

PÔLE HABITAT

Étude localisation

L'offre publique en matière d'accueil et d'habitat

Si les lois Besson de 1990 et de 2000¹ obligent les communes de plus de 5 000 habitants à se doter d'une offre d'accueil et d'habitat pour les Gens du voyage, peu d'éléments encadrent leur implantation². L'expérience nous amène à constater que ces sites d'accueil ou d'habitat sont souvent placés loin des centres urbains, à proximité d'autoroutes, de voies ferrées, de déchèteries ou de stations d'épuration. Les lieux de vie des Voyageurs semblent alors témoigner globalement d'une véritable relégation, d'une ségrégation socio-spatiale, d'une inégalité environnementale. Ils soulèvent également des enjeux primordiaux de sécurité et de santé : risques industriels, nuisances sonores, olfactives, sanitaires... En 2019, l'incident de l'usine chimique de Lubrizol située à 500 mètres d'une aire d'accueil avait alors mis en lumière ces constats. C'est dans ce contexte que trois études complémentaires portant sur ce thème de la localisation ont été menées par différents protagonistes³, dont celle portée par la Fnasat. Celle-ci avait commandité une étude visant à recenser, cartographier et qualifier l'offre nationale publique d'accueil et d'habitat. Elle vise aussi à analy-

ser les processus ayant abouti aux diverses localisations et à décrire les conditions de vie sur le terrain. Elle se focalise enfin sur le recueil et la construction de données chiffrées exhaustives pour ne plus fonder uniquement les analyses sur de simples ressentis vécus mais par des preuves tangibles. L'étude a été portée par Gaëlla Loiseau, anthropologue et Loris Granal, urbaniste qui présente ici succinctement ce qu'il en ressort.

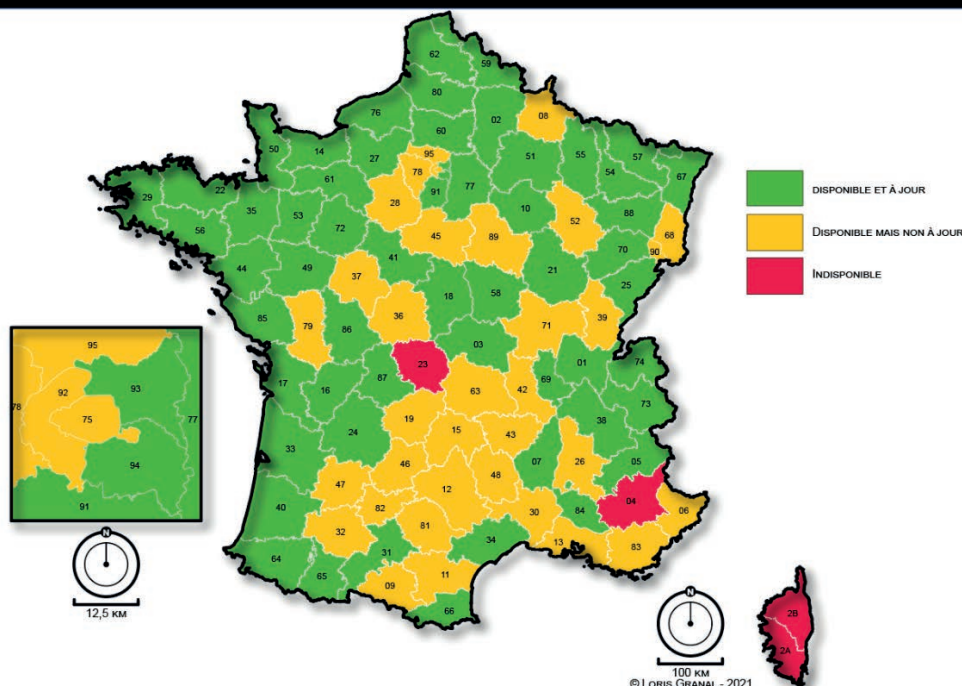
La première phase de l'étude a consisté à recenser nationalement l'offre, non sans difficultés, pour être le plus exhaustif possible et pour obtenir les adresses précises des sites. Nous avons dû consulter l'ensemble des schémas départementaux du territoire national. Dans la majorité des départements, cette précieuse ressource est disponible numériquement et à jour pour 59% des 95 départements. Cependant, les 36% restant ne sont pas à jour, ce qui ne permet pas de tendre vers l'exhaustivité (le dernier schéma accessible des Bouches-du-Rhône date de 2011). Il est même impossible pour quatre départements ruraux de trouver un schéma en ligne, qu'il soit à jour ou non (Alpes-de-Haute-Provence, Haute-Corse, Corse-du-Sud, Creuse). Concernant

