

LA LOCALISATION DE L'OFFRE PUBLIQUE D'ACCUEIL ET D'HABITAT DES GENS DU VOYAGE



*Une enquête qualitative et cartographique
réalisée dans quatre départements
la Gironde, l'Hérault, le Nord et la Seine-Maritime*

Titre et sous-titre du document

La localisation de l'offre publique d'accueil et d'habitat des gens du voyage

Une enquête qualitative et cartographique réalisée dans quatre départements

La Gironde, l'Hérault, le Nord et la Seine-Maritime

Date de parution

2022

Contenu

L'étude consacrée à la localisation de l'offre publique d'accueil et d'habitat des Gens du voyage est née des réflexions engagées par la commission Habitat de la Fnasat-Gdv, dans un groupe de travail chargé d'établir un bilan général de la politique publique de l'accueil. L'objectif du groupe était de l'illustrer au regard des réalités territoriales des adhérents du réseau, de la mettre en perspective et d'en analyser les impacts pour les Gens du voyage.

Partant du contexte historique et sociétal, le groupe de travail a confirmé le constat que, au fil des siècles, les populations itinérantes – la question du nomadisme – ont été considérées par une société sédentaire comme potentiellement dangereuses, provoquant suspicion, rejet et répression. Les politiques publiques d'accueil et d'habitat sont défaillantes dans la prise en compte de l'habitat caravane et de l'itinérance. Dans de nombreux cas, l'aire d'accueil, contrairement à sa destination première pour des gens de passage et un temps de séjour limité, est occupée sur des temps longs, parfois depuis des décennies par les mêmes familles...

Dès lors, il convenait de questionner ces politiques en termes de réalisation d'équipements ; d'analyser ses mises en œuvre locales. Il apparaissait indispensable de compiler et de comparer des retours d'expériences. Un des objectifs primordiaux a été de questionner les écarts entre les besoins existants et l'inadéquation des réponses apportées, ainsi que de rapporter le point de vue des personnes séjournant ou habitant dans les équipements. La question de la localisation s'est évidemment imposée comme déterminante en termes de sécurité et de santé.

Pour mener à bien cette étude, la Fnasat-Gens du voyage, a décidé de solliciter deux chercheurs, une sociologue et un urbaniste. Le présent rapport expose le déroulement de l'enquête et analyse les critères de localisation des équipements. Il apporte ainsi un éclairage probant sur les inégalités environnementales relatives aux choix territoriaux et démonte les logiques institutionnelles qui les régissent. Non seulement *les Gens du voyage sont bien trop souvent bafoués par la localisation*, mais ils le sont aussi dans leur corps, subissant toutes les nuisances possibles qui mettent en danger leur santé physique et psychique. Le droit à la ville demeure plus que jamais un enjeu de première importance pour les Gens du voyage.

Propositions de mots-clefs

Recensement ; cartographie ; centralité urbaine ; éloignement ; inégalités environnementales ; logiques sacrificielles ; pollutions invisibles ; ségrégation ; surexposition ; accoutumance ; nuisances sonores ; nuisances olfactives ; poussières et particules ; ondes électromagnétiques ; pesticides ; rongeurs ; vibrations ; relégation.

Organisme commanditaire

Fnasat - Gens du voyage (Fédération nationale des associations solidaires d'action avec les Tsiganes et les Gens du voyage) - Pôle Habitat

59, rue de l'Ourcq 75019 Paris

<http://www.fnasat.asso.fr/>

Contact

LÉVÊQUE Stéphane – Directeur

01.40.35.00.04

Associations membres de la commission habitat

Alotra 13	Tsigane Habitat 37	Artag 69	AdapGV 86
Adav 33	Soliha Val-de-Loire	CS Voyageurs 72	Adept 93
CS les Alliers 16	AGSGV 63	Pátriiia 75	
ETS / Caths 31	AGV 64	AGVY 78	

Conception et réalisation de l'enquête qualitative, rédaction du rapport : Gaëlla LOISEAU

Recensement de l'offre et réalisation cartographique, co-rédaction de la partie relative à la méthode cartographique : Loris GRANAL

Sauf exception, l'ensemble des illustrations ont été réalisées dans le cadre de cette enquête.

Crédit photographique : Gaëlla LOISEAU

Photo de couverture : aire d'accueil de Seihl-Beaugelle près de Toulouse.

AVANT-PROPOS

Le document que nous vous proposons ici est un travail de recherche sur la localisation de l'offre publique d'accueil et d'habitat des Gens du voyage. Il procède des réflexions engagées par la commission Habitat de la Fnasat-Gens du voyage, constituée de représentants d'une quinzaine d'associations membres, impliquées dans autant de départements.

Ce travail minutieux se présente dans la continuité d'études réalisées précédemment par la Fnasat-Gens du voyage :

- *Habitat permanent en résidence mobile – Analyses et actions du réseau Fnasat-Gens du voyage ; 2016.*
- *Ancrages et besoins des habitants permanents de résidence mobile – Analyse nationale des politiques départementales ; 2017.*
- *L'ingénierie de l'habitat des Gens du voyage – Expérience & expertise dans le réseau de la Fnasat-Gens du voyage ; 2020.*

Alors que, historiquement, l'accueil fait couramment référence à la morale, à la « fraternité », aujourd'hui à la « solidarité » et renvoie à l'hospitalité vis à vis de l'étranger mais aussi des personnes considérées dans leur altérité, fonction de leurs origines, de leur mobilité, de pré-supposés culturels, au contraire, au fil des siècles, les populations itinérantes ont toujours été perçues comme potentiellement dangereuses, provoquant suspicion, rejet, contrôle et répression.

L'analyse de l'évolution législative montre bien comment l'accueil les concernant a été défini – de la fin du Moyen Âge à nos jours – selon des grands principes du droit, toujours et prioritairement sous l'angle de la sécurité. Ensuite seulement, il sera considéré au regard du droit de la propriété, de l'aménagement urbain, puis de l'urbanisme et enfin du logement voire de l'intégration sociale.

Or, contrairement à la fonction première de l'aire permanente d'accueil, destinée à des personnes de passage pour un temps de séjour limité et favorisant ainsi la mobilité, on observe de longue date que de nombreuses familles vivent de manière quasi permanente dans une même aire d'accueil, ou un nombre réduit d'aires d'accueil en forte proximité. Soulignons que cette captation de places n'est que le produit direct d'un manque de solution en termes d'accueil ou, selon le choix des familles, d'habitat adapté à la conservation de l'habitat en caravane. Dans tous les cas, le choix de la mobilité est mis à mal par des politiques publiques défaillantes, alors même que l'itinérance, au-delà de constituer un trait culturel structurant pour de nombreuses familles revêt une utilité sociale et économique.

Ainsi, un lieu pensé pour l'accueil temporaire est détourné pour y habiter sur un temps long, sans pour autant bénéficier des normes techniques et environnementales propres à un véritable habitat.

La question de leur localisation ne s'en est que davantage imposée comme déterminante, notamment en termes de sécurité et de santé des habitants. Si des travaux préexistaient, tels ceux de l'ANGVC pour un inventaire des aires permanentes d'accueil et le précieux recueil de l'Advog dans le Val-d'Oise, d'autres initiatives sont venues utilement s'inscrire en complémentarité avec les travaux en cours à la Fnasat. Les sérieux apports de William Acker ont notamment ouvert connaissance affinée et visibilité bienvenue aux enjeux de localisation et le travail de l'Adept complète avec pertinence l'analyse à l'échelle francilienne.

Portée par le pôle Habitat de la Fnasat-Gens du voyage pour objectiver ces questions, une étude a été conduite par Gaëlla Loiseau, sociologue, et Loris Granal, urbaniste, avec deux volets complémentaires :

- Un recensement de l'offre publique d'accueil et d'habitat, associé à un recueil de données relatives à leur environnement : proximité des services, exposition aux nuisances ou encore situation dans la géographie locale.

- Une étude qualitative réalisée dans quatre départements (Gironde, Hérault, Nord et Seine-Maritime) qui contextualise et analyse les processus et arbitrages politiques qui ont déterminé les choix de localisation, et qui restitue l'expérience vécue par les habitants de ces sites.

Le présent rapport rend compte de cette étude qualitative et des enseignements tirés de questionnaires, d'entretiens et d'observations. Au-delà de caractériser les constats partagés par les Gens du voyage et les acteurs associatifs, il apporte un éclairage probant sur le déclassement territorial des Gens du voyage et analyse les logiques institutionnelles qui le régissent. Il décrypte les processus et arbitrages qui conduisent à la localisation de l'offre publique d'accueil et d'habitat des Gens du voyage, reléguant cette composante de la population dans les espaces les plus dévalorisés, perpétuant une discrimination ancestrale et toujours tolérée, voire encouragée par les autorités et le grand public et ses élus.

Cette relégation spatiale agit comme une mise à l'écart systématique des Gens du voyage des dynamiques communales et des dispositifs de politiques publiques territoriales, mais s'accompagne aussi très souvent d'inégalités environnementales dangereuses pour leur santé, tant physique que psychique.

Ce rapport et le recueil réalisé par Loris Granal constituent un matériau riche et indispensable pour tous les acteurs publics ou privés concernés par l'égalité prise en considération de toutes et de tous dans notre principe républicain d'égalité.

Ainsi, l'ensemble des données recueillies et les extensions de géolocalisation seront prochainement rendues publiques. À l'échelle locale ou nationale, elles pourront donner lieu à des ensembles de cartographies et de croisement avec des données - sanitaires, sociales, environnementales, etc. - disponibles pour éclairer différents pans de l'action publique. Notamment, ces apports trouveront une articulation éclairante avec l'enquête sur la santé des Gens du voyage, menée actuellement par Santé publique France et la Fnasat-Gens du voyage en Nouvelle-Aquitaine.

L'ensemble de ces travaux permettra à la commission Habitat et la Fnasat de formuler des premières préconisations.

Ajoutons que si la circulaire du 10 janvier 2022 demande, pour la première fois, une attention particulière aux critères environnementaux pour le choix de la localisation d'aires permanentes d'accueil ou de terrains familiaux locatifs, pour autant la non reconnaissance de la caravane comme tout ou partie du logement reste un frein majeur à une qualité de vie digne et égale pour les citoyens itinérants. Des évolutions réglementaires seront très certainement indispensables pour que l'habitat caravane donne accès aux mêmes droits et protections que les autres modes de vie et d'habiter.

Laurent El Ghozi, président et Marie-Claude Vachez, responsable de la commission habitat

SOMMAIRE

Préambule	7
-----------------	---

PREMIÈRE PARTIE : La méthodologie et le déroulement de l'enquête

1. Une enquête qualitative ciblée dans quatre départements	17
2. Le travail cartographique.....	21
Les aspects techniques du recensement et de la réalisation cartographique	
La cartographie comme outil de révélation des injustices socio-spatiales	
La notion de centralité-urbaine	
3. Le questionnaire : un outil de mise en évidence des biais de perception	29

DEUXIÈME PARTIE : Un système de ségrégation qui altère la perception des risques auxquels sont exposés les Gens du voyage

1. L'éloignement de la centralité de la commune d'implantation de l'équipement	42
2. La répartition de la présence voyageuse entre plusieurs territoires	45
3. Une banalisation de la surexposition aux pollutions invisibles.....	50
4. Lubrizol : l'amorce d'un problème public ?	54

TROISIÈME PARTIE : Les inégalités environnementales au prisme du rapport au territoire

1. Les logiques institutionnelles qui président à la localisation des équipements	58
Les éléments de discours	
a) « Pas pire que les autres habitants »	
b) « Ils étaient là avant »	
Le foncier : un faux problème ?	
a) Le traitement des enjeux de dévalorisation	
b) La réserve foncière	
c) La suspension ou le détournement des règles	
Les arbitrages de l'État	
a) L'exemple du projet avorté de frontignan	
b) Une politique publique enlisée dans une dépendance de sentier	
2. Les enjeux de reconnaissance des gens du voyage bafoués par la localisation.....	95
Des logiques sacrificielles	
a) Une création destructive	
b) Du transfert de compétence à la sous-traitance de l'accueil	
c) La question du coût pour la collectivité	
L'éloignement	
a) Nuisances et populations superflues	
b) L'enclavement versus tranquillité : une perception mitigée de cette variable	

QUATRIÈME PARTIE : Les inégalités environnementales au prisme du rapport aux corps

1.	La cohabitation avec les nuisances ressenties	140
	Accoutumance et signaux de l'alerte	
	Nuisances sonores	
	Nuisances olfactives	
	Poussières et particules	
	Vibrations et rongeurs	
	Ondes électromagnétiques	
	Pesticides	
2.	La négligence publique des corps voyageurs.....	195
	Le déchet, l'oubli, l'inhumanité et la mort	
	De la relégation structurelle à la cécité publique face à ses incidences	
	Des conduites à risques dans un contexte de négligence des risques	
	Le corps : ultime vecteur des nuisances insondables, indéterminées	
	Du droit au travail au droit au repos	

Annexes

Entretiens réalisés.....	244
Questionnaire sur l'offre publique d'accueil et d'habitat.....	245
Sigles utilisés	247

Bibliographie

PRÉAMBULE

Le mode de vie en habitat mobile est sous-tendu par deux logiques contradictoires de dépendance et d'autonomie. La caravane est un habitat incomplet car elle requiert d'être raccordée aux réseaux d'eau, d'électricité et d'assainissement pour opérer sa fonction de logement. Elle est par ailleurs un habitat qui s'use et perd de sa valeur et de sa fonction de protection au fil du temps. C'est pourquoi les gens du voyage changent leur caravane régulièrement (en moyenne tous les cinq ans) pour maintenir un niveau de confort et de sécurité satisfaisant et contrecarrer cette fragilité qui la caractérise. En contrepoint de cette carence, sa légèreté est très avantageuse dans l'organisation de la vie familiale et économique itinérante. Ainsi, recourir à cet habitat c'est expérimenter au quotidien un sentiment de liberté par la possibilité toujours ouverte de rester ou de partir. C'est cette deuxième fonction (autonomie, liberté, indépendance) qui est la plus opérante dans le traitement public et politique de ce mode de vie. Le cadre réglementaire impulsé par la loi Besson du 5 juillet 2000 – sans cesse remanié depuis lors – protège les collectivités du stationnement illégal, sans réellement se préoccuper du sort des voyageurs lorsqu'ils stationnent en dehors des équipements publics d'accueil et d'habitat des gens du voyage.

Comme le souligne Marie Bidet dans sa thèse¹, la loi Besson a été conçue à partir d'une construction du stationnement des gens du voyage en tant que problème public, consolidant une représentation univoque de cette population cible. Dès lors la présence des gens du voyage à l'échelon local est devenue l'objet d'une politique publique de régulation, orchestrée entre l'État et les collectivités locales. Dès 1990², il a été convenu que l'accueil des gens du voyage ouvre droit à l'expulsion de ceux qui refuseraient les conditions d'accueil proposées par les municipalités ou n'auraient pas « de place » sur ces équipements. Face à la faiblesse de l'engouement local pour ce dispositif législatif, la loi Besson du 5 juillet 2000 est venue territorialiser l'approche de ce "problème public" en imposant non seulement l'élaboration de schémas départementaux d'accueil des gens du voyage mais également la constitution de commissions consultatives départementales ; tout en allouant des moyens financiers importants³ pour la création des équipements dans les communes de plus de 5000 habitants, mais également pour leur gestion sous la forme d'allocations logement temporaire versées directement aux gestionnaires. En ont découlé un certain nombre de normes de construction et d'aménagement, conditionnant l'octroi de ces aides.

¹ BIDET Marie, *Les gens du voyage, locaux ou cosmopolites ? La gestion publique du nomadisme en France*, thèse de sociologie, ENS Cachan, 2009, p. 142 et suiv.

² Cf. l'article 28 de la loi n° 90-449 du 31 mai 1990 visant la mise en œuvre du droit au logement (dite loi Besson I).

³ Cf. Décret n° 2001-541 du 25 juin 2001 relatif au financement des aires d'accueil destinées aux gens du voyage.

La localisation – hautement cristallisatrice de crispations – est très faiblement réglementée⁴ dans la loi Besson de 2000, alors qu'elle reste un élément déterminant de l'insertion des populations accueillies. Elle constitue encore aujourd'hui un point de conflit suscitant toutes sortes de mobilisations hostiles, au point que certaines collectivités en viennent à adopter des stratégies visant à la maintenir confidentielle, muselant ainsi toute contestation. Si les associations représentant les gens du voyage font partie du *quorum* au sein des commissions consultatives des gens du voyage, aucune disposition ne leur permet de peser ni même d'être consultées au sujet de la localisation des équipements devant être aménagés à l'échelle d'un département⁵.

Or, dans de nombreux cas, la proposition faite par la collectivité est présentée comme « à prendre ou à laisser » ; qui plus est, la réalisation d'une aire d'accueil est largement exhortée par l'ouverture d'un droit au bannissement des gens du voyage sur le reste du territoire. Ainsi, bien souvent les deux logiques d'accueil et de rejet s'entremêlent dès l'énonciation du projet de réaliser un équipement. Dans certains cas, des collectifs de riverains viennent infléchir l'orientation du projet par des procédés ouvertement hostiles (pétitions, distributions de tracts haineux, etc.) qui engendrent toute une série de compromis se concrétisant par exemple par l'agrégation – à l'écart du territoire habité – de deux types d'aménagements considérés « nuisibles » dans un même geste politique (schématiquement une déchetterie, une station d'épuration ou une voie ferrée jouxtant le terrain choisi pour y aménager l'aire d'accueil).

Concernant la présence des gens du voyage à l'échelle d'un territoire communal, la conception massivement répandue dans l'opinion publique s'exprime sous la forme d'un étonnement (qui tourne généralement au scandale) à propos du fait qu'ils aient "choisi" d'être là plutôt qu'ailleurs. D'un point de vue extérieur – et sans qu'il ne soit jamais question de s'intéresser aux difficultés d'exercice de la mobilité aujourd'hui en France – les nomades sont donc systématiquement imputables des causalités qui affectent en bien ou en mal leurs conditions d'existence.

Cependant, en ce qui concerne la qualité du cadre de vie, tous les résidents mobiles ne sont pas logés à la même enseigne. Indicateurs de l'attractivité d'un territoire, les touristes participent à sa notoriété en se faisant l'écho du bon accueil qu'ils y ont reçu. Si les forums de dis-

⁴ Elle apparaît notamment sous la forme d'une recommandation dans la 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 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage : « Elle doit garantir le respect des règles d'hygiène et de sécurité des gens du voyage et éviter les effets de relégation. 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. »

⁵ L'Observatoire pour les droits des citoyens itinérants (OCDI) mentionne "une vague de démissions de la part de représentants des populations voyageuses ne souhaitant pas cautionner un système où ils ne participent pas véritablement à l'élaboration des décisions." OCDI, L'exclusion sans fin. La réalité du droit au logement des gens du voyage en France, 2021, p. 20).

cussion de campings-caristes ou de gens qui vivent en camion foisonnent de recommandations de « bons spots », les échanges des gens du voyage sur les réseaux sociaux concernant les aires d'accueil attestent d'une logique inverse visant à dénoncer des pratiques discriminatoires, des logiques de ségrégation et d'exclusion produites par la localisation ou encore des pratiques de gestion.

Les collectivités locales ont commencé à aménager des aires de camping-cars à partir de la seconde moitié des années 2000, soit très peu de temps après le vote de la loi Besson pour l'accueil et l'habitat des gens du voyage. Ces nouveaux "gens de passage" sont même parvenus sur certaines communes débitrices d'une aire d'accueil à impulser la création d'une aire de camping-car, évinçant les gens du voyage des priorités communales comme ce fut le cas par exemple, à Villeneuve-lès-Maguelone dans l'Hérault où l'aire d'accueil prescrite dans le premier schéma départemental a disparu complètement des préconisations. En dépit du fait que les aires de camping-cars n'aient aucun caractère obligatoire, leur nombre semble aujourd'hui venir concurrencer celui des aires d'accueil des gens du voyage en France⁶. Les derniers chiffres avancés par le gouvernement font état d'un volume de 27 311 places de caravanes disponibles en aires d'accueil à la fin de l'année 2019⁷, qui seraient réparties entre 1 158 aires d'accueil⁸. Même si les conditions d'accueil des camping-caristes ne sont pas toujours idéales, on observe une forte disparité de traitement entre ceux qui vivent à l'année dans ce type d'habitat et ceux pour qui il s'agit d'un habitat de loisirs. La prévalence du droit au logement est d'autant plus bafouée que les discours visant à différer la contrainte légale de l'accueil des gens du voyage s'appuient sur une prétendue indisponibilité du foncier, qui ne semble pas réellement entraver la création d'une offre d'équipements publics voués au tourisme.

Ce raisonnement nous permet d'avancer que, contrairement à ce que les discours médiatiques et politiques laissent souvent entendre, c'est bien le milieu où les gens du voyage doivent parvenir à se frayer une place qui gouverne plus qu'on ne le pense leurs choix d'installation, que celle-ci soit légale ou illégale. Dans ce rapport nous montrons que la localisation actuelle des aires d'accueil n'a fait qu'entériner des sites d'implantation "historiques" de gens du voyage installés depuis une période que l'on parvient souvent à faire remonter jusqu'à l'après Seconde Guerre mondiale. Comme nous le verrons, certaines collectivités déploient des sommes considérables pour stabiliser la présence voyageuse dans des es-

⁶ Il y aurait environ 1 200 aires de camping-cars en France si l'on en croit les professionnels du secteur <https://www.lemondeducampingcar.fr/etapes/stationnement/1200-aires-de-services-pour-camping-cars-gratuites-en-france/58037>

⁷ Chiffres communiqués par la direction de l'habitat et de l'urbanisme : <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Mise%20en%20oeuvre%20des%20sch%C3%A9mas%20d%C3%A9partementaux%20d'accueil%20des%20gens%20du%20voyage.pdf>

⁸ Parmi ces 1 158 aires permanentes d'accueil, une vingtaine sont fermées au moment de la remise de ce rapport pour motifs divers et 5 ne sont pas conformes aux normes techniques.

paces nuisibles au motif qu'ils ont « toujours été là ». Cette logique tend à faire reporter sur les voyageurs l'entière responsabilité du choix de la localisation de l'équipement public qui leur est dédié.

Or, s'ils séjournent dans un parc ou un coin de verdure, on les accuse de profiter du bien public. S'ils sont sur leurs propres terrains on les dénonce pour faire en sorte qu'ils soient dissuadés d'y revenir et éviter ainsi de créer un « précédent » à l'échelle de la commune. Mais s'ils s'installent sur un site pollué, les voix se taisent... laissant la place à un silence opaque annonciateur d'une négligence pour le moins convenue, que nous avons appréhendée à partir d'une approche systémique.

Ainsi, il y a quelque-chose de l'ordre de l'usure matérielle et physique contre laquelle les voyageurs doivent lutter s'ils veulent se maintenir dans la mobilité. La norme, selon laquelle leur présence est proscrite, les conduit à n'exister qu'en "négatif", à savoir : se raccorder illégalement aux fluides faute d'obtenir des autorisations, accepter de faire courir le risque d'une déscolarisation à ses enfants, subir des refus de ramassages d'ordures ménagères ou des coupures d'eau et d'électricité. Voyager suppose d'être en mesure de déjouer sans cesse les logiques selon lesquelles les règles qui valent pour tous sont suspendues pour eux. Or, de ce point de vue-là il existe un *continuum* un peu trouble entre le stationnement sauvage et l'aire d'accueil officielle, qui tient à l'absence de reconnaissance de la résidence mobile comme un logement. Produire de l'habitat à partir d'un objet juridique instable, intermédiaire entre l'habitat et la mobilité, entre la sécurité et la précarité, génère des logiques d'exception et d'affranchissement par rapport aux règles de droit commun.

Les catastrophes industrielles sont de puissants révélateurs des processus de suspension de la norme et de la réglementation qui prévalent dans le traitement des gens du voyage. En 2001 l'explosion de l'usine AZF à Toulouse avait engendré l'apparition de campements de quelques centaines de caravanes regroupant des familles entières installées sur les sites mêmes où se trouvaient des décombres. Le travail de recyclage de la ferraille avait conduit des gens du voyage à se rendre sur cet immense chantier afin de récupérer les matériaux qui s'étaient répandus lors de l'accident. Jean-Claude Guiraud, alors président de l'association locale de défense des gens du voyage et médecin de formation, déplora l'immobilisme de la préfecture qui d'ordinaire ne rechignait pourtant pas à expulser les campements sauvages. Il se trouva dans la délicate position de devoir demander l'expulsion de ces familles pour les préserver du danger qu'elles encouraient en résidant et travaillant sur

ces sites⁹. Les gens du voyage offraient en un sens une prestation de nettoyage « discret » et à bas coût d'une pollution industrielle sans précédent¹⁰.

Du point de vue des politiques d'accueil des gens du voyage cette suspension du cadre réglementaire a trait à une logique d'efficacité de l'action publique qui s'accommode de la force symbolique du résiduel auquel ces populations sont associées. Rappelons-le, après la Seconde Guerre mondiale, la situation des gens du voyage était très détériorée tant au plan matériel qu'au plan humain. Beaucoup d'entre eux avaient connu les camps d'internement, voire la déportation, et survécus en fugitifs dans la crainte de se faire dénoncer comme l'a longuement raconté Raymond Gurême¹¹. Comme le souligne Lise Foisneau¹², l'épisode de l'internement a considérablement orienté l'histoire de l'accueil des populations nomades en France. Les « places désignées » qui ont précédé les aires d'accueil officielles étaient des zones de tolérance le plus souvent situées aux marges du territoire, pour ne pas dire à proximité immédiate des décharges publiques. Chiffonniers, chineurs et ferrailleurs, se devant d'être à l'affût des bonnes affaires, vivaient parfois sur ces espaces où les restes et surplus « venaient jusqu'à eux », comme ce fut le cas à Bordeaux sur la décharge municipale de Labarde où des familles ont vécu de 1962 à 1990 avant d'être relogées sur ce site non dépollué.

Après l'adoption de la première loi Besson de 1990, les élus de gauche ont aménagé des espaces d'accueil plus confortables pour les gens du voyage présents sur leurs territoires. Les grandes agglomérations socialistes comme Rouen, Lille ou Nantes ont ouvert les premières aires d'accueil officielles. Pour beaucoup il s'agissait simplement de régulariser la présence des familles par la réalisation d'équipements alimentés en eau et en électricité, disposant d'un service de collecte des déchets et d'un bloc sanitaire collectif. À Rouen, les premières aires d'accueil ont ouvert en 1997, presque en même temps et dans le même secteur géographique que le premier centre de tri de l'intercommunalité. Alors que l'obligation d'accueil s'imposait uniquement aux communes¹³, l'agglomération s'était saisie de la « compétence gens du voyage » en l'affectant au même service que le traitement des déchets. Ici comme ailleurs, c'est à partir d'une conception de la présence voyageuse en

⁹ LOISEAU Gaëlla, « L'accès aux droits relatifs à la santé et aux prestations sociales », in LIÉGEOIS Jean-Pierre (dir.), *L'accès aux droits sociaux des populations tsiganes en France. Rapport d'étude de la direction générale de l'action sociale*, ENSP, Rennes, p. 167.

¹⁰ Il a été relevé dans l'air et dans le sol la présence de produits toxiques tels que l'amiante, l'ammoniaque, le chlore, le dioxyde d'azote, l'acide nitrique, le plomb, le cuivre ou encore l'arsenic. Cf. « Conséquences sanitaires de l'explosion survenue à l'usine « AZF » de Toulouse le 21 septembre 2001 », *Rapport de l'Institut de Veille Sanitaire et de la DRASS Midi-Pyrénées*, 2003, p. 17.

¹¹ GURÊME Raymond et LIGNIER Isabelle, *Interdit aux nomades*, Calmann-Lévy, Paris, 2011.

¹² FOISNEAU Lise, « Sédentariser les « nomades ». Du camp de Darnétal à l'aire du Petit Quevilly, une histoire normande », *Z : revue itinérante d'enquête et de critique sociale*, n°13, 2020/1, pp. 153-158.

¹³ La première mouture de la loi Besson de 1990 formulait une simple obligation d'accueil pour les communes de plus de 5000 habitants. La loi Besson du 5 juillet 2000 a formulé des normes plus strictes en matière d'équipements sanitaires ou de gestion. La compétence en matière d'accueil est devenue obligatoire pour les EPCI à partir du 1^{er} janvier 2017.

termes d'externalité négative que s'est structurée la politique publique de prise en compte des gens du voyage. Parfois l'urbanisation permet aux familles d'en réchapper, lorsque les terrains où elles vivent viennent à être pris en compte dans le cadre d'opérations de réhabilitation ou de régularisation de « poches d'habitat informel ». Parfois c'est la logique des « mesures compensatoires » qui permet aux élus de négocier une seule nuisance à la fois, excluant donc la possibilité d'aménager « *en plus d'une station d'épuration, une aire d'accueil des gens du voyage* »¹⁴. Mais dans d'autres cas de figure, ces arbitrages aboutissent à l'entérinement d'une localisation pestilentielle comme ce fut le cas pour l'aire d'accueil de Seilh-Beauzelle près de Toulouse (créée en 1996 à proximité d'une station d'épuration) réaménagée tout récemment dans le périmètre d'extension de la station d'épuration et implantée au pied d'un pilier de ligne à très haute tension qui figure en illustration de la couverture de ce rapport.

Sur un territoire très industrialisé comme celui de l'agglomération de Rouen, ces logiques – toujours étayées par des arguments esthétiques, paysagers et comportementaux – ont conduit à des localisations dangereuses en particulier pour les aires de Rouen Petit-Quevilly et Petit-Couronne Grand-Quevilly situées en plein cœur de la zone industrialo-portuaire classée Seveso à seuil haut. La symbolique est forte, dans le sens où il s'agit toujours d'endroits néfastes avec lesquels les corps voyageurs doivent apprendre à composer sans qu'il ne soit jamais toléré qu'ils puissent "réagir" à ces inégalités durables..., une manière de les renvoyer à leur non-humanité, à leur nature « cyborg » dirait Donna Haraway¹⁵, supposée être apprêtée pour des coalitions toxiques.

Cette surexposition des gens du voyage aux nuisances environnementales n'est rendue possible que par le principe d'itinérance auquel ils sont assujettis. C'est en comptant sur la fluctuation des familles (pour ne pas dire leur départ) que ces espaces sont aménagés, postulant une forme de "réparation" de la toxicité emmagasinée, par la reprise perpétuelle du voyage. C'est dire à quel point la mobilité joue un rôle structurel pour la survie des gens du voyage dans un tel système qui ne se révèle capable de penser leur accueil qu'à partir de la suspension de leur présence. Or, comme l'affirme vigoureusement le juriste William Acker¹⁶, c'est à un véritable cocktail de nuisances que les voyageurs sont exposés, tant celles-ci sont multiples et croissantes sur l'ensemble du territoire. Aux déchetteries, usines et stations d'épuration, nous pouvons ajouter parmi tant d'autres les transformateurs électriques, les

¹⁴ Propos prononcés lors de commissions consultatives auxquelles nous avons assisté dans l'Hérault par des élus revendiquant auprès du préfet la possibilité d'échapper à l'obligation d'accueil des gens du voyage.

¹⁵ HARAWAY Donna, *Le manifeste cyborg et autres essais. Sciences, fictions, féminismes*, Exils, Paris, 2007.

¹⁶ Depuis l'explosion de Lubrizol, William Acker (lui-même issu d'une famille de voyageurs) mène une campagne de médiatisation autour du problème de la localisation des aires d'accueil et de l'antitsiganisme dont il est le révélateur. Cf. ACKER William, *Où sont les gens du voyage ? Inventaire critique des aires d'accueil*, éditions du commun, Rennes, 2021.

antennes-relais, les voies de circulation et les pesticides. Ce qui ne fait que décupler la typologie des risques encourus par ces familles lorsqu'elles voyagent à l'échelle nationale et séjournent sur ces équipements publics.

Au moment de l'explosion de Lubrizol sur l'aire du Petit-Quevilly, l'élan de survie des familles qui voulaient prendre leur caravane et fuir a été coupé net lorsque les policiers leur ont signifié qu'elles ne pourraient partir qu'en laissant leurs caravanes sur place. L'aire n'était pas considérée comme une zone d'habitation, il ne pouvait donc pas y avoir d'évacuation expliquèrent-ils pendant que les embouteillages se formaient sur les axes routiers de la sortie de Rouen. Le mal était fait, le contrat de la mobilité était gravement rompu par cette impossibilité de sortir de l'aire. « *Lavez bien les enfants* » leur a-t-on dit en guise de recommandation¹⁷. Il fut vain de leur proposer ensuite, une fois le panache de fumée évaporé, de se répartir sur d'autres équipements de l'agglomération. Les caravanes étaient souillées, aucune prise en charge ne leur était garantie pour en racheter une autre, aucune suspension des paiements n'a été pratiquée (y compris durant le confinement lié au Covid 19) sur une aire qui n'a pourtant jamais été rénovée depuis 1997 ; et où, pour prendre une douche, il faut demander la clé au gestionnaire lorsqu'il passe, les jours ouvrés entre quatorze et seize heures, pour encaisser les paiements.

Comment expliquer à des décideurs publics que ce qui fait le charme d'un séjour en camping-car ou en caravane en bord de mer, comme le fait d'être bercé par le bruit des vagues, est aussi précisément ce qui empêche toute sérénité lors d'un orage ou d'une tempête ? L'habitat, tel qu'il est conçu par les sédentaires, est un espace aménagé dans le sens d'une dissociation voire d'une herméticité entre l'intérieur et l'extérieur. Sa fonction première c'est l'isolation, qui tend à l'inertie. Dans l'habitat mobile, c'est plutôt l'alternance qui est la norme, le passage d'un intérieur à l'extérieur, les variations de températures, le va-et-vient d'un habitacle à un autre. Tout geste du quotidien nécessite de circuler entre plusieurs espaces combinés les uns aux autres, parfois de manière modulable, comme le permettent les remorques-buanderies. En hiver les tuyauteries des machines à laver sont gelées, en été il fait si chaud que les piscines gonflables offrent un réel espace de rafraîchissement durant la journée. Les corps s'adaptent et vivent au gré de ces fluctuations climatiques. Mais ces corps ne tiennent que si la possibilité de partir reste ouverte.

Cette enquête porte sur la localisation des équipements publics d'accueil et d'habitat des gens du voyage. Ainsi que nous venons de l'exposer brièvement, nous postulons qu'il existe une continuité de logiques du point de vue des politiques publiques entre le stationnement sauvage et l'aire d'accueil. Les effets cependant ne sont pas comparables entre ces deux

¹⁷ LEOBAL Clémence, « « 'Lavez bien les enfants' » ont dit les policiers ». Des voyageuses de Rouen en première ligne », Z, revue itinérante d'enquête et de critique sociale, n°13, 2020/1, pp. 159-161.

formes de stationnement, puisque les ajustements opérés par les voyageurs pour se préserver des nuisances en stationnement sauvage, ne sont plus possibles une fois l'équipement "ancré" dans le territoire. Captifs d'externalités négatives, ces équipements sont devenus un support de contestation sociale et de revendication d'une forme de reconnaissance pour les voyageurs. Même si cette réalité semble difficile à entendre (en particulier pour des opérateurs publics ou privés qui investissent dans l'aménagement et la gestion de ces équipements), elle est une composante importante de l'expression socio-politique de cette minorité de plus en plus visible que forment les gens du voyage.

Ce sont donc des sites parfois dégradés, parfois à l'abandon, parfois très vivants ou strictement fonctionnels que nous avons pu visiter. Les aires d'accueil et les terrains familiaux apparaissent à l'issue de cette enquête comme des équipements en mutation dont le devenir semble relativement incertain. D'une manière générale, le modèle de l'aire d'accueil tend à être supplanté par celui du terrain familial (ou de l'habitat adapté) supposé absorber les pratiques de résidentialité permanente et "désengorger" les aires d'accueil. Mais, à l'exception de l'habitat adapté plus diffus, les logiques de relégation spatiale sont également à l'œuvre dans les opérations d'aménagement de terrains familiaux qui restent des équipements collectifs, comme les aires d'accueil.

Enfin, ces espaces de vie sont intriqués dans une multitude de logiques d'acteurs qui forment un écosystème plus ou moins coordonné, plus ou moins ouvert vers l'extérieur, mais qui façonnent indéniablement la préservation d'une vitalité sociale sur ces équipements collectifs. Les associations spécialisées dans la prise en compte des gens du voyage jouent un rôle déterminant dans cet équilibre fragile, car elles offrent une stabilité relationnelle que ni les gestionnaires ni les agents des collectivités ne peuvent garantir aux gens du voyage. Leur rôle s'est d'ailleurs révélé crucial dans la gestion de la crise du Covid19 pendant le premier confinement, car elles ont servi de relais entre les gens du voyage et les autorités publiques sanitaires¹⁸. Une autre manière de signifier la persistance de l'éloignement entre cette population cible et les services de l'État, en dépit du rôle crucial que ces derniers exercent au plan de la localisation des équipements publics d'accueil et d'habitat des gens du voyage.

¹⁸ LOISEAU Gaëlla et REMY Agnès, « Les gens du voyage déjà confinés ? », in SELIM Monique (dir.), *Anthropologie d'une pandémie*, L'Harmattan, Paris, 2020, pp. 273-283.

PREMIÈRE PARTIE / **La méthodologie et
le déroulement de l'enquête**

La méthodologie et le déroulement de l'enquête

Nous avons souhaité appréhender les grandes logiques qui structurent la localisation des équipements réalisés par les collectivités pour répondre aux exigences de la loi Besson du 5 juillet 2000. Le panel de plus en plus étoffé d'équipements permettant de satisfaire à ces obligations légales¹⁹ nous a conduits à observer les conditions de vie qui découlent de ces implantations en couvrant différents modes d'habiter. Nous avons mis de côté les aires de grands passages car elles s'inscrivent dans un cadre dérogatoire aux prescriptions sanitaires de la loi Besson du 5 juillet 2000. Elles ne sont souvent ouvertes qu'une partie de l'année, elles ne disposent pas de sanitaires individualisés et peuvent être implantées dans des zones inondables au même titre que les terrains de camping.

Notre enquête a donc spécifiquement porté sur trois types d'opérations :

- les aires permanentes d'accueil (APA) largement majoritaires à l'échelle nationale ;
- les terrains familiaux locatifs (TFL) qui sont en pleine expansion ;
- l'habitat adapté (HA), encore trop peu réalisé à l'échelle nationale, mais qui tend à se développer²⁰.

Ces trois types d'équipements nécessitent une volonté politique pour trouver du foncier et des financements pour l'aménagement de l'opération, car l'État ne verse plus d'aides aux collectivités pour la création de places d'accueil et d'habitat pour les gens du voyage – à l'exception des communes nouvellement inscrites aux schémas départementaux pour avoir dépassé le seuil des 5000 habitants.

L'enquête s'est déroulée à partir d'une double approche cartographique et qualitative, combinée avec un questionnaire en ligne. Ce rapport présente une première phase du travail cartographique réalisé à l'échelle nationale par Loris Granal.

Nous avons identifié quatre départements où il a été jugé opportun de réaliser des investigations sociologiques à partir d'enquêtes de terrain. Parmi ces quatre départements, deux sont caractérisés par une prévalence de l'activité industrielle (la Seine-Maritime et le Nord). Un département est caractérisé par de larges espaces boisés et viticoles (la Gironde). Un autre département se distingue par une prévalence du risque d'inondation (l'Hérault). Sans que cela n'ait influé dans le choix des départements, les quatre où nous avons enquêté comportent des espaces littoraux.

¹⁹ En application de l'article 149 de la loi n° 2017-86 du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et à la citoyenneté, les terrains familiaux locatifs peuvent être comptabilisés au titre des « places » destinées à l'accueil et l'habitat des gens du voyage en plus des aires permanentes d'accueil et des aires de grand passage.

²⁰ L'habitat adapté relève du logement locatif social. Il peut être financé par du prêt locatif aidé d'intégration (PLAi) ou du prêt locatif à usage social (Plus) ou encore du prêt locatif social (PLS).

L'enquête étant portée par la Fnasat, nous avons pu nous appuyer sur le réseau associatif de la fédération. Des réunions ont été réalisées au sein de la commission habitat et de la commission santé de la Fnasat. Dans deux départements, des associations impliquées dans ces réseaux animés par la Fnasat nous ont épaulés pour rentrer en contact avec les acteurs de terrain : l'association des amis des Voyageurs de Gironde (Adav33) qui intervient dans tout le département et le centre social Relais accueil Gens du Voyage (RAGV) qui intervient uniquement sur la métropole de Rouen. Mentionnons enfin qu'un travail cartographique d'urbaniste spécifique à l'Île-de-France et à ses problématiques urbaines a également été effectué par l'Adept²¹ et que nous avons eu l'occasion de confronter nos approches et nos résultats dans le cadre de rencontres organisées par la Fnasat.

1- Une enquête qualitative ciblée dans quatre départements

Nous avons choisi de mener une enquête empirique dans quatre départements (la Seine-Maritime, le Nord, la Gironde et l'Hérault) qui ont réalisé une centaine d'équipements d'accueil et d'habitat des gens du voyage. Un peu plus d'un tiers des sites ont pu être visités soit en présence des agents des collectivités, de membres d'association intervenant auprès des gens du voyage ou de manière autonome²². Même si toutes les collectivités concernées n'ont pas donné suite, elles ont été informées de la tenue de cette étude et de notre méthode d'investigation par mail. Avant de démarrer l'enquête sur les quatre départements ciblés, nous avons visité des équipements dans le Gard et en Haute-Garonne et nous avons rencontré des acteurs témoins à Toulouse²³ et à Marseille²⁴ qui nous ont apporté leur expertise sur leurs territoires d'intervention. Nous avons également échangé avec l'Adept²⁵ qui a conduit, parallèlement à notre étude, une enquête portant spécifiquement sur la localisation des équipements d'accueil et d'habitat des gens du voyage en Île-de-France.

Les quatre départements choisis figurent parmi les vingt-trois départements français comptant plus d'un million d'habitants. Ce sont des territoires où la présence des gens du voyage est importante, tant au niveau des passages que de l'ancrage, et où la prise en compte du

²¹ L'Association pour l'accès aux droits des Tsiganes et Gens du voyage.

²² Nous avons visité au total 39 équipements d'accueil et d'habitat réalisés dans 36 communes différentes : 9 en Hérault, 9 dans le Nord, 11 en Seine-Maritime et 10 en Gironde (répartis sur 7 communes, Gradignan ayant réalisé plusieurs opérations d'habitat adapté implantées en diffus sur le territoire communal).

²³ Luc Monnin (architecte spécialisé dans la réalisation d'opérations d'accueil et d'habitat pour les gens du voyage) et Frédéric Liévy (voyageur, président de l'association Représentation des locataires Gens du voyage).

