat adapté/terrain familial, il n'y a pas de vision de la scolarisation des enfants sédentarisés, ni d'action spécifique conduite de par l'approche « droit commun » qui prévaut. L'ensemble des acteurs rencontrés, y compris les gestionnaires, s'accorde pourtant sur l'importance de l'école comme vecteur de socialisation, d'intégration, d'où une nécessité de travailler en partenariat, de tisser des liens entre voyageurs et les personnels des établissements scolaires, en travaillant sur les représentations de chacun.

13 Rapport d'activité 2015 de l'ARTAG

g. Le partenariat et la gouvernance du schéma

Le schéma ci-dessous présente les principaux pilotes et acteurs du schéma, ainsi que les actions dont ils ont la charge.



a. Un pilotage du schéma orienté sur l'accueil et l'habitat

Au sein des trois institutions pilotes du schéma, les services habitat-logement assurent la mise en œuvre et le suivi des actions. Cette particularité correspond à une réalité « historique », un fort besoin de création d'aires d'accueil et de grands passages, notamment au début des années 2000. Cela répond également à des besoins actuels, en matière de sédentarisation des voyageurs et du besoin de créer de l'offre nouvelle, notamment en matière d'habitat adapté. Néanmoins, le schéma 2011-2017 avait formulé

des objectifs ambitieux en matière d'accompagnement social, d'insertion et de scolarisation, ce qui pourrait amener à réfléchir à un élargissement des directions associées à l'animation ou au suivi du schéma. Par ailleurs, il convient de noter que l'Agence Régionale de Santé n'est pas associée à l'animation du schéma, bien que le public voyageur soit confronté à des problématiques de santé importantes. Il en est de même pour la Caisse d'Allocations Familiales.

Dans le schéma 2011-2017, le pilotage suivant avait été retenu :

- Un comité de pilotage politique,
- Une commission départementale consultative (au moins une fois par an),
- Un comité technique restreint.

Ce fonctionnement paraissait adapté lors du schéma précédent (notamment pour le suivi des aires à créer) et avait été reconduit pour le schéma 2011-2017. Or seules les commissions départementales consultatives ont été organisées sur toute la durée du schéma, l'organisation et le pilotage seraient donc à réadapter pour le futur schéma.

Par ailleurs, au cours du schéma, la DDT et la Métropole ont organisé une demi-journée sur l'habitat des gens du voyage (juin 2016) à destination des élus et techniciens des collectivités afin de communiquer, informer, inciter à la création d'offres d'habitat (terrain familial et habitat adapté). Si les acteurs rencontrés ont pu relever des points faibles sur cette première édition, notamment concernant le nombre d'interventions et leur durée, ils conviennent tous du bien-fondé de ce type de journée d'information et d'échanges de bonnes pratiques.

21. Un grand nombre d'acteurs concernés

La représentation schématique de la gouvernance du schéma ci-dessus montre la grande variété d'institutions ou structures, de services ou d'acteurs qui mettent en œuvre les actions du schéma. Selon les acteurs rencontrés, le précédent schéma a pu souffrir de ce grand nombre d'acteurs et notamment en cas de mouvements de personnels, opérant une rupture dans la mise en œuvre des actions. Outre la création de la Métropole, déjà évoquée, des difficultés de communication/coordination entre des services ont pu être soulevés par les acteurs interrogés. Par exemple, des agents de la gendarmerie ou de la police nationale ont pu être amenés à conduire un groupe de voyageurs sur une aire de grand passage, sans savoir que l'accueil sur ces aires fait l'objet d'une coordination départementale.

22. La place singulière de l'ARTAG

L'association ARTAG joue un rôle tout particulier en assurant un très grand nombre de missions, comme le souligne le schéma ci-dessus. Cette structure est financée par plusieurs institutions du Rhône et, au sein de celles-ci, par plusieurs services sur des actions différentes, ce qui représente 45 lignes de financement au total pour le territoire du Rhône. Elle réalise également des actions pour lesquelles elle ne reçoit pas de financement (la domiciliation, par exemple). Cette grande variété d'interventions permet à l'association d'associer médiation et accompagnement social, d'avoir un véritable suivi géographique et thématique, de faire remonter les demandes d'habitat pérenne, etc. Ainsi, l'ARTAG joue un rôle fondamental dans la mise en œuvre du schéma, apportant une réponse spécifique et de qualité, selon les retours qui nous ont été faits au cours de cette évaluation. Néanmoins, cette réponse spécifique que l'association propose n'incite probablement pas les voyageurs à se tourner vers le droit commun.

A noter par ailleurs que l'ARTAG joue un rôle particulier grâce à sa grande antériorité dans le Rhône, notamment en ayant une vision fine et détaillée de l'histoire des schémas départementaux, qu'il s'agisse par exemple des obligations initiales de création d'aires ou des accords passés entre communes et intercommunalités pour la réalisation de celles-ci.

23. Des actions spécifiques cantonnées aux aires d'accueil

Les usagers des aires d'accueil bénéficient d'une gestion hebdomadaire, de comités de suivi réguliers, partenariaux et d'actions de médiation (par l'ARTAG notamment, mais également par le Bus Info Santé). Au contraire, les terrains familiaux et *a fortiori* les opérations adaptées ne bénéficient pas toujours d'interventions dédiées ou spécifiques. Ce positionnement présuppose que l'accès à une modalité d'habitat pérenne est l'aboutissement d'un parcours d'inclusion sociale ou qu'il abolit les spécificités qui freinent l'accès au droit commun.