l'information recherchée, seulement 29% des départements renseignent la localisation précise de leurs équipements, que ce soit par une adresse ou une cartographie. Il est également possible de trouver ces informations sur les sites internet des départements, mais seuls 17% ont fait cette démarche, et sur les sites internet www.data.gouv.fr et geo.data.gouv.fr où sont répertoriés des données géomatiques (seuls 20% ont fait cette démarche). Ajoutons à cela que les sites internet des communes ou des intercommunalités devant accueillir les Voyageurs mentionnent peu les adresses de leurs équipements. Cette situation se répercute sur les principaux intéressés, les Gens du voyage qui ont alors des difficultés à trouver une aire où séjourner... Saluons à cet égard l'initiative de l'ANGVC⁴ qui a élaborée des fiches de localisation de la plupart des aires d'accueil sur son site internet et saluons également le réseau de la Fnasat qui a pu nous appuyer dans ce recensement dans certains départements. La sollicitation des collectivités locales ayant donné très peu de résultats (démarche chronophage, suspicions de critiques, peu de personnes compétentes disponibles), nous avons eu largement recours à une revue de presse numérique. L'importance de toutes ces lacunes numériques sont dommageables

pour l'ensemble des acteurs concernés de près ou de loin par les Gens du voyage. Il nous semble donc important que les départements engagent et développent dans l'intérêt de tous un processus d'accès, de mise à jour ou de création de la donnée en ligne.

Au terme du recensement nous arrivons à un total de 1481 sites localisés précisément : 1160 aires permanentes d'accueil, 144 sites de terrains familiaux locatifs, 152 sites d'habitat social adapté, ainsi que 25 sites d'accueil provisoires. Il existe parmi les aires permanentes d'accueil comptabilisées un certain nombre de situations spécifiques : aires saisonnières, aires non conformes aux normes techniques, aires non conventionnées, aires

DISPONIBILITÉ NUMÉRIQUE DES SCHÉMAS DÉPARTEMENTAUX



fermées pour divers motifs, aires construites mais non ouvertes. Les sites d'accueil provisoires sont une catégorie spécifique que nous avons élaborée. Elle recouvre les cas suivants : les aires provisoires, les aires désignées, les aires tampons, les terrains désignés ou encore les terrains désignés ayant vocation à devenir des terrains familiaux. Parmi ces derniers cas, la plupart sont des lieux de grande précarité - dépourvus d'aménagement aux normes - faute de solutions plus satisfaisantes apportées par les collectivités. Évoquons à cet égard, l'exemple de Saint-Gaudens (Haute-Garonne) où l'aire dite provisoire, sommairement aménagée, se situe à quelques centaines de mètres d'une usine Seveso. Usine qui a subi un incendie en 2021⁵. Signalons également l'aire dite "provisoire hivernale" de Tremblay-en-France, qui est décrite comme « un enfer sonore et sanitaire⁶ ». Effectivement, elle est adossée à une route à fort trafic, proche de l'aéroport Charles-de-Gaulle, une ligne à haute tension passe au-dessus et un crématorium se situe à 40 mètres du site ! Nous avons donc des collectivités qui tolèrent et maintiennent en place des installations précaires