²⁴ Nelly Debart (voyageuse, présidente de l'Association nationale des Gens du voyage citoyens), Noë Copp (voyageur et président de l'association Rencontres Tsiganes) et Caroline Godard (salariée de la même association).

²⁵ Association pour l'accès aux droits des Tsiganes et Gens du voyage, l'Adept est implantée à Drancy en Seine-Saint-Denis.

public voyageur s'est déployée de différentes manières. Les structures associatives (affiliées à la Fnasat) qui œuvrent sur ces territoires interviennent selon des approches distinctes du public « gens du voyage ». Parmi ces départements, deux ont des activités industrielles implantées de longue date sur leur territoire (le Nord et la Seine-Maritime), tandis que les deux autres (la Gironde et l'Hérault) sont des territoires où l'activité viticole est importante. Ces départements sont donc concernés par un certain nombre de pollutions et de risques environnementaux appelant à une vigilance de la part des services publics.

Au total, nous avons pu rencontrer individuellement ou dans le cadre de réunions environ cent-treize interlocuteurs avec qui nous avons réalisé des entretiens individuels²⁶ ou collectifs²⁷, enregistrés ou non²⁸. Ces acteurs étaient des agents des services en charge de l'aménagement des équipements dans les collectivités, des agents de gestion de ces sites, des agents de l'État, des gens du voyage²⁹, des travailleurs sociaux, des représentants associatifs et des lanceurs d'alerte. Nous avons pris un certain nombre de photos, lors de nos visites, qui illustrent ce rapport.

Le département de la Seine-Maritime a été choisi en raison des effets politiques suscités par la couverture médiatique visant à conscientiser l'opinion sur la localisation des aires d'accueil des gens du voyage en France. L'anthropologue Lise Foisneau et le juriste et voyageur militant William Acker ont relayé, dans de multiples médias, la manière dont les gens du voyage de l'aire de Rouen Petit-Quevilly ont été ignorés par les autorités publiques lors de l'accident de l'usine Seveso Lubrizol, la nuit du 26 septembre 2019 ainsi que les jours et semaines qui ont suivi. Cet accident a engendré une sorte de "réanimation" citoyenne autour de la localisation des aires d'accueil qui a joué un rôle déterminant dans la décision de réaliser cette enquête. Nous nous sommes appuyés sur l'expertise et le réseau du centre social Relais accueil Gens du Voyage implanté à Sotteville-lès-Rouen, qui propose une diversité de services sociaux à destination des gens du voyage de la métropole de Rouen (domiciliation, insertion économique, animation...), mais également une action en médiation-santé. Cette structure a la particularité d'être implantée sur l'aire d'accueil de Sotteville et de disposer d'un agrément « centre social » délivré par la CAF. En plus des services de la métropole de Rouen, de la communauté urbaine du Havre, de la communauté de communes de Caux Seine agglo et de l'État, nous avons réalisé des entretiens avec un voyageur membre du Conseil d'administration du RAGV (et résidant sur l'une des aires de la métropole de Rouen) ainsi que les habitants de l'aire de Rouen Petit-Quevilly et leur avocate. Nous sommes également allés

²⁶ 18 entretiens individuels réalisés.

²⁷ 34 entretiens collectifs réalisés.

²⁸ 2 entretiens collectifs n'ont pas pu être enregistrés, l'un avec une collectivité et l'autre avec une association. Ils ont fait l'objet de prises de notes.

²⁹ Nous avons recensé 39 voyageuses et voyageurs interviewés dans le cadre d'entretiens enregistrés. À ce chiffre s'ajoutent les nombreux échanges informels avec les résidents des aires d'accueil que nous avons visitées.

visiter des équipements au Havre, à Gonfreville-l'Orcher, à Bolbec et Port-Jérôme ainsi qu'à Eu-le-Tréport.

Le département du Nord a été intégré à l'étude de par la mobilisation depuis 2013 du collectif des femmes de l'aire d'accueil d'Hellemmes-Ronchin qui demande aux autorités (métropole de Lille, Agence régionale de santé des Hauts-de-France) une prise en compte des problèmes sanitaires engendrés par la proximité d'une usine à béton et une concasserie. Ce département nous a semblé intéressant également du point de vue des activités industrielles qui y sont implantées historiquement, et de la forte densité de population sur le territoire de la métropole de Lille³⁰. L'accompagnement social des gens du voyage est confié à la Sauvegarde du Nord (membre de la Fnasat) dans le cadre d'un service sanitaire et social intitulé « Tsiganes et Voyageurs » qui intervient aussi bien auprès des français itinérants résidant sur des aires d'accueil que des Roms migrants vivant en bidonvilles. Nous nous sommes entretenus avec les travailleurs sociaux de La Sauvegarde du Nord et avons pu réaliser un certain nombre de visites en leur compagnie sur la métropole lilloise. Nous avons rencontré les femmes du collectif d'Hellemmes-Ronchin sur l'aire. Nous avons également rencontré l'ancien médiateur³¹ chargé de la coordination des grands passages pour la métropole, avec qui nous avons visité quelques équipements. Nous avons réalisé plusieurs entretiens avec des voyageurs installés sur l'aire de La Chapelle-d'Armentières, de Seclin, Saint-André-lez-Lille et Lille-Bargues. Nous avons visité un équipement sur le secteur de Valenciennes où nous avons pu rencontrer des gestionnaires d'une société privée en charge de la gestion sur les trois aires de la métropole, et des voyageurs qui résident sur l'aire d'accueil de Onnaing. Nous avons rencontré également le service gens du voyage de la métropole de Dunkerque et avons visité un certain nombre d'équipements en présence d'un des gestionnaires de cette collectivité.

Le département de la Gironde a été choisi en tant que territoire pionnier dans la réalisation de terrains familiaux et d'opérations d'habitats adaptés pour les gens du voyage. Dès les années 2000, des communes de ce département se sont engagées dans la prise en compte des besoins en habitat des gens du voyage³². Cette dynamique a suivi son cours et le schéma départemental 2019-2024 fait apparaître des besoins de relogement pour plus de trois-cents ménages non propriétaires et séjournant de manière durable sur des aires d'accueil ou

³⁰ Comptant 1 146 320 habitants répartis sur 95 communes, la Métropole européenne de Lille est la plus importante des quatre départements où nous avons enquêté. Sa densité de population s'élève à 1 765 habitants/km², soit plus du double de la densité de population de l'agglomération rouennaise (qui a le taux de densité le plus faible). Elle est aussi, parmi les quatre départements investigués, la métropole qui comporte le plus grand nombre d'équipements d'accueil et d'habitat pour les gens du voyage : 14 aires d'accueil totalisant 477 places de caravane.

³¹ L'ancien médiateur est resté cinq ans en fonction, il était aussi pasteur évangélique de Vie et Lumière.

³² « 75 logements en PLAI, 2 programmes de terrains familiaux locatifs publics comportant 24 places chacun » ont été initiés sur la période 2000-2005. Cf. *Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage de la Gironde 2019-2024*, p. 12. Mais déjà en 1997, une première expérience avait été réalisée à Saint-Pierre-de-Mons pour 20 familles qui résidaient en zone inondable (cf. FERRER François, « En Gironde : Saint-Pierre-de-Mons, une opération d'habitat pour un groupe familial », *Études Tsiganes*, n° 11, 1998, pp. 142-156).

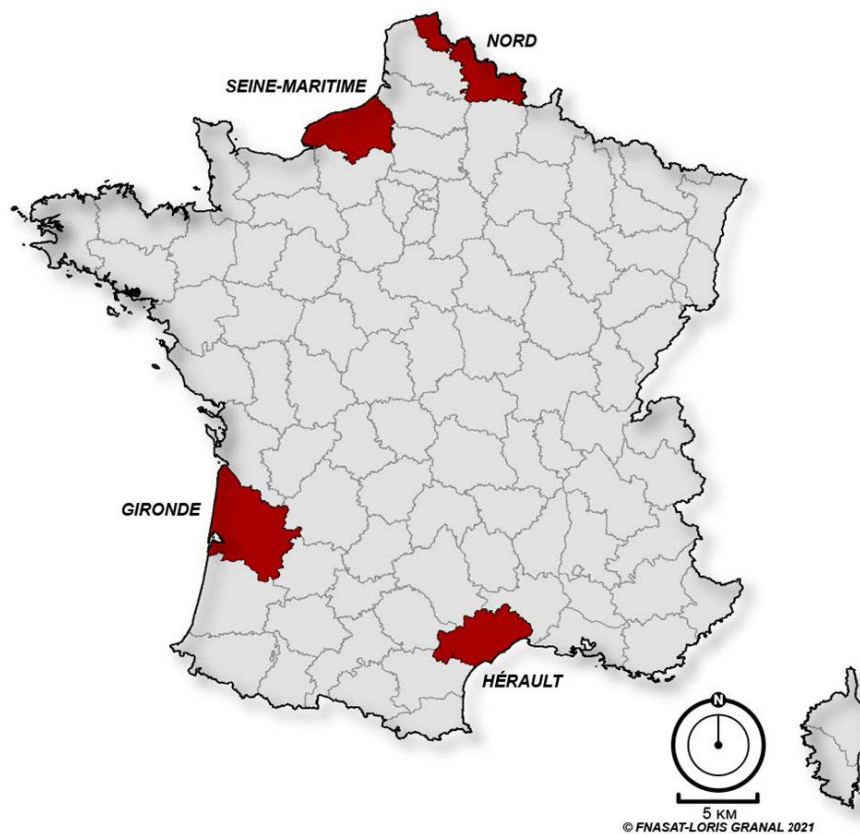
de façon illicite sur le territoire de la Gironde. Cette particularité est due à l'existence de l'Adav33³³, acteur intermédiaire entre les gens du voyage et les pouvoirs publics, qui a accompagné ce processus de prise en considération des besoins spécifiques des gens du voyage en termes d'habitat. Cette association intervient auprès des gens du voyage depuis 1964 dans une optique d'accès aux droits, proposant un accompagnement social, un service de domiciliation et dispositifs d'insertion économique et est très fréquentée par les gens du voyage du territoire girondin. En plus de nos échanges avec les travailleurs sociaux de l'Adav33, nous avons rencontré un certain nombre d'agents de collectivités locales et des services de l'État, et avons eu l'occasion d'échanger avec des voyageurs installés sur les terrains familiaux de Cenon-Artigues et sur l'aire d'accueil de la Jallère à Bordeaux.

Enfin le département de l'Hérault a été choisi en tant que territoire présentant certaines lacunes aussi bien en matière de réalisation d'équipements que de prise en compte de l'accès aux droits sociaux des gens du voyage. Des particularités culturelles (populations gitanes historiquement implantées dans les centres urbains, importance du phénomène de cabanisation) ont différé la saisie de ce dossier par les responsables politiques. Il a fallu attendre 2003 pour qu'un premier schéma départemental voit le jour dans l'Hérault, et les aires d'accueil sont apparues ensuite au compte-gouttes et hors de l'agglomération montpelliéraine³⁴ qui ne s'est saisie du sujet que tardivement. Par ailleurs, ce territoire ne compte pas d'association impliquée dans l'accompagnement des gens du voyage, à l'exception du centre Apaj³⁵ qui intervient pour des actions d'accompagnement social, depuis peu, sur les terrains familiaux de Pignan. Si les prescriptions du schéma départemental de l'Hérault sont largement inférieures aux autres départements, l'offre d'équipements d'accueil reste faible et relativement récente comparée à d'autres territoires de notre enquête. Enfin, la métropole de Montpellier qui a créé récemment un service de gestion des équipements d'accueil et d'habitat des gens du voyage est la seule métropole à avoir refusé d'échanger avec nous dans le cadre de cette enquête. Nous avons néanmoins pu rencontrer des agents de la DDTM, des services des autres collectivités impliquées dans l'accueil et rencontrer des familles de voyageurs résidant sur ces équipements, y compris sur ceux de la métropole de Montpellier.

³³ Association des amis des voyageurs de Gironde.

³⁴ La métropole de Montpellier ne compte que 2 aires d'accueil (Montpellier et Castelnau-le-Lez) et 12 emplacements de terrains familiaux locatifs à Pignan.

³⁵ L'association locale Centre-Apaj est une association membre de la Fnasat de longue date, mais qui s'est historiquement constituée à partir de la prise en compte des Gitans sédentaires de la ville de Montpellier et intervient essentiellement dans les cités d'habitat social où vivent les familles gitanes.



2- Le travail cartographique

D'emblée il a été jugé que l'enquête ne pourrait être satisfaisante sans avoir recours aux compétences techniques et analytiques d'un urbaniste. C'est pourquoi un travail fondamental de fabrique cartographique a été réalisé tout d'abord dans le cadre d'un stage de master d'urbanisme (université de Montpellier) qui s'est traduit par un recrutement à la Fnasat. Les enjeux de la cartographie sont importants pour produire des premiers éléments de statistique qui manquent cruellement lorsque l'on s'intéresse à la réalité des conditions de vie des gens du voyage.

L'ambition que nous avons posée dès le démarrage avec Loris Granal a été de tendre vers l'exhaustivité afin d'être en mesure de disposer d'éléments chiffrés susceptibles d'éclairer des biais de perception à propos de la localisation des équipements d'accueil et d'habitat des gens du voyage. Pour rendre patent le constat communément admis de la *mauvaise localisation* des aires d'accueil, nous avons opté – comme William Acker – pour une quantification du problème. L'enjeu est bien évidemment de faire de ce constat un argument aisément communicable, et donc capable de peser dans le débat public. Néanmoins cette logique

numérique que l'on retrouve déployée tout au long de la mise en œuvre de la politique d'accueil des gens du voyage (par la comptabilisation du nombre de caravane, de la durée des séjours, de la superficie des emplacements, du nombre de familles...) s'avère généralement un instrument de régulation plus que de transformation sociale. Les chiffres permettent de dévoiler des tendances structurelles sous une forme synthétique qui vient nécessairement lisser la complexité du réel. Les tentations comparatives ne sont jamais très loin des chiffres. C'est pourquoi les raisonnements dans lesquels les chiffres s'emboîtent sont aussi importants à prendre en compte que les chiffres eux-mêmes, surtout en ce qui concerne l'évaluation des politiques publiques³⁶. Parmi les perversités susceptibles de résulter d'une approche quantitative peuvent figurer la décision de fermeture d'équipements jugés indécents en omettant de prendre en compte le sort des résidents ; ou encore une rationalisation accrue du traitement des trajectoires résidentielles des gens du voyage pouvant se traduire par une segmentation encore plus forte des populations. C'est pourquoi un travail de recensement cartographique doit nécessairement s'articuler à la prise en considération de l'expérience des acteurs impliqués dans la vie sociale des espaces concernés.

La première étape de ce travail a été le recensement de l'offre existante. Les schémas départementaux ont été des supports importants, mais ils ne mentionnent pas systématiquement – loin de là – l'adresse précise des équipements puisque leur objectif est avant tout programmatique. C'est le voyageur et juriste William Acker qui a impulsé cette dynamique de localisation des aires d'accueil dans une double perspective de dénonciation de conditions de vie indignes faites aux gens du voyage, et en même temps de reconnaissance d'une minorité largement invisibilisée en France. Nous avons rencontré William Acker qui nous a présenté sa méthode d'enquête tout-à-fait intéressante, reposant sur des échanges avec des voyageurs, ou riverains d'aires d'accueil, à partir de recensements de commentaires sur Google Maps à l'endroit où sont implantés ces équipements. Cependant, l'une des limites que nous avons identifiée est que son recensement est biaisé par la mention d'équipements qui sont aujourd'hui fermés³⁷ ou par des erreurs de comptabilisation³⁸ qui restent néanmoins

³⁶ Sur la façon dont les chiffres sont utilisés pour accorder de l'importance aux faits sociaux, cf. OGIEN Albert, « La valeur sociale du chiffre. La quantification de l'action publique entre performance et démocratie », *Revue française de socio-économie*, 2020, pp. 99-120.

³⁷ Nous avons noté par exemple que l'aire de Jassans-Riottier dans l'Ain est comptabilisée alors qu'elle a fait l'objet d'une décision de justice imposant sa destruction en 2015, car elle était située au bord de la Saône, en zone rouge du PPRI. Les aires d'accueil de Pau et de Coaraze, comptabilisées également dans l'ouvrage de William Acker, sont aujourd'hui fermées.

³⁸ L'aire de Lézignan-Corbières, dans l'Aude, est comptabilisée deux fois (Cruscades et Lézignan-Corbières) alors qu'il s'agit d'un seul et même site. L'aire de Carbonne en Haute-Garonne a été comptabilisée alors qu'elle ne figure qu'à l'état de projet en date du 15 février 2021 (cf.

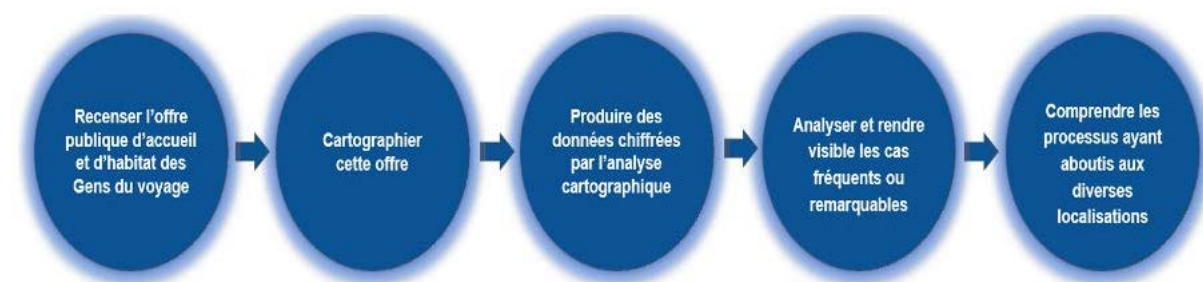
<https://www.petiterepublique.com/2021/02/15/carbonne-ou-va-se-situer-la-future-aire-daccueil-des-gens-de-voyage-dossier/>). Enfin, concernant les aires de grand passage, un certain nombre d'équipements ont été comptabilisés alors qu'ils ne sont qu'à l'état de projet ou qu'ils ont été annulés comme cela a été le cas à Claye-Souilly en Seine-et-Marne (https://actu.fr/ile-de-france/claye-souilly_77118/gens-du-voyage-la-mairie-annule-un-projet-d-aire-de-grand-passage_38145260.html). Inversement, nous avons également repéré qu'en Loire-Atlantique

marginales au regard du nombre total d'équipements recensés. Son ouvrage *Où sont les gens du voyage* ?³⁹ offre un point de vue complémentaire par rapport à notre enquête.

Ce préalable effectué, nous avons identifié un certain nombre de variables et curseurs qui allaient nous aider à affiner notre perception de la réalité. La question de l'éloignement a impliqué de localiser pour chaque site les écoles, arrêts de bus, services médicaux implantés dans le périmètre resserré autour de l'équipement. Des éléments sur l'accessibilité de l'aire nous ont semblé intéressants à mettre en lumière par une mesure systématique des temps de distance en voiture pour regagner le centre-ville de la commune ayant réalisé l'aire d'accueil. Les limites communales ont été systématiquement matérialisées de manière à identifier les logiques de relégation.

Malgré un périmètre très resserré autour de l'équipement, les cartes font très souvent apparaître les limites communales ; les aires apparaissant parfois à la lisière de plusieurs communes, se révélant parfois de véritables enclaves sur les territoires. Nous avons également consulté un certain nombre de bases de données fiables mais souvent incomplètes (ou non systématiquement mises à jour) sur la qualité des sols. Tout cela en vue de réaliser un recensement cartographique équipement par équipement.

Notre méthodologie, tout comme celle développée par William Acker, a révélé une forte labilité des informations concernant la localisation des équipements ou l'exposition des gens du voyage aux risques environnementaux. Mais elle nous a cependant permis de constater des récurrences, des cas emblématiques que nous avons analysés plus précisément en vue d'explicitier les inégalités environnementales subies par les gens du voyage.



(mais également dans d'autres secteurs), aucune aire de grand passage n'est mentionnée alors qu'il en existe au moins sept selon notre recensement.

³⁹ ACKER William, op. cité.

Aspects techniques du recensement et de la réalisation cartographique

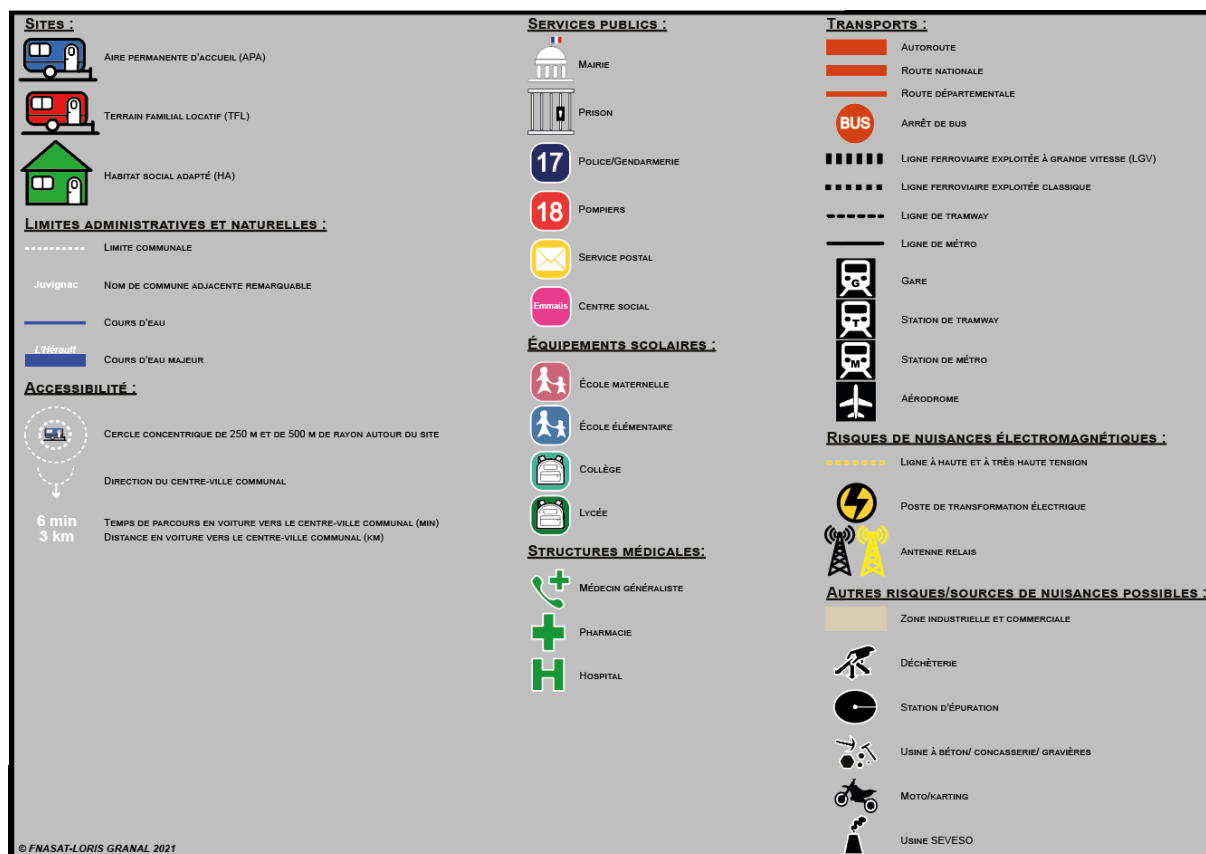
Afin de combler le manque de recensement général de l'offre publique⁴⁰, il nous a fallu mobiliser le réseau de la Fnasat, consulter les fiches de localisation de l'ANGVC⁴¹, et réaliser une revue de presse numérique pour tendre vers l'exhaustivité. Cette difficulté pour obtenir certaines informations est particulièrement remarquable pour recenser les sites récemment implantés, rénovés, ou localisés dans des départements ruraux. Un flou en matière de communication des informations est également palpable dans les projets.

Le recensement a, en outre, permis de relever plusieurs cas spécifiques : aires d'accueil non homologuées classifiées "provisoires" dans les schémas, aires estivales, aires d'accueil fermées généralement pour risque sanitaire par décision préfectorale, aires d'accueil construites sans permis de construire, ou encore les aires d'accueil véritablement construites mais jamais ouvertes. Cela témoigne que des équipements d'accueil non conformes, non vivables ou non pérennes existent et il n'est pas rare qu'ils soient occupés illégalement en l'absence de solution alternative satisfaisante pour les gens du voyage.

Une fois ce recensement effectué, le travail de production cartographique peut s'opérer à l'aide de logiciels de création graphique vectorielle, de logiciels SIG (système d'information graphique), de logiciel de visualisation terrestre. Nous avons pu élaborer une légende aisément harmonisable en rapport avec un choix d'indicateurs clés permettant de rendre compte de la situation d'un site vis-à-vis de son environnement, d'une relégation socio-spatiale, des nuisances ou des risques... À la lumière de l'analyse des cartes, nous avons pu par la suite produire une base de données qui permet de faire apparaître les chiffres révélateurs, fréquents ou remarquables.

⁴⁰ Les schémas départementaux d'accueil et d'habitat des gens du voyage ne sont pas tous accessibles en ligne, ni même mis à jour numériquement et tous ne disposent pas d'informations précises sur les équipements existants.

⁴¹ L'Association nationale des Gens du voyage citoyens.



Mais le processus d'élaboration mécanique de cartes s'est heurté aux limites inhérentes à ce type d'exercice : erreurs humaines (oubli de certains éléments) ; erreurs informatiques (lacunes numériques de certaines sources utilisées) ; données non-répertoriées ou non mises à jour ; panels d'éléments « vécus » sur le terrain souvent non repérables depuis l'ordinateur de l'urbaniste (nuisances olfactives, sonores, accessibilités mauvaises ou dangereuses) ; problèmes d'analyse des cartes "hors-sol" de l'urbaniste qui ne doit point oblitérer la réalité perçue sur le terrain. Aussi, pour éviter une approche qui se limiterait à une analyse cartographique purement informatique et dénuée de toutes constructions concrètes, nous avons sollicité des acteurs de terrains. Nous les avons désignés sous le nom de *grands témoins* pour participer à la construction et à l'interprétation des cartes : ce sont des spécialistes de l'aménagement, des gestionnaires, des membres d'associations, des voyageurs. Ces différents *grands témoins* que nous avons sollicités à plusieurs reprises lors de notre étude ont pu vérifier les informations présentées sur nos cartes, les commenter à la lumière de leurs expériences, de leur vécu, de leurs usages et pratiques de l'espace en question. Ces observations nous ont été très utiles, à plus d'un titre : corriger des erreurs, recevoir des critiques ou des suggestions, décrire les lieux, représenter les problématiques urbaines, comprendre les processus d'arbitrages et les coulisses politiques... Bien sûr, cette approche sur le terrain peut être sujette à caution, et les marxistes pourront légitimement se demander « d'où parlent ? »

les différents acteurs sondés... Mais il est toujours utile et enrichissant de confronter différents points de vues, quelques fois contradictoires, souvent pertinents.

Utiliser la carte à la fois comme support de travail et outil de communication permet de transformer la géomatique en récit. De faire parler en somme les cartes pour « mettre en scène le territoire »⁴². L'utilisation des cartes permet donc d'appréhender différentes étapes : un temps de réflexion, de construction, un temps d'interprétation et enfin un temps de communication. Cette dernière étape nous est apparue utile pour rendre compte des enjeux découlant de la localisation de l'offre publique d'accueil et d'habitat de Gens du voyage.

La cartographie comme outil de révélation des injustices socio-spatiales

Le fait que nous ayons recours à la cartographie pour parler d'une réalité spatiale à la fois connue et banalisée n'est pas inédit dans l'histoire de la discipline, et témoigne précisément d'une difficulté à faire reconnaître une situation d'injustice. Plusieurs géographes ont construit leurs travaux à l'aide de l'outil cartographique, afin de retranscrire des inégalités environnementales. C'est le cas au Brésil pour De Biaggi⁴³, qui a élaboré une cartographie militante dans le contexte des mouvements sociaux. Cette cartographie a été par la suite reprise par d'autres acteurs dans le but d'accompagner un développement participatif et de donner une expression à des revendications. Ainsi, par la force de l'image, les cartes peuvent servir d'appui à une mobilisation. Cette cartographie sociale de De Biaggi a en outre permis d'alerter sur les conditions de vie précaires des Indiens. Les cartes se révèlent donc « comme un moyen d'affirmation des identités des groupes humains jusqu'alors marginalisés »⁴⁴, comme « de nouveaux outils dans les manifestations collectives »⁴⁵ et enfin « comme un des instruments permettant d'agir sur l'espace et de parvenir à y bâtir une organisation politique »⁴⁶.

L'utilisation de la cartographie pour influencer la politique est également décrite par Nicolas Lambert⁴⁷. Selon lui, la cartographie radicale procède de l'appropriation de la carte par le citoyen à qui elle permet reprendre possession d'un pouvoir confisqué, et de mener une action politique. Pour Nonjon et Liagre⁴⁸, la cartographie participative associe les habitants à la production de cartes, et permet d'affiner le diagnostic grâce à leur expertise d'usage.

⁴² BORD Jean-Paul, *L'univers des cartes*, Belin, Paris, 2012.

⁴³ DE BIAGGI Leca Enali, « Du territoire à la carte : l'émergence de la cartographie militante au Brésil », *Géocarrefour*, vol. 81, n°3, 2006, p. 235-245 : <https://journals.openedition.org/geocarrefour/1528>

⁴⁴ Ibid.

⁴⁵ Ibid.

⁴⁶ Ibid.

⁴⁷ Parmi les nombreuses communications de Nicolas Lambert sur ce sujet, cf. en particulier « Cartographier les migrations. Une approche engagée », *Séminaire Migrations internationales : de nouveaux enjeux pour la recherche ?* (Institut de géographie, Paris, février 2019) et « De l'usage contestataire des cartes », *Carnet néocarto graphique*, *Hypothèse*, 2014 (mis à jour en 2019) : <https://neocarto.hypotheses.org/1127>

⁴⁸ NONJON Magali, LIAGRE Romain, « Une cartographie participative est-elle possible ? », *EspaceTemps.net*, Travaux, 2012 : <https://www.espacestems.net/articles/une-cartographie-participative-est-elle-possible/>

Comme pour De Biaggi, les cartes sont, selon eux, « une manière de faire entendre la parole de ceux qui l'ont perdue face à des autorités militaires, des pouvoirs politiques et/ou économiques »⁴⁹. Enfin, nous pouvons également citer les travaux cartographiques de William Bunge⁵⁰ révélant les processus de ségrégation sociale et raciale des populations noires à Détroit, aux États-Unis. Ainsi, la cartographie sociale est un formidable support permettant de révéler d'éventuelles injustices socio-spatiales.

Pour les gens du voyage, il convient d'interroger effectivement la puissance politique contenue dans ces espaces "d'accueil" qui combinent à la fois des effets de reconnaissance et de relégation, aboutissant à des logiques de rejet par certains voyageurs⁵¹ ou au contraire d'appropriations durables et familiales au point de faire muter l'équipement vers une fonction d'habitat. Les gens du voyage *composent* leur vie de voyageurs *avec* ou *en contournant* ce dispositif d'accueil qui les contraint mais n'évince pas la dynamique de la mobilité. L'aire d'accueil atténue le risque d'expulsion et, en cela, elle est un atout considérable pour les plus précaires. Ainsi, la cartographie des aires d'accueil est insuffisante pour caractériser l'ampleur de l'espace voyageur qui ne peut se cantonner à ces seuls sites aménagés pour eux.

La cartographie qui a été réalisée dans le cadre de cette enquête nous a permis de recueillir des commentaires très éclairants provenant d'une diversité d'acteurs. Parfois nos interlocuteurs n'avaient pas connaissance des nuisances que nous leur présentions sur les cartes. Les cartes étaient donc de véritables sources d'informations non seulement pour nous enquêteurs, mais également pour les enquêtés, en particulier les acteurs publics institutionnels à qui elles permettaient de se rapprocher de la réalité du terrain dont beaucoup sont très éloignés. En tant qu'outil ordinaire de travail pour beaucoup d'entre eux, nous pensons qu'elle peut être réutilisée dans des contextes décisionnels ou de concertation. Elle peut aussi, bien évidemment, être mise au service des associations représentant les gens du voyage et venir argumenter des points critiques afférant à la localisation dans le cadre des commissions départementales consultatives des gens du voyage. Cette dimension consultative des principaux concernés est en fait peu opérationnelle dans le cadre des arbitrages permettant d'éviter des localisations problématiques.

⁴⁹ Ibid.

⁵⁰ GATIEN Elie, POPELARD Allan et VANNIER Paul, « William Bunge, géographe révolutionnaire de Détroit », *Le Monde diplomatique*, 29 décembre 2009 : <https://blog.mondediplo.net/2009-12-29-William-Bunge-le-geographe-revolutionnaire-de>

⁵¹ LOISEAU Gaëlla, « L'irrésistible étrangeté des gens du voyage », *Chimères*, n° 96, 2020, p. 148 et suiv.

La notion de centralité-urbaine

Un travail sur la localisation des aires d'accueil invite à interroger le rapport à la centralité urbaine que ces équipements induisent. La configuration géographique, l'importance des flux de circulation, le type d'attractivité (touristique, économique, industriel...) et l'organisation des transports sont autant d'éléments qui façonnent les modalités d'accès à la centralité urbaine. Nous considérons de manière classique le centre urbain comme un espace historique de concentration des lieux de pouvoir. Les centres-urbains sont caractérisés par une compilation de densités de populations, de transports, d'emplois, d'infrastructures administratives et commerciales, etc. réparties de manière centrifuge sur un territoire qui tend aujourd'hui à s'élargir. Dans un contexte de métropolisation, la notion de centre-urbain tend à être démultipliée ou plutôt redéployée de manière à relier des territoires (quartiers, communes) entre eux. C'est ainsi que les zones polyfonctionnelles, ou même certaines petites villes, offrent une attractivité équivalente à certains centres-villes de grandes agglomérations.

Pour les personnes itinérantes, l'habitat mobile peut être considéré comme un instrument de travail, dans le sens où la mobilité est généralement articulée à l'activité économique⁵². Cependant, la loi Besson n'établit aucune prérogative pour les travailleurs itinérants en ce qui concerne l'accès aux équipements. De façon concomitante, toute l'énergie déployée pour trouver un endroit où s'installer (dès que les aires d'accueil sont complètes ou ne satisfont pas les intéressés) relève d'un travail invisible corrélé aux contraintes spécifiques qui s'exercent sur ces citoyens. Qui plus est, les vendeurs itinérants souhaitant accéder aux marchés de villes sont amenés à déployer diverses stratégies (arriver très tôt, négocier avec le placier pour être bien positionnés...) afin d'optimiser leurs chances d'obtenir un emplacement de vente⁵³. Enfin la difficulté d'accès aux centres urbains tend à se complexifier avec l'entrée en vigueur de la loi Climat et Résilience instaurant des « zones à faible émission mobilité » (ZFEM) dans toutes les grandes métropoles⁵⁴. Cette mesure a fait l'objet d'une demande de dérogation par l'ensemble des associations représentant les habitants mobiles en France, considérant qu'elle engendrerait pour ces populations des effets discriminatoires dans l'accès aux espaces résidentiels et de travail. Les conditions d'accueil et de stationnement des travailleurs

⁵² LE MARCHAND Arnaud, *Enclaves nomades. Habitat et travail mobiles*, Éditions du Croquant, Bellecombe-en-Bauge, 2011.

⁵³ GUÉRIN Mickaël, « Travailler comme les Gadjé ? » *Recomposition des activités économiques et salarisation des Gens du voyage*, Thèse de sociologie sous la direction de Marie Cartier, Université de Nantes, 2021, pp. 238-243.

⁵⁴ Cf. art. 8 de la loi n° 2019-1428 d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 et son décret d'application n° 2020-1138 du 16 septembre 2020 relatif au non-respect de manière régulière des normes de la qualité de l'air donnant lieu à une obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité ; renforcée par la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite « loi Climat et Résilience ».

mobiles sont donc globalement négligées ou peuvent être, à l'extrême inverse, complètement absorbées par les unités de production industrielle⁵⁵.

Ainsi, pour les gens du voyage, la notion de centralité recouvre une réalité éclatée qui s'apparente à ce que pratiquent la plupart des populations résidant en zones péri-urbaines. Néanmoins, les opérateurs publics et privés considèrent que l'accès au centre-ville n'est pas une priorité pour cette population. Les recommandations qui accompagnent la mise en œuvre de la loi Besson mentionnent généralement une distance « inférieure à 3 km des écoles communales » pour la localisation de l'équipement. C'est généralement le seul critère efficace qui permet de rapprocher l'équipement du centre-ville. Nous avons retenu l'adresse de l'hôtel de ville⁵⁶ pour mesurer à partir d'un critère objectif le degré d'éloignement des équipements publics sondés dans le cadre de cette étude.

3- Le questionnaire : un outil de mise en évidence des biais de perception

Nous avons décidé d'élaborer un questionnaire en ligne afin de disposer d'un certain nombre de données factuelles d'ordinaires éparses ou consignées par quelques acteurs seulement (notamment les acteurs associatifs ou services gens du voyage des collectivités). Comme pour les cartes, ce questionnaire a été conçu de manière à renseigner un seul équipement à la fois.

Nous ne considérons pas que les aires d'accueil, terrains familiaux ou habitats adaptés puissent faire l'objet d'une perception univoque. L'idée était donc de permettre à une diversité d'acteurs d'y répondre que ce soit en tant que gestionnaires, élus, gens du voyage, représentants d'associations de gens du voyage, employés d'associations affiliées à la Fnasat ou experts. En plus des questions générales sur la capacité d'accueil de l'équipement, le questionnaire abordait le zonage du plan local d'urbanisme, le financement, la gestion et l'entretien, les mobilisations citoyennes, l'environnement immédiat de l'aire d'accueil, l'accessibilité et la desserte aux transports publics, la sécurité et le confort, l'accès aux services de proximité et la gestion de la crise sanitaire liée au Covid19.

Ce questionnaire a été utilisé comme un outil de transparence permettant d'atténuer les effets de démobilitation liés à la suspicion que peut susciter la pratique de l'enquête qualitative en sociologie. Il était envoyé au format Pdf à tous les interlocuteurs sollicités pour un entretien. Puis, lors de nos rendez-vous avec les collectivités, nous l'avons utilisé comme guide

⁵⁵ Voir les travaux d'Arnaud LE MARCHAND sur l'habitat en conteneur, ainsi que les travaux exploratoires de l'association Échelle Inconnue sur les bases de vie du chantier de construction de l'EPR de Flamanville, notamment le documentaire *Flamanville brûle-t-il ?* (2020, 51 mn.) réalisé par Stany Cambot.

⁵⁶ Pour les grandes agglomérations composées de plusieurs arrondissements, nous avons retenu la mairie d'arrondissement.

d'entretien. Ce qui explique sans doute que les représentants des collectivités (communes ou EPCI) ont été les acteurs les plus impliqués dans le remplissage du questionnaire (61%) puisque nous les sollicitons par courriel et pouvions les relancer lors de l'entretien. Cela nous a permis d'identifier les nombreux biais de perception qui s'opèrent selon la position occupée vis-à-vis de l'équipement : usager, gestionnaire, technicien, bureaucrate, élu, etc. À cela s'ajoutent des effets d'accentuation ou de minimisation selon que les acteurs appréhendent ou non des conséquences (notamment politiques) des réponses qu'ils peuvent faire. Les aires d'accueil et terrains familiaux sont des équipements qui provoquent des jeux d'acteurs politiques et économiques. Ainsi répondre au questionnaire pouvait être particulièrement délicat pour des acteurs vulnérables tels que les employés de gestion. Certains d'entre eux s'en sont emparés comme un ultime recours pour déverser les entorses au code du travail et les situations abusives qu'ils subissaient. D'autres ont préféré ne pas répondre et d'autres encore ont eu des consignes explicites de leur hiérarchie pour ne pas y répondre.

Toutes ces logiques attestent de l'existence d'enjeux structurés autour de la captation d'une population dans ces équipements publics par des acteurs divers qui participent d'un même écosystème sans pour autant toujours parvenir à coopérer dans une même perspective. Par exemple on peut avoir des tensions politiques entre une commune et un EPCI, des divergences importantes entre les pratiques de la société de gestion qui le mandate et les valeurs politiques portées par les élus et agents de l'EPCI lui-même.

Ainsi, les limites de cet outil se font ressentir à plusieurs égards. Tout d'abord le questionnaire ne permet pas de fournir un matériau stable, mais il permet de mettre en exergue un certain nombre de biais et d'enjeux qui participent de la gouvernance de l'équipement. Ces effets se font ressentir en cascade s'il s'agit de produire ensuite d'éventuelles statistiques : celles-ci seront diamétralement opposées si l'on privilégie l'approche par les usagers ou celle par les technocrates. Ensuite, l'ambition de renseigner un nombre important d'items (plus d'une centaine) par équipement a freiné l'engouement pour répondre au questionnaire. Ce à quoi se sont ajoutés des problèmes techniques de déconnexions inopinées obligeant certains employés à réitérer le remplissage ou à abandonner. Certains professionnels nous ont rapporté avoir passé deux heures pour répondre à un seul questionnaire. Enfin, il a été très orienté pour renseigner en priorité une catégorie d'équipements : les aires permanentes d'accueil. Il a été moins pertinent pour les terrains familiaux ou l'habitat adapté qui sont des équipements souvent plus récents et pour lesquels nous n'avons pas suffisamment de recul permettant d'identifier les éventuels points de tensions à mesurer.

Au total trente-quatre aires d'accueil ont pu être décrites via le questionnaire. La Seine-Maritime et la Gironde sont nettement majoritaires par rapport aux autres départements, représentant au total 79% des équipements renseignés. Cela s'explique par la contribution

active des associations membres de la Fnasat qui l'ont plébiscité dans leurs réseaux de partenaires et auprès de leurs salariés (ou de voyageurs) qui ont représenté 20,5% des contributeurs. La gestion en régie, dans le cadre d'un service dédié aux gens du voyage, a également été un élément facilitateur pour le remplissage du questionnaire.

Pour certains équipements nous avons reçu plusieurs descriptions qui laissent entrevoir des perceptions distinctes et plus ou moins fines, selon que le contributeur soit voyageur, acteur associatif ou représentant de l'EPCI. Il va sans dire que sur certains aspects, comme la description de l'environnement immédiat, le fait de vivre sur l'équipement permet de percevoir des nuisances qui restent parfaitement insondables depuis les bureaux des agents des collectivités.