S'il est bien légitime de vouloir mettre une limite à des dispositifs spécifiques, notamment en termes financiers, ce positionnement ne peut pourtant qu'interroger l'observateur extérieur :

- les groupes ayant bénéficié d'une opération dédiée ont-ils été choisis au regard de leur capacité à accéder au droit commun ?
- leur insertion professionnelle et types d'activités les distinguent-ils des occupants des aires ? Leur état de santé ? Le taux de scolarisation ?
- Le lien avec la cité est-il favorisé par la localisation de ces opérations ?
- L'entrée dans les lieux s'est-elle accompagnée d'une présentation des travailleurs sociaux de secteur ?
- L'opération d'habitat adapté ou de terrain familial leur a-t-elle été présentée comme autre chose qu'une solution pérenne de mise à l'abri et de plus grand confort ?
- Constitue-t-elle un bouleversement dans l'image de soi et l'attachement à la « culture » du voyage ?

Synthèse et premiers besoins

Le schéma départemental et métropolitain implique un grand nombre de structures et d'acteurs, notamment les directions habitat-logement. Cette variété d'acteurs peut complexifier la mise en œuvre du schéma.

Le pilotage et la mise en œuvre du futur schéma pourraient être à revoir afin de s'adapter davantage à son contenu et aux acteurs concernés.

Au sein de cette gouvernance, l'association ARTAG occupe une place particulière, mettant en œuvre un grand nombre d'actions, ce qui la rend incontournable et peut limiter paradoxalement le recours au droit commun par les voyageurs.

Pour autant, l'absence d'action sociale spécifique dans les opérations d'habitat adapté ou de terrain familial interroge au regard de la grande précarité des occupants et du caractère dérogatoire qui perdure dans ces opérations en termes de localisation et d'environnement.

Personnes rencontrées ou contactées

Direction Départementale des Territoires

- Soizic Cézilly, Service Habitat et Renouveau Urbain, Responsable de l'unité Politiques Locales de l'Habitat
- Audrey Jaillon, Service Habitat et Renouveau Urbain, Chargée de projet Gens du voyage

Conseil Départemental

- Perrine Faure, Direction Insertion et Développement Social, Chef de la mission logement social
- A. Pussiau, Direction autonomie personnes âgées - personnes handicapées
- F. Michelin, Direction enfance
- Catherine Cuello Tortosa, Direction ingénierie médico-sociale,

Métropole - Grand Lyon

- Xavier Robert, Direction de l'Habitat et du Logement, Chef de service Accueil & Maintien dans le Logement
- Franck Castiglioni, Direction de l'Habitat et du Logement, Chargé de la gestion technique des aires
- Marie-Agnès Vignoli, Direction de l'Habitat et du Logement, Référente action sociale des usagers des aires
- Anne-Cécile Bastin, Direction de l'Habitat et du Logement, Chargée de mission Habitat Spécifique et Adapté
- Fabien Trévisan, Direction développement social et emploi
- Corinne Ricci, Direction développement social et emploi
- Aurélie Robin, Direction insertion et emploi
- Marie-Pierre Poux, Bus info santé

Artag

- Xavier Pousset, Directeur
- Marjolaine Moreau, chargée de mission scolarisation
- Josette Abadie, chargée de mission habitat
- M. Dijorio, chargé de mission insertion

Education nationale, « pôle allophones ou voyageurs »

- Mme Salimi, conseillère pédagogique
- J. L. Vidalenc, animateur-formateur
- M. Nayrand

Alpil

- Sylvie M'ahrrak

Grand Lyon habitat

- Catherine Leseigneur

Association ASET

- Odile Sapin, enseignante
- Yves Fournier, enseignant

Hacienda

- David Duperry, directeur opérationnel
- Manuel Cardoso, responsable territorial Nouveau Rhône
- Ilhem Rhedi, coordinatrice Métropole
- Gabrielle Bauler, coordonnatrice Métropole
- José Sanchez, régisseur principal
- Agent d'accueil des aires de la CC de l'Est Lyonnais

CC du Pays de l'Arbresle

- Claire Douvier, chargée de mission habitat

CC de la vallée du Garon

- Carole Girard, responsable du pôle action sociale
- Catherine Sidrot, chef de projet politique de la ville
- Vincent Lottier, responsable de la gestion des aires

Mairie de Brignais

- Sylvie Gianorio, responsable urbanisme

CC de l'Est Lyonnais

- Jacques Pérez, directeur général des services
- Sophie Meynard, service habitat

CC du Pays de l'Ozon

- Corine Bertholet, agent de développement

CA du Pays Viennois

- Cécile Picot, service cohésion sociale

CC Saône Beaujolais

- M. Ponçon, directeur général des services

CA Villefranche Beaujolais Saône

- M. Nénert, directeur des services aménagement de l'espace et cohésion sociale

Commune de Givors

- M. Bouty, conseiller municipal - membre suppléant de la commission consultative des gens du voyage
- M. Charmion, chef de pôle technique

Commune de Villeurbanne

- Isabelle Baradat, CCAS de Villeurbanne

Commune de Dardilly

- Emilie Thomas, CCAS de Dardilly

DDCS de l'Isère

- Laurent Blanchard, service logement

DDCS de l'Ain

- M. Desbordes, service logement

DDCS de Saône et Loire

- M. Chéramy, service habitat

Résidente de l'opération d'habitat adapté de Chassieu

- Mme Bortolloti