de Voyageurs sur des sites insalubres. *A contrario*, il existe quelques exemples de fermetures d'aires suite à la prise en compte des pouvoirs publics d'une mauvaise localisation, comme à Jassans-Riottier, où l'aire a été détruite car située en zone inondable. À Savigny-sur-Braye l'aire a été fermée car non utilisée pour divers motifs de santé publique et d'isolement : proximité immédiate d'un pylône de téléphonie mobile avec bruit et effets méconnus dus aux ondes, isolement par rapport aux services et présence d'une déchetterie.

Concernant l'offre publique existante, un de ses principaux déterminants est son degré d'isolement particulièrement élevé quant au tissu urbain, et donc des services. Notons que 70% des sites sont isolés du tissu urbain. Ils sont si à l'écart, que 58% se situent en bordure de limites communales. Cette exclusion géographique, sociale, politique peut se traduire par de multiples difficultés particulièrement pour la scolarisation des enfants.

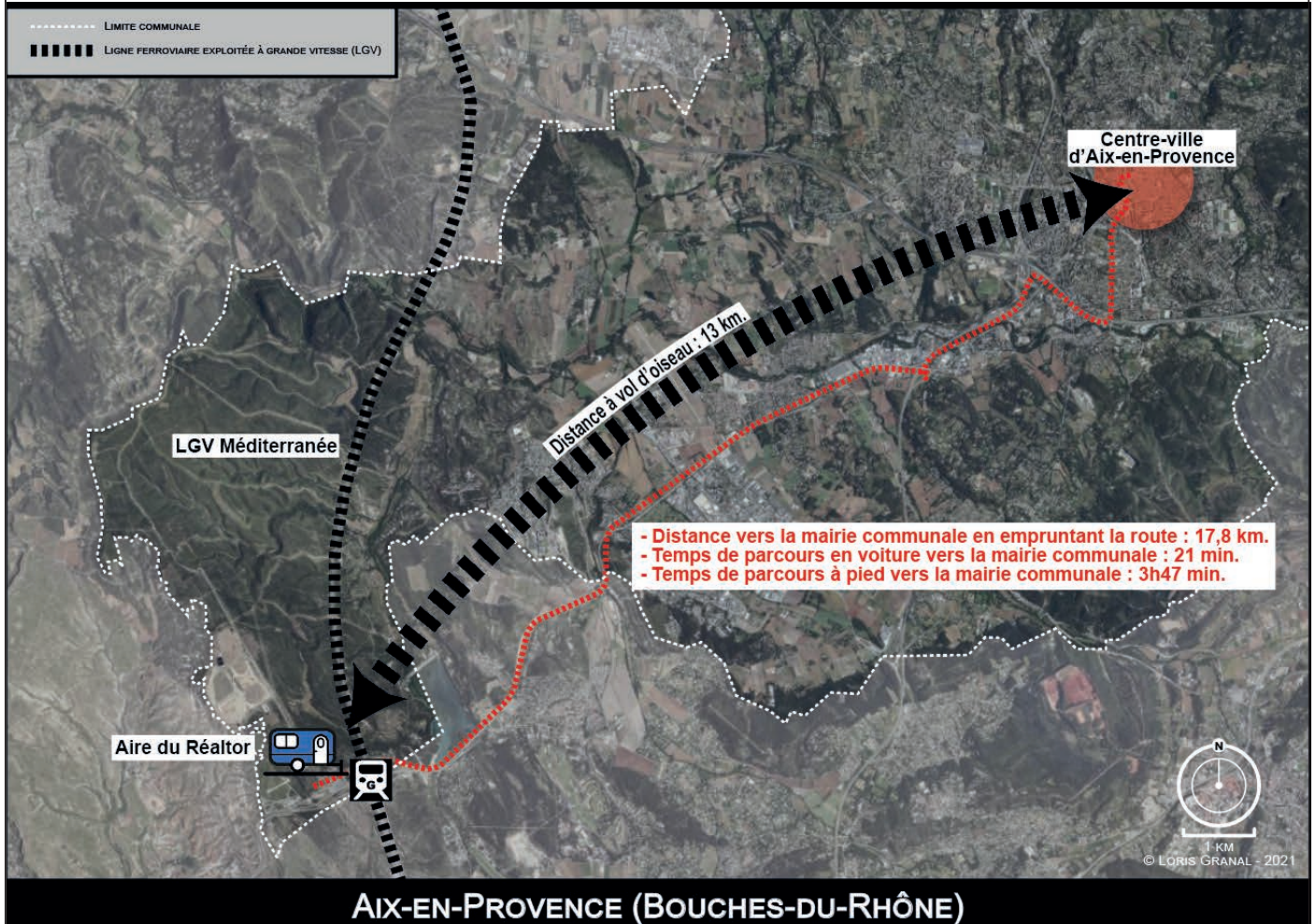
Si l'offre est en moyenne éloignée de 3 kilomètres du centre-ville pour un trajet d'environ 6 minutes en voiture