Ainsi, pour l'aire de Sotteville-lès-Rouen, nous disposons de quatre descriptions distinctes de l'équipement – dont deux réalisées par des voyageurs, une par un représentant de la métropole de Rouen et une autre par un membre du Relais accueil Gens du voyage qui a ses locaux sur l'aire d'accueil – Il apparaît que les descriptions faites par le représentant de l'EPCI sont nettement disproportionnées par rapport à la réalité que nous avons pu observer et par rapport à ce que décrit la cartographie de l'équipement. Pour décrire l'environnement immédiat de cette aire d'accueil, parmi 16 propositions descriptives contenues dans le questionnaire, le représentant de la métropole de Rouen n'en a coché qu'une seule qui tend à atténuer la perception des nuisances : zone d'habitation. À l'inverse, l'un des voyageurs en a coché 11, tandis que l'autre voyageur en a coché 8, et le membre associatif en a coché 5. En définitive, les quatre contributeurs ne s'accordent que sur 6 propositions descriptives sur 16. Par ailleurs, à la question « l'équipement est-il situé à proximité d'une ou plusieurs sources de pollution ? », seuls les voyageurs ont répondu par l'affirmative en apportant, qui plus est, des précisions en commentaires « fumées de cuivre / huiles », « usine de pierres ».

Afin de rendre compte de l'importance des biais de perception dans la description de l'environnement des sites étudiés, nous avons dressé un tableau qui répertorie pour chacun de ces quatre contributeurs les différentes caractéristiques qu'ils ont retenues pour décrire l'environnement immédiat de l'équipement de Sotteville-lès-Rouen :

	Représentant de l'EPCI	Représentant associatif	Voyageur 1	Voyageur 2
Champs et cultures	no	non	non	oui
Axes de circulation routière	non	oui	oui	oui
Déchetterie	non	oui	oui	oui
Station d'épuration	non	non	oui	oui
Ligne à haute tension	non	non	non	oui
Voies ferrées	non	non	oui	
Couloir aérien	non	non	non	non
Cours d'eau	non	oui	oui	oui
Canal	non	non	non	non
Centres commerciaux	non	non	oui	oui
Zone industrielle	non	oui	oui	oui
Friche industrielle	non	non	non	non
Zone d'habitation	oui	oui	oui	oui
Équipements sportifs	non	non	non	non
Antenne relais	non	non	non	non
Terrains vagues	non	non	non	oui

En nous rendant sur le terrain nous avons pu percevoir que l'équipement – situé en bord de Seine – est cerné d'un côté par des pâtures et de l'autre par une vaste zone de stockage et de recyclages de matériaux de construction qui engendrent des poussières. En face de l'équipement se trouve une zone d'activité où l'on peut distinguer une scierie qui engendre des odeurs de fumée. Si la station d'épuration n'a pas été clairement identifiée, les résidents

nous ont parlé de fortes odeurs nauséabondes qui évoquent la possibilité d'un assainissement autonome. En empruntant l'un des trajets piétons qui mènent au centre, nous nous sommes retrouvés sur un pont permettant de traverser les voies ferrées situées à proximité de l'équipement, ce qui nous a donné un point de vue sur la zone industrielle qui entoure l'aire d'accueil et permis d'identifier la ligne à haute tension, mais aussi quelques centres commerciaux. Ainsi, il apparaît clairement à l'aune de ce simple exemple, que la description faite par le voyageur le plus pointilleux, identifiant le plus de nuisances, est celle qui se rapproche le plus de la réalité ; tandis que celle faite par le représentant de la métropole est falsifiée.



Voie d'accès à l'aire d'accueil depuis le principal axe routier reliant Sotteville-lès-Rouen et Rouen

La photo ci-dessus donne à voir la fréquentation du principal axe routier du secteur, ainsi que les panneaux d'accès à la zone industrielle et à la déchetterie qui sont situées dans la zone où se trouve l'aire d'accueil de Sotteville-lès-Rouen. Par ailleurs, le panneau « Maison de services du public » pourrait bien être le centre social du Relais Accueil Gens du Voyage.



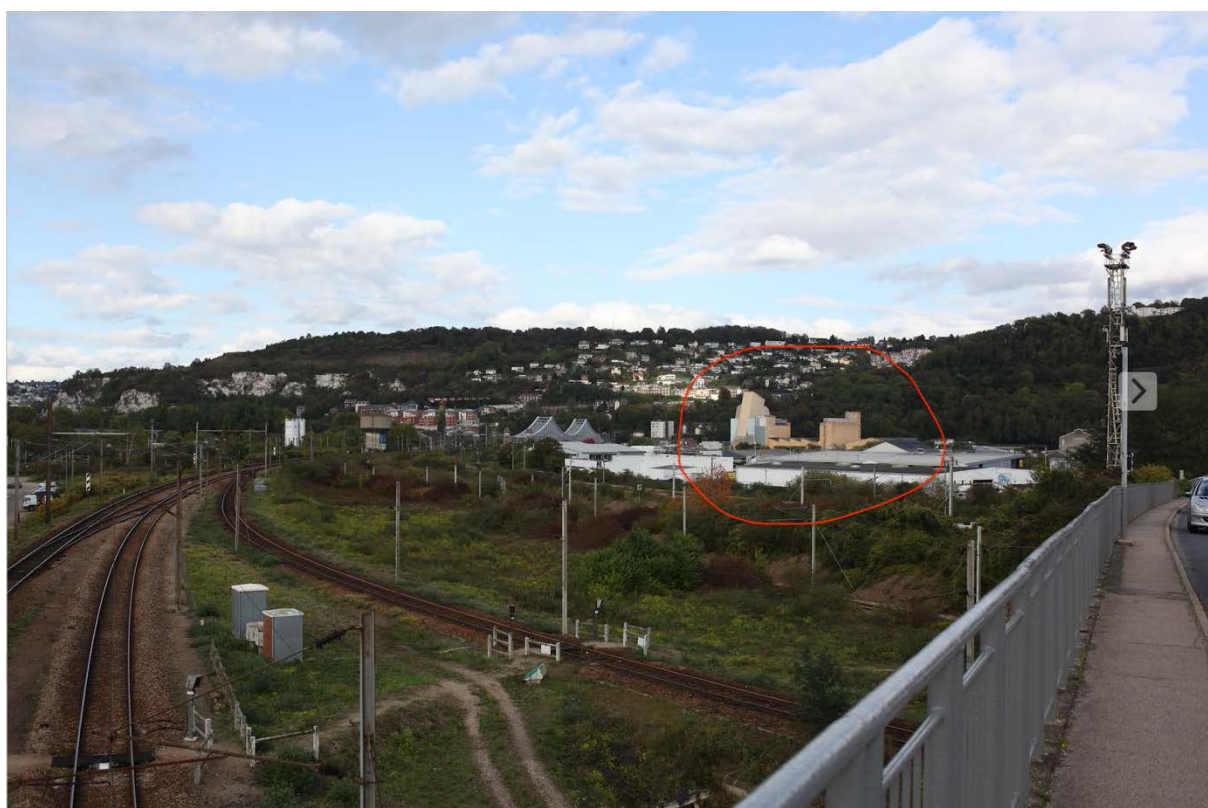
Pâtures qui jouxtent l'aire d'accueil de Sotteville-lès-Rouen



Scierie que l'on perçoit depuis le Relais accueil Gens du voyage situé sur l'aire d'accueil de Sotteville-lès-Rouen



Vue sur une partie de la zone industrielle et d'activité où se trouve l'aire d'accueil de Sotteville-lès-Rouen



Vue distanciée de l'aire d'accueil depuis le pont qui passe sur les voies ferrées, avec comme repère l'usine

Depuis le pont qui passe sur les voies ferrées, on aperçoit distinctement l'usine positionnée à proximité de l'aire d'accueil dans la photo ci-après :



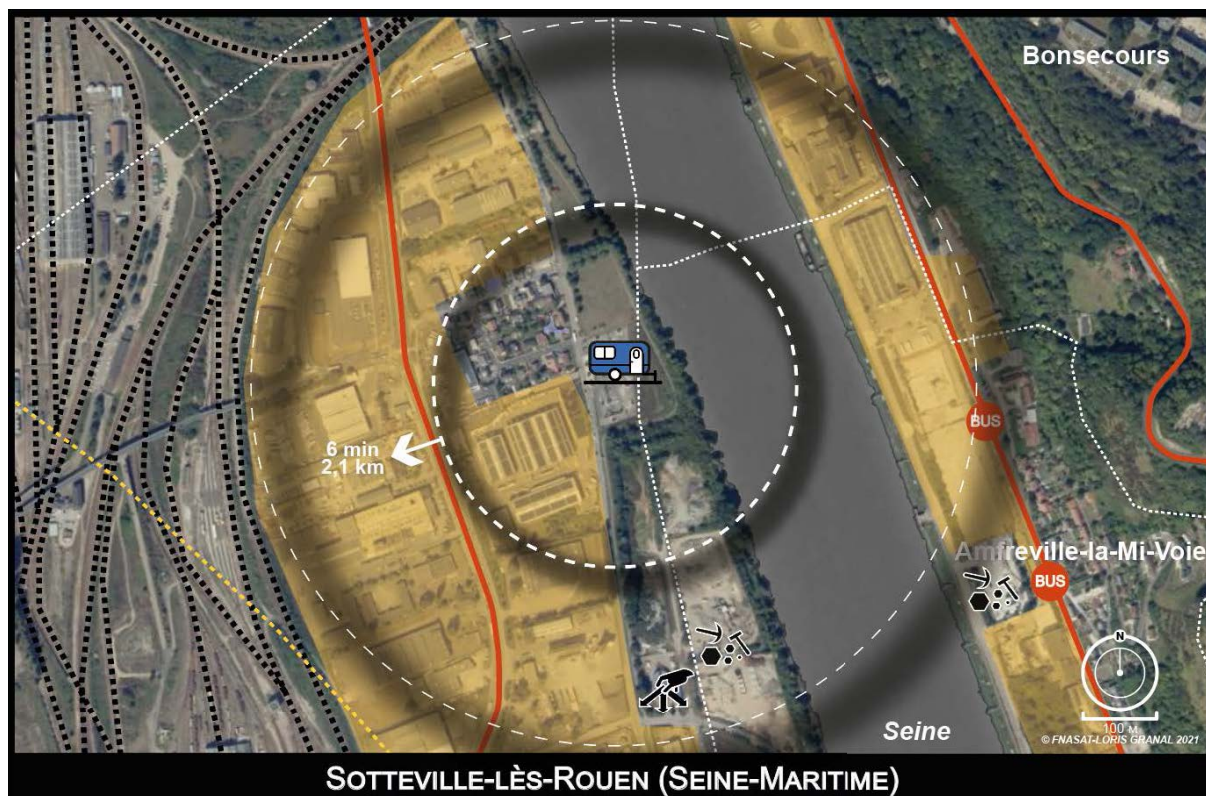
Aperçu de l'usine, depuis l'aire d'accueil de Sotteville-lès-Rouen

La photo ci-après nous donne un aperçu de la ligne à haute tension et des centres commerciaux les plus proches de l'aire d'accueil, à partir du pont qui traverse les voies ferrées, qui est l'un des trajets piétons pour rejoindre le centre-ville :



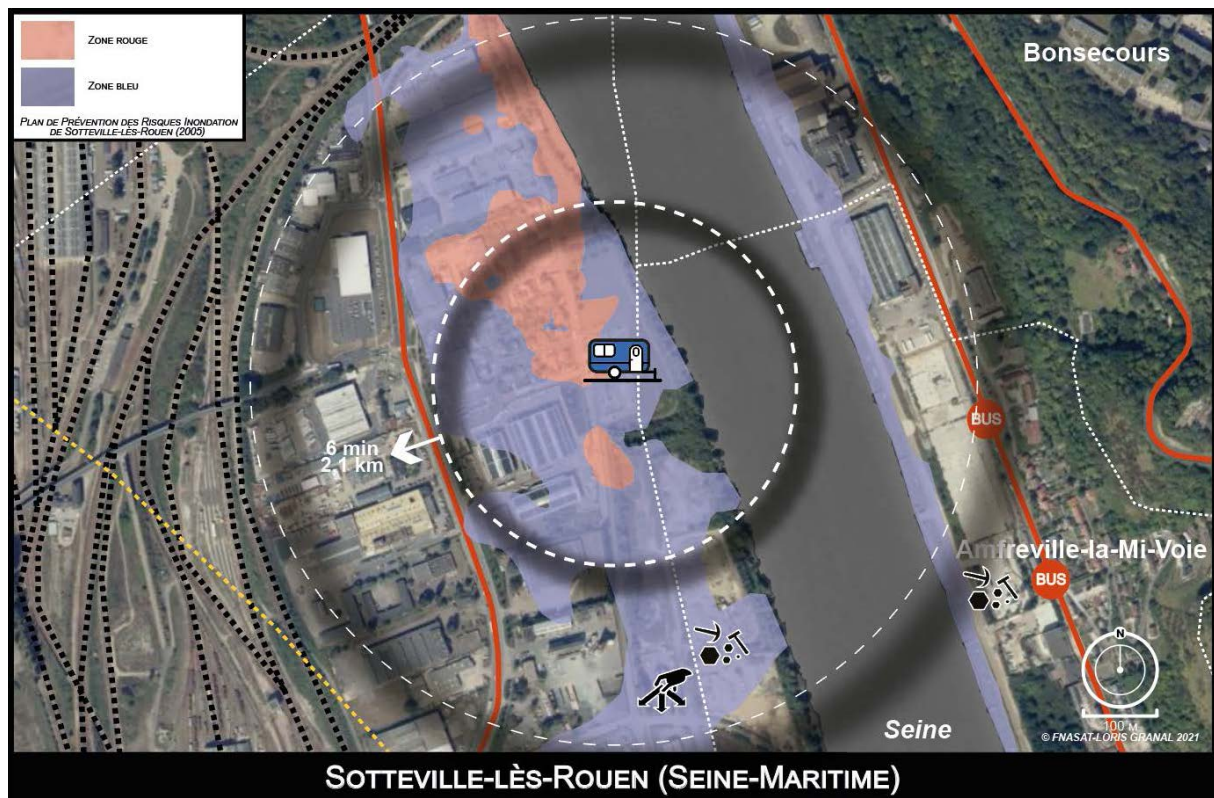
Vue sur la ligne à haute tension depuis le pont permettant de rejoindre le centre-ville de Sotteville-les-Rouen

Enfin, voici la cartographie de cet équipement qui fait apparaître la zone industrielle et d'activités incluant une déchetterie et une usine à béton, les voies ferrées, la proximité de la Seine, la ligne à haute tension, un axe de circulation routière et les limites communales :



Or, cette carte ne montre pas une autre réalité qui n'apparaît pas de manière explicite dans le questionnaire si ce n'est au travers d'un commentaire du représentant du Relais Accueil des Gens du Voyage indiquant que des travaux de remblayage d'un bras de Seine ont été réalisés sur l'équipement et qui indique que celui-ci se trouve en zone inondable.

Nous avons donc pu mesurer plus précisément cet indicateur qui apparaît de manière explicite sur la carte ci-après, et qui a été amplement commenté par les gens du voyage lors de notre enquête sur le terrain mentionnant des remontées d'odeurs, la présence de rats et le fait que les emplacements de l'aire d'accueil soient sans cesse « inondés ».



Nos interlocuteurs du Relais accueil des Gens du voyage ont, quant-à-eux, rapporté que l'affaissement du sol de l'équipement avait nécessité la réalisation d'importants travaux de comblement et l'implantation de pilotis pour soutenir non seulement le bâtiment comprenant les bureaux du RAGV, mais également l'ensemble de l'aire d'accueil.

Cette opération a engendré une fermeture et une réfection totale de l'équipement, elle a coûté deux millions d'euros.



Travaux de réfection de l'aire d'accueil de Sotteville-lès-Rouen (image du maître d'œuvre)

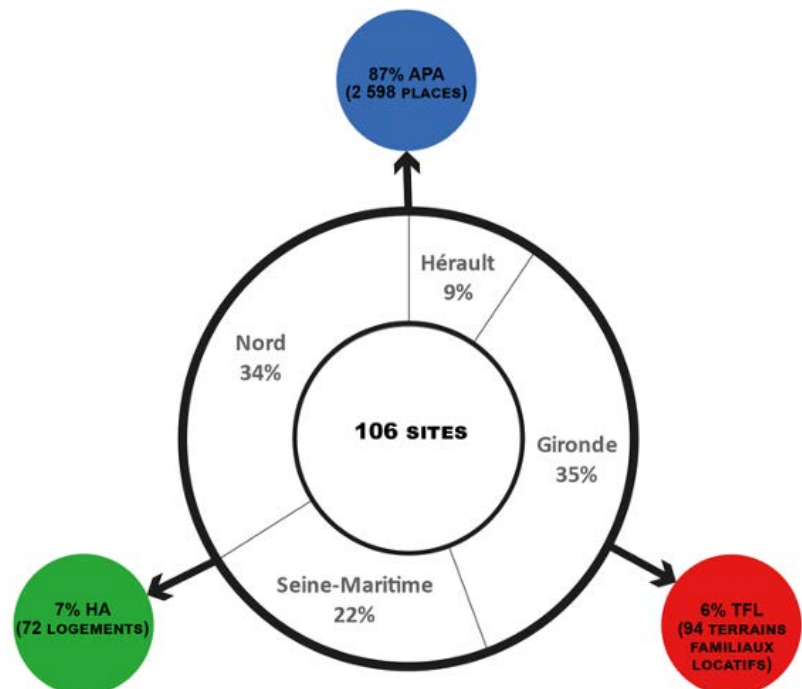
DEUXIÈME PARTIE / **Un système de
ségrégation qui altère la perception
des risques auxquels sont exposés
les gens du voyage**

Un système de ségrégation qui altère la perception des risques auxquels sont exposés les gens du voyage

Les résultats font état d'une relégation qui opère à partir de la prise en compte des gens du voyage en tant que groupe catégoriel plus que comme citoyens. L'assimilation de cette population au danger engendre des logiques de refoulement qui se manifestent par l'implantation des équipements aux frontières communales. À cela s'ajoute une absence de reconnaissance de la caravane comme un logement qui engendre une suspension du cadre réglementaire de sécurisation des zones d'habitat, et autorise des localisations dans des environnements à risques.

Enfin, la délégation de service publique, organisée à partir d'une conception communautaire de la gestion, favorise l'aliénation des gens du voyage à l'équipement spécifiquement aménagé pour eux, sachant que les gestionnaires ont aussi pour fonction tacite d'opacifier ou d'absorber toute forme de revendication ou de contestation émanant des usagers. Il en découle une négligence publique qui se manifeste par une difficulté à appréhender réellement les conditions de vie dans ces équipements. Cette tendance, perceptible sur l'ensemble des sites étudiés, traduit un système de ségrégation dénoncé par l'ensemble des associations représentant les gens du voyage.

Sur les quatre départements d'étude, cent-six sites au total ont été recensés. La Gironde et le Nord réunissent 35% et 34% des sites respectivement, la Seine-Maritime 22% et l'Hérault seulement 9%. Ce sont les aires permanentes d'accueil qui fournissent l'essentiel de l'offre publique pour l'ensemble des quatre départements (87% de l'offre pour un total de 2 394 places). Viennent ensuite les opérations d'habitat social adapté (7% de l'offre) et les terrains familiaux locatifs (6% de l'offre).



Le département du Nord est celui qui remplit le plus ses prescriptions (90,9%), suivi de près par la Gironde (85,1%). C'est moins satisfaisant pour la Seine-Maritime (72,9%) et insuffisant pour l'Hérault (56,4). Bien qu'ayant une population comparable à celle de la Seine-Maritime, l'Hérault a un nombre d'équipements à réaliser nettement plus bas que les trois autres départements ; il est cependant le territoire de notre enquête le moins à jour des prescriptions du schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage. Enfin, si chaque département possède au moins plusieurs terrains familiaux, ce n'est pas le cas pour l'habitat adapté. L'Hérault ou le Nord n'ont pas effectué de telles opérations. En revanche, la Gironde fait office de précurseur avec près de 60 unités d'habitat social adapté.

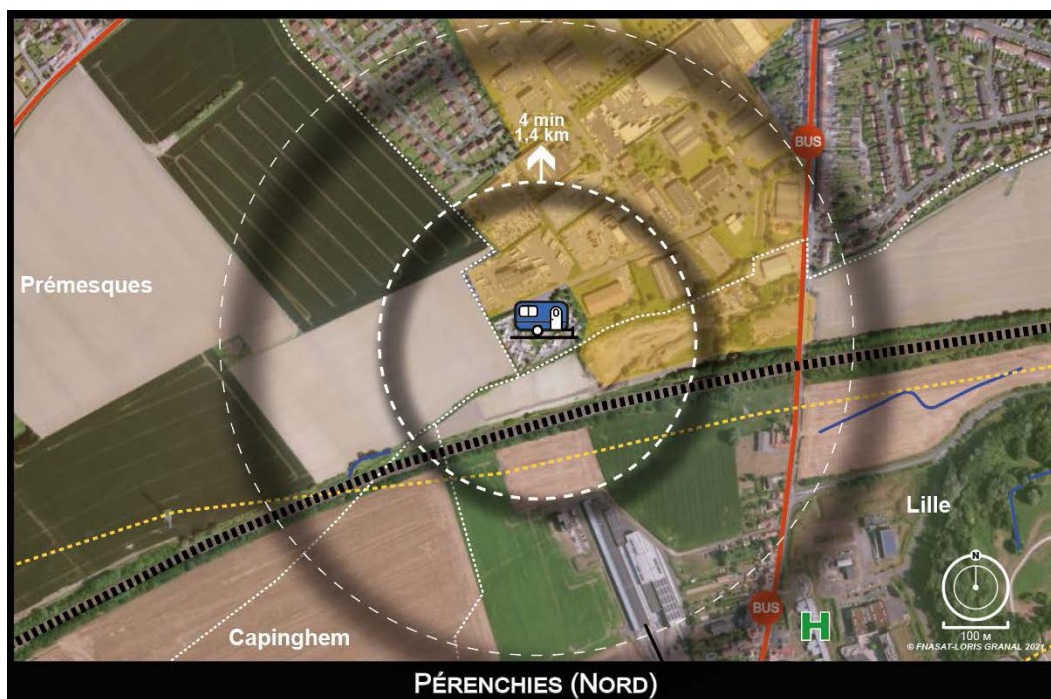
Département (nb d'habitants)	Schéma en cours	APA places réalisées	APA places à réaliser	APA % de réalisation	TFL places réalisées	HA places réalisées	TFL & HA places à réaliser	TFL & HA % de réalisation
Hérault (1 196 536)	2018- 2024	326	578	56,4%	24	/	70	34,2%
Gironde (1 654 372)	2019- 2024	801	941	85,1%	12	60	146	49,3%
Seine-Maritime (1 251 224)	2020- 2025	452	620	72,9%	32	12	434	10,1%
Nord (2 598 803)	2019- 2025	1019	1121	90,9%	26	/	320	8,1%
Total		2598	3260	76,3%	94	72	970	25,4%

Au terme de ces processus de recensement, de constructions cartographiques et d'élaboration d'une base de données, la tendance la plus marquée a trait à l'isolement des lieux de vie offerts aux gens du voyage qui se caractérise pour 47% des sites par un éloignement de toute zone d'habitation et par une proximité des limites communales pour 54% d'entre eux.

La cartographie de l'aire d'accueil de Pérenchies⁵⁷ montre une manière relativement classique de caractériser cet isolement. La commune d'implantation de l'équipement tend en effet à le positionner dans une zone du plan d'urbanisme qui n'est pas dédiée à l'habitat. Or ces espaces sont souvent excentrés et tendent à être rapprochés des limites communales, et donc d'autres types d'activités nuisibles repoussées dans ses confins par la commune voisine.

⁵⁷ L'aire d'accueil de Pérenchies a été inaugurée en 2004.

On perçoit sur la carte ci-après que l'aire d'accueil de Pérenchies est ainsi située au bout de la zone d'activités économiques, et que les contours de l'aire marquent également les limites communales. Ce positionnement de l'équipement engendre une proximité avec une ligne à haute tension qui suit le tracé de la voie ferrée longeant les frontières communales de Lille et Prêmesques ; mais aussi avec de vastes espaces de cultures agricoles implantés sur les communes voisines (généralisant fort probablement des nuisances liées à l'usage de pesticides).

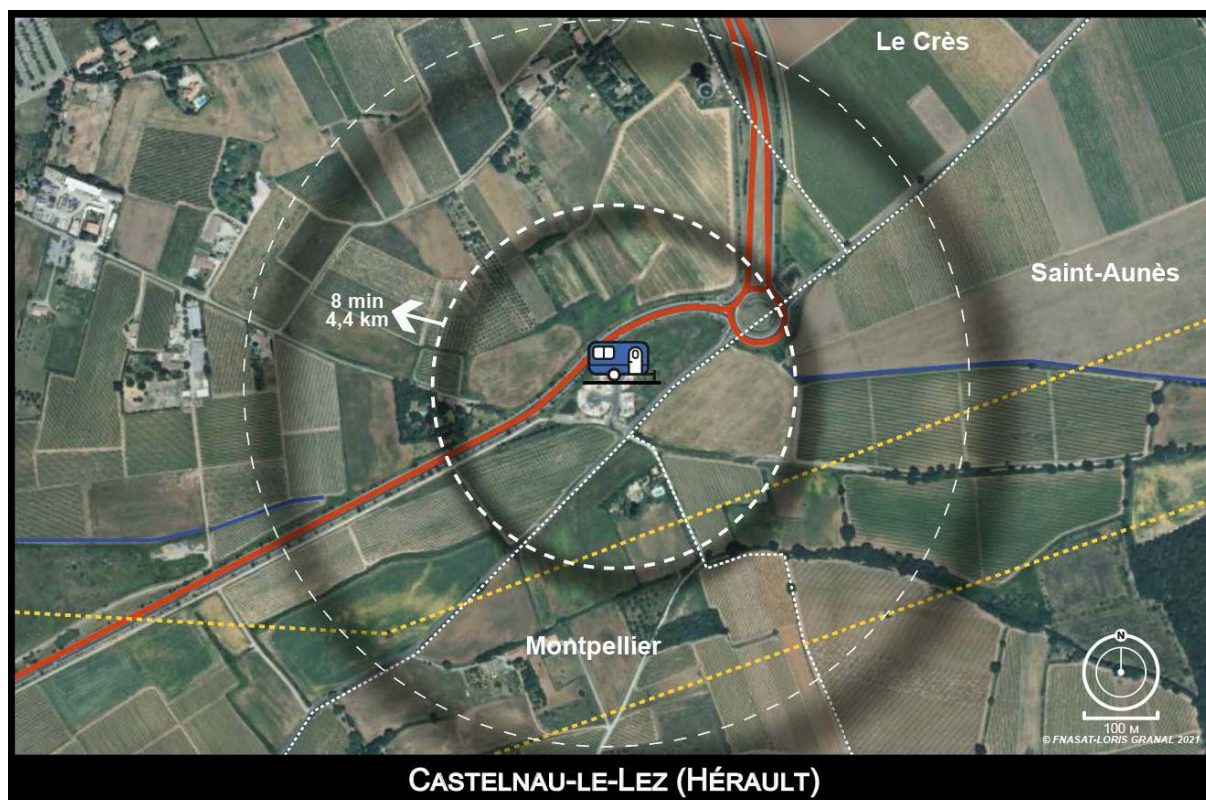


1- L'éloignement de la centralité de la commune d'implantation de l'équipement

Les sites d'études sont en moyenne éloignés de trois kilomètres du centre-ville communal pour un trajet d'environ six minutes en voiture. Les chiffres d'éloignements les plus importants se retrouvent surtout parmi les communes les plus densément peuplées comme Montpellier, Bordeaux ou Mérignac.

Castelnau-le-Lez⁵⁸ dans l'Hérault fait office d'exemple visuellement marquant par une localisation à l'intersection de quatre communes : Castelnau-le-Lez, Montpellier, Saint-Aunès et Le Crès, comme l'illustre la carte (les limites communales étant matérialisées par les pointillés blancs). L'accès au centre-ville de la commune d'implantation nécessite de réaliser un trajet de huit minutes en voiture sachant qu'il n'y a pas d'arrêt de bus à proximité :

⁵⁸ L'aire de Castelnau-le-Lez a été inaugurée en juillet 2012.



Cet isolement se répercute sur l'accessibilité à des services publics importants comme les équipements scolaires ou les structures médicales pour lesquels seulement 18% des sites bénéficient d'une localisation favorable.

D'autres localisations sont positionnées de manière à réfréner l'accès à la ville d'implantation de l'équipement, voir à l'entraver comme nous l'expliquent le directeur et un éducateur de La Sauvegarde du Nord concernant l'aire d'Hellemmes-Ronchin réalisée dans le cadre d'un co-financement entre Ronchin et Hellemmes⁵⁹ :

AP : Et le typique du typique c'est à Hellemmes, on a l'adresse Hellemmes, mais on l'a inventé, parce que ce n'est pas à Hellemmes, c'est à Ronchin le terrain. C'est une péninsule de Ronchin séparée par une voie ferrée, t'as pas d'accès pour aller à la ville, donc t'es obligé d'aller sur Hellemmes, et de ce fait-là les gens se sont implantés sur la commune d'Hellemmes. Ecoles heu... tout... alors que normalement c'est Ronchin.

GL⁶⁰ : Mais ça fait partie du territoire de Ronchin ?

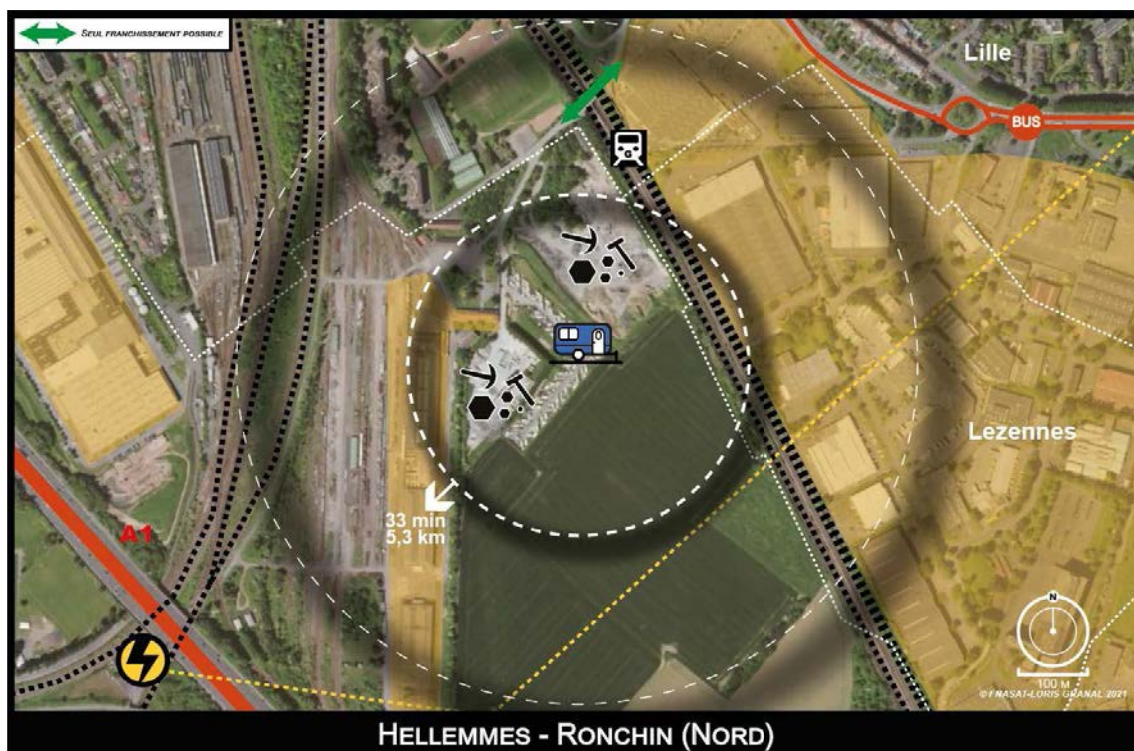
VD : Oui, oui.

AP : Mais c'est inaccessible.⁶¹

⁵⁹ Hellemmes a le statut de commune associée depuis sa fusion avec la ville de Lille en 1977, c'est pourquoi elle n'apparaît pas sur la cartographie de cet équipement en tant que commune dissociée du territoire lillois.

⁶⁰ Les mentions GL lors des retranscriptions d'entretiens désignent l'enquêtrice ethnologue Gaëlla Loiseau. Les lettres mentionnant nos interlocuteurs sont aléatoires.

⁶¹ Entretien du 29 octobre 2020.



Ce refoulement de la présence voyageuse est une pratique qui s'opère de différentes manières, comme celle de l'obstruction du franchissement que nous avons pris en compte dans le travail cartographique pour matérialiser l'effet d'enclavement inhérent à la localisation. Un autre moyen de refluer cette présence des gens du voyage se caractérise plus généralement par l'absence d'infrastructures de transports publics à proximité des équipements. Ces équipements sont donc, d'une certaine manière, à la fois surexposés aux nuisances de l'urbanité mais coupés des aménités de la vie urbaine.

L'accès aux transports en commun n'est quasiment pas pris en compte lors de l'aménagement des aires d'accueil, alors qu'il joue un rôle déterminant dans l'intégration à la vie locale ; non seulement pour l'accès à l'école mais aussi aux loisirs, et plus simplement pour ce qui relève de l'accès aux avantages que procure un mode de vie urbain caractérisé notamment par des usages populaires de la centralité⁶². Rares sont les équipements qui bénéficient d'une desserte par une ligne de transports en commun pratique pour les usagers (qui sont souvent amenés à circuler à plusieurs personnes ou avec des poussettes ou enfants en bas âge). Si 42% des sites bénéficient d'un arrêt de bus à moins de 500 mètres, les voies d'accès aux lignes de bus s'avèrent dangereuses par défaut d'un aménagement piéton pour la grande majorité des sites. Ce sont surtout les grandes agglomérations qui offrent une desserte satisfaisante. Certains sites des agglomérations bordelaise et lilloise bénéficient de lignes et d'arrêts de tramway proche, ce qui est un atout mentionné par les usagers.

⁶² LEFVRE Henri, *Le droit à la ville*, Economica, Paris, 2009.

2- La répartition du poids de la présence voyageuse entre plusieurs territoires

Nous parlons de présence voyageuse pour signifier que les gens du voyage ne sont pas appréhendés uniquement par le prisme de leur humanité ou de leur individualité, mais par tout un ensemble d'effets supposés ou réels attachés à leur présence (souvent caractérisés par une dimension matérielle ou émotionnelle...). Couramment, la prise en charge des gens du voyage par une collectivité génère une focalisation sur ces aspects qui prévalent dans l'ensemble des traitements sociaux et politiques orchestrés autour de l'accueil ou de l'accès au logement. Dès lors, la possibilité pour les voyageurs de s'extraire de ces effets pour être considérés uniquement comme des interlocuteurs lambda semble inaccessible, au point que leur insertion sociale ou leur accès à une vie citoyenne ordinaire s'en trouve considérablement réduite.

Cela conduit à un paradoxe selon lequel il devient possible d'aménager un espace dédié à « la catégorie » gens du voyage tout en différant ou diluant les effets citoyens que cet espace est supposé produire ou rétablir. C'est pourquoi, selon Frédéric Liévy, de l'association RLGDV⁶³, la loi Besson vient court-circuiter l'application des droits des « citoyens itinérants » :

La loi Besson, ça arrange les collectivités, ça arrange les associations, certaines... ça arrange tout le monde en fin d' compte. Ça arrange les schémas départementaux puisqu'ils ont à traiter que le problème de logement des voyageurs sur la définition de la loi Besson et pas selon la loi Égalité et Citoyenneté. [...] Il faut la reconnaissance citoyenne, ce n'est pas qu'une question de reconnaissance de logement. C'est la reconnaissance citoyenne. C'est la reconnaissance d'égalité de traitement des citoyens. [...] Moi j' pense qu'il faut abroger la loi Besson et enrichir la loi Égalité et Citoyenneté, parce que les gens sont des citoyens. Le regard qu' ont les collectivités et l'État [...] est souvent un regard trop traditionnel comparé à la réalité. Et une fracture c'est ça. [...] La loi Égalité et Citoyenneté a fait passer les voyageurs en tant que citoyens. La loi Besson en fin de compte elle décrivait une population, une communauté... Or ce n'est pas inscrit dans le droit français [la reconnaissance des minorités], donc du coup les collectivités raisonnent sans le droit français. [...] Tu as des ONG qui sont sur un principe très humanitaire, mais elles ne se rendent pas compte : elles fabriquent aussi la ségrégation, parce que les voyageurs, ils sont devenus aussi de la marchandise sociale ! Les collectivités prennent les voyageurs comme ... de la marchandise aussi politique, par moments. C'est-à-dire ça vient sur des enjeux qui dépassent l'entendement ; alors que s'ils avaient été considérés comme citoyens à part entière on aurait diminué plus de la moitié des difficultés, parce qu'on ne peut pas reconnaître aujourd'hui sur l'ensemble des citoyens, qu'on va faire vivre spécifiquement ces citoyens-là dans les endroits pourris.⁶⁴

⁶³ Association des représentants des locataires Gens du voyage.

⁶⁴ Synthèse d'échanges téléphoniques réalisés entre juin 2020 et avril 2021.

Les enjeux de reconnaissance au titre de citoyens itinérants sont aujourd'hui prédominants dans les revendications des associations de voyageurs qui cherchent à abolir tous les effets discriminatoires associés aux traitements différentiels dont ils font l'objet, en tant que catégorie exaltée par les services administratifs.

Par exemple, beaucoup de collectivités considèrent que la présence voyageuse (qu'ils font exister comme telle) représente un poids⁶⁵ dont elles cherchent, prioritairement à se délester par toute une série de stratagèmes qui les conduisent à s'inscrire dans des logiques dérogatoires au droit commun. Considérant que cette présence est trop imposante, certaines en viennent ainsi à déployer des logiques de reconduction systémique de l'invisibilisation des gens du voyage.

Ainsi, la localisation des aires d'accueil en bordure des limites communales est souvent justifiée dans un but de co-financement et de répartition du poids de la présence voyageuse pour tout ce qui relève de l'accès aux droits communs (écoles, services sociaux...). Selon cette logique, on retrouve un nombre non négligeable de municipalités qui dérogent à la carte scolaire, soit pour éviter de bouleverser la scolarité des enfants (comme par exemple sur les terrains familiaux de Cenon⁶⁶), soit pour ne pas avoir à pâtir d'une trop forte intensité des échanges avec les gens du voyage. C'est le cas à Frontignan⁶⁷ qui scolarise les enfants de l'aire d'accueil sur la commune voisine de Balaruc-les-Bains, dont le centre urbain est beaucoup plus proche de l'aire que celui de Frontignan situé à sept minutes en véhicule. Certaines pratiques d'exception semblent plus « logiques » du point de vue des collectivités sans pour autant que toutes les conséquences ne puissent être véritablement anticipées. Ainsi, une résidente de l'aire de Rouen Petit-Quevilly nous explique que, parce qu'elle n'avait alors pas le permis de conduire pour les amener sur une autre école, ses deux garçons n'ont pas été scolarisés avant l'âge de six ans :

VM : (...) L'école c'était pas obligatoire avant six ans donc ils voulaient pas s'embêter avec les gens du voyage. Et à l'école ici, c'est cinq enfants gens du voyage pas plus. Si y'avait plus d'enfants sur le terrain ils avaient pas l'droit d'aller à l'école. Fallait qu'ils aillent dans une autre école, parce qu'ils ne prenaient pas plus de cinq enfants. Y'a plein d'choses comme ça hein⁶⁸...

GL : Y'a pas de ramassage scolaire en plus de ça.

⁶⁵ Cf. LOISEAU Gaëlla « « On a gagné le campement ». Des formes de la halte aux régimes de négociation de la présence voyageuse », *Culture & Démocratie*, Hors-série « camps », en ligne : <https://lejournaldeculturedemocratielasuite.wordpress.com/2019/11/13/on-a-gagne-le-campement-des-formes-de-la-halte-aux-regimes-de-negociation-de-la-presence-voyageuse-gaella-loiseau/>

⁶⁶ Les terrains familiaux de Cenon sont implantés sur une enclave située sur la commune voisine d'Artigues où les enfants auraient dû être scolarisés dans l'école de secteur ; mais une dérogation a été accordée car les familles avaient déjà démarré la scolarisation de leurs enfants sur la commune de Cenon.

⁶⁷ L'aire de Frontignan a été inaugurée en janvier 2013.

⁶⁸ Lors d'un autre entretien, elle ajoute par exemple le fait qu'elle n'a pas eu droit aux réductions pour la cantine dont bénéficient les habitants de la commune « *parce qu'on n'était pas un an sur la commune, on y était onze mois et une semaine* ».

V : Non. Non. Et moi mes enfants, au collège ils étaient obligés d'aller à Sotteville, parce que notre adresse [de domiciliation] c'est Sotteville-lès-Rouen sur notre courrier. Du coup, ils étaient obligés d'aller au collège à Sotteville.⁶⁹

Cette répartition de la présence voyageuse peut donc s'opérer par plusieurs processus qui, en se combinant, peuvent conduire à une désaffection à l'égard de l'école.

Sur tout le territoire des Hauts de Gironde, quatre intercommunalités⁷⁰ ont mutualisé leurs efforts pour réaliser quatre aires d'accueil de seize places chacune qui ont toutes ouvert en 2011, comme l'explique le représentant du service urbanisme et habitat de la Communauté de communes de l'Estuaire :

On a fait un groupement de commande, on a pris les mêmes architectes, les mêmes entreprises, on a fait les mêmes choses en même temps à l'échelle de quatre communautés de communes. En fait l'idée était qu'il n'y en n'ait pas une qui ne le fasse pas. (...). C'était le même nombre de places, c'est le même type de bâtiment. Et du coup on a été le premier territoire de Haute Gironde à être couvert à 100% au niveau du schéma départemental.⁷¹

Dans la continuité de cette logique de répartition de la charge de l'accueil des gens du voyage, les collectivités ont décidé de répartir les élèves des aires d'accueil sur l'ensemble des aires par un système de rotation d'une année sur l'autre comme le souligne notre interlocuteur :

Il y a eu une charte signée entre toutes les communes limitrophes pour se répartir les élèves. Il y a eu un deal ; le deal c'était que la commune qui reçoit l'aire n'accueille pas les gens du voyage dans son école. Parce qu'en fait, a priori, il y en avait déjà beaucoup dans l'école, des gens du voyage. Il y avait un équilibre à trouver, et en fin de compte ils sont tous partis dans une autre école qui les a tous acceptés et ça se passe comme ça depuis l'ouverture. Ils vont à l'école de Marsillac, et Marsillac ne s'en plaint pas, donc tout va bien. (...) Même si juridiquement la commune où est implantée l'aire n'a pas le droit de les refuser.⁷²

Ce système ne satisfait donc pas les usagers de l'aire de Saint-Aubin-de-Blaye où un compromis a été trouvé grâce à l'ancienneté des familles qui fréquentaient l'école de Marsillac avant l'ouverture de l'aire. Mais à Campugnan par exemple, la directrice adjointe du pôle financier et de la commande publique de la communauté de communes de Blaye précise que ce système est toujours à l'œuvre :

⁶⁹ Entretien du 1^{er} avril 2021.