et 32 minutes à pied, la "palme d'or" revient à l'aire d'accueil d'Aix-en-Provence éloignée de 18 kilomètres du centre-ville pour un trajet d'environ 20 minutes en voiture et 3h47 minutes à pied.

À l'issue de cette étude, nous avons donc obtenu les résultats chiffrés des 1456 sites parmi une cinquantaine de critères différents, voir tableau ci-contre.

71% des schémas départementaux mentionnent cette notion localisation, en évoquant des recommandations en la matière, comme celui du département de la Lozère :

« Ayant une vocation d'habitat, les aires d'accueil sont situées au sein de zones adaptées à cette vocation, c'est-à-dire de zones urbaines ou à proximité de celles-ci afin de permettre un accès aisé aux différents services urbains (équipements scolaires, éducatifs, sanitaires, sociaux et culturels ainsi qu'aux différents services spécialisés et d'éviter les surcoûts liés aux travaux de viabilisation. Est donc naturellement à proscrire tout terrain jugé incompatible avec une fonction d'habitat. Elle doit garantir le respect des règles



d'hygiène et de sécurité des gens du voyage et éviter les effets de relégation, comme par exemple : la proximité d'une décharge publique ou d'une station d'épuration, une zone désertifiée ou un fond de zone industrielle, la proximité de nuisances (voies ferrées, par exemple). ».

Nous constatons donc, au vu des chiffres, que ces recommandations ne sont pas retranscrites dans les faits. Cet enjeu de localisation est toujours aussi palpable dans les nouvelles implantations. À Châteaubernard, l'aire récemment aménagée a été implantée sur un terrain infesté d'obus⁷. À Pont-l'Abbé, comme dans bien d'autres communes, on se félicite de la nouvelle aire d'accueil flamboyante mais on ne mentionne pas qu'elle se situe à

deux pas d'une station d'épuration. Les mêmes arguments sont alors évoqués pour justifier ces nombreux cas d'exclusion géographique.

Il existe donc des forces centrifuges qui éloignent les Gens du voyage de la ville et des forces centripètes qui les rapprochent d'espaces vecteurs de nuisances. Pour une connaissance approfondie de l'étude, nous vous renvoyons à la mise en ligne prochaine du rapport ainsi qu'à d'autres formes de communication ultérieure.

1 Article 28 de la loi n°90-449 du 31 mai 1990 visant la mise en œuvre du droit au logement et loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des Gens du voyage.

2. Circulaire UHC/IUH1/12 n°2001-49 du 5 juillet 2001 relative à l'application de la loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 précitée.

3. Celle de William Acker (Où sont « les gens du voyage ? », inventaire critique des aires d'accueil, Édition du commun, 2021) et celle de l'Adept (Association départementale pour la promotion des Tsiganes et Voyageurs) pour l'Île-de-France.