⁷⁰ Communauté de communes de Blaye (aire de Campugnan), Communauté de communes de l'Estuaire (aire de Saint-Aubin-de-Blaye), Communauté de communes Grand Cubzaguais (aire de Tauriac) et la Communauté de communes Latitude Nord Gironde (aire de Cavignac).

⁷¹ Entretien du 25 août 2020.

⁷² Ibid.

Il y a plusieurs écoles qui reçoivent et ça change en fait selon les années. Ça tourne en fait ; c'est soit l'école de Campugnan, soit les autres. Ça change suivant les années pour pas que ça soit toujours les mêmes. (...) Du coup... la commune actuellement d'accueil c'est la commune de la carte scolaire, donc c'est la commune de Campugnan, mais à un moment donné ça avait été Cartelègue, et même sur d'autres communes. Sur l'aire d'accueil de Tauriac c'est pareil, selon les années, c'est pas forcément la commune de situation de l'équipement.⁷³

Lorsque je demande s'il y a un ramassage scolaire pour faciliter le bon fonctionnement de ce système dérogatoire à la carte scolaire, mon interlocutrice me répond de manière négative avant d'ajouter « *mais de toute façon ils n'y vont pas* » et de souligner à l'adresse de son collègue du Centre intercommunal d'action sociale également présent qu'elle « *embête ses collègues avec ça* » car cette situation lui semble anormale. Ce dernier répond en présentant comme un atout la stabilité des familles plus récemment installées sur l'aire qui semblerait favoriser une prise en charge de « *ce problème* » :

Je te rejoins complètement L. Il faut se poser les bonnes questions. Là maintenant, ça fait un an et demi, deux ans que les familles sont là. Parce que s'il est proposé un accompagnement (...) et que ça se sait qu'il y a des choses qui se font, ça peut fidéliser et dynamiser l'aire.⁷⁴

On perçoit donc à travers cet exemple l'incohérence d'un système qui, pour équilibrer la répartition de la charge que représente la présence des gens du voyage à l'échelle du territoire, en devient contre-productif au regard des enjeux d'insertion et de scolarité. De surcroît, les services sociaux semblent plus enclins à travailler à l'instauration de passerelles vers le droit commun avec des usagers qu'elles ont identifiés comme des "locaux" (de par la fréquence et la continuité des séjours) plutôt qu'avec des gens du voyage effectuant de courts séjours.

Depuis la mise en place du RMI en 1988, cette logique de l'accès aux droits spécifiques avait déjà été initiée par le transfert de l'instruction des dossiers du public gens du voyage aux associations financées par les départements. S'ils peuvent être facilitateurs sous certains aspects, les circuits d'accès aux droits communs des gens du voyage se caractérisent par un morcellement sur plusieurs territoires d'intervention sociale, qui entravent aussi la démarche globale d'insertion comme le souligne à propos de l'accès aux loisirs le médiateur santé de l'association RAGV intervenant à la métropole de Rouen :

Historiquement, les communes avaient dit, par exemple tout ce qui va relever du loisir c'est à Grand-Quevilly, ça sert à rien d'aller inscrire les gamins au centre de loisirs de Petit-Couronne, c'est à Grand-Quevilly automatiquement. Par contre ce qui relève de la scolarisation c'est à Petit-

⁷³ Entretien du 25 août 2020.

⁷⁴ Ibid.

Couronne. Et... ça sur tous les services communaux. Le CCAS, vous sollicitez plutôt celui-ci plutôt que celui-là.⁷⁵

De la même manière, on observe que le transfert de la compétence "gens du voyage" aux intercommunalités⁷⁶ a parfois déstabilisé des logiques de répartition entre les services sociaux comme cela nous a été mentionné sur la communauté urbaine du Havre, aussi bien par la cheffe du service Urbanisme, Habitat et Affaires immobilières que par les voyageurs que nous avons rencontrés à Gonfreville-L'Orcher :

V : Moi avant j'étais suivie au niveau du CCAS du Havre. Mais voyez là-bas, comme j'suis sur l'aire des gens du voyage de Gonfreville, il faudrait que j'aille à Gonfreville. Du coup à Gonfreville ils me disent que, comme mon suivi est au Havre, faut que j'aille au Havre. Donc c'est une galère. Avant y'avait des assistantes sociales qu'étaient au Havre, que moi je ne connaissais pas parce que j'étais trop jeune. Mais je sais que ma mère, elle y allait, mes tantes aussi y allaient. Mais maintenant c'est à Rouen, et en fait quand y'a un problème, faut s'déplacer à Rouen. (...)

GL : Mais la dame que j'ai rencontrée ce matin au Havre, elle m'a dit qu'il y avait une assistante sociale qui auparavant intervenait sur l'aire d'accueil, et qu'il y avait maintenant une permanence dans un quartier à côté de l'aire, et que les voyageurs n'y vont plus.

V : Moi j'y ai été une fois pour remplir des trucs de commerçant. Et... en fait, après elle n'avait plus l'droit. Son chef avait interdit, comme c'était exprès pour les gens vous savez (...), c'était pour les gens du Havre. Mais j'dis « oui mais j'fais comment moi ? » Bah du coup elle m'a dit que son chef... enfin qu'elle n'avait plus l'droit quoi.⁷⁷

En définitive, le mode de vie mobile souvent avancé par les institutions comme un frein dans le traitement des droits sociaux est aussi largement utilisé pour autoriser ou favoriser la circulation des ayants-droits sur plusieurs territoires pourvoyeurs de services sociaux ou socio-éducatifs. Cette tendance déjà induite par la domiciliation⁷⁸ peut favoriser des processus de stigmatisation et de rupture de droits, et se traduire par une exclusion latente ou une réelle difficulté d'insertion à l'échelle locale pour les gens du voyage.

⁷⁵ Entretien du 9 octobre 2020.

⁷⁶ Le transfert obligatoire de la compétence gens du voyage aux intercommunalités est le fruit d'un processus qui a démarré avec la loi de Modernisation de l'action publique territoriale du 27 janvier 2014 concernant alors seulement les communautés urbaines et les métropoles. Puis il s'est poursuivi dans le cadre de la loi Nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) du 7 août 2015 pour les communautés de communes et agglomérations. Enfin, la loi du 27 janvier 2017 relative à l'Égalité et la Citoyenneté a élargi cette obligation de transfert aux EPCI à fiscalité propre pour les aires de grand passage et les terrains familiaux locatifs.

⁷⁷ Entretien du 2 avril 2021.

⁷⁸ Les gens du voyage peuvent élire domicile dans un Centre communal d'action sociale ou au sein d'une structure (associative notamment) agréementée pour la domiciliation qui leur permet de percevoir leurs prestations sociales. Les gens du voyage peuvent conserver une élection de domicile dans une structure implantée dans un secteur ou un département qu'ils n'ont pas (ou plus) l'habitude de fréquenter, notamment pour des motifs liés à la continuité de service ou pour des raisons ayant trait à la relation de confiance qui s'est établie entre la structure et les usagers.

3- Une banalisation de la surexposition aux pollutions invisibles.

Alors qu'ils n'ont pas accès facilement aux transports en commun, les gens du voyage résidant sur des aires d'accueil subissent fréquemment les nuisances générées par les grandes infrastructures de transport, que ce soit par des localisations proches de voies ferrées exploitées (24%) ou proches d'autoroutes (8%). Par ailleurs, à défaut de se trouver dans des zones d'habitat les équipements publics dédiés à l'accueil des gens du voyage ont tendance à être implantés en proximité de zones industrielles ou commerciales (36%). Ces espaces jouissent à la fois d'avantages et d'inconvénients. David Mangin décrit les zones industrielles ou commerciales comme « des terrains plus vastes, à moindre coût, accessibles et visibles »⁷⁹. Ce sont souvent des espaces qui abritent la plupart des commerces nécessaires à la vie quotidienne. Mais les externalités négatives sont également nombreuses. Situées en périphérie des villes, ces zones sont souvent bruyantes et certaines activités peuvent émettre des nuisances olfactives et d'autres types de nuisances difficiles à identifier.

Ce type d'implantation – assez classique – dans une zone commerciale où affluent un grand nombre de véhicules chaque jour ou à proximité d'une voie de circulation intense, engendre une surexposition au dioxyde de carbone, aux particules fines et au dioxyde d'azote (présent dans les véhicules diesels et jugé particulièrement dangereux pour la santé) et à l'ozone dont les émissions sont insuffisamment régulées en France⁸⁰. Depuis 2013, la pollution atmosphérique est reconnue comme cancérigène par l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Or cette exposition aux particules fines et divers polluants atmosphériques est d'autant plus néfaste qu'elle est chronique⁸¹. Santé publique France rapporte que la pollution de l'air extérieur est responsable de quarante-huit mille décès par an en France⁸².

La ventilation inhérente au mode de vie mobile permet éventuellement d'atténuer certains effets qui peuvent être mesurés dans des logements fermés, mais ce n'est pas pour autant une variable protectrice pour ces habitants. L'habitat mobile lui-même est très probablement une première source d'exposition à ce risque. Et nous ne disposons d'aucune enquête épidémiologique qui permettrait de cerner plus précisément les effets sanitaires

⁷⁹ MANGIN David, *La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine*, Éditions de la Villette, Paris, 2004, p. 109.

⁸⁰ La France a fait l'objet de deux condamnations par la Cour de Justice de l'Union Européenne pour « manquement d'État » en raison de dépassements systématiques et persistants de normes fixées pour la concentration de dioxyde d'azote et pour les particules fines PM₁₀. Cette condamnation a donné lieu à une enquête de la Cour des comptes et à un rapport d'information du Sénat : HUSSON Jean-François, *Les politiques de lutte contre la pollution de l'air*, Rapport d'enquête demandée par la commission des finances du Sénat, 23 septembre 2020.

⁸¹ HUSSON Jean-François, *Les politiques de lutte contre la pollution de l'air*, Rapport d'enquête demandée par la commission des finances du Sénat, 23 septembre 2020, p. 18.

⁸² <https://www.santepubliquefrance.fr/determinants-de-sante/pollution-et-sante/air/articles/pollution-atmospherique-quels-sont-les-risques>

d'une vie en extérieur et dans un habitat mobile, qui plus est dans un environnement caractérisé par une chronicité des émissions toxiques (essentiellement produites par les transports et l'industrie). Dans les documents concernant la santé des gens du voyage, l'exposition aux nuisances environnementales est bien souvent englobée dans un vaste spectre multifactoriel rassemblé sous le terme de précarité qui produit une invisibilisation de ce facteur de risque. Par exemple, le guide sur la santé des gens du voyage rédigé par le réseau français des Villes-Santé de l'OMS en 2010 associe la fréquence des maladies respiratoires chez les gens du voyage à la « promiscuité des caravanes » sans évoquer l'exposition à la pollution atmosphérique⁸³.

Enfin, de trop nombreux équipements sont exposés à des risques parfois mal déterminés ou non reconnus par les instances publiques. Si une aire d'accueil est implantée en zone inondable, quatre sont localisées à quelques centaines de mètres d'usines Seveso, six sites sont proches de transformateurs électriques, 11% sont à moins de cinquante mètres de lignes à haute ou à très haute tension et 4% se situent juste en dessous. À ce titre, il convient de mentionner que les ondes électromagnétiques n'ont été identifiées par aucun des contributeurs au questionnaire comme une source de nuisance effective (malgré l'identification des lignes à haute tension dans l'environnement immédiat pour 4 sites sur les 34 qui ont été renseignés). Pourtant sur la totalité des questionnaires complétés, 9 concernent des équipements situés à moins de 250 mètres d'une ligne à haute tension (dont 5 à moins de 50 mètres) et 7 comptent une antenne relais de téléphonie mobile à proximité ; représentant 41% des sites renseignés (sachant que deux questionnaires concernent des équipements affectés par les deux sources de nuisances : lignes à haute tension et antenne relais).

Nous avons en effet identifié que 20% des sites sont situés à moins de 250 mètres d'une antenne relais, ce qui révèle une nouvelle tendance. À savoir que pour des nuisances suspectes aux yeux de l'opinion mais non stabilisées par des résultats scientifiques probants, les aires d'accueil (comme d'autres équipements de gestion de flux perçus comme nuisibles) produisent un effet d'aubaine pour y agréger de nouvelles sources de pollution discrètes et faiblement réglementées d'un point de vue sanitaire.

⁸³ Organisation mondiale de la santé (OMS), *La santé des gens du voyage. Comprendre et agir*, Réseau français des Villes-Santé de l'OMS, 2010, p. 36 et suiv. : https://infodoc.irtsnormandie.ids.fr/doc_num.php?explnum_id=564



Cet effet d'aubaine peut prendre de multiples formes. Il est spontanément évoqué au sujet de plusieurs équipements par nos interlocuteurs de La Sauvegarde du Nord lorsque nous les rencontrons dans leurs locaux avant de nous rendre sur sites :

P : Alors la subtilité aussi c'est qu'à un moment donné ils peuvent construire des aires d'accueil et après rajouter de l'industriel, du polluant, de tout ce que tu veux autour. C'est le cas de Mons-en-Barœul, Mons, il n'y avait rien, il y avait le cimetière. Bon le cimetière bon... En plus voilà c'est... Et après... ils ont construit une déchetterie. (...) À Bargues ils ont construit juste en face de l'aire d'accueil où il y a la LPA⁸⁴ avec les chiens et tout l'bordel, ils ont construit une station où on dépose les

boues urbaines dans des grandes cuves ! [...]

V : [L'aire d'accueil de Roncq-Halluin] vient de sortir de terre... *(tendant un article de presse)*

P : Là ce que tu vois au fond c'est l'incinérateur qui a été décrié pour terre polluée. Il n'y a plus le droit de cultiver, plus le droit de mettre des bêtes et tout. Ils ont construit au pied de l'incinérateur ce nouveau terrain.

GL : Avec les bâches [...]

P : Ça veut dire qu'en dessous... (...) À Chemineaux⁸⁵ où tu vas aller, la pelouse elle a mis cinq ans à pousser... de l'herbe à pâture hein. Cinq ans à pousser parce qu'ils sont allés prendre la terre végétale qu'il y avait en dessous pour la mettre ailleurs... Mais en dessous c'était pollué ! Ils n'ont pas mis de bâche là.⁸⁶

Le recours aux bâches pour imperméabiliser les sols pollués a été mentionné pour plusieurs sites (Roncq, Bordeaux et Petite-Synthe entre autres) par nos interlocuteurs qui ont été informés de l'existence des pollutions. Mais il est fort probable que nous n'ayons connaissance que d'une infime partie des équipements qui ont fait l'objet de ces traitements, plus ou moins efficaces, d'imperméabilisation des sols. Ces techniques d'invisibilisation des pollutions ne sont pas systématiquement révélées aux principaux concernés, et ne font généralement l'objet de discussions publiques que si d'autres acteurs locaux se mobilisent pour défendre leurs intérêts.

Là encore, le fait que les équipements soient isolés des zones d'habitat renforce la vulnérabilité des usagers qui, en plus ne jamais être réellement considérés comme des concitoyens de la commune, ne peuvent compter sur la mobilisation d'éventuels riverains qui seraient également concernés par le problème identifié. Le caractère local des mobilisations autour des

⁸⁴ La Ligue de protection des animaux.

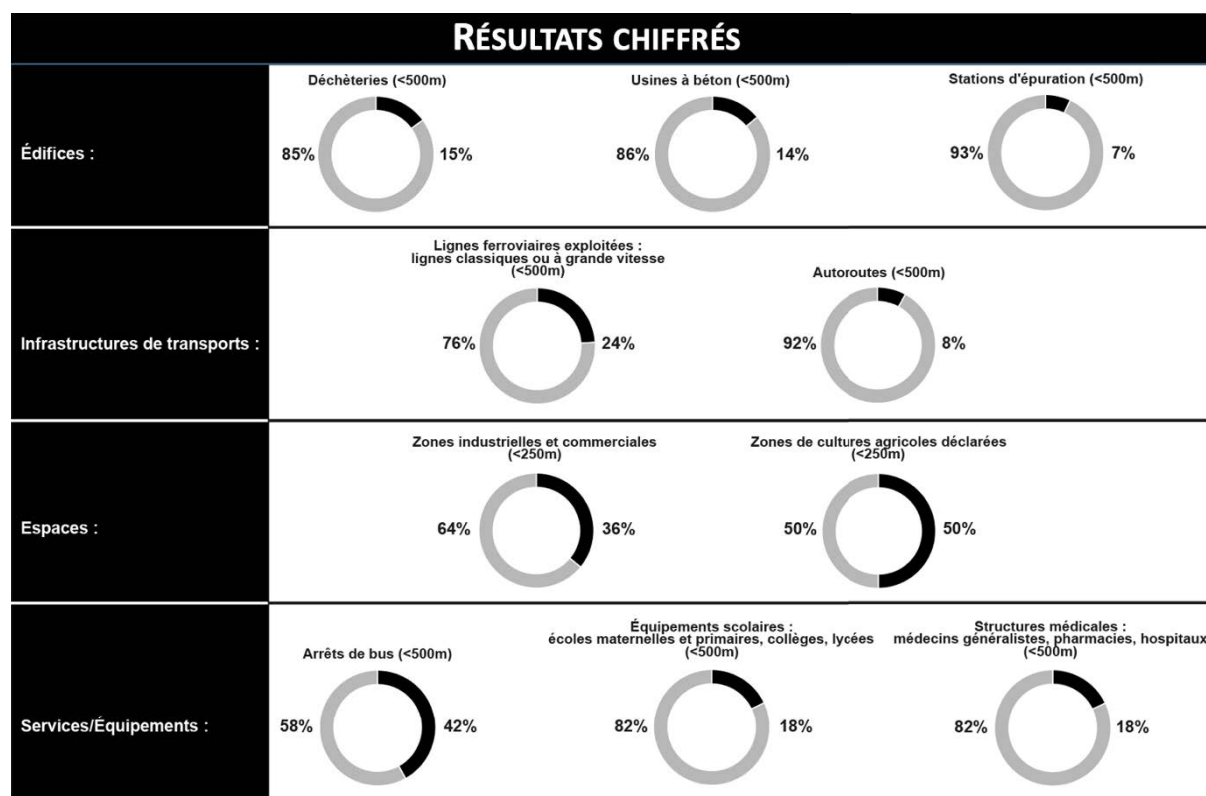
⁸⁵ Nom utilisé pour désigner l'aire d'accueil d'Hellemmes-Ronchin.

⁸⁶ Entretien du 29 octobre 2020.

menaces sanitaires joue en effet un rôle important⁸⁷, sans compter qu'il peut favoriser des liens de sociabilité et des formes d'engagement qui participent de la vie citoyenne d'un territoire. Ces localisations isolées des zones d'habitat participent donc d'une forme démobilitation des acteurs à lutter contre de potentielles atteintes à leur santé, mais également à s'impliquer en tant qu'acteurs d'un espace de vie partagé.

Cette absence de controverse autour des pollutions sourdes participe d'une politique de négligence publique des citoyens itinérants qui ne sont jamais officiellement informés des risques auxquels ils sont exposés à leur insu. Ce système d'invisibilisation des nuisances induit des biais de perception de l'état de santé des résidents, le plus souvent stigmatisés en tant que populations précaires, ou travailleurs des déchets.

Ci-après, nous présentons un tableau synthétique recensant l'ensemble des caractéristiques de la localisation des équipements publics d'accueil et d'habitat des gens du voyage, dans les quatre départements de notre enquête :



⁸⁷ AKRICH Madeleine, BARTHE Yannick et REMY Catherine, « Les enquêtes profanes et la dynamique des controverses en santé environnementale », in AKRICH Madeleine, BARTHE Yannick et REMY Catherine (dir.), *Sur la piste environnementale. Menaces sanitaires et mobilisations profanes*, Presses des Mines, Paris, 2010, pp. 7-52.

4- Lubrizol : l'amorce d'un « problème public » ?

La problématique de la proximité des aires d'accueil avec des équipements nuisibles ou symbolisant la relégation a toujours été soulevée par les voyageurs sur le ton de la trivialité. La forme d'impuissance qui émane de leur constat – parfois énoncé de manière ironique – révèle le fait qu'ils ont intégré le caractère subalterne de leur existence aux yeux des autorités publiques. Il s'agit là – pour eux comme pour les représentants des collectivités locales – d'un fait social, à savoir un « constat plus ou moins étayé d'un état du monde à un moment donné »⁸⁸ ne parvenant pas à franchir le cap pour devenir un problème social qui suppose de pouvoir être exposé et discuté dans l'espace public.

La parole des gens du voyage est non seulement rare dans l'espace public et médiatique, mais elle intervient le plus souvent dans le cadre de conflits de territorialité qui influent dans la prise de position de l'auditeur et donc sur sa capacité à comprendre le problème tel qu'il est exposé par les gens du voyage. Par ailleurs, le mode de vie mobile induit une perception en termes de liberté et d'autonomie entretenant un raisonnement à partir du principe de l'imputabilité qui atténue l'appréhension d'une situation d'oppression. Ainsi, la parole des gens du voyage est régulièrement déclassée et stigmatisée. La catastrophe de Lubrizol a opéré une rupture dans ce processus de banalisation des préjudices subis par les gens du voyage. L'ampleur de la pollution et de sa médiatisation a permis d'amorcer la construction d'un problème public concernant la localisation des aires d'accueil des gens du voyage. Et cela n'a été rendu possible que parce que des gens de l'extérieur sont venus appuyer et relayer le vécu et la parole des gens du voyage qui résidaient sur un équipement implanté dans la zone Seveso à seuil haut où se situaient Lubrizol et NL Logistique⁸⁹.

Dès lors que les habitants s'emparent des questions environnementales ils ne font rien d'autre que (re)façonner leur habitat en définissant collectivement ce qui est tolérable et ce qui ne l'est pas. En débattant collectivement, ils qualifient leurs conditions de vie, les usages de l'espace qui en découlent et donc un certain nombre de conventions qui ont trait à un territoire plus ou moins délimité que les nuisances elles-mêmes contribuent à circonscrire.

⁸⁸ LASCOUMES Pierre, *Action publique et environnement*, PUF, Paris, 2018, p. 82.

⁸⁹ Alors même que les familles avaient relayé l'explosion de l'usine jouxtant l'aire d'accueil sur les réseaux sociaux, l'accompagnement par des acteurs extérieurs dans ce travail de mise en visibilité du caractère anormal de la présence d'une aire d'accueil, en plein cœur d'une zone Seveso haut seuil, a probablement joué un rôle déterminant dans le processus d'inclusion active des gens du voyage dans leur propre défense, au même titre que l'ensemble des Sinistrés de Lubrizol (formés en association, laquelle s'est constituée partie civile dans le cadre du procès contre les deux entreprises Lubrizol et NL Logistique). La même avocate assure aujourd'hui la défense de cette association et des gens du voyage.

Ces corps qui tous ensemble se trouvent exposés à une même injustice forment un "corps public" capable de témoigner d'un problème sociétal, de le rendre visible aux yeux de tous ceux qui sont éloignés et préservés.

Mais une rupture très forte s'opère dès lors qu'il y a des spécificités, des cas particuliers qui font écran à toute possibilité d'empathie et d'approbation d'un dysfonctionnement plus général qui nécessiterait une forme de régulation. Si l'individu impacté est considéré comme imputable d'une quelconque forme de responsabilité face à ses choix (professionnels ou de mode de vie), ses revendications restent feutrées à l'intérieur de son milieu ; lequel œuvre bien souvent à saper toute initiative contestataire selon une logique de cadrage des risques individuels et sociaux encourus. Il y a donc un rapport de classe historiquement ancré dans toutes les luttes environnementales qui peut se saisir aisément par la dichotomie entre des mouvements écologiques visant la protection de l'environnement et les mouvements de justice environnementale œuvrant à dénoncer la surexposition des populations les plus pauvres – et bien souvent racisées – aux nuisances et aux risques environnementaux⁹⁰.

Pour ce qui concerne la situation des gens du voyage, la mise en perspective des inégalités environnementales repose sur un triple facteur qui opère de manière structurelle.

Tout d'abord, le dispositif public d'accueil et d'habitat des gens du voyage repose sur *un impensé des risques corrélés au mode de vie en habitat mobile*. Plus arbitrairement, c'est le mode de vie lui-même dans son intégralité qui est considéré comme étant à risque ; ce qui équivaut à une forme de dédouanement de la responsabilité collective face aux aléas auxquels les citoyens exerçant ce mode de vie sont exposés. Qui plus est, la proximité entre sédentaires et voyageurs est toujours présentée sous l'angle de la conflictualité de manière à repousser toute forme d'interaction sans cesse agitée sous l'angle de la menace. Dès lors, pourquoi protéger des populations perçues comme dangereuses ? De cet impensé découle *une suspension du cadre réglementaire appliqué au logement* dès lors qu'il s'agit d'implanter une aire d'accueil ou des terrains familiaux pour les gens du voyage. Ce vide juridique est comblé par des logiques d'instrumentation⁹¹ (articulées à la représentation des gens du voyage en tant que « menace » publique) transgressant les politiques de protection des populations et donc agissant comme un vecteur d'inégalité. Enfin, l'ensemble de ce dispositif de suspension des règles à l'égard des gens du voyage (qui s'apparente donc à une forme d'illégalisme) est consolidé par un élément très important que les voyageurs mettent constamment à l'épreuve ; qui n'est autre que *l'assignation à la mobilité sur laquelle repose le dispositif de régulation de leur présence sur l'ensemble du territoire national*.

⁹⁰ WALKER Gordon, *Environmental Justice. Concept, Evidence, Politics*, Routledge, New-York, 2012.

⁹¹ Concernant les logiques d'instrumentation de l'action publique, cf. les travaux de Pierre Lascoumes, en particulier pour la thématique de ce rapport : LASCOUMES Pierre, *Action publique et environnement*, PUF, Paris, 2018.

Si des équipements ont pu, et peuvent toujours être implantés à proximité de sources de nuisances, c'est uniquement sur la base du principe de la « mise en circulation »⁹² de ces populations qui opère comme une norme d'usage de l'aire d'accueil. De plus, les collectivités qui décident de créer un équipement accordent plus de poids aux avantages que cette décision procure en matière de gouvernance locale qu'aux répercussions de la localisation pour les futurs usagers. L'échelle locale (communale ou intercommunale) est donc à double-tranchant dans le traitement d'une population mobile largement façonnée par des politiques étatiques⁹³ et qui tend à n'être appréhendée qu'à l'échelle nationale. La « sédentarisation » a été érigée en problème public par les acteurs institutionnels et politiques parvenant ainsi à faire reposer sur les gens du voyage la responsabilité du dysfonctionnement de la politique publique d'hospitalité. Ce constat largement argumenté par la pénurie de places d'accueil et la transformation du mode de vie des gens du voyage reste aveugle à la question de l'exposition chronique des usagers à toutes sortes de sources de nuisances, qu'ils circulent d'un équipement à un autre ou qu'ils demeurent sur le même site. Ainsi, la stagnation sur les aires d'accueil interpelle l'ensemble des pouvoirs publics, tandis que l'exposition aux risques environnementaux est demeurée jusqu'alors un vaste impensé.

Pour comprendre l'ensemble de ces processus, nous allons faire état de nos observations de terrain en organisant notre propos à partir de deux approches permettant de combiner d'une part le rapport à l'espace et au territoire suscité par la localisation de l'offre publique d'accueil et d'habitat des gens du voyage, et d'autre part les effets sur les corps que cette localisation induit.

⁹² Marc Bernardot situe ce principe dans un mouvement plus vaste de « remise en mouvement des pauvres » comme technique de dépossession et d'invisibilisation des subalternes. Cf. BERNARDOT Marc, « Remettre les pauvres en mouvement. Enclosures, invisibilisation et émancipations », in COUSIN Grégoire, LOISEAU Gaëlla (et al.), *Actualité de l'habitat temporaire. De l'habitat rêvé à l'habitat contraint*, Terra-HN éditions, Marseille, 2016, en ligne : <http://www.shs.terra-hn-editions.org/Collection/?Remettre-les-pauvres-en-mouvement#>

⁹³ LOISEAU Gaëlla, « Maintenus dans leur ethnicité au nom de l'ordre public. Le cas des gens du voyage », in CRENN Chantal et KOTOBİ Laurence (dir.), *Du point de vue de l'ethnicité. Pratiques françaises*, Armand Colin, Paris, 2012, pp. 157-174.

TROISIÈME PARTIE / **Les inégalités
environnementales au prisme du
rapport au territoire**

Les inégalités environnementales au prisme du rapport au territoire

1- Les logiques institutionnelles qui président à la localisation des équipements

Les gens du voyage, lorsqu'ils sont amenés à habiter un territoire ou à séjourner sur des aires d'accueil n'ont pas la prérogative de la localisation de l'espace de vie qui leur est mis à disposition. Les choix qui préludent à la sélection de ces espaces sont ordinairement discutés dans des enceintes institutionnelles (préfectures, conseils départementaux, conseils de collectivités locales), rassemblant le plus souvent des élus et des administrateurs territoriaux. Des associations représentant les gens du voyage, à l'échelle locale, peuvent être sollicitées et participer à un certain nombre de réunions, sans pour autant avoir la garantie de peser dans les décisions finales. Le cadre procédural par lequel émerge une proposition de terrain est donc un axe d'analyse pertinent pour saisir les logiques à l'œuvre dans la localisation des équipements publics d'accueil et d'habitat des gens du voyage. À défaut de pouvoir assister directement à ces réunions, nous avons pu réaliser une série d'entretiens avec des acteurs des collectivités locales qui nous ont permis d'appréhender comment sont questionnés et agencés dans les discours, l'articulation entre ce mode de vie et les environnements choisis pour l'accueil ou l'habitat des gens du voyage.

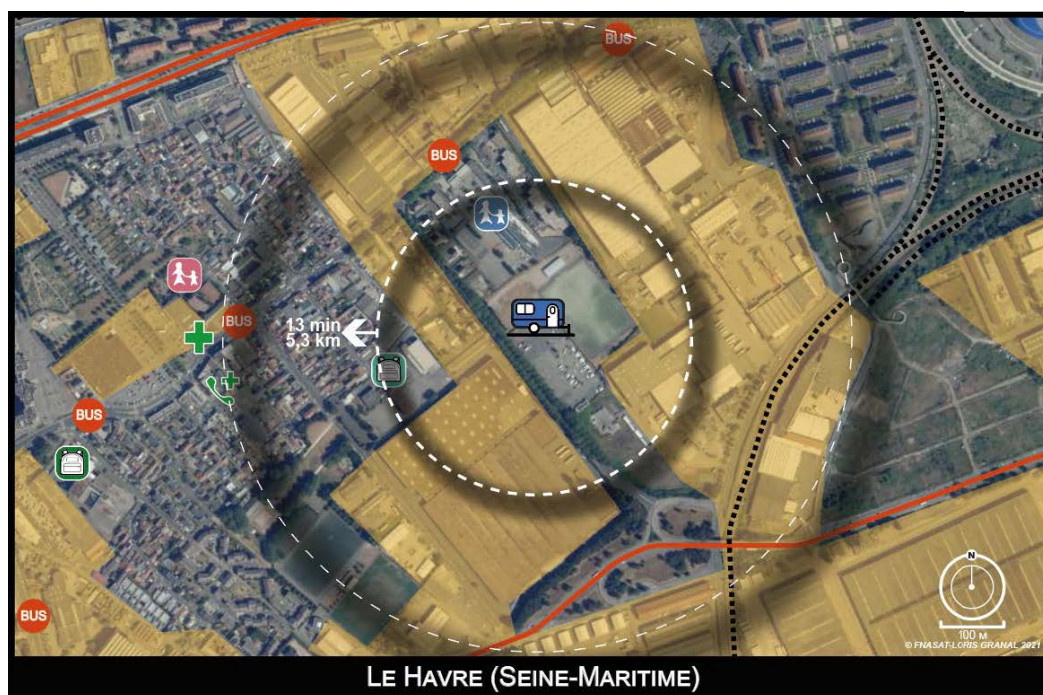
Les éléments de discours

Les deux principaux éléments de discours qui sont opposés par les agents des collectivités lorsque nous les avons interrogés reposent tout d'abord sur la minimisation de l'exposition aux nuisances, mentionnant le plus souvent le fait que les gens du voyage sont *égaux* aux autres habitants par rapport aux risques impactant le territoire. Le second élément récurrent, et très opératoire de surcroît, consiste à indiquer que les gens du voyage étaient installés sur le site *bien avant* la réalisation de l'équipement, s'exonérant de tout soupçon en matière de différence de traitement, et laissant sous-entendre que les gens du voyage auraient d'une certaine manière *choisi* cet environnement, du moins qu'ils s'en seraient accommodés.

a) « Pas pire que les autres habitants »

Les gens du voyage qui séjournent sur des secteurs agricoles ou viticoles où l'usage de pesticides est banalisé par exemple vont être considérés comme n'étant pas « plus impactés »

que les autres habitants. De la même manière, dans les zones industrielles l'exposition aux nuisances est considérée comme une dimension partagée par tous et faisant implicitement partie des « conditions de vie locales ». Ainsi, le responsable du service accompagnement social et santé de l'intercommunalité Caux Seine Agglo exprima, à la fin de notre entretien, son agacement à l'idée que je n'irais pas m'entretenir avec les Gravenchonnois qui eux aussi subissent les nuisances au même titre que les gens du voyage, considérant que l'approche de notre enquête serait particularisante. Il y a donc une forme de banalisation de la cohabitation avec l'environnement nuisible qui s'exprime tout d'abord par une véritable difficulté à en parler sereinement, et par une forme de « cécité paysagère »⁹⁴ qui se caractérise aussi bien par une volonté délibérée de ne pas voir ce qui est pourtant à portée de vue lorsqu'on se trouve sur certains équipements ciblés par notre enquête. Ainsi, la responsable du service gens du voyage de la communauté d'agglomération du Havre, qui a rempli le questionnaire pour l'aire du Havre, n'a pas mentionné la proximité avec une zone industrielle, une friche industrielle ou une zone commerciale et n'a coché que la case zone d'habitation pour décrire le secteur d'implantation de l'équipement, en précisant « situé dans un quartier mixant résidentiel, équipement sportif et activité économique ». Et, toujours dans le questionnaire, elle a répondu négativement à la question concernant la proximité d'une (ou plusieurs) source(s) de pollution. La carte élaborée, à partir des éléments d'information recensés dans les différentes bases de données que nous avons consultées, fait pourtant bien apparaître un équipement en plein cœur d'une zone industrielle :



⁹⁴ ZONABEND Françoise, *La presqu'île au nucléaire. Three Mile Island, Tchernobyl, Fukushima..., et après?* Odile Jacob, Paris, 2014 (1989), pp. 82-83.

Par ailleurs, notre visite sur place nous a permis de constater que l'on apercevait bien, depuis l'aire d'accueil des cheminées indiquant la présence d'activités industrielles (en arrière-plan derrière le lampadaire sur la photo ci-après), en l'occurrence une verrerie.



Aperçu des cheminées de la verrerie, depuis un emplacement de l'aire d'accueil du Havre

Notre interlocutrice a ensuite répondu de manière allusive lors de notre entretien, alors que nous lui exprimions notre étonnement au regard des éléments matérialisés par la cartographie concernant la proximité de zones industrielles et d'éventuelles nuisances environnementales sur l'ensemble des équipements gérés par la collectivité. Reconnaisant ne pas avoir d'informations ou de consignes particulières liées au fait que les aires de Gonfreville-L'Orcher et du Havre soient *certainement* impactées par le PPRT, elle se justifia par le fait que les gens du voyage ne sont pas les seuls concernés par ces nuisances, tout en énumérant la diversité de leurs typologies (sonores, olfactives, atmosphérique, charbon, pétrole) :

On est dans les quartiers sud du Havre, qui sont donc industriels portuaires. Heu... Après, je n'ai pas connaissance de problèmes particuliers, enfin par rapport aux autres habitants du quartier si vous voulez. (...) Après c'est sûr, sur Gonfreville les nuisances heu... je pense que les gens qui habitent ici... alors est-ce qu'ils s'en plaignent, je ne sais pas. Donc on a vue sur l'estuaire, et notamment les usines pétrochimiques, ça doit être Total, la raffinerie. Et donc ça fait un fond sonore, un brouhaha. (...) Bon après, il y a les nuisances olfactives... mais ça je pense, je dirais un peu moins... parce qu'on a des vents majoritairement d'ouest. (...) Après la question de la pollution, ça je ne pourrais pas vous dire. (...) Après, le côté positif c'est que nous avons une centrale à charbon dans les quartiers sud, ... qui a terminé son activité cette semaine. (...) Mais disons que

les nuisances sur les aires, elles sont semblables aux nuisances sur le territoire. Alors c'est sûr, dans les quartiers sud il y a davantage une proximité. Mais... après, que vous soyez dans les quartiers sud, centre-ville, enfin... quand on parle d'odeurs ou de... pollution atmosphérique, voilà, ça se diffuse quoi.⁹⁵

Les effets de pollution, bien qu'incontestables, font ainsi l'objet d'un procédé de lissage dans les discours qui semble avoir pour but d'exempter les gens du voyage de pouvoir figurer au rang des populations surexposées. Et, jamais la question de leur habitat aux cloisons fines et peu étanches ne semble pouvoir peser dans les arguments utilisés par les institutions, sans quoi le parallèle avec les autres habitants du territoire serait quelque-peu ébranlé.

Nous avons déjà constaté, lors d'une précédente enquête réalisée en 2011 dans le Vaucluse, cette tendance des agents des collectivités à banaliser la proximité des aires d'accueil avec des équipements et activités à risques telles que les centrales nucléaires. À Bollène (84), l'aire d'accueil⁹⁶ située en face de la centrale nucléaire de Tricastin, mise en service en 1980, n'avait alors pas fait l'objet de commentaire particulier de la part de notre interlocuteur de la commune qui nous indiquait que ce secteur n'était « pas plus dangereux pour les résidents de l'aire que pour l'ensemble des habitants de la commune ». Pourtant, des incidents faisant état de fuites d'uranium⁹⁷, s'ajoutant à des remarques de « mise en garde » exprimées aux résidents de l'aire d'accueil par les médecins de la commune suscitaient de vives inquiétudes chez les gens du voyage avec qui nous avons discuté, et qui indiquaient ne pas être informés d'un quelconque risque lié à la localisation de l'équipement, bien que celui-ci relève d'un plan particulier d'intervention en cas de risque nucléaire.

Ainsi, lors de notre entretien avec le responsable du service urbanisme de la communauté de communes de l'Estuaire, Braud et Saint-Louis, nous n'évoquons ni l'existence ni l'incidence de la centrale nucléaire sur le territoire communal ou intercommunal. La question ressurgit sur le territoire voisin de la communauté de communes de Blaye à l'évocation des lignes à haute tension qui entourent l'aire d'accueil de Campugnan :

L : Je crois que si, y'a une ligne à haute tension qui n'est pas loin quand même. (...)

M : C'est pareil, ici les lignes à haute tension, il y en a partout. Enfin, faut avoir en tête qu'il y a la centrale et que tout part de la centrale donc... c'est difficile d'y être... Ce que j'veux dire ce n'est pas... je n'sais pas si c'est un critère... (...) De toute façon, si la centrale, elle pète, peu importe où on se situe sur Blaye, on est mal barré (*amusé*).

GL : Mais est-ce qu'il y a des mesures particulières ? (...)

⁹⁵ Entretien du 2 avril 2021.

⁹⁶ L'aire d'accueil de Bollène, dans le Vaucluse, a ouvert en 2006.

⁹⁷ Arrêt Cour de Cassation, crim., 26 novembre 2013, Société auxiliaire de Tricastin, n°12-80-906. Cité in LOISEAU Gaëlla, *Odologie et présence des gens du voyage en France. Blocages, passages et nœuds des espaces de vie voyageurs*, thèse de sociologie sous la direction d'Arnaud Le Marchand et Marc Bernardot, Université du Havre, 2019, p. 398.

M : Non, mais on est trop... enfin là, on est éloigné. Entre les deux, là il y a de l'habitat. Enfin c'est pas... c'est pas que l'aire d'accueil.⁹⁸

Certaines nuisances semblent avoir tellement imprégné le territoire qu'il est à la fois impossible d'y échapper et néanmoins difficile d'en parler, car tout-un-chacun – y compris nos interlocuteurs – doit composer avec elles. À Campugnan, il en va ainsi du nucléaire comme des pesticides qui prolifèrent avec la viticulture :

GL : Donc il n'y a pas d'activité nocive environnante particulière quoi.

L : Ben, il y a la ligne à haute tension mais...

M : Sauf si on considère que la vigne, c'est une activité nocive.

L : il n'y en n'a pas de la vigne autour. (...)

M : plus d'vigne ?

L : Bah elle n'est pas à proximité immédiate. Il y a des arbres entre heu... y'a une forêt.

M : Non mais il y a de la vigne partout ici donc heu... c'est... (...)

GL : Et il y'a des risques de pesticides ? Même si vous êtes tous concernés, même si...

L : Il y a une petite forêt entre, donc on peut considérer que potentiellement ils peuvent en recevoir mais...

M : Ils sont dans les distances... des distances... autorisées, et puis même y compris pour les implantations auprès des écoles... (...)

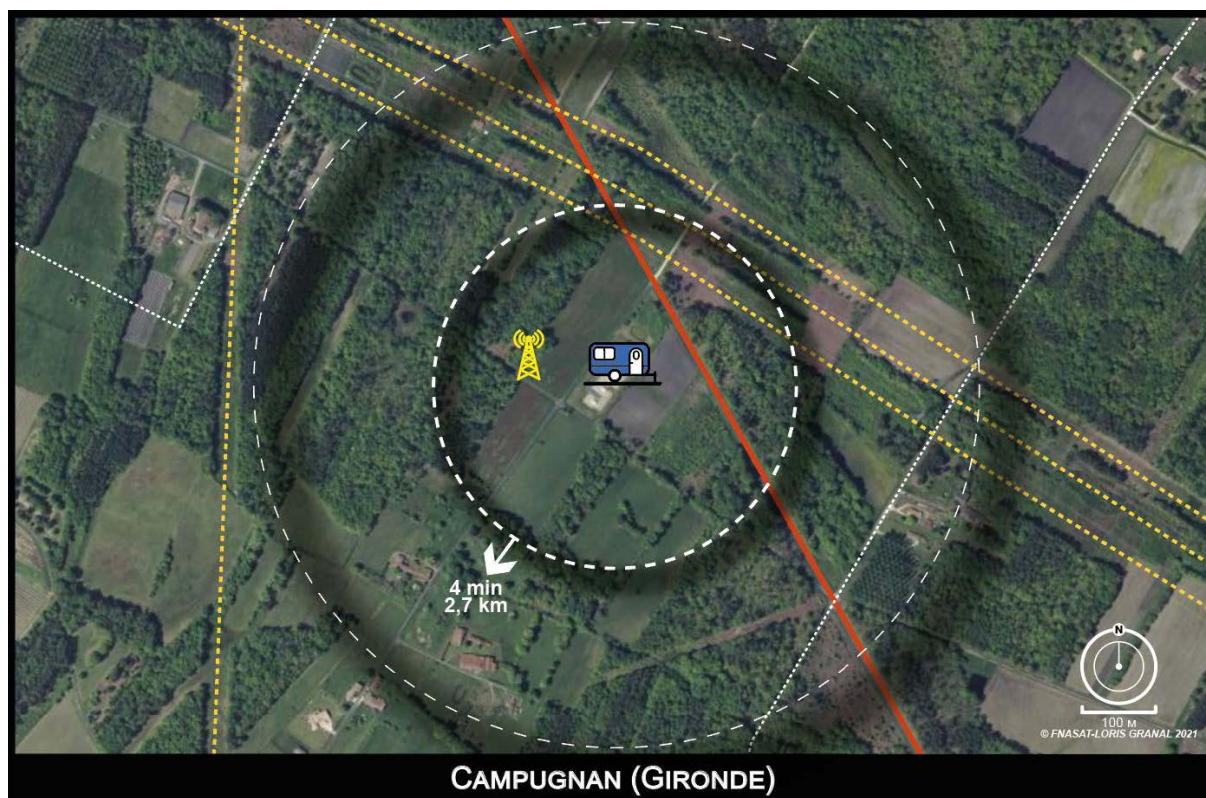
L : Elles sont très bien situées par rapport à certaines écoles [exposées aux pesticides].