4. Association nationale des Gens du Voyage citoyens.

5. Incendie à l'usine de cellulose de Saint-Gaudens : voici ce qu'il s'est passé - ladepeche.fr

6. « Il faut nous sortir de là » : les aires d'accueil des gens du voyage, un enfer sonore et sanitaire (reporter.net)

7. Châteaubernard : une famille de gens du voyage dans l'impasse - Charente Libre.fr

Thématiques :	Critères :	Données chiffrées :
Distance et temps de parcours vers le centre-ville	Distance moyenne vers la mairie communale en empruntant la route	3 kilomètres
	Temps de parcours moyen en voiture vers la mairie communale	6 minutes
	Temps de parcours moyen à pied vers la mairie communale	32 minutes
Relégation/intégration administrative	Limite communale à moins de 500 mètres	58% (853 sites)
	Intégré à un quartier des politiques de la ville (Quartier Prioritaire, Zone Urbaine Sensible ou Zone Franche Urbaine)	2% (23 sites)
Situation par rapport au voisinage habitable	Isolé au tissu urbain	70% (1034 sites)
	Intégré ou proche du tissu urbain à moins de 250 mètres	48% (705 sites)
	Isolé strictement de tout habitat à moins de 250 mètres	36% (527 sites)
Situation par rapport à d'autres espaces	Intégré dans un espace de territoire agricole	73% (1075 sites)
	Intégré dans une zone industrielle ou commerciale	32% (476 sites)
	Intégré dans un espace de forêt et milieu semi-naturel	19% (288 sites)
Équipements de la vie courante	Supermarché à moins de 1500 mètres	72% (1073 sites)
	Boulangerie à moins de 1500 mètres	67% (992 sites)
	Pharmacie à moins de 1500 mètres	64% (945 sites)
	Bureaux de poste à moins de 1500 mètres	61% (906 sites)
	Banque à moins de 1500 mètres	49% (731 sites)
Édifices potentiellement à risques ou nuisibles	Déchèterie à moins de 500 mètres	17% (249 sites)
	Station d'épuration à moins de 500 mètres	9% (134 sites)
	Carrière/usine à béton à moins de 500 mètres	6% (95 sites)
	Usine Seveso à moins de 750 mètres	4% (63 sites)
Pollution des sols	Données BASIAS à moins de 250 mètres	38% (567 sites)
	Sites et sols pollués (ou potentiellement pollués) (ex données BASOL) à moins de 250 mètres	2% (35 sites)
	Données SIS à moins de 250 mètres	2% (28 sites)
Nuisances électromagnétiques potentielles	Lignes à haute ou à très haute tension à moins de 50 mètres	10% (155 sites)
	Antennes à moins de 250 mètres	5% (80 sites)
	Transformateurs électriques à moins de 250 mètres	3% (48 sites)
Transport	Aérodrome/aéroport à moins de 1000 mètres	4% (65 sites)
	Autoroute à moins de 250 mètres	14% (211 sites)
	Ligne ferroviaire exploitée classique ou à grande vitesse à moins de 250 mètres	20% (301 sites)
	Gare/halte ferroviaire à moins de 500 mètres	2% (28 sites)
	Arrêt de tramway à moins de 500 mètres	2% (33 sites)
	Arrêt de bus à moins de 500 mètres	44% (659 sites)
	École maternelle à moins de 1500 mètres	60% (888 sites)
Instruction publique	École élémentaire à moins de 1500 mètres	76% (1119 sites)
	Collège à moins de 1500 mètres	44% (659 sites)
	Autres équipements localisés aux abords	Cimetière à moins de 500 mètres
Pompier à moins de 500 mètres		6% (85 sites)
Police/gendarmerie à moins de 500 mètres		4% (58 sites)
Hospital à moins de 500 mètres		4% (53 sites)
Prison à moins de 500 mètres		1% (12 sites)