M : Non mais je disais ça sous forme de boutade, car sinon il ne faut pas mettre d'aire d'accueil en Gironde ou en Haute Gironde en général.⁹⁹

Ainsi, dans les éléments de discours figurent parfois des formes de justifications reportant la considération du risque pour les gens du voyage par l'invocation d'un problème public plus général et avéré (traité dans la presse locale, suscitant des formes de mobilisations ou prises de positions politiques...). Cela produit une forme de désintérêt collectif pour le vécu des gens du voyage par rapports à ces risques ancrés sur le territoire au nom du fait qu'ils soient partagés par tous.

⁹⁸ Entretien du 25 aout 2020.

⁹⁹ Ibid.



Tandis que le critère de l'isolement de l'équipement est largement validé par nos interlocuteurs, sans qu'il fasse l'objet de quelconques formes de pondérations ; on observe une nette tendance à atténuer les effets des toxicités liées à la localisation des aires d'accueil, en particulier sur les territoires où certains types de pollutions sont de notoriété publique.

b) « Ils étaient là avant »

Un autre argument récurrent dans les éléments de discours est celui consistant à justifier l'implantation de l'équipement par le fait que les familles étaient déjà présentes dans le secteur en question avant l'aménagement de l'équipement. Les réponses fournies dans le questionnaire font apparaître que sur la moitié des sites sondés les gens du voyage fréquentaient la zone d'implantation de l'équipement dans le cadre de haltes temporaires ou prolongées, avant qu'il ne soit aménagé. On peut donc en déduire que cet élément de discours intervient en amont de la création de l'équipement, à savoir qu'il est employé pour justifier sa localisation, y compris lorsque celle-ci est problématique d'un point de vue sanitaire.

À Bordeaux, la mise à jour d'un problème de saturnisme infantile, en 2000, permit de dévoiler le processus historique de politiques de relégation de familles gitanes venues, en 1964, exploiter une décharge municipale située au nord de la ville¹⁰⁰. Mais ce qui nous avait particulièrement frappés c'est que ce problème sanitaire ne semblait pouvoir être justifié par les auto-

¹⁰⁰ LOISEAU Gaëlla, « Chronique d'une ségrégation planifiée : le Village andalou. Entre réparation et reconduction de l'exclusion. La politique bordelaise à l'égard de « ses gitans » », *Études Tsiganes*, vol. 21, 2005, pp. 74-94.

rités publiques que par l'évocation des pratiques de ferrailage des familles, tandis que la pollution du sol qui pourtant était parfaitement avérée demeurait insondable, et semblait même banalisée. Ces éléments de discours consistant à fusionner les pratiques de recyclage – qui amènent les voyageurs à être en contact avec des matériaux contaminés – et la pollution environnementale en dit long sur l'instrumentalisation de la présence voyageuse dans la gestion de l'espace public. En plus de fournir une main d'œuvre bon marché pour un travail dévalorisé, cette présence joue tacitement un rôle de mise en garde quant à la dangerosité d'un site dont la souillure reste méconnue du grand public. Passant d'une décharge publique de l'une des plus grandes villes de France à une combinaison entre décharge et bidonville à partir des années 1960, puis à une cité de transit, en 1976, convertie en "village" gitan en 1990 sans qu'aucune dépollution ne soit effectuée entre temps, ce secteur n'a pour autant jamais changé de statut tant dans les esprits qu'au niveau de l'urbanisme. Par la suite, la conversion du village andalou en zone de non-droit garantissait un détournement du regard des problématiques sanitaires liées à la pollution du sol, et enfouissait d'une certaine manière la mémoire de la décharge dans les corps de ces familles.

Près de quarante ans auront été nécessaires à la prise en compte de ce problème qui n'a pu être révélé que par la combinaison de trois facteurs concordants : tout d'abord le contexte juridique de la loi relative à la lutte contre les exclusions de 1998, imposant des mesures d'urgence en cas de saturnisme¹⁰¹, ensuite la contamination au plomb de plusieurs enfants, et enfin la mobilisation d'une équipe de soignants de Médecins du Monde ayant établi une corrélation entre les intoxications et l'absence de dépollution de l'ancienne décharge municipale. C'est ainsi qu'à leurs dépens les corps de ces enfants atteints de saturnisme ont été convertis en porte-parole de la mémoire des lieux. Nous avons suivi la procédure de résorption de l'habitat insalubre ayant abouti à la destruction du Village andalou qui semblait alors venir clore un épisode sinistre de la vie locale bordelaise, sans qu'une dépollution du site n'ait pour autant été effectuée.

En nous rendant sur l'aire d'accueil de Bordeaux, l'aire dite de la Jallère¹⁰², nous étions loin d'imaginer que c'est cette mémoire du Village andalou et de l'ancienne décharge municipale qui allait de nouveau ressurgir. En effet, l'aire d'accueil de Bordeaux est positionnée sur une partie de l'ancienne décharge, comme l'était également le Village andalou. En nous rendant sur place¹⁰³, nous rencontrons une dame âgée d'environ cinquante - cinquante-cinq ans qui nous indique être installée sur l'aire depuis son ouverture en 2007, nous montrant

¹⁰¹ Loi d'orientation n° 98-657 du 29 juillet 1998 relative à la lutte contre les exclusions.

¹⁰² Aire d'accueil ouverte en 2007. Le choix du nom a été fait à dessein « d'essayer de s'affranchir de l'histoire ». Cf. le compte-rendu de réunion du 12 mai 2006 réunissant les représentants associatifs mobilisés en défaveur de la localisation de l'équipement, des gens du voyage et les représentants de la ville de Bordeaux (que nous avons pu consulter).

¹⁰³ Entretien du 27 août 2020.

une photo de son mari posant avec l'ancien maire Alain Juppé lors de l'inauguration de l'équipement. Elle, originaire de Montpellier, n'a pas connu le Village andalou, contrairement à son mari qui a également vécu sur le hameau de Garonne¹⁰⁴. Notre entretien est entrecoupé des multiples sollicitations de ses petits enfants qui viennent réclamer des boissons ou des bonbons. Elle m'explique qu'elle a eu cinq enfants avec son mari et qu'ils résident tous aujourd'hui en caravane sur l'aire d'accueil de la Jallère. L'éducatrice spécialisée, intervenante sociale territoriale de l'Adav 33 qui est intervenue sur cet équipement durant de longues années nous rapporte que les familles, qui résident aujourd'hui sur l'aire d'accueil, sont les descendants de celles qui vivaient dès 1976 au hameau de Garonne, puis à partir de 1990 dans le Village andalou. Au départ, nous dit-elle, ce sont cependant des gens du voyage qui ont investi l'aire d'accueil, des familles qui fréquentaient le même espace de vie que les Gitans du Village andalou :

Les gens qui sont entrés [sur l'aire d'accueil de La Jallère] finalement ce sont des gens du voyage qui ont grandi sur l'aire de passage de Bordeaux Bacalan ; vous savez il y'avait le Village andalou, une très grande aire de passage qui était réservée aux gens du voyage d'origine manouches, et après ce qu'on appelait l'aire de stationnement pour les Gitans qui venaient visiter les familles du Village andalou. Donc il y'avait trois points comme ça sur la même avenue, et les gens qui se sont installés là, ce sont des gens du voyage qui avaient grandi sur cette grande aire de stationnement. (...) Au début ils disaient « on rentrera jamais là, parce que cet endroit il est associé à une image tellement négative qu'on ne rentrera pas ». (...) Ce sont les plus pauvres qui sont entrés quand même, ce sont les plus pauvres d'entre eux. Les autres disaient « mais jamais on n'ira là-bas, jamais ! » (...) Et ce qui est curieux, là moi j'ai repéré donc... des familles qui étaient dans le Village andalou (...). C'est leurs enfants qui sont sur l'aire et les familles viennent les visiter. Les parents viennent visiter les enfants quoi.¹⁰⁵

L'espace inhospitalier, situé en zone humide (parsemé de « jalles »¹⁰⁶) et polluée, a donc été sédimenté comme le seul espace de tolérance et donc de concentration de la présence des Gitans et des gens du voyage sur le territoire bordelais. C'est bien la municipalité et l'ensemble des autorités publiques qui ont favorisé cette implantation au fil du temps par une succession de dispositifs d'insertion, et l'investissement dans des opérations publiques permettant de stabiliser ces familles dans cette zone qui reste appréhendée sous l'angle de la marginalité par une association constante entre présence « gitane » et délinquance :

¹⁰⁴ Le Hameau de Garonne était une cité de transit qui a accueilli entre 1976 et 1990 les familles qui vivaient sur la décharge municipale, arrivées en 1964. Le Village andalou a succédé au Hameau de Garonne et a permis de reloger trente-sept de ces familles entre 1990 et 2001. Cf. LOISEAU Gaëlla (2005), op. cit.

¹⁰⁵ Entretien du 14 janvier 2021.

¹⁰⁶ L'assistante sociale nous précise que « les jalles : c'est un terme très bordelais... ce sont les grands fossés qui permettent la circulation des eaux de pluie. Alors pour l'aire de la Jallère, vous avez la Garonne, puis des terre-pleins, et puis l'eau entre la Garonne et l'aire de stationnement est récupérée dans de très grands fossés. Donc dans ces jalles, bien sûr, il y'a beaucoup de rats ». Précisons que l'aire de la Jallère est loin d'être la seule à être concernée par la proximité de jalles en Gironde.

Quand vous dites « la Jallère », de suite c'est « ah mais c'est là où y'a les Gitans ». C'est-à-dire que c'est resté dans la mémoire profonde. C'est profondément stigmatisé. Et chez les gens du voyage c'est pareil. Il y'a ça qui reste toujours. C'est-à-dire qu'on a grandi là, on a ces paysages qui sont en nous, c'est quelque-chose de très, très fort, de très puissant. Et moi je pense que... puisque c'était cet endroit après tout, où on les avait mis, qu'ils avaient investi, ... on les y laisse. Vous voyez. C'est plus ça qui a eu lieu. Avec les flics à côté, [un collègue parti à la retraite] me disait « tu sais les flics ils préfèrent les avoir là et savoir où ils sont, plutôt que les avoir répartis partout ». Ça fait un point de fixation et au moins c'est là. (...) Les gens du voyage et les Gitans c'est leur endroit, c'est leur réseau, c'est leur histoire.¹⁰⁷

Ainsi, malgré les multiples tentatives des différents acteurs associatifs et des gens du voyage eux-mêmes pour alerter sur les conséquences néfastes d'une telle localisation, aucun des arguments n'a pu enrayer le processus de relégation qui préfigurait le devenir de cette aire d'accueil, aujourd'hui complètement abandonnée par les pouvoirs et services publics comme en témoigne notre interlocutrice, intervenante sociale territoriale à l'Adav33 :

Il y'a des problèmes de santé, mais on n'est pas assez proches pour le voir. Lorsque c'était dans le Village andalou nous étions au Village andalou... il y'avait une grosse présence. Là, les enfants, ... sont peu ou pas scolarisés, donc peu ou pas de personnes pouvant voilà... mesurer ça. Il y a des parents qui ont des problèmes de santé extrêmement importants, beaucoup de Sida, beaucoup de problèmes d'addictions plus, plus, plus. (...) Il n'y a aucune insertion, aucune. Ils sont toujours là comme ça, suspendus dans leur bulle. C'est une bulle particulièrement malsaine... Alors peut-être que, eux l'entretiennent aussi ça, mais enfin quand on met des gens dans des conditions comme ça, forcément il y'a des choses qui s'passent. Forcément les enfants-là ne sont pas soignés. Forcément ! Et ils ne sont pas soignés, ils ne sont pas scolarisés. Leurs droits au logement ne sont pas respectés. Leurs parents sont dans des conditions de santé déplorables. Je veux dire comment peuvent-ils grandir en dehors de la délinquance et tout le reste quoi ? Ça s'est beaucoup dégradé. Ce que je peux dire c'est que depuis cinq ans maintenant, ça s'est profondément dégradé.¹⁰⁸

La configuration bordelaise dévoile les mécanismes de l'humiliation qui sont à l'œuvre dans une part importante des choix de localisation des espaces d'accueil et d'habitat des gens du voyage. Cet espace en particulier, qui contient toute la mémoire résiduelle de la ville, persiste à recueillir au bout du chemin cabossé qui mène à l'aire de la Jallère, les sacs de vieux vêtements et jouets usés, les décombres et les carcasses de voitures.

¹⁰⁷ Entretien du 14 janvier 2021.

¹⁰⁸ Ibid.

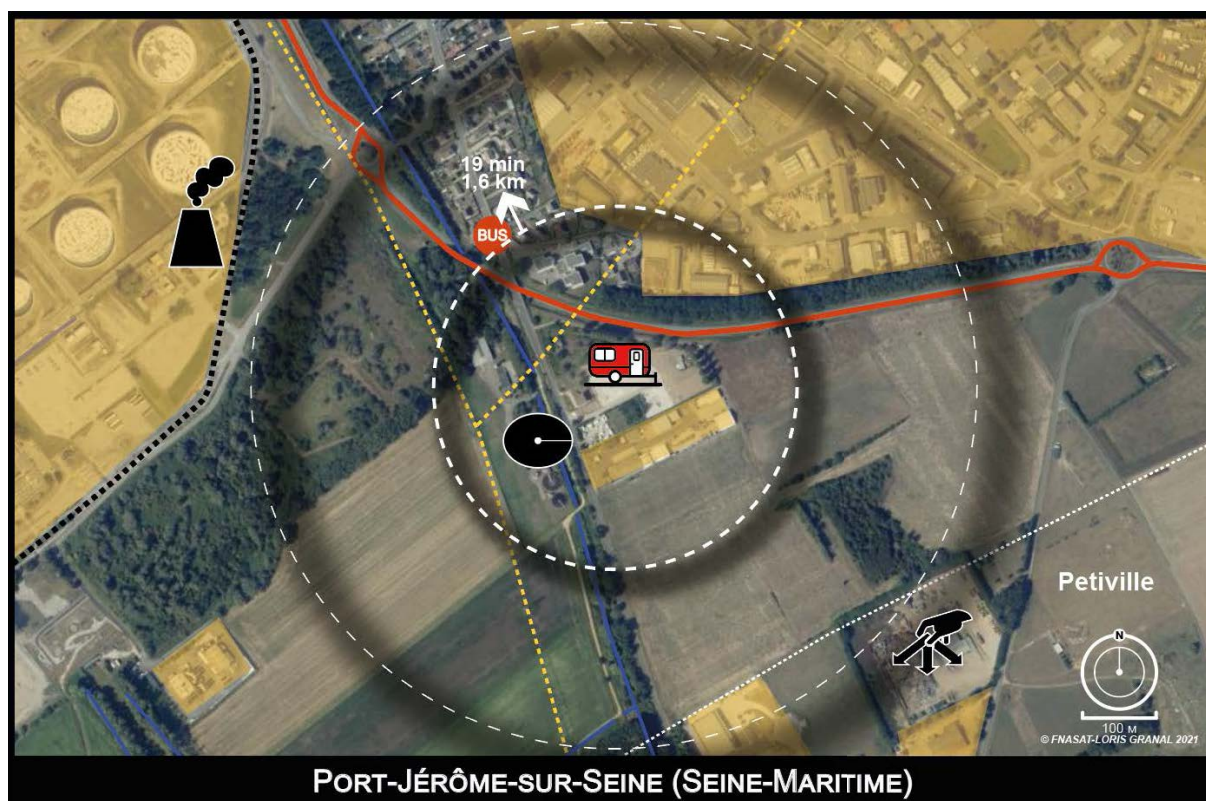


Carcasses de voitures entreposées à l'embranchement du chemin cabossé menant à l'aire d'accueil de la Jallère



Nous pourrions décrire ce même processus dans bien d'autres endroits y compris pour des opérations d'habitat adapté ou pour des terrains familiaux. Par exemple, à Port-Jérôme-sur-Seine les familles résidaient auparavant sur un ancien parking poids-lourds situé à trois -

quatre-cents mètres de la parcelle choisie par l'agglomération pour réaliser les terrains familiaux. Évincés de ce terrain qui a été absorbé par l'extension de la zone industrielle, les familles ont été déplacées en 2012 sur un « carré », nous disent les familles, jouxtant les actuels terrains familiaux où ils ont finalement été relogés en octobre 2020. Misia Forlen¹⁰⁹, qui enquête dans le cadre de sa thèse sur la zone économique spéciale de Port-Jérôme-sur-Seine, nous a précisé que cette localisation, telle qu'elle apparaît aujourd'hui, ne révèle pas toute la teneur contenue dans le projet d'extension de la zone industrielle où le terrain familial pourrait bien faire figure de point de jonction entre l'actuelle zone industrialo-portuaire et la centaine d'hectares affectés à l'aménagement de la troisième phase à l'horizon 2030. Ainsi, notre carte n'est pas révélatrice du précédent de la présence voyageuse, telle qu'il est en train de se dessiner pour les années à venir, la portion actuellement constituée de champs entre le terrain familial et Petiville étant visée par cette extension :



À Cenon (33) les familles concernées par la création de terrains familiaux¹¹⁰ étaient initialement réparties en deux campements de caravanes installés de part et d'autre de la rocade qui sépare Artigues et Cenon. Une partie de ces familles étaient installées au moins depuis les années 2000 de façon très précaire dans un bois, à l'abri des regards, à l'intérieur d'une en-

¹⁰⁹ Misia Forlen est doctorante en architecture dans le cadre du programme de recherche et de création artistique RADIANT, rattachée à l'UMR 6266 IDEES-Le Havre de l'université du Havre.

¹¹⁰ Les terrains familiaux de Cenon ont été inaugurés en juillet 2011.

clave de Cenon sur la commune d'Artigues. C'est au sein de cette enclave, et à proximité immédiate de ce bois, que les terrains familiaux de Cenon ont été réalisés.

À Blanquefort, l'opération d'habitat adapté a été aménagée à proximité immédiate du site appelé *Petit-Lacanau* où ont résidé pendant une quarantaine d'années, sans autorisation, une cinquantaine de ménages¹¹¹. Ainsi les collectivités qui commanditent ces opérations ne cherchent pas tant à déplacer les populations, mais plutôt à régulariser leur présence dans un espace qu'elles occupent de fait, tranchant de cette manière les conflits que pourraient susciter le fait de vouloir leur accorder une place sur le territoire, et faisant incomber aux principaux intéressés le choix de la localisation.

Or, on sait bien que ces personnes qui « se cachent dans les bois » ou qui occupent des espaces de façon irrégulière ne peuvent le faire que sur des zones faiblement prisées par les habitants pour éviter de se faire expulser. Par ailleurs, ce discours cherchant à attribuer aux voyageurs la prérogative du choix d'implantation de l'équipement est parfois complètement biaisé par le fait qu'aucune mémoire de ces lieux ne puisse réellement être mise à jour, précisément du fait qu'il s'agisse d'espaces dévalorisés. C'est ce que nous avons découvert en échangeant avec l'un des chefs d'entreprises impliqués dans un conflit sanitaire avec les résidents de l'aire d'accueil d'Hellemmes-Ronchin dans le Nord.

Durant notre échange avec le service gens du voyage de la métropole de Lille (rattaché à la cellule maîtrise d'ouvrage), nous avons obtenu plusieurs informations discordantes au sujet de l'antériorité de la présence des familles par rapport aux deux entreprises qui cernent aujourd'hui l'équipement. La responsable commence par fournir une information qui est ensuite corrigée par son collègue :

LO : On est sur une aire d'accueil avec ... qui est cerclée par une cimenterie et une concasserie arrivées après la réalisation de cet équipement. Un équipement qui a été réalisé sur un site qui nous avait été désigné par les communes, et qui est un site qui est régulièrement occupé par les gens du voyage en illicite. (...)

EM : (...) Ce que je veux dire déjà, c'est que moi j'avais fait un montage-photo pour rappeler un peu l'histoire. Et je crois qu'en fait l'usine à béton était déjà là très, très tôt...

LO : Elle était déjà là. D'accord excusez-moi.

EM : Elle était déjà là, par contre c'est vrai que les gens du voyage ont toujours fréquenté ce lieu. Donc je pense que même à l'époque eux devaient déjà cohabiter avec l'usine à béton.¹¹²

Les informations qui nous sont transmises sur l'histoire de ces sites sont relativement fragiles du fait que les agents des collectivités ne sont pas forcément amenés à travailler directement

¹¹¹ CLAVÉ-MERCIER Alexandra, « Projet d'habitat adapté pour les gens du voyage du Petit Lacanau à Blanquefort (33). D'une idée de Gadje à des expériences de voyageurs », Rapport Aquitanis, 2008-2009.

¹¹² Entretien du 28 octobre 2020.

sur la mémoire des lieux, et parce qu'ils ne sont finalement que très peu au contact du terrain, contrairement aux personnes qui vivent ou travaillent sur place. C'est pourquoi il nous a semblé important de collecter également l'avis d'un des responsables des entreprises présentes sur ce secteur, notamment celui qui est à la tête d'une industrie familiale implantée sur Ronchin depuis 1920 sous l'enseigne des Briqueteries du Nord (dont la SARL Matériaux recyclés de Ronchin est l'une des filiales). Durant notre échange téléphonique¹¹³, le directeur a tenu à nous faire savoir que son activité n'avait été interrompue pour des raisons économiques que sur une période de dix ans (de 1966 à 1976). Il nous rapporte également que dans les années 1980, l'entreprise a été tronquée d'une partie de son foncier (une friche industrielle) et expropriée pour l'aménagement de la ligne de train à grande vitesse (LGV Nord). En août 1995, la Communauté urbaine de Lille a réquisitionné une portion de 2000 m² du terrain de l'entreprise pour y installer les gens du voyage qui avaient besoin d'un espace pour stationner pendant la grande braderie de Lille du mois de septembre. Si, nous dit le chef d'entreprise, aucun voyageur n'est venu sur ce terrain pendant la braderie (probablement parce qu'il était trop éloigné de la centralité urbaine), *ce site a connu par la suite plusieurs installations de campements de gens du voyage dès 1996*. La Communauté urbaine de Lille a alors proposé aux Briqueteries du Nord de signer des conventions d'occupation temporaire sur une période s'écoulant entre 1997 et 2004. Ces dates correspondent à ce que nous ont rapporté les familles qui nous ont indiqué que leurs parents fréquentaient initialement un terrain situé au niveau du parking d'un ancien stade de foot, que l'on distingue aisément sur la photo ci-dessous. Le maire d'Hellemmes tolérait leur présence à cet endroit, et c'est la perspective d'une scolarisation des enfants qui a, selon nos interlocutrices voyageuses (âgées de quarante-et-un et quarante-trois ans), influé dans le choix d'une stabilisation sur ce site :

M : C'est vrai que comme je vous ai dit, nous on était là avant le terrain. Donc ça faisait déjà une quinzaine ou une vingtaine d'années qu'on était déjà là et avant il y'avait le maire de Hellemmes qui était venu, mais je vous parle de ça, il y'a presque maintenant...

C : Il y'a bien vingt-cinq ans.

M : Ça fait que quand on était installé, ici les enfants n'allaient pas à l'école et tout. Il y'a le maire qui est venu, c'était un terrain sauvage, c'était vraiment la gadoue, on vivait vraiment sans rien. Il y'avait pas l'électricité, pas l'eau, il y'avait rien. (...) Et quand ils sont venus, à force ils ont dit « si vous mettez les enfants à l'école, vous serez là comme chez vous ». (...) On voyageait souvent, donc pour nous c'était un lieu où on venait en hiver et en été on partait, ... mais tout le temps on venait en hiver. Mais des fois on restait en été et en hiver. Donc pour nous (...), quand ils ont proposé ça aux parents, ils ont dit oui. Si c'est des possibilités pour que les enfants aillent à l'école, ils ont dit oui. Et ils ont mis les enfants à l'école mais... je vous dis, les enfants à l'école ils étaient déjà... ils avaient treize - quatorze ans, déjà. C'était mes p'tits frères, donc ... ils y allaient

¹¹³ Entretien téléphonique du 29 mars 2021.

à l'école. Ils y ont été pendant quelques années et c'est vrai qu'à force des années on est resté sur le terrain. Mais après, le courant, j'vous le dis franchement, on l'a eu par le gars de l'usine.

GL : D'accord.

M : Oui, mais ce n'était pas l'même gars. Je vous dis depuis vingt ans, ou vingt-et-un ans ou plus même...

GL : Le maire ne vous avait pas donné le courant.

M : Non, on n'avait pas le courant, mais par contre ils ont mis une pompe heu...

C : Une arrivée d'eau là, un robinet...

M : Une ancienne là, où vous savez... que vous poussez sur le bouchon.¹¹⁴

Ce sont donc des processus parfois beaucoup plus complexes qu'ils n'y paraissent de prime abord qui gouvernent les logiques de localisation des équipements. En l'occurrence ici, la collectivité semble avoir joué un rôle déterminant dans l'orientation sur ce site (même à titre exceptionnel ou occasionnel) des gens du voyage à partir de 1995. Bien que trop éloigné pour ceux qui souhaitaient déballer à la braderie, il préfigura une opportunité de tolérance dont des gens du voyage se sont saisis au fil des années par cette perspective de scolarisation de leurs enfants qui leur était garantie par le maire. Ce processus de prise en compte de la présence des familles sur ce territoire a abouti à la création de l'aire d'accueil d'Hellemmes-Ronchin en 2009, et pourrait même se poursuivre par la concrétisation d'une opération d'habitat adapté.

L'image aérienne ci-après donne une représentation de la proportion du foncier exploité par la SARL Matériaux recyclés de Ronchin, par rapport à la superficie de l'aire d'accueil d'Hellemmes-Ronchin :

¹¹⁴ Entretien du 30 octobre 2020.



Photo aérienne jointe par le PDG des Briqueteries du Nord dans un courrier adressé en janvier 2019 au président de la commission d'enquête publique préalable à la révision du PLU de la métropole de Lille

Le foncier : un faux problème ?

La pénurie de foncier est avancée, de manière quasi-systématique, comme le principal obstacle à la concrétisation d'une opération d'accueil ou d'habitat des gens du voyage. Le questionnaire – bien qu'inégalement rempli pour la partie ayant trait au zonage, car nécessitant des connaissances techniques ou historiques – fait apparaître que les terrains sur lesquels ont été construits les équipements étaient auparavant majoritairement dédiés à un usage agricole (12 réponses sur 25), et en second lieu à un usage industriel (7 réponses sur 25¹¹⁵). Sur 15 réponses concernant le zonage actuel de l'équipement, 7 seulement font apparaître qu'ils figurent en zone urbaine¹¹⁶. Les 8 autres équipements se trouvent en zone industrielle (pour 3 d'entre eux), en zone d'activité et commerciale (pour 3 d'entre eux) et en zone agricole (pour 2 d'entre eux). Ajoutons que dans 35% des cas recensés par le questionnaire, le terrain appartenait initialement à la commune ou à l'intercommunalité.

¹¹⁵ L'une des réponses mentionnait que le terrain était auparavant une déchetterie communale, nous l'avons intégrée dans les activités industrielles.

¹¹⁶ Le zonage urbain mentionné inclut la « zone urbaine de faible densité », la « zone pour de l'habitat individuel isolé ou en groupe » ou la « zone spécifique gens du voyage ».

a) Le traitement des enjeux de dévalorisation

En matière de planification urbaine, ce qu'on désigne sous le vaste ensemble du foncier est avant tout une réserve de terrains, notamment agricoles, dont on peut ajuster la valeur en fonction de son changement d'affectation au plan d'urbanisme. De nombreuses contraintes réglementaires pèsent sur les possibilités de modifier le zonage d'un terrain, afin d'en permettre par exemple la constructibilité. Le caractère inondable est l'un des plus importants en particulier dans les grandes agglomérations. Mais ce que cache l'expression souvent employée de « tension foncière » n'est autre que la logique de la dévalorisation du foncier que peut susciter l'implantation d'un équipement d'accueil ou d'habitat des gens du voyage (comme tout équipement jugé néfaste) à proximité d'une zone d'habitat.

À Gravelines près de Dunkerque, des gens du voyage sont sédentarisés sur une ancienne aire d'accueil proche du centre-ville dans un secteur portuaire situé en zone de submersion marine. Ce terrain est pollué et les seuls terrains qu'on leur propose pour la réalisation d'une opération d'habitat adapté sont également pollués¹¹⁷. Un projet immobilier semble avoir permis une modification du zonage, mais les gens du voyage qui vivent là depuis plusieurs décennies ne seront pas intégrés à ce projet, comme nous l'explique le chef du service Solidarités - publics spécifiques à la Communauté urbaine de Dunkerque :

GW : Alors la ville, je les ai vus il y'a un mois maintenant, ils voudraient que ce soit sur un autre secteur parce que, vu qu'ils ont des projets sur le port de plaisance en fait, ils voudraient récupérer le terrain pour faire du logement un peu haut de gamme, quoi. Par contre... là où ils sont embêtés... c'est toujours la même rengaine avec les communes, c'est « on n'a pas d'foncier ». Mais bon moi je rajoute... « pour les gens du voyage » parce-que...!

GL : Oui parce que vous n'êtes pas non plus dans un secteur très...

GW : Oui... non. Et puis je veux dire, ils arrivent bien à construire des lotissements... Donc ... ce qu'ils nous ont dit c'est « on n'a pas de foncier, et puis le foncier qu'on a, ça appartient au Port autonome », mais bon... de toute façon c'est le préalable... Il va bien falloir... Donc là, on a un nouvel élu, donc on va organiser une réunion.¹¹⁸

Ainsi, lorsque la dynamique touristique ou économique du territoire incline les élus à priser les secteurs où sont implantés les gens du voyage, ce sont plutôt des logiques de gentrification qui gouvernent les politiques d'urbanisation, repoussant les gens du voyage à la périphérie urbaine.

¹¹⁷ Cf. FOULON Rémi, « Marre de leurs conditions de vie. L'aire d'accueil n'est plus aux normes : la ville peine à trouver un terrain pour la famille Ziegler », *Le Phare Dunkerquois*, 4 octobre 2017, p. 21.

¹¹⁸ Entretien du 27 octobre 2020.

La part la plus importante du coût d'une aire d'accueil est ainsi absorbée par la variable de l'éloignement qui génère un investissement important pour acheminer les réseaux, comme le souligne notre interlocuteur de la communauté de communes de Braud et Saint-Louis :

GL : Là où elle est située, vous avez eu un coût important pour les réseaux, c'est ça ?

CG : Oui... ah oui (*rire*)

GL : ... Oui !

CG : ... 80 000 euros pour l'eau, je me rappelle. Et l'électricité ça devait être 40 000 euros. C'était monstrueux. Depuis que je fais des projets en urbanisme là, je fais beaucoup de lotissements, de choses comme ça, je n'ai jamais revu des coûts comme ça quoi. Bon, c'était vraiment exceptionnel, c'était lié à ce projet particulier, voilà. On était prêt à accepter plein de choses pour ça.

GL : Eh oui c'est ce qu'on appelle la charge, assumer le coût de...

CG : C'est ça et ne pas assumer politiquement le fait de ne pas les mettre dans des zones urbaines quoi. On trouverait bien un terrain plus cher évidemment mais bon... politiquement c'est compliqué quoi.¹¹⁹

Pour prendre le revers de cette logique, des pistes de réflexions ont émergé au sein du tissu associatif pour inciter les collectivités à utiliser la création des aires d'accueil comme instrument de planification d'urbanisation. Ainsi, cette prise en charge de l'acheminement des réseaux dans le cadre d'une opération d'accueil des gens du voyage permet de compenser la perte de valeur des propriétés environnantes par une diminution des coûts pour de futures opérations immobilières d'une part, et des possibilités de vente plus favorables par la suite, comme nous l'explique Frédéric Liévy¹²⁰ :

Saint-Lys, au départ, ils ont fait l'aire d'accueil dans un champ. Ils étaient tous contre. La dame qui pleurait, au final a vendu sa maison beaucoup plus chère qu'elle l'a achetée, et ils ont urbanisé toute la route. Du coup, ils ont organisé tout, parce qu'ils ont profité pour mettre les réseaux. Nous, on le savait déjà à l'époque. Alors, on a juste dit en réunion à cette femme «vous savez madame, ne vous inquiétez pas, parce que dans quelques années, il n'y aura pas que votre maison ; parce qu'ils vont amener les réseaux en bas, donc il va y avoir des choses qui vont se construire, madame. Il n'y aura pas que vous ». Et en fin de compte, ça s'est construit. Il n'y a pas de dégâts, et tout se passe bien. Les gens ont vendu leurs maisons au prix qu'ils ont voulu, peut-être moins cher maintenant avec l'aérospatiale... Merci l'aérospatiale !¹²¹

Ainsi de nombreuses aires d'accueil qui étaient initialement complètement isolées, commencent à se retrouver dans des secteurs où l'urbanisation gagne progressivement du terrain, engendrant des répercussions positives pour les gens du voyage amenés à y séjourner.

¹¹⁹ Entretien du 25 août 2020.

¹²⁰ Voyageur, membre de l'association RLGDV et militant en faveur de la reconnaissance du mode de vie en habitat mobile.

¹²¹ Entretien du 22 juin 2020.

C'est le cas en particulier dans les grandes agglomérations, notamment à Bordeaux, où quelques trop rares aires comme celle de Bègles, sont aujourd'hui desservies par les transports en commun, et par conséquent intégrées comme éléments du paysage urbain. Mais on trouve également ce phénomène dans les petites et moyennes villes comme par exemple à Clermont-l'Hérault où le gestionnaire employé depuis une dizaine d'années par la communauté de communes a vu une évolution notable au niveau de l'aménagement et l'entretien de l'accès :

FF : Le seul panneau qu'on a eu c'était au rond-point de Lidl où il y'a l'embranchement piscine là : « centre aquatique ». Mais quand ils ont refait le centre aquatique si tu veux ils ont viré ces... comme ce n'était pas un panneau officiel, c'était un panneau comme il y a au Mazet, là...

GL : Un petit panneau en bois.

FF : Oui voilà. (...) Et quand ils ont refait la route pour le centre aquatique, ce qui n'était pas comme ça avant... ils l'ont viré...

GL : C'était un chemin quoi.

FF : Ah oui, moi quand je suis arrivé ici c'était un chemin de terre, c'était un chemin de vigne. C'était des crevasses, il y'avait des trous partout, c'était de la terre quoi. Donc, quand ils ont fait la piscine, ils ont goudronné jusqu'au pont de l'autoroute, ils ont fait un peu... ils ont arrangé... ils ont mis de l'éclairage parce qu'il n'y en avait pas ... Quand t'arrivais en astreinte ici, tu sortais du rond-point, t'étais dans l'obscurité totale... tu sais que là, tu te dis bon... si je ne rappelle pas dans une heure appelez la police ! (rire) Voilà. Mais bon ... ça s'est amélioré après, ils ont fait la voirie, ils ont mis l'éclairage.¹²²

Cependant le secteur reste isolé du reste du territoire urbain de Clermont-l'Hérault comme dans bien d'autres sites que nous avons pu visiter. Au mieux l'équipement se situera à proximité d'un équipement sportif, comme c'est le cas pour l'aire d'accueil de Saint-Mathieu-de-Trévières qui se situe près de la piscine municipale qui – tout comme l'aire d'accueil – est un équipement d'intérêt général.

Il y a donc des manières plus judicieuses que d'autres d'appréhender et de traiter cette crainte de la dévalorisation du foncier. Une localisation au sein d'un complexe sportif permet de régler d'autres problématiques qui découlent d'une mauvaise localisation, comme celle – très fréquente dans les zones rurales et périurbaines – de la qualité de l'accès qui demeure un révélateur de la relégation, et l'un des points de contestation régulièrement soulevé par les familles.

À l'inverse, les collectivités agissant à partir du spectre de la dévalorisation du foncier localisent des aires d'accueil loin de toute zone de conflictualité apparente et resserrent cette dimension du conflit (inévitables) entre une poignée d'acteurs, non seulement des acteurs

¹²² Entretien du 12 janvier 2021.

économiques incluant les gens du voyage eux-mêmes mais aussi des industriels, ou encore des employés de sociétés de gestion, comme l'explicitent deux gestionnaires que nous avons rencontrés sur l'aire d'accueil d'Onnaing¹²³(59), jouxtant un centre de stockage de déchets non dangereux issus du bâtiment, soit une déchetterie-concasserie :

G1 : Normalement la déchetterie, ils sont sensés arroser leurs broyeurs, mais une fois ils étaient en panne parce que leurs tuyaux étaient percés.

G3 : Leurs broyeurs, les routes, c'est plus des routes c'est des chemins de terre, quand c'est sec ça fait de la poussière.

G1 : Et ici, c'est pareil quand il y'a eu de la pluie comme ça¹²⁴ je ne sais pas si vous avez vu la merde... mais à chaque fois que les gens partent et reviennent... ils sont obligés d'arroser leurs pneus parce que il y'a quand même des gens du voyage qui ont des sociétés du bâtiment, donc tous les jours ils sont obligés d'arroser, de nettoyer. Ça coûte cher forcément, en eau. Alors c'est nous qui le faisons pour préserver leurs consommations.¹²⁵

Ainsi ces localisations, à proximité de sites engendrant des nuisances, ne sont pas uniquement problématiques du point de vue de la santé des résidents, mais portent atteinte à l'activité économique des voyageurs qui fréquentent ces équipements donc à la valeur de leur travail. Comme nous le verrons plus loin, ces ajustements mis en place par les gestionnaires pour compenser les externalités négatives causées par les activités polluantes environnantes sont révélateurs d'une mécanique destructive contre laquelle les voyageurs, comme les gestionnaires, doivent lutter pour pérenniser un certain niveau de confort sur l'équipement.

L'une des images que nous avons prises lors de notre visite à Onnaing montre cette proximité de l'aire d'accueil avec le chemin d'accès au site de stockage et concassage des déchets issus du bâtiment qui laisse supposer un étalage des boues et poussières au-delà du site et notamment sur la voie d'accès à l'aire d'accueil et à la déchetterie-concasserie :

¹²³ Aire d'accueil ouverte en 2017.

¹²⁴ Le jour de notre visite était particulièrement pluvieux.

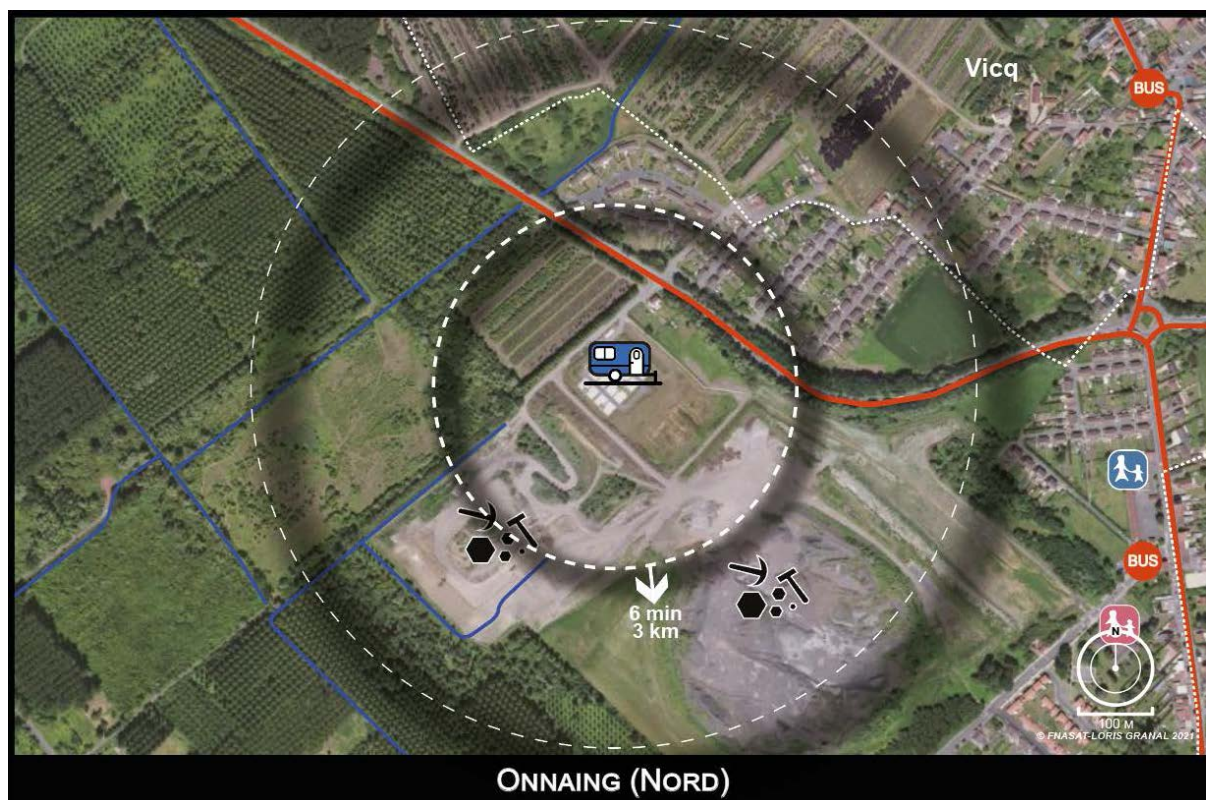
¹²⁵ Entretien du 29 octobre 2020.



À droite l'entrée de la déchetterie-concasserie, à gauche l'accès à l'aire d'accueil d'Onnaing



La continuité du chemin d'accès à la déchetterie-concasserie qui longe l'aire d'accueil d'Onnaing



Ainsi, la pacification « politique » qui opère par le choix du foncier n'a donc bien souvent pour effet que de reporter les conflits dans des sphères à enjeux hautement sensibles (économiques, familiaux), atteignant au quotidien des acteurs qui ajoutent à leur activité initiale un volume largement invisibilisé de tâches et d'actions visant à compenser ou atténuer les désagréments et nuisances engendrés par une cohabitation éprouvante.

Qui plus est, alors que ces choix de localisation éloignés des zones d'habitat sont présentés comme permettant d'esquiver la vindicte populaire à l'encontre des gens du voyage, ils engendrent d'autres types de nuisances qui alimentent le rejet, l'animosité et le racisme qui eux sont très « bavards » et avarés en explications du point de vue et du vécu des gens du voyage.

b) La réserve foncière

Une autre stratégie – étayée par la dynamique legaliste qui impose la création des équipements par la prise de compétence obligatoire par les EPCI – consiste à réaliser un travail de prospection foncière à l'échelle intercommunale de manière à disposer d'une réserve de terrains octroyant une marge de manœuvre politique pour pérenniser la décision de réaliser une opération d'accueil ou d'habitat sur le territoire (dans le cas d'un changement d'équipe municipale) ou engager une déclaration d'utilité publique (DUP) comme l'explique une de nos interlocutrices du service gens du voyage de la métropole européenne de Lille (MEL) :

CL : Nous on passe toujours après les projets de développement économique, après les... enfin une multitude de projets, rares sont les fonciers opérationnels qui nous sont attribués. Et ils nous sont attribués pour la mise en œuvre de nos projets, ils sont en général, ou mal situés, ou alors asservis de contraintes multiples.

GL : Vous-mêmes, vous êtes toujours un peu contraints par cette problématique. Déjà dans votre mission, cette problématique de la localisation intervient assez tôt...

CL : Nous, si vous voulez, on ne vient jamais les mains vides. On fait toujours une analyse foncière au préalable. Déjà au précédent schéma, on avait pris notre bâton de pèlerin. On était allé voir les quatre-vingt-dix communes avec des propositions concrètes. On avait étudié tous les fonciers publics, pas seulement ceux de la MEL, mais de tous les partenaires institutionnels y compris communaux. Et donc ça nous permettait un petit peu de négocier. C'est-à-dire, si le maire ne voulait pas qu'on le fasse sur un terrain métropolitain, qu'il nous propose quelque-chose en substitution. Et s'ils nous disent « on n'a pas de foncier », on pouvait dire « si monsieur le Maire, vous en avez un là, un là... ». Donc on avait réussi à entamer des négociations comme ça. Mais à l'époque il n'y avait pas d'obligation de programmation. C'est-à-dire que la difficulté, si un maire ne veut pas, on n'a pas de contraintes aujourd'hui. Donc on était resté un peu sur notre faim. Et dans le cadre de la révision générale du PLU2, on avait fait aussi un gros travail de localisation, où l'on avait contraint les maires à inscrire un emplacement réservé dans le cadre du PLU2 ; et pour les récalcitrants qui n'avaient pas souhaité le faire, on l'avait imposé. C'est-à-dire qu'on faisait des propositions, elles étaient acceptées ou alors il y avait des contre-propositions ; pour celles qui restaient lettre-morte on inscrivait notre idée. Charge au maire de revenir avec une autre s'il voulait en échange. (...) C'était un affichage pour nous la réserve, un affichage politique. Mais c'est surtout un outil de... pas de pression, mais de monnaie d'échange si jamais il y a un changement. Qui plus est, pour engager les DUP¹²⁶ lorsqu'on n'est pas propriétaire du foncier, pour nous c'est un préalable indispensable d'afficher notre volonté de créer un équipement public à cet endroit-là... et de pouvoir, si jamais les négociations amiables échouent, nous en rendre propriétaires.¹²⁷

Cette stratégie a été expérimentée par la Direction départementale des territoires et de la mer de l'Hérault, à la fin des années 2000, afin de contrer les discours de façade des élus sur la pénurie de foncier qui empêchaient de faire avancer la réalisation du schéma départemental. Si cette démarche ne pouvait faire l'objet d'un quelconque affichage politique, elle permit néanmoins de donner de la répartie aux agents de l'État chargés d'inciter les communes à se conformer à leurs obligations d'accueil. Le simple fait d'étudier les opportunités foncières permit dans certains cas de débloquer des situations.

La métropole de Bordeaux s'est également engagée sur cette stratégie de la réserve foncière qui, si elle permet d'acter politiquement la volonté de faire, ne permet pas de contour-

¹²⁶ Déclaration d'utilité publique

¹²⁷ Entretien du 28 octobre 2020.

ner certains risques à commencer par celui, très fréquent, consistant à différer le démarrage de l'opération. De plus, la réserve foncière n'est pas épargnée par la dynamique urbaine environnante et peut se voir agréger d'autres contraintes liées à l'urbanisation empiétant sur la parcelle, comme l'explique la chargée de mission du service Solidarités en charge des équipements d'accueil et d'habitat des gens du voyage à la métropole de Bordeaux :

L'aire d'accueil de Pessac et l'aire d'accueil de Bordeaux rive droite sont quand même inscrites depuis trois schémas, depuis au moins 2003. À Braza, donc Bordeaux rive droite, en zone inondable, en plein milieu d'industries, le PLU avait inscrit un emplacement réservé, à l'époque en zone violette du PPRI, donc complètement inondable. En 2003 cet endroit-là était peu construit, c'était une industrie, mais on avait posé un emplacement réservé pour cette aire d'accueil. Quand je suis arrivée à la mairie en 2010-2011, je me suis demandée comment avancer : il y'a un emplacement réservé, donc si le PLU l'impose, on devrait pouvoir le tricoter assez rapidement. On m'a répondu "T'as déjà vu une aire d'accueil sur pilotis ?". "Non". "Tu n'auras jamais d'aire d'accueil à cet endroit-là". (...) Et puis il y'a quatre ans le projet est revenu sur la table, donc on a pu commencer à travailler notamment sur les questions de la loi sur l'eau, l'inondabilité, ... le PPRI avait changé, donc on n'était plus totalement en zone violette, il y'avait quand même des possibilités de faire. C'était vers 2015. Là on reprend un peu les études et on nous annonce que sur cette parcelle d'emplacement réservé, il y a un projet de forage géothermique pour alimenter tout le nouveau quartier de Braza qui va maintenant se construire, et également une déchetterie ! Sur la même parcelle ! Tout d'un coup, l'aire d'accueil qui devait quand même avoir ses aises, ça devait nous laisser les possibilités de créer des nœuds, de prendre les zones les plus hautes, enfin je vous passe les détails techniques. Tout d'un coup, cette aire d'accueil va se retrouver un petit peu peau de chagrin, coincée entre un forage géothermique et une déchetterie. (...) Le PPRI n'a pas été modifié, pour l'instant il ne nous autorise pas à créer une aire d'accueil sur cette parcelle, c'est quand même magnifique... On est en dialogue avec les services de l'État et la DDTM sur ce sujet depuis de nombreuses années. On prend toutes les précautions et toutes les études nécessaires pour montrer que le terrain va bien être hors d'eau et que les modifications du PPRI vont bien pouvoir se faire. (...) Et ce projet d'aire d'accueil qui aurait dû être lancé, il y a au moins deux ans, se retrouve coincé parce qu'on attend les modifications du plan, en plus le nouveau décret 2019 avec les nouvelles prescriptions tombent et nous imposent quatre places de stationnement par emplacement, nous imposent des PMR¹²⁸, enfin plus, plus. Et ça ne rentre plus sur cette parcelle ma bonne dame ! Et oui, forcément ! C'est un peu toutes les étapes que l'on vit sur cinq - six ans pour aboutir à un projet.¹²⁹

Ces observations permettent d'interroger la fonction même de l'aire d'accueil dans un espace soumis à une forte pression foncière. Non seulement les aires d'accueil ne sont pas une

¹²⁸ Personnes à mobilité réduite. Le décret n° 2019-1478 du 26 décembre 2019 relatif aux aires permanentes d'accueil et aux terrains familiaux locatifs mentionne, art. 2, que « l'espace réservé au stationnement est contigu à chaque place et sa capacité est d'au moins deux véhicules » et art. 5, que « au moins un bloc sanitaire et 20% des blocs sanitaires de l'aire doivent être accessibles aux personnes en situation de handicap ».

¹²⁹ Réunion du 30 septembre 2020.

priorité dans les services d'urbanisme (comparées aux projets économiques) mais dès lors que la décision de réaliser un équipement est actée par une réserve foncière, celle-ci n'est pas à l'abri d'une forte évolution de la configuration de l'environnement en amont du démarrage des travaux. La réserve foncière n'épargne donc pas les gens du voyage de la relégation qui opère, dans l'exemple ci-dessus par un effet d'aubaine, pour y agréger d'autres infrastructures (le forage géothermique et la déchetterie) engendrant des externalités négatives.

Plus abruptement, la réserve foncière peut-être attaquée de façon indirecte par les riverains qui ont la possibilité de s'exprimer lors de l'enquête publique réalisée pour la révision du PLU et qui permet d'acter les modifications d'affectations de parcelles à certains zonages. C'est précisément ce qui s'est passé à la métropole de Lille où l'ensemble du travail de prospection foncière réalisé par le service Gens du voyage a été réduit à néant par l'accréditation d'avis discriminatoires retenus par le commissaire enquêteur responsable de l'enquête publique préalable à la révision du PLU :

CL : Donc on avait présenté un projet de PLU comme ça, très bien ficelé avec tous les emplacements réservés de superstructures pour les équipements d'accueil, et ERL pour les projets de logements habitats adaptés, terrains familiaux. Sauf qu'on a eu un commissaire enquêteur qui a mis une réserve générale et qui a fait tout sauter !

GL : Ce n'est pas vrai !

CL : Oui. C'était là... fin 2019. Donc tout le travail mis à néant et aujourd'hui on n'a plus du tout de monnaie d'échange. C'est-à-dire qu'il y a eu un gros soulèvement de la part de la population en fait, ils ont écrit dans les registres. Et, ... le commissaire enquêteur a décidé au final que la MEL¹³⁰ devait concerter avec l'intégralité de la population pour pouvoir inscrire des emplacements pour les futurs projets d'accueil et d'habitat des gens du voyage. Chose qu'on ne fait pas pour les logements sociaux ou les piscines. Enfin voilà. Et tout le travail de fond fait en termes de localisation, d'étude préalable et de faisabilité de ces projets a été mis à néant par un commissaire enquêteur qui a mis une réserve générale au plan. (...) Juridiquement c'était tellement fragile de faire fi de cette réserve générale que ... les juristes ont préconisé de supprimer purement et simplement tous les... Donc aujourd'hui on a plein d'intentions, mais on ne les a pas marquées. Nous, on a beaucoup d'intérêt à inscrire notre programmation dans le cadre du PLU parce que ça permet de réserver le foncier. C'est-à-dire que si on a un ER (*emplacement réservé*) sur un foncier bien identifié au sein d'une commune...

EM : Ça gêne le développement.

CL : Il n'y a aucun autre projet qui pourra être développé à cette place-là. Et si jamais le maire ne veut pas, il faut qu'il pose un autre emplacement réservé au profit de notre projet pour pouvoir justement échanger.

¹³⁰ Métropole européenne de Lille.

EM : (...) C'était d'autant plus choquant que l'on a eu accès aux avis exprimés dans le cadre de l'enquête, c'est très discriminant. Et c'est vrai, je pense, que si on s'était donné la peine, on aurait pu soumettre effectivement...

CL : Oui, c'était à la limite de l'entendable, parfois. (...)

EM : C'est... je peux donner un exemple : quelqu'un qui va dire... « je me suis battu pendant des années pour ne pas avoir un centre d'enfouissements de déchets ultimes, c'est pas maintenant que je vais accepter d'avoir des gens du voyage à côté de chez moi. »

CL : C'est de cet acabit-là.

EM : Ça par exemple, c'est typiquement... c'est même pire que de la discrimination, c'est... Voyez, je pense que si on avait soumis ça à une commission indépendante qui garantit l'éthique on va dire, on aurait dit « non, c'est effectivement... ce n'est pas entendable ». Les gens ont le droit de s'exprimer, par contre ce n'est pas ça qui doit freiner l'action publique.¹³¹

Cet exemple illustre de manière pernicieuse les innombrables opportunités dont se saisissent certains acteurs pour refouler les opérations publiques visant à stabiliser la présence des gens du voyage sur un territoire. La lutte contre les discriminations faites aux gens du voyage se joue avant tout à l'intérieur des services juridique et d'urbanisme des collectivités, qui ont aussi leurs propres logiques : « *le risque contentieux était trop élevé pour qu'on fasse retoquer le PLU pour cette raison-là* » déplorent mes interlocuteurs du service Gens du voyage de la Métropole de Lille, eux-mêmes impactés dans leur mission par la négligence politique de ce problème de discrimination.

c) La suspension ou le détournement des règles

Le pouvoir des habitants peut parfois être particulièrement redouté et fait souvent l'objet d'anticipation par certaines collectivités. Ainsi, à Montpellier, la métropole qui a plusieurs équipements en cours de réalisation a opté pour une politique d'opacité afin de ne pas attirer les plaintes de voisinage et éventuelles contestations qui pourraient entraver la concrétisation des projets. Cet argument nous a valu d'essuyer une fin de non-recevoir dans le cadre de notre enquête, nos interlocuteurs du service Gens du voyage redoutant que notre rapport révèle ces localisations et en fasse une mauvaise publicité. Même les voyageurs locaux, comme par exemple ceux résidant sur les terrains familiaux de Pignan, ignoraient parfaitement la localisation des futures aires d'accueil de Cournonterral et Castries, à quelques semaines du démarrage des travaux. Cette attitude de rétention d'informations à caractère public interroge sur la dimension politique de ces opérations, à savoir que les premiers interlocuteurs à qui la collectivité s'adresse lorsqu'elle se conforme à ses « obligations d'accueil dans le cadre du schéma départemental » ne sont pas les bénéficiaires mais bien les contribuables. Cela signifie que la dimension positive de l'équipement (l'accueil) est reléguée au

¹³¹ Entretien du 28 octobre 2020.

second plan, bien loin derrière la dévalorisation qu'il suscite, et qu'à ce titre sa localisation intéresse en premier lieu les habitants et non les accueillis.

C'était à prendre ou à laisser est un argument que bon nombre de nos interlocuteurs nous ont avancé comme rédhibitoire dans les négociations. Et les voyageurs sont pris dans ces logiques de domination où la seule expression que l'on attend de leur part est l'adhésion au projet. Les habitants inscrits dans le tissu associatif et politique local bénéficient d'un pouvoir d'expression citoyenne bien plus puissant, comme nous l'explique le chef du service Habitat et affaires juridiques de la DDTM de l'Hérault :

En matière de gens du voyage on sait comment ça se passe, donc si j'ai une alerte formelle d'un pétitionnaire qui dit « M. le Préfet... j'ai constaté qu'il y avait une aire d'accueil. Cette aire d'accueil me semble totalement illégale, parce que en zone inondable, parce que ceci, parce que cela... » l'État est dans l'obligation de contrôler, parce que son attention a été attirée sur le sujet spécifiquement. Il a l'obligation de contrôler, s'il est dans le délai du contrôle, le délai du contrôle est deux mois après la prise de la décision.¹³²

Le contrôle de légalité, réalisé de façon aléatoire par les services de l'État, est donc en partie suscité par les riverains eux-mêmes qui savent mobiliser les dispositifs réglementaires en vue de faire échouer ou de reporter la concrétisation des opérations d'accueil et d'habitat pour les gens du voyage. La volonté délibérée de ne pas communiquer sur ces projets d'aménagement, telle qu'elle est assumée par la métropole de Montpellier, participe donc d'une logique de passage en force visant à esquiver les divers recours possibles, y compris ceux des riverains.

Ainsi, la question du foncier telle qu'elle se manifeste pour ces projets met en exergue des logiques de suspension de la règle générale. Dans chacun des exemples que nous avons énoncés, toutes sortes de règles sont invoquées pour empêcher l'application du cadre législatif imposant ou autorisant la création d'équipements d'accueil ou d'habitat des gens du voyage. Parfois même ce cadre-là est utilisé par les élus pour appuyer ou justifier la relégation. Ainsi, dans le compte rendu d'une réunion de mai 2006 ayant trait à la problématique de la localisation de l'aire de la Jallère, le secrétaire général de la Ville de Bordeaux soulève le fait que le schéma départemental *impose* que celle-ci soit située à Bordeaux-nord, précisément du fait de l'ancienneté de la présence des familles dans ce secteur, qui est *caractérisé par un grand nombre de terrains répertoriés en zone inondable. En clair, cela signifie que la réglementation "gèle" ces terrains dans le cas d'inondation de la Garonne, afin de permettre l'étalement des eaux sur ces terrains et faire en sorte que le reste de l'agglomération soit protégé. Pour ces raisons la loi n'autorise pas leur remblaiement. Ces*

¹³² Entretien du 6 août 2020.

contraintes ont orienté le choix de la ville vers un terrain qu'elle possède déjà, sur l'emplacement d'une ancienne décharge de déchets déposés de 1963 à 1965 (...). Précision importante : ce terrain n'est pas situé sur l'ancienne décharge Labarde ¹³³ martèle le représentant de la ville.

Cet extrait illustre de manière édifiante le fait que la seule place concédée pour les gens du voyage ne puisse être que sur le vaste secteur inondable de l'agglomération, qui doit le rester afin de « protéger » les habitants qui vivent en son sein ; et cela en dépit des problématiques de pollution, elles-mêmes reléguée au second plan par rapport au risque d'inondation.

Les arbitrages de l'État

L'État est souvent mobilisé dans les discours, notamment sur la validation des plans de prévention des risques qui déterminent la concrétisation de certains projets. Mais en premier lieu c'est le caractère prescriptif du schéma départemental que l'on entend, régulièrement formulé *l'État nous impose* – de réaliser un équipement à tel ou tel endroit – qui est opératoire. Or, contrairement à ce que laissent supposer beaucoup d'élus ou d'agents des collectivités, l'État ne valide pas les terrains proposés par les collectivités, ainsi que nous l'explique le chef du service Habitat et affaires juridiques de la DDTM de l'Hérault :

GB : « Est-ce que le projet est acceptable du point de vue de l'urbanisme ou pas ? ». Sur ce débat-là, ce n'est pas forcément nous qui sommes en première ligne, c'est d'abord le contrôle de légalité ou l'accompagnement au titre de la collectivité dans le cadre de son PLU qui est fait par les autres services qui sont en première main sur ça. (...) Il faut bien comprendre la question des responsabilités, l'urbanisme est totalement décentralisé dès qu'on a le PLU, c'est la collectivité qui est responsable de tous ses actes d'urbanisme. (...) Si je remonte en amont du projet, dans les négociations sur un certain nombre de projets, quand la collectivité sent que son projet n'est pas tout-à-fait conforme mais qu'il aimerait bien que l'État couvre sa proposition. Voilà, on est bien dans cette logique là... elle va rechercher bien entendu les services de la DDTM en accompagnement et propose, simple lettre ou autre, réunion... propose aux services de l'État de présenter son projet en l'état et puis de faire « valider » ce projet en amont, pour être couvert par la suite sur la fabrication du projet.

GL : C'est vraiment une tactique politique, en réalité.

GB : Ah... c'est le processus habituel de toute collectivité... ce n'est pas spécifique aux gens du voyage, c'est valable pour tous les projets ça. Donc... dès que le maire se dit « *(renifle pour singer la posture de l'élus)* mon projet n'est pas... voilà... mais j'aimerais bien quand même », il va par

¹³³ Compte-rendu de la réunion du 12 mai 2006 organisée par la ville de Bordeaux et réunissant quatre associations et deux représentants des gens du voyage.

des canaux mais c'est le rôle de l'État ça... enfin d'une manière générale, il va saisir le préfet en disant « monsieur le Préfet regardez, je dois faire une aire d'accueil des gens du voyage, personne n'en veut alors je suis obligé de l'éloigner, mais bon il y'a un terrain tout pourri là-bas qui irait bien... ». Il ne le présente pas comme ça mais presque, et puis le sous-préfet dit « ah je comprends bien le truc, faites d'abord une réunion technique avec la DDTM et après on verra ce qu'il est possible de faire ». ¹³⁴

Ces échanges permettent aussi, nous disent nos interlocuteurs des services de l'État, de « gagner du temps », en allouant une grande partie de l'énergie passée en amont de la réalisation de l'équipement, à négocier avec les représentants de l'État pour obtenir des formes de cautions qui font parties des clauses politiques tacites permettant de consolider des localisations douteuses. Inversement, l'État a pu jouer un rôle facilitateur en poussant certains projets à sortir de terre par la mobilisation de clauses spécifiques à l'urbanisme permettant, par exemple, de construire un équipement d'intérêt public en zone naturelle et agricole d'une carte communale comme ce fut le cas par exemple pour l'aire de Saint-Aubin-de-Blaye : *c'est comme ça que le permis a été motivé, et une fois que le permis a été accordé ça a été transformé en UGV*¹³⁵ ¹³⁶ explique le responsable du service Habitat-urbanisme de la communauté de communes de l'Estuaire.

En plus de la logique dérogatoire qui semble avoir gouverné bon nombre d'opérations, la règle générale permet que la plupart des collectivités échappent au contrôle de légalité qui demeure aléatoire, les aires d'accueil des gens du voyage n'étant pas plus ciblées que d'autres équipements nous rappelle notre interlocuteur de la DDTM de l'Hérault :

Une fois qu'ils ont délivré l'autorisation d'urbanisme, en tant que collectivité responsable, il y a un regard de l'État au titre du contrôle de légalité des actes d'urbanisme, qui est aléatoire..., enfin on produit dans ce département vingt-cinq mille actes par an, donc moi j'ai deux personnes pour assurer leur contrôle, donc bien entendu il n'y a pas de contrôle systématique des vingt-cinq mille actes, et ça c'est valable pour la France entière. Et le contrôle ne doit pas être exhaustif, puisque ce n'est qu'un contrôle aléatoire. C'est le principe même de la décentralisation. Là-dessus on peut être alerté ou... mais on ne fait pas un contrôle systématique, on ne cible pas en tout cas, dans nos contrôles, spécifiquement les aires d'accueil des gens du voyage. Enfin ça n'aurait pas de sens parce que c'est tellement microscopique à l'échelle des vingt-cinq mille. ¹³⁷

Si là encore le jeu avec la règle est déterminant, ce sont cependant les jeux d'acteurs qui vont permettre d'enrayer des projets qui pourraient porter préjudice aux futurs usagers de l'équipement. Le rôle de l'État est ainsi, de mettre en alerte les élus locaux sur leurs responsabilités et les procédures qui peuvent être activées pour les inciter à se conformer aux règles

¹³⁴ Entretien du 6 août 2020.

¹³⁵ Zone urbanisée dédiée aux gens du voyage.

¹³⁶ Entretien du 25 août 2020.

¹³⁷ Ibid.

d'urbanisme. Mais cela repose sur des individus qui peuvent décider, en fonction de leurs convictions et intérêts propres, à faire jouer les règles dans un sens ou dans l'autre comme l'explique notre interlocuteur de la DDTM de l'Hérault :

On a eu des négociations où l'on a fait planter le projet, où on a fait comprendre au préfet qu'il ne fallait surtout pas... ... Et le sous-préfet n'est pas dans une autorité hiérarchique vis-à-vis du maire, il est dans une autorité « monsieur le maire, je suis tout de même le représentant de l'État, si vous me sortez ce projet-là, je dirai au contrôle de légalité de le regarder spécifiquement ». Donc là le maire dit « d'accord, on a compris », il fait machine arrière. Si le sous-préfet dit « la DDTM est contre, parce que c'est des "ayatollah" et moi je pense que la position du maire se défend, je demande à la DDTM de... de la fermer et puis je ne dirai rien au contrôle de légalité ». Donc c'est la phase de négociation dont dispose tout préfet quel qu'il soit, sur n'importe quel acte d'urbanisme d'une manière générale sur un territoire.¹³⁸

a) L'exemple du projet avorté de Frontignan

La première proposition de terrain faite par la commune de Frontignan présentait des risques sanitaires très importants. Situé à proximité immédiate du « *premier réservoir du dépôt d'hydrocarbures liquides exploités par la société GDH¹³⁹ ; il est situé dans la zone où peuvent apparaître des effets dits irréversibles en cas de feu de cuvette ou d'explosion de réservoir. Dans cette zone, la limitation des personnes présentes est un impératif* »¹⁴⁰ expliquait le secrétaire général de la préfecture de l'Hérault au président de la communauté d'agglomération du Bassin de Thau pour le convaincre d'abandonner ce projet pourtant bien avancé en août 2006.

¹³⁸ Ibid.

¹³⁹ Société de gestion de dépôts d'hydrocarbures, filiale de BP, qui a succédé en 1991 à la compagnie américaine Mobil dans l'exploitation de la raffinerie de Frontignan créée en 1904 (Cf. CABLAT André (et al.), *La petite encyclopédie de Frontignan la Peyrade*, édité par la Ville de Frontignan, coll. Frontignan patrimoine, Frontignan la Peyrade, 2015, pp. 121-122). SGD, classé Seveso seuil haut par le PPRT (plan de prévention des risques technologiques), exploite « le 2^e plus grand dépôt d'hydrocarbures d'Europe, derrière Amsterdam » (cf. CABLAT André (op.cit.), p. 83).

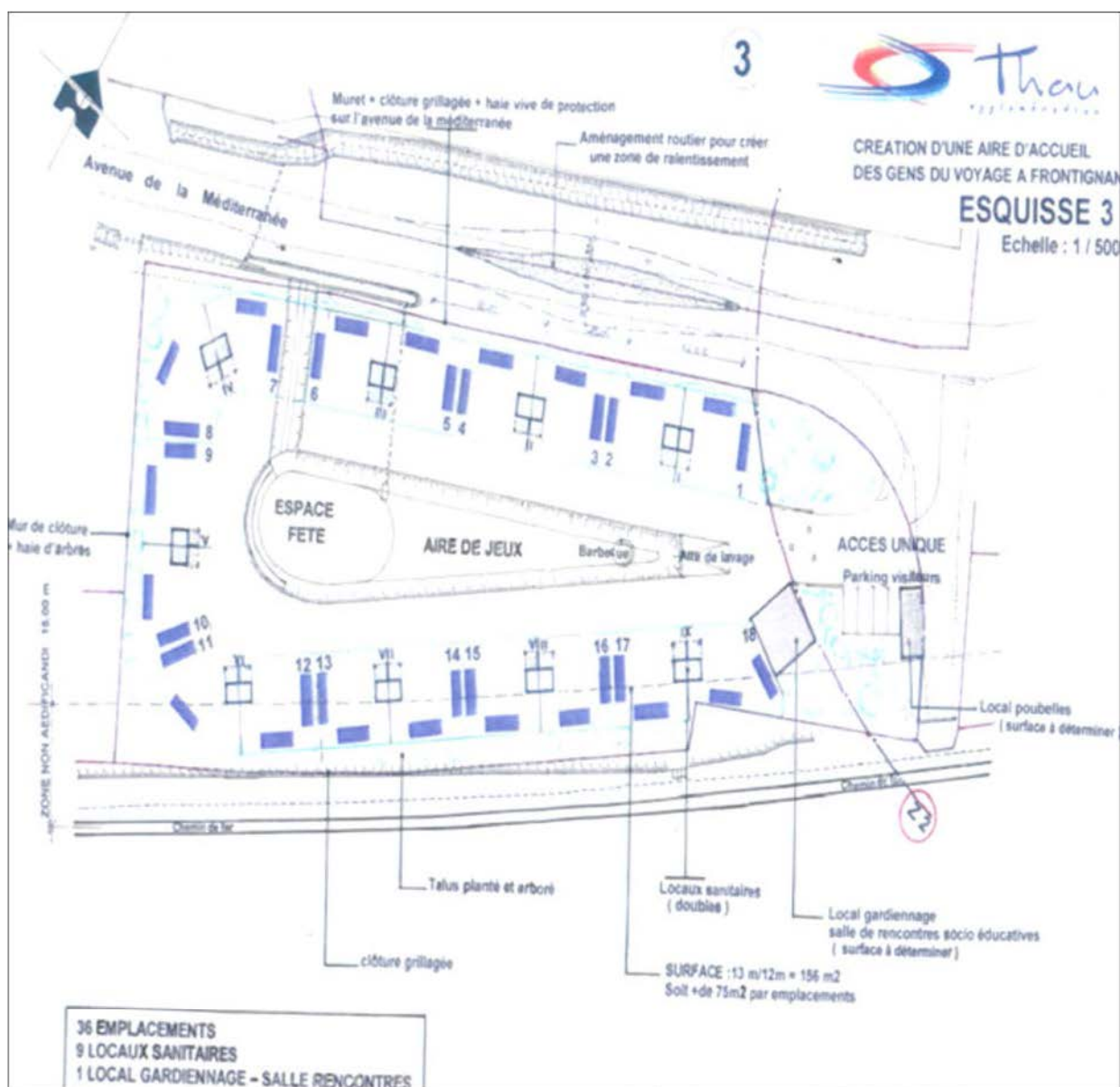
¹⁴⁰ Courrier du 4 août 2006 adressé par le Secrétaire général de la préfecture au président de la Communauté d'agglomération du Bassin de Thau, communiquant un « avis défavorable » pour le projet d'aire d'accueil de Frontignan.



Vue aérienne de la zone (entourée en rouge) où était positionné le 1er projet d'aire d'accueil de Frontignan

Ce courrier demandant l'annulation du projet n'était autre que l'aboutissement d'une procédure d'alerte enclenchée par un agent des services de la DDTM de l'Hérault. En août 2005, un avant-projet sommaire comprenant le plan-masse de l'opération avait été présenté à l'ensemble des partenaires réunis en novembre 2005 pour aborder plus en détail les aspects liés à la gestion de l'équipement et au projet social¹⁴¹. Lors de cette réunion, il était fait état que l'aire d'accueil comprendrait une aire de jeux positionnée dans un bassin de rétention d'eau (révélant le caractère inondable du site) et que des négociations étaient en cours avec la SNCF pour aménager une clôture infranchissable le long de la voie ferrée bordant l'emplacement, ainsi qu'une zone de ralentissement des trains. Mais il était aussi question de mettre en place un système de prépaiement pour la consommation des fluides des futurs usagers, de domiciliation et de permanences sociales ainsi que de ramassage scolaire et d'accès à la santé.

¹⁴¹ Nous avons participé à cette réunion alors que nous venions d'être recrutées comme médiatrices départementales auprès des gens du voyage.



Plan masse de la première proposition de terrain de Frontignan (2005)

Deux personnes nouvellement arrivées sur le dossier des gens du voyage participèrent à cette réunion : l'une d'elle venait d'être nommée chargée de la mise en œuvre du schéma départemental à la DDTM, et j'étais la deuxième personne puisque j'avais été recrutée comme médiatrice départementale de l'Hérault un an auparavant. Dans le cadre d'un échange de courriel avec cette ancienne référente en charge du dossier des gens du voyage pour la DDTM de l'Hérault, elle m'évoque ses souvenirs de cette période :

« Ce dossier était très avancé lors de ma prise de poste. Je me souviens tu m'as alertée sur le fait que les gens du voyage refuseraient de s'installer sur cette aire, du fait qu'il y ait trop de risques pour les enfants au milieu de ces nombreux camions qui traversaient le site et le nombre de trains qui passaient toutes les nuits n'étaient pas acceptable. J'ai assisté à une réunion en tant que représentante de l'Etat (...). Il suffisait de valider, le boulot était déjà fait ! AZF était passé par là, et

j'avais argumenté des dangers liés à cette usine "Seveso", ainsi que les éléments que tu m'avais rapportés. L'objectif étant de stopper ce projet inutile sur ce site car une fois financé, il aurait été difficile de reculer. Mon discours a eu l'effet d'une bombe, l'État n'avait jamais émis de réserve sur ce site.¹⁴²

Précisons qu'aucun outil réglementaire ne pouvait empêcher l'implantation d'un équipement sur ce secteur hautement pollué et inondable puisque les plans de prévention des risques ont été prescrits après ce litige autour du projet d'aire d'accueil¹⁴³.

Indépendamment du cadre réglementaire, c'est donc bien la capacité des différents partenaires à se concerter et se coordonner pour évaluer la nature d'un risque et l'exposer - en s'exposant - aux détenteurs de l'autorité publique pour éviter une mauvaise localisation. Comme on l'a déjà vu pour l'aire de la Jallère, certains projets ont pu être poursuivis sans que les oppositions des acteurs de terrain ne parviennent à convaincre les responsables politiques. Et il arrive même que l'alerte soit donnée après coup, comme ce fut le cas pour l'aire d'accueil de Toulouse-Purpan construite à partir de 2007 et condamnée à la démolition par la préfecture de Haute-Garonne avant même d'avoir pu être mise en fonctionnement, car située « en plein milieu d'une rocade, d'un rond-point et d'une autoroute »¹⁴⁴.

Ainsi, en dépit du fait que les collectivités assument pleinement leurs responsabilités juridiques face à une localisation problématique, le pouvoir de négociation des agents de l'État est déterminant. Leur parole qui intervient sous la bannière du "bien public" pèse beaucoup plus qu'une opposition citoyenne qui pourrait être cataloguée de militante ; même si des régulations ont bel et bien lieu en interne pour canaliser certains agents de l'État trop zélés, comme l'explique l'ancienne référente qui a permis de bloquer ce projet d'aire d'accueil à Frontignan :

Ensuite, j'ai été convoquée par mon chef de service qui m'a reproché mon attitude et m'a rappelé mon rôle d'exécutant dans mes missions. J'ai alors répondu, qu'à une certaine époque, des ordres criminels ont été transmis par nos préfets, et que j'avais le sentiment d'avoir bien agi dans l'intérêt général. J'ai ensuite rédigé une note au préfet, via ma hiérarchie en m'appuyant sur les différentes circulaires ministérielles de 2005, dont celles relatives au rôle des services de l'équipement dans les domaines de la prévention des risques technologiques et naturel, et à la maîtrise des risques d'accidents susceptibles d'intervenir dans les établissements "Seveso". (...) En fait, si je fais un point sur cette mission que je n'ai exercée que pendant un an et demi, je n'ai fait que refuser des sites car en zone inondable, de danger, ou à proximité de déchetteries.¹⁴⁵

¹⁴² Courriel électronique du 24 juillet 2020.

¹⁴³ Le Plan de prévention des risques d'inondations a été prescrit en septembre 2007 (approuvé en janvier 2012), et le Plan de prévention des risques technologiques en octobre 2008 (approuvé en octobre 2014).

¹⁴⁴ GRANAL Loris, « La localisation de l'offre publique d'accueil et d'habitat en Occitanie. Une relégation socio-spatiale estampillée », Mémoire de Master développement durable et aménagement, Université Paul Valéry-Montpellier III, 2020, p. 90.

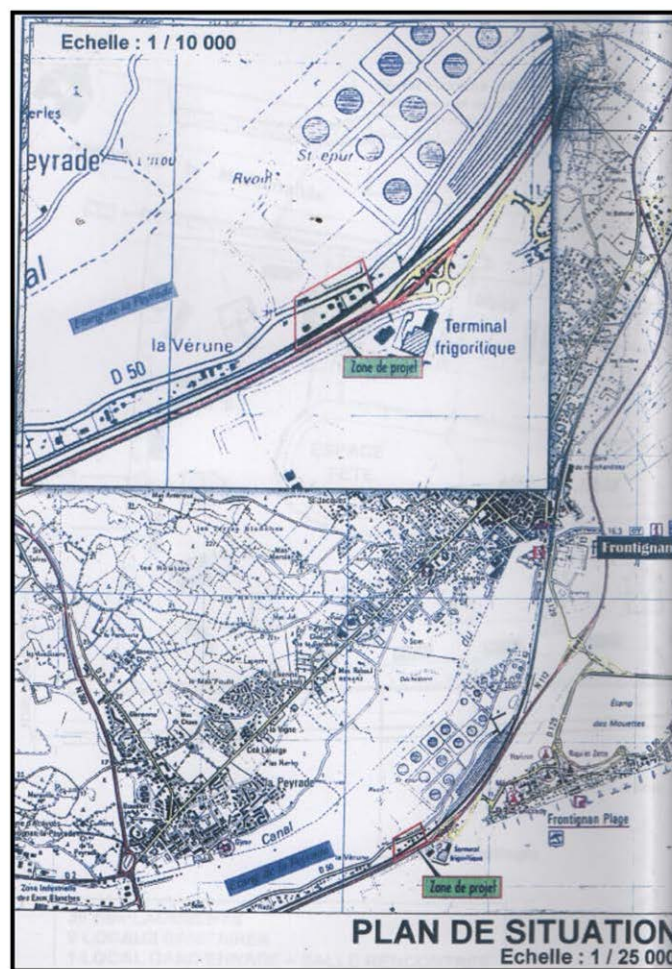
¹⁴⁵ Courriel électronique du 24 juillet 2020.

Une ancienne employée de la mairie en charge de la gestion des risques à Frontignan, dans les années 2000, estime aujourd'hui que le terrain était situé dans la zone rouge létale du PPRT et du PPRI, indiquant que « rien ne poussait sur ces terrains »¹⁴⁶. Elle nous relate qu'en 2003, lors de travaux d'agrandissement des cuisines centrales situées à proximité du secteur dédié au projet d'aire d'accueil, de fortes odeurs d'hydrocarbures étaient remontées dès les premiers coups de pelle et que l'État avait déjà interpellé la commune par rapport à ce problème.

Elle souligne par ailleurs que les populations habitant les secteurs inondables de la commune sont déjà celles qui ont les seuils économiques les plus bas et qu'il n'est pas surprenant que l'on trouve dans ce secteur le CCAS et des associations d'aide aux plus démunis comme les Resto du Cœur, la Croix Rouge et Emmaüs. Enfin, elle se souvient qu'une mobilisation citoyenne avait tenté d'empêcher la réalisation de l'aire d'accueil qui n'était en définitive pas si éloignée du centre-ville. Cependant les arguments qui étaient utilisés ne portaient pas sur une pollution avérée, mais pointaient un risque « terroriste » qui menacerait la population globale du fait d'une trop grande proximité d'une population jugée « dangereuse et incontrôlable » capable de réaliser une opération de blocage de la raffinerie, comme cela a été le cas à de multiples reprises dans le cadre de mobilisations sociales.

En comparant la carte du PPRT actuellement en vigueur, et le plan de situation du projet d'aire d'accueil de Frontignan de 2005, on constate que si aucun frein n'avait été opposé à la collectivité, l'équipement aurait en effet figuré en plein cœur du secteur à risque :

¹⁴⁶ Entretien du 19 juin 2020.



b) Une politique publique enlisée dans une « dépendance de sentier »

L'ensemble des acteurs intervenant dans la réalisation d'une opération dédiée à l'accueil ou l'habitat des gens du voyage sont pris dans une logique rationnelle que nous pouvons qualifier de « dépendance de sentier » suscitée et encadrée par la loi Besson du 5 juillet 2000 et les schémas départementaux d'accueil et d'habitat des gens du voyage. Il ne s'agit pas de remettre en question l'existence de ces schémas directeurs qui jouent une importance capitale dans la prise en compte des gens du voyage en France, mais d'interroger les prédispositions et les logiques d'acteurs qui façonnent ces instruments de cadrage de l'action publique.

Tout d'abord, les voyageurs ont perçu très tôt les limites du modèle standardisé de l'accueil articulé autour d'une réification de leur mode de vie réduit sa stricte matérialité¹⁴⁷. L'injonction à la mobilité qui s'est progressivement instituée afin de permettre une rotation sur les aires d'accueil a engendré une « nouvelle déviance » accolée à ceux qui n'avaient ni les moyens ni la nécessité de voyager¹⁴⁸. De sorte que le dispositif des aires d'accueil suscité par les lois Besson de 1990 et 2000 a forgé un modèle unique de prise en compte de la catégorie administrative des « gens du voyage » faisant écran à toute possibilité d'envisager une reconnaissance du mode de vie en habitat mobile, dans toute sa diversité.

Lors de notre enquête, certains responsables de services « gens du voyage » des grandes métropoles nous ont fait part d'un décalage important entre les prescriptions du schéma départemental et la réalité du mode de vie des gens du voyage. Un élément redondant formulé sous un angle problématique par la plupart de nos interlocuteurs est celui qui a trait à « la fin du voyage », ainsi que l'explicite le responsable du service gens du voyage à la métropole de Rouen :

Moi je dis que les premiers schémas départementaux qui ont été signés, ils étaient déjà en retard, et c'était une vraie avancée pour les gens du voyage avec la loi Besson, parce que ça leur donnait quand même quelques droits, quelques... Mais ils ne voyageaient déjà plus.¹⁴⁹

Les gens du voyage se seraient donc saisis du cadre prescriptif des schémas départementaux pour négocier et obtenir une amélioration de leurs conditions de vie, avalisant un cadre normatif qui ne leur offrait qu'une solution par défaut.

L'autre point régulièrement évoqué par nos interlocuteurs des grandes métropoles est celui du stationnement illicite que les aires d'accueil ne parviennent pas à endiguer. En approfon-

¹⁴⁷ LOISEAU Gaëlla, « Matérialiser l'expérience voyageuse dans un système co-présence entre nomades et sédentaires », in COUSIN Grégoire et LOISEAU Gaëlla (dir.), *Actualité de l'Habitat Temporaire*, Éditions Terra-HN, 2016 : <http://www.shs.terra-hn-editions.org/Collection/?Materialiser-l-experience-voyageuse>

¹⁴⁸ LOISEAU Gaëlla, « L'irrésistible étrangeté des gens du voyage », *Chimères*, n° 96, 2020, pp. 139-150.

¹⁴⁹ Entretien du 6 octobre 2020.

dissant ce point avec les responsables du service gens du voyage de la métropole européenne de Lille, un autre élément sous-jacent a été mis à jour :

CL : On avait créé un groupe pour aller un petit peu à leur rencontre et pour apprendre à les connaître au final...

GL : Sur les stationnements illicites ?

CL : Oui. Donc on les a presque tous rencontrés en fait. (...) On a eu la chance chez nous d'avoir eu un conciliateur départemental pendant une paire d'années. (...) Du coup ça a été une porte d'entrée pour nous introduire auprès des familles (...). Et c'était riche d'enseignement pour nous. Un des grands enseignements qu'on a pu tirer est que, notamment, un grand nombre de familles possèdent des terrains privés qu'elles ne peuvent occuper faute de... conformité vis-à-vis du plan local d'urbanisme. Et ça, ça nous a choqués quoi... On a énormément de familles...

GL : Ça c'est un des sujets que je traite justement dans ma thèse¹⁵⁰.

CL : C'est invraisemblable !

GL : D'ailleurs ça fait partie du gros problème. C'est-à-dire que, dès lors que les gens du voyage n'ont pas accès à la jouissance de leur propriété privée... Et même moi je connais des familles qui achètent des terrains et qui évitent d'y aller parce que si on commence à identifier qu'elles sont voyageuses, c'est : pas d'eau, pas d'électricité...

CL : Oui c'est ça !

GL : Pas de ramassages d'ordures et expulsion. Pour éviter ça, elles préservent leur bien en n'allant pas se mettre dessus. Vous voyez le truc ?

CL : Oui, oui, ... Nous, elles souhaitent l'occuper. C'est-à-dire qu'on a rencontré des gens qui sont allés en justice et qui ont perdu même contre l'État, qui ont dû démonter, etc. Et qui ont eu des pénalités d'astreintes, jusqu'à enlèvement des compteurs. Alors qu'en fait ils demandent juste de mettre un petit chalet, de l'eau de l'électricité et basta, quoi. Et... et il y en a beaucoup qui, faute de possibilité, ou même suite à condamnation de la justice... ils occupent des parkings parce qu'ils n'arrivent pas à occuper leurs terrains. À un moment donné c'est contre-productif. On préfère payer... des frais de procédure, des huissiers, des réparations de mobiliers urbains, ... des vigiles, des remises en état de sites, du nettoyage, des bennes... enfin... Alors qu'en fait on laisserait juste les gens occuper leur propre terrain... (...) Et on est très, très impressionnés du nombre de familles qui possèdent des terrains. On les a recensés justement... enfin, tout ceux qu'on a rencontrés.

GL : Et en fait ça représente aussi une bonne proportion de ceux qui stationnent en illicite c'est ça ?

CL : Certaines occupent aussi nos aires d'accueil. Mais elles occupent un équipement public puisqu'elles ne peuvent pas équiper leur foncier donc ...¹⁵¹

¹⁵⁰ LOISEAU Gaëlla, *Odologie et présence des gens du voyage en France. Blocages, passages et nœuds des espaces de vie voyageurs*, Thèse de sociologie réalisée sous la direction d'Arnaud Le Marchand et Marc Bernar-dot, Université du Havre, 2019.

Ces éléments qui nous sont rapportés témoignent d'une ambiguïté – voire de conflits – de priorités dans la mise en œuvre de la loi Besson. On voit ici que la fonction d'accueil de l'équipement joue aussi un rôle tacite qui n'est autre que d'empêcher la stabilisation d'une présence voyageuse sur le territoire. Quel est l'intérêt général que satisfait l'aire d'accueil, sinon celui de permettre d'absorber les irrégularités et les illégalités produites par la présence voyageuse sur le territoire ? L'aire d'accueil est avant tout appréhendée comme un espace-tampon dont la vocation est de faire régner l'ordre partout ailleurs sur le territoire. D'où cette impasse exposée par notre interlocutrice du service gens du voyage de la Métropole européenne de Lille selon laquelle les voyageurs qui accèdent à la propriété privée, ne peuvent en jouir et se trouvent condamnés à vivre sur ces équipements publics¹⁵² où, en définitive, le désordre a droit de cité.

L'absence de reconnaissance juridique de la caravane au titre du logement joue bien évidemment un rôle important dans ce processus. Et l'on voit bien à quel point l'ensemble des dispositifs mis en œuvre cherchent à contourner cette règle pour tendre vers l'objectif de produire du logement, du moins quelque-chose qui s'y apparente – régularité du séjour, accès aux fluides et à l'assainissement, accès aux services. C'est que lorsqu'on parle de logement, on parle d'humains et que lorsqu'on parle d'aire d'accueil on parle de caravanes et de raccordements. Cette manière d'appréhender les gens du voyage sous l'unique angle de la matérialité de leur mode de vie constitue l'instrument par lequel s'est creusé au fil des années un véritable « sentier de dépendance » dans lequel s'est engouffré l'ensemble des politiques publiques.

Jacques de Maillard et Daniel Kübler rappellent que la notion de « sentier de dépendance » provient de la théorie du choix rationnel, particulièrement opérante en économie. Utilisée sous l'angle de l'analyse des politiques publiques, cette notion permet d'expliquer l'absence d'innovation, mettant en exergue le fait que « les choix passés mettent en place des structures et des routines qui, en s'institutionnalisant, contraignent la marge de manœuvre des acteurs politiques dans le présent »¹⁵³. Cette notion éclaire le fait que l'ensemble des acteurs sont enrôlés dans cette dépendance, y compris les voyageurs qui revendiquent l'application de la loi Besson ou cherchent à contrer les logiques d'expulsion en s'installant dans les com-

¹⁵¹ Entretien du 28 octobre 2020.

¹⁵² Nous avons documenté cette logique dans le cadre de notre thèse et de notre webdocumentaire *Des Aires. Vivre en habitat mobile* (www.desaires.fr), notamment pour la situation d'une famille expulsée de son terrain (<http://www.desaires.fr/#Cauret2a>) et qui s'est retrouvée contrainte de vivre en aire d'accueil (http://desaires.fr/#Copie_de_AA_Outro). Son avocat résumait la situation en ces termes : « *Ce que je ne comprends pas, c'est que les personnes qui vont se plaindre auprès du juge, ne se plaignent que de certaines personnes. Alors je finis par me dire que l'on se plaint de la famille C., parce que cette famille a cette tare indélébile, qui ne partira jamais, celle d'être gitan. Voilà. (...) Et ce terrain bien entendu, tant qu'il appartiendra à C. et tant qu'il y aura des Gitans sur ce terrain il sera en zone inconstructible, ça il faut pas se faire d'illusion.* » (Entretien du 10 février 2012).

¹⁵³ DE MAILLARD Jacques et KÜBLER Daniel, *Analyser les politiques publiques*, Presses universitaires de Grenoble, Grenoble, 2016, p. 145.

munes qui n'ont pas réalisé leurs aires d'accueil. La dépendance procède du fait que toutes les logiques tendent à conforter et légitimer le *sentier*, à savoir la première solution qui a été envisagée pour solutionner un problème public, en l'occurrence : l'aire d'accueil. Même les réformes envisagées – comme par exemple la réalisation d'opérations d'habitat adapté ou de terrains familiaux dans le sujet qui nous intéresse – sont faites de manière à valider et renforcer la première option, à savoir redonner de la fluidité aux aires d'accueil. C'est donc, à partir d'une conception très sédentaire du nomadisme que l'ensemble des rouages du « *sentier* » ont été orchestrés.

2- Les enjeux de reconnaissance des gens du voyage, bafoués par la localisation

Trois départements sur les quatre que nous avons sondés, formulent dans le cadre de leurs schémas directeurs, des recommandations pour la localisation des équipements d'accueil et d'habitat des gens du voyage. La Gironde fait apparaître la nécessité de les positionner au plus près des lieux de vie réellement pratiqués par les gens du voyage, maniant la question de l'éloignement avec circonspection, et n'en faisant pas un impératif qui *serait mal vécu par les deux parties*¹⁵⁴. Une mise en garde contre les *projets regroupés trop arbitrairement*¹⁵⁵ permet de pointer la tendance à la *concentration* qui est rarement bien perçue par les gens du voyage. Le Nord appuie au contraire sur la nécessité de localiser les équipements *dans une zone d'habitat ou à proximité immédiate de celle-ci*¹⁵⁶ en mettant l'accent sur la question de *l'accès*, routier et aux services. Enfin, la Seine-Maritime développe une liste de six critères, pour la localisation, qui nous semblent très pertinents au regard de nos observations de terrain. Il était ainsi, dès 2012, fortement déconseillé, décrets juridiques à l'appui, d'implanter des équipements à proximité des lignes à haute tension *pouvant entraîner des dommages au niveau des cellules de l'organisme*¹⁵⁷, sur des sols pollués *pouvant porter atteinte à la santé des occupants*¹⁵⁸, dans des secteurs industriels présentant en particulier des risques de *poussières et incendies*¹⁵⁹, et dans des environnements bruyants, précisant que *la spécificité de l'habitat caravane, non protégé contre le bruit, doit être prise en compte*¹⁶⁰. Bien évidemment certaines caractéristiques locales orientent amplement ces mises en garde.

¹⁵⁴ Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage de la Gironde 2019-2024, p. 92.

¹⁵⁵ Ibid.

¹⁵⁶ Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage du Nord 2019-2025, p. 104.

¹⁵⁷ Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage de Seine Maritime 2012-2017, p. 34.

¹⁵⁸ Ibid.

¹⁵⁹ Ibid.

¹⁶⁰ Ibid.

Logiques sacrificielles

Lors de la création d'un équipement d'accueil ou d'habitat des gens du voyage, la question du coût occupe une part importante des éléments de communication déployés par les collectivités afin de mettre en exergue le caractère sacrificiel que représente l'investissement qui peut aller d'un million cinq-cents mille à deux millions cinq-cents mille euros en moyenne. Il s'agit d'un coût important pour un équipement dont l'intérêt général, comme nous l'avons souligné, n'est autre que de reprendre la main sur la gouvernance territoriale, à savoir : lutter contre les stationnements illicites. Ces montants affichés sont en quelque-sortle le prix à "payer" pour rétablir l'ordre sur le territoire.

En réalité, la localisation engendre d'autres formes de coûts, notamment sociaux et humains, qui sont le versant invisible de l'investissement et des logiques sacrificielles à l'œuvre dans la création des équipements d'accueil et d'habitat des gens du voyage. Nous proposons de les analyser sous l'angle de ce que nous appelons la « création destructive » qui nous semble opérante dans bon nombre de sites que nous avons pu visiter. Ce qui nous conduira à analyser ensuite les enjeux de la sous-traitance aussi bien à l'échelle de la construction que de la gestion des équipements visés par notre étude.

a) Création destructive

Pensés et conçus dans l'enceinte des bureaux des administrations et divers opérateurs privés œuvrant pour les collectivités locales, les équipements d'accueil et d'habitat des gens du voyage suscitent avant tout beaucoup d'espoirs aussi bien pour les gens du voyage que pour la collectivité. Il y a une longue gestation durant laquelle vont se discuter un certain nombre de variables supposées garantir le succès de l'opération. En premier lieu, ces variables ont trait à des questions de distance : la bonne distance étant celle qui à la fois préserve des conflits entre habitants, et garantisse un bon niveau de fréquentation de l'équipement. Nous avons vu que des stratégies de réserves foncières sont mises en place par certaines agglomérations, et que bien souvent ces réserves étaient grignotées voire complètement dissoutes. Dès le stade du projet, les équipements d'accueil et d'habitat des gens du voyage se trouvent imbriqués dans des champs de forces qui tendent à anéantir leur potentiel d'innovation, du moins à les teinter négativement.

Prenant le revers du concept de « destruction créative », appliqué à l'analyse géographique du néo-libéralisme et défini par David Harvey comme système d'exploitation et d'accumulation par la dépossession¹⁶¹, nous parlons plutôt de « création destructive » pour décrire les processus que nous avons observés. Nous avons affaire à une politique de fabrique d'espaces à destination d'un groupe catégorisé par son mode d'habitat et son mode

¹⁶¹ HARVEY David, "Neo-Liberalism as Creative Destruction", *Geografiska Annaler*, vol. 88, n°2, pp. 145-158.

de vie, et appréhendé sous l'angle de la marginalité. Il s'agit d'une création sur laquelle se fixe – par la localisation, par l'urbanisation, par l'activité engendrée, par la fréquentation... – un pouvoir destructif avec lequel l'ensemble des acteurs, qu'ils interviennent en amont ou en aval de la création, doit composer. De façon schématique, ce processus est gouverné par une logique de compression des risques dans des espaces périphériques où se trouvent reléguées et concentrées des activités de forte intensité (assainissement, industrie, zones commerciales, grands équipements sportifs, voies de circulation...). Les voyageurs qui fréquentent ces espaces sont donc enrôlés dans « un processus destructeur par le fait qu'ils soient rendus captifs d'externalités négatives plus ou moins évaluées et de plus ou moins grande ampleur »¹⁶².

Certains acteurs politiques tentent de contenir cette force destructive – qui opère dès la crainte d'évoquer le sujet sur la table des négociations – en adoptant des clauses restrictives pour la localisation, comme nous le rapporte l'un de nos interlocuteurs de la Métropole européenne de Lille :

Si on parle des contraintes auxquelles on expose les gens du voyage, enfin moi j'y pense à deux choses. En 2011 quand la MEL a délibéré sur le projet de schéma, y'avait eu un amendement des Verts qui demandait à ce qu'effectivement y'ait pas plus d'une contrainte à chaque fois qu'il y a des nouveaux projets. Et ça, ça a été adopté, ce qui fait que quand on voit arriver une proposition, normalement on n'est pas censé accepter plus d'une contrainte.

Le deuxième aspect évoqué par notre interlocuteur concerne la possibilité de commanditer des enquêtes complémentaires permettant d'approfondir l'analyse de l'intensité des nuisances caractérisant une localisation problématique, et évaluer ainsi sa faisabilité.

Mais ce pouvoir destructif opère également en aval de la création de l'équipement. Ainsi, une fois l'investissement financier réalisé, demeure une autre tranche du "prix à payer" beaucoup moins visible et difficilement calculable car reposant sur l'investissement humain des occupants de l'espace, les habitants et les gestionnaires. Cela se manifeste par la contrainte de devoir supporter des effets délétères au quotidien, comme l'impossibilité de manger dehors, tant les odeurs sont désagréables¹⁶³, ou par l'impératif constant de nettoyer tout le mobilier envahi de poussières¹⁶⁴. Par ailleurs, beaucoup de voyageurs nous ont confié prêter très activement main forte à l'entretien des aires d'accueil car les prestataires de gestion n'étaient pas suffisamment impliqués ou n'avaient pas les moyens d'exercer correctement

¹⁶² LOISEAU Gaëlla, 2019, *Odologie et présence des gens du voyage en France*, op. cit., p. 399.

¹⁶³ Les terrains familiaux de Port-Jérôme-sur-Seine et de Pignat ont été implantés en face de la station d'épurations. À Pignat, elle a été démantelée deux ans après l'ouverture des terrains familiaux. À Agde, l'aire d'accueil jouxtait le centre de tri des ordures ménagères, générant en plus des odeurs la présence d'asticots sur l'équipement.

¹⁶⁴ Cette pratique est généralisée, mais nous a particulièrement été mentionnée sur l'aire d'accueil de Saint-André-Lez-Lille qui recueille les poussières engendrées par la ligne LGV située au-dessus de l'équipement.

leur mission. Ainsi, à Béziers nous avons rencontré une employée de gestion, recrutée par une société privée, qui nous indiquait ne pas disposer de matériel pour réaliser l'entretien des espaces verts, exprimant une sensation d'humiliation lorsqu'elle se le voyait reprocher par les voyageurs, nettement mieux équipés qu'elle, pour réaliser ce type de travaux, et à qui elle se voyait contrainte de négocier un prêt de matériel.

Les localisations exposant les équipements à des externalités négatives, comme par exemple de la boue, de la poussière ou des rats engendrent des conflits que les gestionnaires ont à charge de réguler, bien souvent avec peu de moyens. Par exemple, à Onnaing, le chien de chasse d'une famille a contracté la listériose après avoir ingéré de l'urine de rats dont l'aire est infestée. Cet événement est venu attiser d'autres conflits préalables entre le régisseur et les usagers que le gestionnaire a dû gérer à ses dépens :

D : En fait sur le terrain, les gens du voyage ont cru que c'était un empoisonnement. En fait c'est la listériose, c'est la maladie provoquée par les rats. Les rats il y en a une quantité phénoménale.

GL : Le chien s'est fait mordre par un rat...

D : Soit fait mordre, parce que c'était un chien de chasse, soit il s'est fait pisser dessus, ça suffit. (...) Ça passe par l'urine du rat. Donc si vous voulez il y avait tellement de conflits entre ce voyageur et moi-même, quand je l'ai apporté chez le vétérinaire, le vétérinaire a dit « si vous voulez que je continue les frais il faut me verser une avance ». Donc j'ai versé cent cinquante-huit euros. (...). Il l'a vacciné trois fois. Forcément j'ai avancé des frais pour qu'il puisse continuer les soins. Le chien le lendemain matin, il était mort. Et c'est là où j'ai reçu des menaces de mort. Mais la société à l'origine avait refusé de me rembourser ces frais. (...) Et c'est bien pour ça que j'en ai informé l'inspection du travail, parce que l'inspection du travail m'a dit « non, si vous avez engendré des frais pour votre sécurité, vous avez une avance, la société doit vous rembourser impérativement », ¹⁶⁵

Un autre point évoqué par nos interlocuteurs concerne la faible visibilité de ces équipements, comme l'indique notre interlocuteur de la Métropole de Rouen :

Quinze ans après, il y a l'adjointe au social qui dit « ah bon, on a une aire d'accueil sur Grand Quevilly ? Et où se trouve-t-elle ? » ¹⁶⁶

L'équipement est invisibilisé par le fait qu'il est entouré de voies ferrées qui font barrage à tout franchissement de la zone par les piétons. Qui plus est, l'équipement se trouve à proximité immédiate d'une zone industrielle classée Seveso que les habitants sédentaires de la ville ne connaissent que parce qu'ils ont à emprunter les voies de circulation qui entourent la zone, qu'ils arpentent peu en règle générale. S'ajoute à cela le fait que les gens du voyage

¹⁶⁵ Entretien du 29 octobre 2020.

¹⁶⁶ Entretien du 6 octobre 2020.

séjournant sur cet équipement sont davantage tournés vers le centre urbain de Petit-Couronne, plus proche que celui du Grand-Quevilly¹⁶⁷.

La responsable du service gens du voyage de Lille insiste quant à elle sur la volonté de camoufler les sites nouvellement créés :

Ce qui frappe quand on arrive sur une aire d'accueil c'est de voir à quel point on ne veut pas la voir. Et... c'est même symptomatique en fait. On passe en commission d'appel d'offres sur des marchés de travaux, et on a un élu qui nous dit « sur la route de l'aéroport, qu'est-ce que vous allez faire pour masquer l'aire de passage ? », de telle sorte que lorsqu'on arrive à l'aéroport on ne voit pas les caravanes en fait. Il faut faire des aires d'accueil mais il ne faut pas qu'on sache que ce sont des aires d'accueil.¹⁶⁸

Ce point régulièrement évoqué, notamment par la question de l'absence de signalisation ou des divers types d'aménagements permettant de dissimuler l'équipement, participe de cette force destructive que les voyageurs et les gestionnaires tentent de contrecarrer avec leurs maigres moyens qui reposent bien souvent sur leurs capacités de négociation.

Le gestionnaire de l'aire d'accueil de Clermont-l'Hérault nous a rapporté devoir pacifier un grand nombre de conflits suscités par l'implantation d'une aire d'accueil des gens du voyage sur un secteur où se trouvaient initialement un ferrailleur et une association de réinsertion pour des personnes sortant de prison ou devant effectuer des travaux d'intérêt général. Situé de l'autre côté de l'autoroute et entouré de vignes, ce territoire était aussi le terrain de jeu des voleurs de voitures et un lieu de prédilection pour les dépôts sauvages. Symboliquement associés à cet espace, mais dissociés de ses réseaux de pratiques déviantes par leur extranéité et la dimension publique de l'équipement d'accueil les y introduisant, les gens du voyage n'y étaient pas les bienvenus et en ont fait les frais de multiples façons.

Par exemple, nécessitant de passer devant le ferrailleur, le chemin d'accès à l'aire est resté pendant de longues années un chemin de terre, cabossé par le passage des camions transportant la ferraille. Lorsque nous nous sommes rendus sur place, notre véhicule a été poursuivi pendant plus de cinq cents mètres par des chiens de combat délimitant ainsi le périmètre d'emprise du ferrailleur. Des mères de famille nous ont relaté devoir fermer les fenêtres arrières des véhicules à chaque passage devant la casse, craignant que les molosses ne mordent leurs enfants. La divagation des chiens participe d'une logique menaçante qui attise la survenue d'un incident dans un espace où les riverains et habitués des lieux auraient préféré que l'insertion de l'équipement « *se passe mal* » comme l'explique le gestionnaire de l'aire d'accueil de Clermont-l'Hérault :

¹⁶⁷ L'aire d'accueil de Grand-Quevilly a été co-financée par Petit-Couronne et inaugurée en 1997.

¹⁶⁸ Entretien du 28 octobre 2020.

FF : Tu vois quand tu arrives t'as les camions au milieu... il y a des bennes sur le côté...

GL : Oui, oui c'est vrai qu'il y en a partout et puis, ce truc-là, même symboliquement c'est vrai que c'est aussi une barrière.

FF : C'est... voilà, c'est vraiment... (...)

GL : Tu te demandes si tu n'es pas en train de gêner ou d'entrer dans une propriété, enfin il y a un côté un peu, comme ça tu vois... Les chiens qui te courent... Là, moi vraiment le chien ça m'a... j'me suis dit « c'est... c'est agressif quoi ».

FF : Oui... ça, c'est quotidien. Et moi des fois, j'ai des tensions avec des voyageurs parce que quand ils passent avec des bagnoles neuves et que les chiens... Une fois il y'en a un... il y avait un gars qui attendait, le chien est venu, il a commencé à vouloir... à mettre les pattes tu vois, sur la portière. Le mec a ouvert la portière et il a, ... je crois qu'il... enfin apparemment ça a un peu claché quoi. (...) Et bon il a fallu, ... souvent moi je sers d'intermédiaire. Je fais l'intermédiaire pour temporiser, parce que sinon entre les [ferrailleurs] et ici, ça finira à coups de fusil un jour. Mais parce que ils s'étalent là-bas. Lui, pour lui, il est chez lui... il est devant chez lui. On n'a rien à lui dire... voilà ... (...) Alors il va te dire, il va sortir le prétexte de la vitesse, que les gens passent vite, mais ça c'est... j'ai envie de dire c'est un peu partout, et en général ceux qui sont ici, même, ils font attention en général. (...) Bon, après ça se passe bien, mais dès qu'il y a un truc, il montre du doigt de suite, il stigmatise, il n'aime pas quoi. Il aimerait qu'il n'y ait pas l'aire quoi, en gros. Ça le dérange qu'on soit là, un peu. Après ça se passe bien, moi je m'entends bien avec lui. Mais je pense qu'il y a peut-être aussi ce côté « ça se passe bien » et il aurait aimé que ça se passe mal peut-être aussi...

GL : Oui pour que ça dégénère...

FF : Là, il voit que ça roule, qu'il n'y a pas de dégradations, que l'aire tourne. (...) Là où ça a un peu débordé, c'était avant les fêtes (...). Pour faire réduire la vitesse, [les ferrailleurs] se garaient carrément avec le poids lourd au milieu de la route, on était obligé de contourner à droite dans le champ là, tu vois. Et c'est la période où il a plu. Et j'ai des convois moi qui sont arrivés... je ne te dis pas quand ils sont arrivés... « oui, machin ! ». Et l'autre fois, quand ils sont allés le voir ils leur ont dit « faut enlever ton camion d'ici, quoi ». Alors le ton est monté... (...) C'est un peu pour montrer sa... je ne dirais pas sa puissance, mais pour dire « voilà j'ai des poids lourds, je suis imposant... », tu vois. (...) T'es là, t'essaie de temporiser mais bon... « oui je vais aller lui dire » tu vois. Mais au bout d'un moment j'ai dit, c'est bon, j'appelle la municipale, j'arrête de faire la médiation, en fait. Au bout d'un moment c'est bon... toujours plus, toujours plus... ... c'est bon.

GL : Oui, ils s'appuient sur toi parce que c'est toi qui est en charge, en fait...

FF : ...voilà ! C'est moi qui voilà... Tu vois... quand il y a un truc « ah oui, faut aller leur dire à eux », ah oui... je suis toujours l'intermédiaire, quoi.¹⁶⁹

Avant que notre interlocuteur ne vienne travailler sur l'équipement le fort turnover des régisseurs trahissait une difficulté importante pour mener à bien la gestion d'un équipement

¹⁶⁹ Entretien du 12 janvier 2021.

aussi relégué. Au fil des années, exerçant sans relâche des opérations de médiation, il a développé des connaissances de l'espace qui lui permettent de négocier à tous les niveaux, voiries, accès à la piscine, accès la déchetterie, etc., non seulement une meilleure insertion des usagers de l'équipement dans l'espace intercommunal mais aussi une vigilance sur les questions environnementales, pesticides, amiante, risques incendie... Ainsi il nous décrit un terrain qui jouxte l'aire d'accueil que nous n'aurions pu identifier comme possiblement toxique s'il ne nous avait raconté l'histoire du site et la manière dont il a œuvré pour faire cesser la pollution :

FF : C'est ... un ancien terrain de la mairie, qui est toujours à la mairie d'ailleurs (...) en fait, ils stockaient les gravats de route, de démolition, de... de trucs comme ça, ils stockaient tout là... problématique, c'est qu'il y avait de l'amiante. Donc ... pareil, on a œuvré...

GL : Qui faisait les dépôts ?

FF : La mairie.

GL : Ah oui.

FF : La mairie oui, oui. C'était un terrain de traitement. En fait ils stockaient et ils retraitaient, enfin ils ré-envoyaient par périodes, ils chargeaient ces gravats-là pour les envoyer en traitement ... Et c'était une zone tampon en fait. (...) Du coup, nous, on a œuvré là-dessus aussi pour mettre en avant que ce n'était pas possible, qu'on était en clôture directe quoi. Finalement, ils ont fini par traiter sur place, ils ont tout traité sur place, évacué ce qui fallait. Et ils ont étalé toute cette terre, là, cette espèce de butte qu'on va voir. Tu vas voir il y a un volume quand même hein. Ça fait toute une terre étalée là, qu'est en sauvage. Mais qu'a été traitée. D'ailleurs ça nous a valu deux mois de travaux où on a eu des engins. J'ai des photos là aussi de camions, les allers-venues de camions, des gros bulldozers, des machines exprès, le rouleau-là qui trie les gravats, les machins... ils ont tout trié sur place.

GL : Il devait y avoir plein de poussière.

FF : Oui, un peu... À cette période j'avais moins de monde sur l'aire. (...)

GL : C'était une opération de dépollution ?

FF : C'était un peu des deux. Dépollution et en même temps arrangement...

GL : Arrangement du terrain ?

FF : Voilà, il fallait qu'ils arrêtent de le faire de toute façon donc... Ils avaient compris que là, avec l'aire à côté ce n'était pas possible. Mais encore une fois si tu dis rien, il se passe rien !¹⁷⁰

De la même manière, initialement une ligne à moyenne tension figurait dans l'environnement immédiat de l'aire d'accueil de Clermont-l'Hérault. Le gestionnaire s'est saisi d'une opération générale d'enfouissement des lignes électriques pour faire en sorte que le secteur de l'aire d'accueil puisse en bénéficier également.

¹⁷⁰ Entretien du 12 janvier 2021.

Ces remarques permettent de mesurer l'ampleur de la tâche qui incombe aux gestionnaires des aires d'accueil et qui dépasse amplement la stricte fonction de régisseur à laquelle on réduit trop souvent leur métier. L'énergie déployée par ces employés est absorbée en grande partie par ces forces destructives contre lesquelles ils doivent agir en permanence pour maintenir un niveau correct de confort. Cela commence, pour ce gestionnaire, par des petits détails qui font la différence pour l'accueil, comme la diffusion d'un fond musical dans l'espace d'accueil et un soin particulier accordé à la décoration qui tranche avec de nombreux sites où les gestionnaires que nous avons rencontrés étaient emmurés dans des locaux étriqués réduits à leur stricte fonction d'intendance :



En entrant au guichet de l'aire d'accueil de Clermont-l'Hérault

b) Du transfert de compétence à la sous-traitance de l'accueil

La politique publique d'accueil des gens du voyage s'est orchestrée à partir d'une double logique de régularisation des conditions de vie des gens du voyage d'une part et de transfert de la responsabilité de l'accueil d'autre part. Si la question du juste équilibre entre les droits et les devoirs des « administrés gens du voyage » occupe une large part des discussions lors des assemblées parlementaires, plus rares sont les commentaires émis à propos de la mécanique de production d'illégalismes engendrés par un accueil standardisé et circonscrit à une infime portion de territoire national.

Avant la loi Besson de 1990, les gens du voyage négociaient le stationnement sur n'importe quelle commune à partir d'une règle dite « loi des 48 heures »¹⁷¹. De manière conventionnelle, la régulation de leur présence s'opérait à partir d'une limite temporelle, qui reste opérante encore aujourd'hui. C'est une circulaire interministérielle datée de 1968 qui inaugure le principe de l'interdiction des gens du voyage sur le territoire communal « dès lors que le stationnement aura été autorisé à un emplacement officiellement désigné »¹⁷². Cette logique consistant à concéder un espace délimité dévolu à l'accueil des gens du voyage va engendrer une politique de segmentation de la prise en charge de l'accueil à tous les échelons de la gouvernance publique¹⁷³.

C'est tout d'abord la taille de la commune, évaluée à partir de son nombre d'habitants, qui fait office d'étalon dans la sélection des territoires désignés comme « ayant à charge » d'organiser l'accueil des gens du voyage. Ainsi, au sein de chaque territoire, seules les communes de plus de 5000 habitants ont une responsabilité dans la prise en compte des gens du voyage, qui est inscrite depuis la loi du 5 juillet 2000 dans le cadre d'un « schéma départemental » recensant l'ensemble des communes imputables de l'accueil, soit sous la forme de la création d'un équipement soit sous la forme d'une participation financière à la réalisation d'un équipement sur une commune voisine. À la seule considération de ce critère, il apparaît que la portion de territoire national où la présence des gens du voyage est régularisable par la réalisation d'un équipement ne représente que 6,4% du nombre total de communes en France. Mais ce chiffre est nécessairement revu à la baisse dès lors que, parmi ces com-

¹⁷¹ Cf. Arrêt du Conseil d'État, 2 décembre 1983, Ackermann c/Ville de Lille. Cette décision a introduit une obligation jurisprudentielle d'accueil des gens du voyage sur n'importe quelle commune pour une durée ne pouvant être inférieure à 48 heures. La circulaire n°86-370 du 16 décembre 1986 relative au stationnement des gens du voyage a conforté cette décision. Puis, la circulaire n° 91-55 du 16 octobre 1991 relative aux conditions de stationnement des gens du voyage « rappelle que les communes de moins de 5000 habitants restent assujetties, malgré la création d'une obligation légale dont elles sont exemptées, au régime juridique issu de la jurisprudence administrative » - AUBIN Emmanuel, *La commune et les gens du voyage*, Berger-Levrault, Paris, 2005, 2^e édition, p. 31.

¹⁷² Cf. circulaire n° 6-68 du 20 février 1968 citée par Marie Bidet. Cf. BIDEZ Marie, *Gens du voyage, locaux ou cosmopolites ? La gestion publique du nomadisme en France*, thèse de doctorat sur la direction de Patrick Duran, ENS Cachan, 2009, p. 118).

¹⁷³ LOISEAU Gaëlla, *L'accueil des gens du voyage : un problème de compétence ? L'arbitrage de l'Etat dans la mise en œuvre du schéma départemental de l'Hérault*, mémoire de stage, Master 2 de droit public « administration territoriale », Université de Montpellier 1, 2013.

munes, un certain nombre ne participe que financièrement à la réalisation d'un équipement sur une municipalité voisine.

Subséquemment, la notion de compétence est apparue sous la forme de regroupements de communes (Sivom, Sivu...) ayant décidé de mutualiser leurs moyens afin de gagner en efficacité dans la gestion de certaines problématiques publiques, dont celle de la création des équipements d'accueil des gens du voyage¹⁷⁴. La prise en compte du public Gens du voyage s'est donc peu ou prou spécialisée au sein des collectivités locales, qui ont sollicité l'expertise d'opérateurs privés (associations locales, cabinets de conseil...) pour ajuster une politique publique aux « spécificités repérées – et colportées – concernant ce public méconnu, appréhendé par le prisme de la problématique publique » déclinée sous l'angle sécuritaire, mais aussi sanitaire et social. Progressivement, la prise de compétence Gens du voyage s'est généralisée dans les grandes agglomérations avant de devenir obligatoire pour tous les EPCI depuis 2017¹⁷⁵. Cette situation, initialement présentée comme facilitatrice, comporte cependant un certain nombre de limites car la prise de compétence Gens du voyage ne pourvoit pas l'EPCI de la maîtrise foncière et financière qui restent détenues par la commune ainsi que nous l'explique notre interlocuteur de la DDTM de l'Hérault :

GB : (...) Demain, très honnêtement pour sortir du borbier dans lequel on est un peu partout en France, la seule perspective c'est l'interco.

GL : Oui c'est une obligation maintenant donc heu...

GB : C'est pas... on n'en est pas encore là... je veux dire, c'est une obligation oui, mais elle n'est pas assez structurée aujourd'hui. C'est un processus qui est en cours. Aujourd'hui il a franchi une étape essentielle, mais il va se poursuivre. Donc demain je pense qu'ils seront encore plus dans l'obligation de faire. Parce-que l'obligation de l'EPCI est en gros de trouver le terrain, éventuellement de participer un peu à son financement, et c'est tout ! Demain ce qui serait bien en termes de compétences intercommunales, serait que « j'ai aussi l'obligation de réaliser l'équipement ». C'est-à-dire que le maître d'ouvrage soit l'EPCI et non pas la commune !¹⁷⁶

Le transfert de compétence à l'échelon intercommunal permet d'affiner les réflexions en amont de la réalisation d'un projet, au niveau de la prospective foncière mais aussi de l'insertion de l'équipement et de ses futurs usagers, sur l'ensemble du territoire intercommunal. Mais le transfert de l'aménagement et la gestion à cet échelon intercommunal engendrent simultanément une déperdition de la maîtrise de l'ensemble du processus de création

¹⁷⁴ L'article 2 de la loi Besson du 5 juillet 2000 prévoit que la commune visée par l'obligation d'accueil des gens du voyage puisse transférer sa compétence d'accueil à un EPCI chargé de mettre en œuvre les dispositions du schéma départemental.

¹⁷⁵ La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation de la République, dite loi « Notre », a rendu obligatoire pour les EPCI à fiscalité propre la prise de compétence pour l'aménagement, l'entretien et la gestion des aires d'accueil. Cette compétence obligatoire a été élargie aux terrains familiaux et aux aires de grand passage dans le cadre de la loi n° 2017-86 du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et la citoyenneté.

¹⁷⁶ Entretien du 6 août 2020.

de l'équipement. Le transfert de la compétence Gens du voyage à l'EPCI reporte, sur cette instance, la responsabilité de diligenter la dimension stratégique de l'opération comportant une part importante de négociation, pour l'identification d'un terrain en particulier, qui auparavant s'opérait entre les services de l'État et les communes. Ce transfert tend d'une certaine manière à dédouaner ces dernières de ce travail politique qui est désormais réalisé à l'échelon intercommunal, mais qui reporte sur lui la dimension contraignante et conflictuelle qui caractérisait les échanges entre les services de l'État et l'échelon municipal, ainsi que nous le soulignent nos interlocutrices de la Métropole européenne de Lille (la MEL) :

LO : L'État considère que la MEL, ce sont les maires, mais non ! En fait la MEL est un établissement public de coopération intercommunale et on considère que c'est l'État qui doit aller voir les maires concernés, ce n'est pas à la MEL d'aller voir les maires. En fait l'État est dans une posture [considérant] que c'est la MEL et pas les maires. Et ça, c'est un vrai problème. C'est un problème pour les Roms, et c'est un problème pour les Gens du voyage, de rejeter la balle entre l'État et la MEL. C'est l'État qui doit aller voir les maires et dire bon, la MEL valide techniquement, elle valide au niveau de l'ingénierie, et maintenant c'est au niveau de vous que ça bloque, qu'est-ce qui se passe ?

GL : Effectivement vous n'êtes pas la seule soulever ce problème, de vous retrouver tiraillés entre des jeux politiques que vous vous retrouvez à orchestrer alors que finalement ça devrait se jouer comme vous dites entre le préfet et les élus. (...)

CL : La difficulté c'est que, même si on peut faire des propositions en termes de localisation, le permis de construire est instruit par la commune. Et les familles qui vont résider sur les aires d'accueil vont participer à la vie de la commune. Donc on ne peut pas faire quelque-chose à l'encontre de l' élu local parce que sinon on met en péril toute l'intégration du projet en lui-même. Et après on se tire une balle dans le pied, aussi pour toute la durée des travaux, la manière dont le permis va pouvoir être réalisé, et après l'avis futur du site. Donc... c'est peut-être très subtile et peut-être pas forcément dit comme ça, mais c'est vrai que le pouvoir de l' élu local est ultra-prégnant, et même si on a la compétence de gestion, d'aménagement, etc. et, qu'en soit on devrait être libres de proposer des terrains où bon nous semble, surtout même lorsque nous sommes propriétaires, on ne peut pas faire sans la décision de l' élu puisqu'il faut forcément une implication de la commune au projet.¹⁷⁷

Cette vigilance à l'égard des élus, doublée d'appréhension et de précautions, n'est pas sans évoquer la métaphore de la greffe. L'aire d'accueil n'est bien souvent appréhendée que comme dispositif technique permettant de régulariser, canaliser et « profiler »¹⁷⁸ la présence voyageuse dans un système marchand supposé rétablir une forme de justice. Paradoxe-

¹⁷⁷ Entretien du 28 octobre 2020.

¹⁷⁸ Le profilage est une étape de cadrage des agencements marchands tels qu'ils ont été définis par Michel CALLON dans son ouvrage *L'emprise des marchés. Comprendre leur fonctionnement pour pouvoir les changer* (La Découverte, Paris, 2017). Sur les processus de « profilage » de la présence voyageuse, cf. LOISEAU Gaëlla, *Odologie et présence des gens du voyage en France. Blocages, passages et nœuds des espaces de vie voyageurs*, op. cit. pp. 418 et suiv.

ment, cette systématisation de l'accueil généralement présentée comme un moyen pour la collectivité de s'affranchir de la "charge de l'accueil" porte en germe les rouages de la mise en échec de l'hospitalité. C'est souvent à partir d'une promesse de résolution de tous les conflits suscités par la présence voyageuse, indifférenciée et interchangeable, que les élus locaux prennent part au projet. Il y a donc une forme de privation de la possibilité de la rencontre qui est contenue dans le format même de l'équipement, conçu à partir d'une dialectique de neutralisation de la présence voyageuse, et non de reconnaissance des gens du voyage.

Ainsi, d'une optique visant à contrer une inégalité de traitement, le cadre légal s'est progressivement mué en un dispositif de pondération de la présence voyageuse, procédant de calculs non seulement pour évaluer les besoins en nombre de places de caravanes, la superficie requise pour une aire d'accueil, la bonne distance au centre-urbain, le montant des aides de l'État, la durée des séjours, etc., mais aussi l'estimation du rapport bénéfice-risque dans la réalisation d'une opération, ou plus simplement du coût politique d'une décision impopulaire. Au point que l'appréhension de la présence des gens du voyage en termes de « coût pour la collectivité » demeure complètement banalisée, et constitue une réminiscence de la figure de l'indigent par laquelle les nomades ont été appréhendés au sein des sociétés industrielles. L'affectation de la prise en compte du public gens du voyage dans les services des collectivités locales porte aussi la trace de cette histoire de la relégation, ainsi que nous le rappelle notre interlocuteur de la métropole de Rouen :

DJ : Historiquement, on a été rattachés aux déchets ! Vous aviez une vice-présidence Déchets-Gens du voyage.

GL : Pendant combien de temps ?

DJ : Claude Lainé ... au moins six ans¹⁷⁹ (...) C'est parce que le vice-président en charge des déchets, il était aussi fortement impacté par les gens du voyage parce qu'il était aussi président du Relais accueil Gens du voyage.¹⁸⁰

On voit donc comment opèrent les associations symboliques dans les processus de rattachement de la problématique publique de l'accueil des gens du voyage au sein des collectivités. Notre interlocuteur de la Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée nous rapporte quant à lui que l'aire d'accueil d'Agde, ouverte en avril 2009, était jusqu'à son arrivée en 2010, placée sous la responsabilité du Conseil intercommunal de sécurité et prévention de la délinquance. Ce qui lui sembla suffisamment choquant pour qu'il œuvre en faveur d'un changement d'affectation de service. Inversement, à Béziers le changement de présidence de l'agglomération (passée en juillet 2020 sous la mandature de l'actuel maire de

¹⁷⁹ Claude Lainé a été élu communiste de 2004 à 2010.

¹⁸⁰ Entretien du 9 octobre 2020.

Béziers, Robert Ménard, a engendré une redistribution des services. C'est désormais le pôle « prévention et solidarité » qui accueille le service intitulé « prévention et gens du voyage ».

Ainsi les logiques d'affectation de l'aménagement et de la gestion des équipements publics d'accueil et d'habitat des gens du voyage au sein même des collectivités orientent sensiblement les ressorts de l'action publique à leur égard. Cette mise à l'écart dans les services se traduit en toute logique dans les choix de localisation qui restent des *espaces concédés* à une présence jugée superflue nécessitant tout un appareillage de traductions et de médiations pour qu'il soit possible d'en évaluer la juste place.

Aujourd'hui, à chaque étape de la création d'une aire d'accueil, des acteurs intermédiaires privés interviennent pour conseiller et accompagner la mise en œuvre des politiques publiques d'accueil des gens du voyage. Les cabinets d'audit sont généralement privilégiés, par rapport aux associations ou aux services de l'État, pour réaliser les diagnostics préalables à l'élaboration des schémas départementaux. C'est à ce stade que les enjeux politiques sont les plus forts puisque les collectivités récalcitrantes à la mise en œuvre de leurs obligations vont exercer toutes sortes de pressions pour reporter, dans l'espace ou dans le temps, la prescription d'un équipement d'accueil. Le recours à des structures privées permet ainsi aux services de l'État de se prévaloir d'une forme d'impartialité dans l'élaboration des recommandations. Cependant, subsistent des modes d'arbitrages qui s'opèrent en aval des diagnostics, puisque les cahiers des charges opèrent généralement une distinction entre la réalisation du diagnostic et la rédaction du schéma. Il arrive donc que des cabinets d'audits recommandent la fermeture d'équipements jugés obsolètes ou néfastes, et que ces préconisations soient reformulées ou plus clairement supprimées lors de la rédaction définitive du schéma départemental. C'est le cas en particulier pour les équipements qui ont été réalisés avant l'adoption de la loi Besson du 5 juillet 2000, qui ne présentent pas les modalités de confort requises au plan sanitaire.

Ainsi, alors que les consultants avaient préconisé, dès 2003, la fermeture des aires de Rouen Petit-Quevilly et Grand-Quevilly Petit-Couronne, des résistances exprimées par différents acteurs locaux, associatifs ou agents des services dédiés aux gens du voyage, avaient contribué à étouffer ce conseil de façon à préserver leurs finances publiques, mettant en exergue le fait que l'équipement était occupé par des familles qui risqueraient d'être précarisées en cas de fermeture. Le fait que ces aires aient été créées sous la mandature d'un maire ancien premier ministre socialiste qui a poursuivi sa carrière politique à l'échelon national¹⁸¹, et celle

¹⁸¹ Laurent Fabius a été maire du Grand-Quevilly de 1995 à 2000, et président du Sivom (devenu ensuite district de l'agglomération) de Rouen entre 1989 et 2000. Il a eu de multiples mandats dans ces deux collectivités, mais aussi à l'échelle de la Seine-Maritime et de la région Haute-Normandie, tout au long de sa carrière politique.

d'un de ses proches collaborateurs¹⁸², n'a pas été sans influence dans la décision du maintien de ces équipements situés dans des environnements à hauts risques technologiques et industriels. Ces aires ont été inaugurées en 1997, dans un contexte d'affichage d'une politique socialiste sur un territoire nouvellement gagné par la gauche. Dans ce cas de figure, les représentants de l'État se trouvent bien souvent en mauvaise posture pour contrer ou remettre en cause des choix ou réalisations qui, bien que problématiques, attestent selon leurs défenseurs d'un certain volontarisme.

Il s'agit là d'une problématique structurelle consistant à utiliser la force destructive par laquelle s'opère le rejet des gens du voyage pour justifier une politique de « moindre relégation » que l'on retrouve déclinée de multiples manières dans les logiques à l'œuvre autour de l'accueil des gens du voyage. Les aires alibis, par exemple, permettent aux collectivités de se conformer à leurs obligations sans pour autant que les opérations réalisées ne soient suffisamment attractives pour engendrer une réelle présence des gens du voyage sur un territoire. Ce sont généralement des équipements qui ont de très faibles taux d'occupation constatés dès les premières années d'ouverture de l'équipement. La logique répressive peut cependant permettre de rétablir une certaine fréquentation plus ou moins contrainte ; l'ouverture de l'aire redéployant généralement le risque d'expulsion sur l'ensemble du territoire intercommunal.

Ainsi, les dispositifs de la gouvernance publique de la présence des gens du voyage génèrent des foyers de pouvoirs, très investis par les acteurs politiques locaux, sans pour autant que des organes de représentation des gens du voyage ne soient nécessairement convoqués. C'est bien davantage la notion de présence voyageuse qui est mobilisée en tant que problème public permettant aux acteurs locaux d'entretenir dans les discours un effet de menace sécuritaire, sanitaire ou sociale. Les experts et consultants rémunérés pour traduire ou interpréter le mode de vie des gens du voyage à des fins de pacification ne sont généralement pas dépourvus d'intérêt, ou d'idéologie, dans leurs argumentaires. Sans que cela ne soit généralisable à l'ensemble des opérateurs, certains peuvent agir dans le sens d'une confiscation de la parole des gens du voyage, pouvant aller jusqu'à prendre la forme d'une usurpation de représentativité.

L'aire d'Agde fait figure d'exemple notoire de la manière dont un opérateur privé peut parvenir à prendre le contrôle d'une politique publique¹⁸³. En 2004 la commission départemen-

¹⁸² Yvon Robert est entré en politique en tant que conseiller de Laurent Fabius à la présidence de l'Assemblée Nationale, entre 1988 et 1992. Il a été le premier maire socialiste de Rouen entre 1995 et 2001, puis de 2012 à 2020, et vice-président du Sivom de Rouen entre 2000 et 2001, et président de la métropole de Rouen entre 2019 et 2020.

¹⁸³ Cette notion de « perte de contrôle » suscitée par la sous-traitance a été détaillée récemment par le collectif *Nos services publics* dans une note intitulée « 160 Md€ d'externalisation par an : comment la puissance publique sape sa capacité d'agir » (avril 2021) publiée en ligne : <https://nosservicespublics.fr/externalisation>

tales consultatives de l'Hérault comprenait parmi le quorum des représentants d'associations de gens du voyage un représentant associatif étant par ailleurs, sans que cela n'apparaisse clairement, dirigeant d'une société de gestion particulièrement implantée dans le sud de la France¹⁸⁴. Le relevé de décisions de la réunion du 5 mai 2004 fait apparaître l'unique prise de parole de ce représentant associatif en fin de réunion, consistant à rappeler l'importance de la gestion, et interpellant « les élus qui souhaitent réaliser de petites aires de cinq à dix places qui risquent de devenir rapidement des terrains familiaux pour des semi-sédentaires » qui seraient difficiles à évacuer. Il poursuit en appelant à la vigilance des élus sur la taille de l'aire d'accueil et sa gestion « afin d'éviter ces dérives de squat » et d'ajouter qu'il « vaut mieux faire une aire de quarante places à deux ou trois communes associées plutôt que deux ou trois petites aires de cinq à dix places ». Bien que contrés par d'autres acteurs associatifs, en particulier le représentant de la Fnasat, ces propos s'inscrivaient dans une logique de conquête de nouveaux marchés de gestion pour cet entrepreneur qui, en parallèle, accompagnait la Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée par la diffusion de notes techniques visant à convaincre les élus de réaliser non pas une aire de grand passage de cent-cinquante places telle que prescrite par le schéma départemental de 2003, mais bien une aire d'accueil de cinquante emplacements, soit cent places de caravanes, au motif que seule l'aire d'accueil permettrait d'obtenir le concours de la force publique en cas de stationnement illicite.

Cette logique était principalement motivée par le fait que l'aide à la gestion (ALT2¹⁸⁵) n'est versée aux gestionnaires que sur les aires d'accueil et non pas sur les aires de grand passage. De surcroît, jusqu'en 2015, le prestataire de gestion percevait cette aide quel que soit le taux d'occupation de l'équipement¹⁸⁶, ce qui l'incitait à déployer des stratégies de dissuasion des usagers en faisant adopter un règlement intérieur exigeant une assurance habitation sur la caravane et pratiquant des tarifs prohibitifs. En définitive, cette stratégie s'avéra gagnante pour ce prestataire, juge et partie, qui parvint à faire en sorte qu'une nouvelle opportunité de marché soit créée, et qu'il remporta sans difficulté. Il fut gestionnaire de cet équipement depuis son ouverture jusqu'à la fin de l'année 2020, sans que les taux d'occupation de l'équipement n'aient jamais dépassé les 20%, ainsi que le reconnaît notre interlocuteur de la communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée :

DL : On a cinquante emplacements pour l'aire permanente, sachant qu'on peut mettre une caravane et une petite caravane sur chaque emplacement. Voilà, donc, on a...

¹⁸⁴ Cf. Arrêté préfectoral n° 2004-I-1048 du 4 mai 2004 portant composition de la commission consultative départementale des gens du voyage.

¹⁸⁵ Allocation de Logement Temporaire 2.

¹⁸⁶ Le décret n° 2014-1742 du 30 décembre 2014 relatif à l'aide versée au gestionnaire d'aires d'accueil des gens du voyage est venu modifier cette disposition, en établissant une part « variable » de la subvention calculée à partir du taux moyen d'occupation mensuel des places.

GL : (...) Cette proposition de faire une aire d'accueil de cinquante emplacements, donc cent places c'était énorme.

DL : C'est trop... trop concentré. Bon, je vous rassure elle n'est jamais pleine. Voilà, elle tourne à 30 %, 20 %... à 20% de son remplissage, 20 %.

GL : Et y'a eu des périodes où elle était complètement vide, moi je l'ai vu.

DL : Elle était à 10% à un moment donné quoi. Là (...) le délégataire dit qu'elle est à 34%, bon... (*dubitatif*). Moi je... ... on n'a pas la pointeuse directe mais... on est plus sur 18%, 20% maxi... voilà...¹⁸⁷

Indépendamment du conflit d'intérêt qui a sensiblement orienté la création de cet équipement, c'est surtout la politique d'aménagement et de gestion que cet opérateur a durablement importée, et implantée sur le territoire, en même temps qu'il orchestrait cette manœuvre auprès des élus. Bien qu'en 2009 les recommandations des services de l'État aillent dans le sens de l'aménagement de parcelles individualisées, l'aire d'Agde comprend des blocs sanitaires collectifs, mais qui plus est un logement de fonction, aménagé au-dessus du local d'accueil, qui surplombe l'aire d'accueil, et n'est pas sans évoquer le panoptique décrit par Michel Foucault dans le domaine carcéral. « Le camp c'est le diagramme d'un pouvoir qui agit par l'effet d'une visibilité générale. Longtemps on retrouvera dans l'urbanisme, dans la construction des cités ouvrières, des hôpitaux, des asiles, des prisons, des maisons d'éducation, ce modèle du camp ou du moins le principe qui le sous-tend : l'emboîtement spatial des surveillances hiérarchisées. »¹⁸⁸

Ainsi, ce type de gestion qualifié de sécuritaire, procède non seulement d'une « présence gardiennée » vingt-quatre heures sur vingt-quatre et sept jours sur sept, mais également d'une politique d'opacité et de contrôle des allers-et-venues sur l'aire d'accueil et de l'information, allant jusqu'à entraver la mission de partenaires institutionnels engagés sur le volet social, comme nous le rapporte le directeur du service Politique de la ville et Cohésion sociale de la Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée :

GL : Ils ont un cahier des charges ?

DL : Ils ont un cahier des charges oui, ... du moins il y a la scolarisation, il y a le suivi social tout ça, mais on n'a... on n'a pas trop de regard aujourd'hui là-dessus. Je pense que les élus ce qu'ils veulent c'est que... ça se gère, qu'il n'y ait pas d'incident. On regarde plutôt ça, que l'intérêt à faire du culturel ou du social. Malheureusement. (...) Nous on n'a pas des plaintes, mais on a des retours de l'Éducation nationale qui disent qu'ils ne peuvent pas rentrer [sur l'aire] et avoir des données. L'association Gammes qui gère quand même [le volet social]..., pareil : fin de non-recevoir pour entrer dedans. Monsieur P. (*médiateur départemental auprès des gens du voyage*) me dit « j'ai été refoulé », ils ne veulent même pas nous donner des informations, ni rien. Donc il

¹⁸⁷ Entretien du 23 septembre 2020.

¹⁸⁸ FOUCAULT Michel, *Surveiller et punir. Naissance de la prison*, Gallimard, Paris, 1975, p. 202

... passe par moi pour savoir le taux de remplissage des aires pendant l'été notamment... ..., etc.
etc. Donc on est dans une situation qui est quasi-verrouillée. On est un peu aveugle.¹⁸⁹

La délégation de la gestion des aires d'accueil comporte donc un certain nombre d'enjeux déontologiques qui peuvent aller jusqu'à pervertir le sens de la politique publique d'accueil des gens du voyage. Les principes plébiscités par cette société de gestion – reposant sur une opacité des pratiques professionnelles et une suspicion généralisée à l'égard des usagers – ont profondément impacté les pratiques gestionnaires de plusieurs équipements héraultais qui perdurent malgré des reprises de la gestion en régie. La délégation de service public peut donc prendre la forme d'une sorte d'abandon de l'équipement à des sociétés peu scrupuleuses qui n'hésitent pas, de surcroît, à mettre sous pression leurs employés gestionnaires qui travaillent au quotidien avec les familles, engendrant des conflits¹⁹⁰ et des souffrances professionnelles qui nous ont été rapportées dans le cadre de cette enquête par des salariés de plusieurs sociétés ou services de gestion.

La question de la localisation, bien que problématique dans le cas de l'aire d'Agde située à proximité immédiate d'un centre de tri de déchets ménagers, ne peut expliquer, à elle seule, la désertification de l'équipement, selon notre interlocuteur qui nous explique que les normes européennes *sont passées par là* et que cela a engendré une *grosse amélioration en termes de qualité de l'air, et visuelle et environnementale*, à savoir que les déchets parviennent au centre de tri déjà emballés. À titre de comparaison, l'aire de Marseillan ouverte en janvier 2009 à cinq kilomètres plus loin, située en face d'une déchetterie municipale, a connu dès son ouverture une fréquentation tout-à-fait satisfaisante¹⁹¹. Si la taille de l'équipement et son aménagement en parcelles individualisées ont participé à ce résultat, c'est surtout le mode de gestion axé sur la volonté d'insérer l'équipement sur le territoire en mobilisant l'ensemble des partenaires institutionnels et associatifs, en organisant des réunions sur l'aire, en déployant des moyens pour une action socioéducative qui ont favorisé une réelle identification de l'équipement et une ouverture sur la possibilité d'engager des actions diversifiées à destination de son public.

L'isolement de l'équipement ne tient pas uniquement à des aspects géographiques, mais peut être atténué par une gestion sociale ou au contraire accentué par une gestion déclinée uniquement sous l'angle répressif, produisant bien souvent l'effet de réclusion non seu-

¹⁸⁹ Entretien du 23 septembre 2020.

¹⁹⁰ En 2012, la Cour d'appel de Montpellier a confirmé la condamnation de cette SARL par le jugement du 14 avril 2011 du Conseil des Prudhommes de Béziers l'opposant à l'un de ses salariés qui (après seulement sept mois de fonctionnement de l'équipement) s'était vu reprocher d'avoir « laissé entrer » des gens du voyage sur l'aire d'accueil, qu'il leur avait permis de se raccorder aux réseaux, sans avoir vérifié que les caravanes étaient « bien assurées », et l'avait licencié pour faute grave sur ces motifs, en considérant qu'il avait « voulu semer le trouble ». C.A. Montpellier, 7 novembre 2012, n°11/03240 : <https://www.doctrine.fr/d/CA/Montpellier/2012/R6217E9DCE86E05B3FFBF>

¹⁹¹ Les bilans des gestionnaires font état de taux de fréquentation de 76% en 2009, 80% en 2010 et 97% en 2011.

lement pour les usagers mais pour les employés eux-mêmes. Cependant, un équipement trop éloigné des espaces urbanisés dissuadera un certain nombre de sociétés, revendiquant une conception sociale de la gestion, qui refuseront de se positionner sur ce type de marché, estimant que cette localisation constitue une entrave à leur mission.

Lors de cette enquête nos interlocuteurs se sont beaucoup épanchés sur la question de la gestion qui constitue le segment relationnel sur lequel se greffe plus spontanément la question de la nuisance. Au point que cet aspect gestionnaire permet aussi de faire écran à certaines problématiques environnementales qui *ne remontent pas*, tandis que la nuisance sur laquelle les institutions se focalisent s'exprime par les *comportements* et les *dégradations de l'équipement*, comme cela nous a été mentionné par nos interlocuteurs du Conseil départemental et des services de l'État (DDTM et DDCS) de la Gironde :

CD 33 : (...) Juste par rapport à ce que vous dites : les nuisances ou les plaintes. En fait, moi je parle après pour ma direction, par exemple on n'est pas du tout au courant ... Alors je parle, voilà, nous c'est la direction Habitat et urbanisme [du Conseil départemental], après les collègues des services sociaux, si ça se trouve, ils sont au courant... ils suivent les familles, mais voilà ça ne remonte pas, on va dire au niveau administratif du schéma, enfin voilà des acteurs plus administratifs. C'est pareil, vous ?

DDTM 33 : Tout ce qui est nuisances, au niveau de la gestion de l'aire, comme il y a un gestionnaire nous on n'a pas ... On n'a pas de retour là-dessus... (...)

DDCS 33 : (...) Notre positionnement DDCS, nous par rapport aux nuisances constatées, on a surtout nous... on a un contact particulier, on va dire, avec les gestionnaires des aires d'accueil, dans le cadre notamment de l'allocation temporaire 2, qui est l'aide à la gestion pour les aires d'accueil. Donc, les retours qu'on peut avoir de leur part c'est plus en termes de gestion de l'aire et des relations entre les usagers et les gestionnaires, on n'a pas vraiment de retour sur l'environnement. (...) Nous, c'est plus plutôt le rapport entre le gestionnaire de l'aire et l'usager, les comportements, les dégradations.¹⁹²

Ainsi, on retombe sans cesse sur cette dimension du coût pour la collectivité, sans que jamais la question de l'exposition aux risques, pour les gens du voyage, ne parvienne véritablement à émerger dans les échanges institutionnels. Lorsque nous présentons la configuration de l'aire de Bordeaux à nos interlocutrices du département et de l'État, ainsi qu'à notre interlocuteur de l'ARS¹⁹³ de Nouvelle-Aquitaine, aucun n'a connaissance de l'histoire du site, ni même des problèmes de saturnisme qui ont découlés de l'implantation du Village andalou sur un espace pollué par une ancienne décharge municipale. Situation pour le moins cocasse : c'est nous qui leur dévoilons la configuration sanitaire, alors que nous cherchions à mettre la main sur le rapport environnemental ayant pu autoriser l'implantation de l'aire

¹⁹² Entretien du 1^{er} octobre 2020.

¹⁹³ Agence régionale de santé.

d'accueil sur ce site, comme nous l'avons fait vingt ans auparavant, en vain également, concernant le Village andalou. Que peut l'événement, aussi dramatique qu'il soit, face à une mécanique discursive récurrente qui consiste à sans cesse faire remonter à la surface le *coût*, le *poids* ou l'*impact* de la présence voyageuse ?

Toutes ces dévalorisations qui s'opèrent au fur et à mesure du transfert de la charge de l'accueil comportent aussi des effets sur la réputation des équipements qui peuvent devenir des espaces bannis par les voyageurs qui vont préférer s'en tenir à l'écart, quitte à se maintenir en stationnement sauvage, plutôt que de se retrouver sur des espaces qu'ils jugent dangereux. En définitive, au bout de la chaîne du transfert de la charge de l'accueil se trouvent bien souvent les plus démunis pour qui le coût humain des nuisances environnementales demeure le prix à payer, la condition qui s'impose pour se maintenir à un seuil minimal d'existence. Dans toutes les grandes métropoles où nous nous sommes rendus, beaucoup d'équipements publics d'accueil et d'habitat des gens du voyage sont des espaces où vivent les voyageurs les plus précaires souvent en prises à des logiques de surendettement, qui n'ont pas d'autre endroit où aller et ne disposant pas d'un capital social et relationnel suffisant pour prendre le risque de sortir de l'aire, et perdre leur place, la seule qu'ils puissent maintenir sur la durée.

c) La question du coût pour la collectivité

La création d'un équipement est mise en œuvre à partir de forces antagonistes : la localisation des équipements apparaît comme une contrainte très forte, tandis que l'aspect financier ressort comme un moyen libérateur, qui permet de compenser ou de s'affranchir du processus de dévalorisation. La mécanique discursive par laquelle les voyageurs constituent un poids pour la collectivité repose d'une part sur l'argument selon lequel « il n'y a pas de foncier disponible » pour ce type d'opération et d'autre part sur l'investissement prohibitif que représente un équipement public d'accueil et d'habitat. Or, nous l'avons vu, la problématique du foncier consiste essentiellement en une projection de la valeur attribuée à la portion du territoire délimité pour accueillir l'équipement. C'est donc la perspective d'une perte de valeur qui guide le choix du terrain. Comme nous l'avons vu plus haut, une part importante de l'investissement est absorbée par la variable de l'éloignement, souvent non négociable. Mais c'est aussi plus communément la réhabilitation des équipements qui fait l'objet d'une budgétisation permanente et cyclique, comme l'indique la responsable du service Solidarités urbaines de la métropole de Bordeaux actuellement dotée de huit équipements :

SHZ : On programme de trois ans en trois ans et on priorise selon la vétusté. En sachant qu'on a un taux de vétusté qui est très rapide sur les aires d'accueil. Et ce malgré le phénomène de sédentarisation que l'on observe. En fait on est sur un cycle répétitif permanent. On sait qu'on a un programme pluriannuel de trois ans par bloc de trois aires en fait. Sur les trois années à venir on a Villenave-d'Ornon, Saint-Médard et Le Haillan. Saint-Médard et Le Haillan on est sur des gros tra-

vaux de restructuration comme à La Chaille¹⁹⁴. C'est des réseaux qui sont à revoir, parce que les aires sont vieilles. Et puis les structures des unités de vie... Il y a des endroits comme Bègles où on peut faire des réaménagements, il y a des endroits où il faut repartir à zéro. Repartir à neuf en fait, refaire un équipement avec la nouvelle contrainte des règlements qui nous obligent à trouver une solution de repli pour des travaux de plus d'un an. Nous, en termes de politique foncière on commence à être très tendus. Les travaux en sites occupés sont très problématiques. C'est source de conflits, d'allongement de délais, de coût de gardiennage et puis de tensions de la part de l'entreprise qui nous a fait des droits de retrait ; on a annulé des marchés, refait des marchés. Ce n'est pas simple, et ce n'est pas simple de rentrer dans la sphère de vie [des usagers]. Les choses ne sont pas évidentes en fait. Donc il y a un étalement qui fait qu'on est dans une espèce de cercle répétitif... On sait qu'on réhabilite pour trois ans mais que, quand on a fini pour un groupe, on recommencera dans six ans. Donc c'est un gros investissement.¹⁹⁵

Ainsi, l'argument financier qui permet d'étayer l'idée d'un sacrifice apparaît de manière presque exorbitante comme une facilité, la plupart des grandes agglomérations ayant une réserve financière conséquente pour la création ou la réfection des équipements. Il y a donc bien un stock de valeur qui est alloué au traitement des gens du voyage, mais sous la forme d'une déperdition : soit par l'impossibilité d'employer la réserve financière, soit par un investissement non rentable, ou à perte, qui suppose de réinvestir régulièrement des sommes importantes dans le bâti pour maintenir l'équipement en fonctionnement, comme le souligne notre interlocutrice de la métropole lilloise :

LO : Alors on a une capacité financière qui est très confortable... surtout en investissement (...). Avec la contractualisation avec l'État on est obligé de s'en tenir à des limites de plus en plus strictes, mais sur l'investissement on a globalement un million d'euros ne serait-ce que pour les travaux d'entretien et de maintenance de notre patrimoine existant. Et ensuite, il faut différencier les crédits qui sont spécifiquement affectés à l'entretien et la maintenance des équipements existants, avec les crédits qui sont affectés aux nouvelles opérations. Et donc là, je ne veux pas dire que c'est des crédits illimités mais ... voilà s'il faut faire une aire à deux millions d'euros on la fera ... S'il faut faire une aire à un million, trois millions d'euros... enfin, oui... Et je pense qu'il y a un an, ou deux ans, la MEL a rendu soixante millions d'euros. Elle a rendu soixante millions d'euros en investissement, parce que voilà, il y avait des crédits affectés pour des opérations qui ne se sont pas faites.

CL : Pour les gens du voyage ...

LO : Donc ... pour réaliser des équipements il n'y a aucun problème mais... (...). Depuis que la MEL a récupéré la gestion en 2015, elle ne peut plus se contenter de dire « ... je fais un équipement, ça me créé autant en investissement », faut penser aussi aux missions, parce qu'il faut payer les prestataires qui interviennent, ce n'est pas donné ... Nous, c'est quand même un million cinq d'euros par an à l'entreprise qui est titulaire du marché de gestion. À ce coût, il faut rajouter

¹⁹⁴ Aire d'accueil de Mérignac-Pessac.

¹⁹⁵ Entretien du 30 septembre 2020.

les consommations en eau, en électricité... ... et ce n'est vraiment pas donné. Donc il faut aussi avoir un regard attentif à ces coûts que représentent les nouveaux équipements, il faut prévoir la télégestion etc., etc.

GL : Oui. Les coûts en eau et en électricité qui se rajoutent, c'est-à-dire ?

LO : On a un endettement qui est monstrueux sur les aires d'accueil. Donc l'eau nous est facturée et après elle est refacturée aux résidents, mais ... c'est quand même nous qui payons.¹⁹⁶

Mais, la valeur financière accordée à la gestion n'est pas toujours redéployée par des moyens suffisants pour mener à bien l'activité de gestion. Parfois des équipements sont à l'abandon sans que le contrat de gestion ne soit suspendu. Le turnover des salariés est un indicateur d'un équipement qui dysfonctionne, mais la collectivité reste le plus souvent impuissante dès lors qu'un contrat d'externalisation court. Lors de notre visite à Saint-Aubin-de-Blaye un incident est survenu sur l'aire d'accueil, interrompant notre entretien avec nos deux interlocuteurs de la communauté de communes. L'aire, qui était fermée pour travaux, venait d'être vandalisée par une famille qui d'ordinaire ne posait aucun problème. Notre interlocutrice tenta en vain de joindre le gestionnaire :

LB : J'essaie de joindre quelqu'un de X mais je n'y arrive pas. C'est compliqué avec cette société. (...) La société X n'a toujours pas recruté d'agent technique suite au départ de l'ancienne équipe qui ne se plaisait pas. Donc, aussi bien l'agent d'accueil que l'agent technique ont démissionné. Et depuis fin 2019, ils affectent seulement deux jours par semaine, on va dire au mieux, un agent technique qui est affecté au Libournais.

GL : Au libournais ? Au libournais, mais vous êtes loin de Libourne. (...)

MB : Libourne, non d'ici faut une heure quoi. Oui, ce n'est pas à côté, je suis d'accord. Après ils ont plusieurs aires, peut-être que du coup il y a un intérêt à faire venir sur une matinée...

LB : Logiquement il devrait y avoir à chaque fois un agent technique et un agent d'accueil pendant les heures de présence. Ce qui n'est pas forcément le cas actuellement.¹⁹⁷

Cette absence d'employé est une conséquence de la compression des coûts pratiquée par les sociétés de gestion. Le questionnaire réalisé dans le cadre de cette enquête révèle que 76% du personnel de gestion et d'entretien intervient sur plusieurs équipements, et que 62% des sites bénéficient d'une présence de ces agents moins de quatre heures par jour. Bien que les collectivités répondent à 64,7% que le gestionnaire dispose de moyens suffisants pour exercer sa mission, on peut considérer que ce résultat est biaisé par une interprétation à hauteur du montant du marché public attribué à l'entreprise et non du point de vue des moyens réels alloués à la mission. L'insatisfaction est généralisée que ce soit du point de vue des voyageurs, des agents employés par les sociétés ou des services des collectivités qui ont délégué la prestation de gestion. Cette carence est immanquablement compensée par du

¹⁹⁶ Entretien du 28 octobre 2020.

¹⁹⁷ Entretien du 25 août 2020.

travail gratuit réalisé par les voyageurs sur leurs espaces de vie, en particulier en matière d'entretien, comme par exemple cette jeune femme installée depuis trois mois sur l'aire du Petit-Quevilly qui est en train de repeindre les murs de son emplacement lors que nous la rencontrons : « *Il n'y a pas trop le choix, parce qu'ils le feront jamais* » explique-t-elle. Si beaucoup de voyageurs nous ont rapporté effectuer des travaux d'entretien paysager ou de maintenance sur le bâti, peu de nos interlocuteurs des collectivités nous ont fait part de leur constat sur cette réalité, à l'exception de notre interlocutrice du Blayais, alors qu'elle commentait l'incident en cours :

LB : Apparemment ça s'est mal passé parce que le délégataire n'avait pas informé préalablement que l'aire allait être fermée. Donc ils ont été prévenus quarante-huit heures avant donc je pense que les voyageurs n'ont pas apprécié. (...). Nous, jusqu'à cet incident, si c'est vraiment eux et il y a quand même une présomption d'innocence, et je... on n'a jamais eu de problèmes avec cette famille. Je n'ai jamais vu l'aire aussi propre depuis qu'ils sont là. Elle est nickel. Et c'est eux qui l'entretiennent, ce n'est pas X (*le gestionnaire*). Donc... vraiment l'aire est ultra-propre.

La dégradation des aires d'accueil constitue en règle générale une extraversion d'une conflictualité qui a vocation à demeurer à l'écart de la vie locale. Beaucoup de ces agissements se produisent autour de la question de la fermeture des équipements mal anticipée, ou d'instabilités, voire d'irrégularités, dans le mode de gestion. À Frontignan, la fermeture de l'aire d'accueil, annoncée pour une durée illimitée sans solution de recours, s'est couplée à une problématique d'extorsion que les voyageurs ont tenté de rendre visible par la presse locale afin de se faire justice, comme nous l'explique une voyageuse rencontrée sur l'aire de Montpellier :

SB : Le bureau, il n'y avait jamais personne. Ils venaient toutes les semaines pour nous faire payer, donc nous on payait, mais ils ne nous donnaient pas le reçu. Mais nous on se... voilà on ne s'inquiétait pas plus que ça. On a fait plein d'aires qui ne nous donnaient pas de reçu donc heu... Et puis même là, des fois on ne les demande même pas les reçus, c'est... on a l'habitude. On sait qu'on paye cinquante euros par semaine et voilà, on paye ça. (...) Et un jour..., ils nous ont dit... En fait ils sont arrivés vers tout l'monde, ils ont dit « voilà, vous êtes expulsés, il y a les gendarmes qui vont venir parce que vous devez mille euros, vous vous devez... » (*léger rire et mimique de stupéfaction*). « Mais on a payé ! » Et ... non en fait...

GL : Il n'y avait pas de reçu.

SB : En fait voilà, ils se sont tout mis dans la poche et après... ils nous ont mis en dette. (...) Au début nous on ne comprenait pas ce qui se passait et puis vous savez avec les gens du voyage on se prend pas trop.... On ne s'y connaît pas trop dans tout ça. Et là du coup ma belle-mère, elle a dit « là, il faut faire quelque-chose quand même ! » parce que là, pareil, ils nous demandaient encore de payer ... (...) Le seul moyen qu'on a trouvé, c'était de faire venir les journalistes. Donc

dès que les journalistes sont venus, ah là il voulait plus nous faire payer les... les emplacements parce que ça s'était dit... Elle a tout expliqué ma belle-mère aux journalistes. C'était France 3.¹⁹⁸

Mais d'autres voyageurs ont réagi par une opération de saccage de l'aire qui a été ample-ment relayée dans la presse, sans explicitation d'éléments de contexte pouvant permettre d'identifier la source du conflit, entretenant ainsi une représentation essentialisée par le caractère "sauvage" de ces agissements. Une forme de résignation, face au gâchis, est le sentiment généralisé qui exprime cette sensation d'un sacrifice de la collectivité, ainsi que l'exprime la coordinatrice de la gestion des équipements de la métropole de Bordeaux :

MCG : Un cas concret, on a fait deux ans de travaux depuis fin 2017. La Chaille¹⁹⁹, les voyageurs usagers ont commis des dégradations depuis la réouverture de l'aire, depuis trois semaines, un mois. Le prix de la place à La Chaille en travaux, la place a coûté trente-cinq mille euros TTC. Un emplacement c'est deux places. Donc fois deux pour chaque emplacement. On en est à un million sept-cent mille euros pour la seule réhabilitation de La Chaille. La réhabilitation est à peu près similaire à la création hors foncier. Je n'ai pas de facteurs explicatifs. On fait un arrêté de fermeture. Et on a une date, en général c'est le lundi qu'on ouvre l'aire et ils sont entrés le dimanche, ils se sont mis en marche forcée. (...) Deux jours après livraison, il fallait accepter la casse, il faut l'intégrer, c'est l'usage.²⁰⁰

Ainsi la force destructive dont nous avons parlé plus haut se propage tout au long de la chaîne des acteurs enrôlés dans le fonctionnement de l'équipement, jusqu'aux voyageurs eux-mêmes qui s'estiment bien souvent lésés de ces abus ou négligences à leur égard (ne pas être prévenu à l'avance de la fermeture de l'équipement) et de cette absence de considération lorsqu'ils prêtent main forte à l'entretien, voire à la construction de l'équipement, comme le commente une travailleuse sociale de l'Adav33 intervenant sur l'aire de Mérignac :

MB : À Mérignac, alors la métropole a justement décidé de faire des travaux de réhabilitation extrêmement importants. (...) Ils avaient eu l'idée de faire un chantier d'insertion et de demander à des gens du voyage de travailler à leur propre construction et réhabilitation par un chantier école. Et les gens du voyage ont dit « mais pas du tout, on ne va pas se mettre à faire ça. Déjà un, nous on doit travailler, on n'a pas que ça à faire, et puis deuxièmement, qu'est-ce que vous nous demandez de construire cet habitat ? Enfin je veux dire... on n'est pas du tout d'accord ! » Et puis ... enfin ça a vrillé complet. Heu... ensuite, je vous passe... il y'a eu des malfaçons et puis beaucoup de retard, donc ça n'arrivait pas à rouvrir. Enfin, ça a été à peu près terminé et il y a quelqu'un qui a eu l'idée géniale de dire « on va les peindre en bleu les bâtiments ». Un bleu roi. Alors les gens du voyage ils ont dit « non mais attendez là, on va nous prendre pour qui ? Non au contraire il faut fondre ça... » Eh bah, ça a été peint en « bleu roi » parce que c'est dans le drapeau gitan. Le drapeau rom sur l'Europe il est bleu-roi ! Donc on va le mettre bleu roi (*en rigo-*

¹⁹⁸ Entretien du 8 janvier 2021.

¹⁹⁹ Nom de l'aire de Mérignac-Pessac.

²⁰⁰ Entretien du 30 septembre 2020.

lant). Mais les habitants ils ont dit « mais pourquoi ? Mais pourquoi ils ne tiennent jamais compte de ce qu'on veut nous, enfin ! ? »²⁰¹

La rhétorique usuelle incline à ce que le seul sacrifice qui soit rendu visible et audible se trouve du côté de la collectivité. Mais les voyageurs qui, pour beaucoup, travaillent dans le bâtiment considèrent que la déperdition de valeur tient à l'absence de vigilance dans l'attribution des marchés, ainsi que le souligne l'un d'eux rencontrés sur l'aire de Montpellier :

RL : Une place désignée il ne vous faut pas un million d'euros pour la faire, c'est impossible ! L'enrobage il vaut pas un million d'euros. Mais même nous, franchement, nous il y a des Gitans qui font l'enrobage, qui font beaucoup de trucs voyez, qui ont des appareils et tout. Croyez-moi donner un million d'euros à un Gitan vous allez voir, qu'est-ce qu'il va vous faire ! On vous fait un paradis hein ! Nous un million d'euros on vous fait trois maisons !²⁰²

Dans l'ensemble de la chaîne d'acteurs intervenants dans la création des équipements publics d'accueil et d'habitat des gens du voyage, certains corps de métiers sont mieux outillés que d'autres pour préserver leur activité des nuisances qui pourraient entacher le résultat et la notoriété de leur secteur professionnel. L'ordre des architectes dispose d'un code de déontologie qui accorde aux architectes une obligation d'objectivité et de vigilance quant au choix des entreprises prestataires dans l'exécution des travaux²⁰³. L'étape de réalisation des travaux, le suivi du chantier, le choix des entreprises et des matériaux sont autant d'éléments qui déterminent la qualité et donc la valeur accordée à l'équipement. Pour autant, il est difficile et souvent délicat de recueillir des informations sur ce segment de l'opération. Pour l'aire de Mérignac cependant, le contexte du chantier-école a donné une sorte de visibilité sur des formes de malversations, ainsi que nous le rapporte la travailleuse sociale intervenant auprès des voyageurs de cet équipement :

MB : Ce chantier-école, il a été fait avec les Compagnons Bâisseurs. Je suis en réunion avec tout l'aéropage de tout le monde et puis la métropole dit aux Compagnons Bâisseurs « oui, ... et puis vous ne travaillez pas assez vite », voilà ... on met en cause d'une façon virulente « oui, et puis vous êtes de plus en plus cher, ça nous coûte de plus en plus cher ». Et là Les Compagnons, enfin la directrice de l'époque se retourne vers la métropole et dit « oui, alors si on n'avait pas des aérations, au lieu de les payer cinq euros on les paye cinq cents euros, forcément puisque vous nous fournissez ... c'est à vous qu'on doit acheter le matériel, forcément ça reviendrait moins cher ». (...) Oui c'est un fric monstrueux, mais qui se met ce fric dans la poche ? Voilà.²⁰⁴

Ainsi, toute cette chaîne d'acteurs, qui font l'équipement, sont tous en prise avec des logiques destructives contre – ou avec – lesquelles ils doivent composer pour le faire advenir

²⁰¹ Entretien du 14 janvier 2021.

²⁰² Entretien du 8 janvier 2021.

²⁰³ Cf. articles 3, 36 et 39 du code de déontologie des architectes : <https://www.architectes.org/code-de-deontologie-des-architectes>

²⁰⁴ Entretien du 14 janvier 2021.

comme espace réparateur et pacificateur, en même temps qu'il demeure captif d'un jeu complexe de règles inversées qui peinent à être mise à jour et neutralisées.

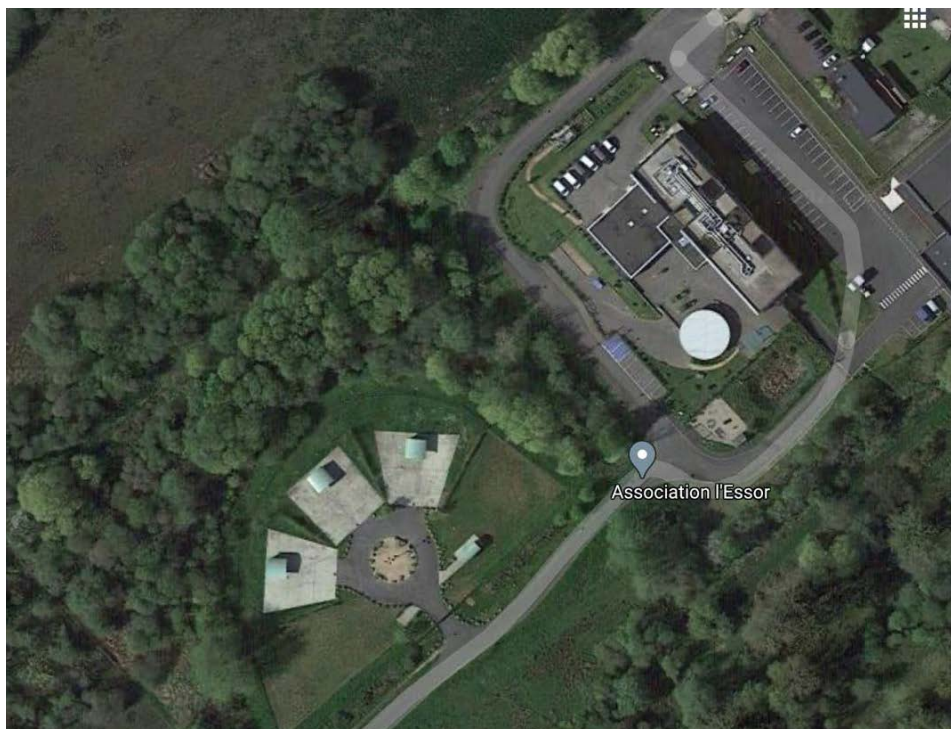
L'éloignement

L'éloignement est la variable la plus significative de notre enquête, tout comme dans celle conduite par William Acker. Si l'éloignement est si problématique c'est qu'il apparaît en effet comme étant antinomique du caractère public de ces équipements d'accueil et d'habitat des gens du voyage. Accueillir « à l'écart » sonne non seulement comme une contrariété mais engendre un effet d'assignation qui contient une forme d'hostilité et d'abandon : deux paramètres avec lesquels les différents acteurs rencontrés sur le terrain conjuguent cet invariant de l'éloignement et s'en accommodent. Un premier élément que nous mettrons en exergue dans cette partie est celui consistant à rappeler le poids de la logique catégorielle qui gouverne cette politique d'éloignement. Ensuite, nous feront état d'un certain nombre de données qui permettent de temporiser les effets ou la perception de cet invariant. Enfin, nous présenterons la manière dont au sein de la population voyageuse, les jeunes sont susceptibles d'être les plus impactés par l'éloignement.

a) Nuisances et populations superflues

La nuisance renvoie à la notion d'externalité, de débordement, soit quelque-chose de difficile à contrôler. Les gens du voyage, comme les sortants de prison ou les handicapés sont appréhendés à partir du caractère imprévisible, dangereux, rebutant qui leur est accolé, et que souligne l'affiliation de ces catégories de l'action publique à la sphère de la prévention et/ou de l'insertion. Ces différents publics sont accueillis dans des structures, ou équipements, qui pondèrent, médiatisent et canalisent les effets de leur(s) présence(s) à l'échelle locale. Bien qu'elle ne soit pas généralisable à l'ensemble de l'offre d'accueil et d'habitat que nous avons recensé, cette cohabitation contrainte entre différents publics cibles de l'action sociale a été mentionnée à plusieurs reprises par nos interlocuteurs.

D'un point de vue cartographique cette proximité est particulièrement notoire au Trait où l'aire d'accueil, plutôt isolée du reste du territoire, est accolée à un Institut médico-éducatif qui accueille un public handicapé, ainsi que le révèle la capture d'écran sur Google Maps :



Capture d'écran montrant la proximité de l'aire du Trait avec l'IME

À Saint-Aubin-de-Blaye, où l'aire d'accueil est également très isolée, l'intercommunalité la localisée sur un terrain qu'elle avait initialement acheté pour une association d'insertion spécialisée dans les travaux agricoles, comme l'explique le responsable du service urbanisme :

CG : (...) Donc on leur a pris un bout du terrain pour faire ça. (...) On ne peut pas dire qu'ils soient très copains, mais il n'y'a pas de problème particulier. Après c'est plus tranquille le week-end et le soir, parce qu'à l'association, une fois qu'ils ont débauché à 18h y'a plus personne.²⁰⁵

Cependant, la concentration de ces différentes populations marginalisées sur un même secteur géographique n'est pas dénuée de conflictualité. Et celle-ci se manifeste d'une toute autre manière que lorsqu'il est question de pollutions environnementales où c'est l'équipement – plus que la masse des résidents – qui est l'objet du litige entre un acteur économique et une collectivité locale.

Dans le cadre d'une cohabitation entre publics stigmatisés et marginalisés, ce sont les interactions entre les usagers des différents établissements qui vont mettre en évidence des aspects comportementaux, des positionnements moraux révélant des logiques de différenciation les uns vis-à-vis des autres. La tension devient palpable du fait que chaque catégorie de population vient porter ombrage à l'autre et ternir l'objectif public d'insertion par une extension polymorphique de l'étiquette de l'indigent. Une zone de flou s'immisce dans les relations de voisinage que les différents acteurs cherchent à abolir par des rapports de domination.

²⁰⁵ Entretien du 25 août 2020.

C'est le cas par exemple à Cenon-Artigues où l'enclave urbaine sur laquelle les terrains familiaux ont été implantés comporte également un Centre d'aide par le travail (CAT) prenant en charge des personnes handicapées²⁰⁶. Le directeur du cabinet du maire de Cenon et l'animatrice sociale nous ont rapporté que quelques jeunes voyageurs résidant sur les terrains familiaux de Cenon-Artigues avaient non seulement commis des dégradations matérielles mais aussi racketté un jeune résident du CAT, occasionnant des dépôts de plaintes à répétition de la part du directeur du CAT. Au point que cette cohabitation est considérée comme la deuxième plus grosse nuisance par cette intervenante, après la proximité avec la cimenterie :

SD : Donc la seule nuisance, le seul problème qu'on c'est cet établissement à côté (*la cimenterie*), et... et le CAT que ça devient compliqué, compliqué, compliqué. Ils deviennent acides les jeunes, les gamins. C'est vraiment très, très compliqué. Se faire piller, se faire voler, se faire attaquer... ça va. (...) C'est embêtant. Bien entendu ils déposent plainte chaque fois, vous imaginez. À chaque fois, à chaque fois, systématiquement il y'a dépôt de plainte.

GL : C'est surtout sur les personnes ou sur le bâti du CAT ?

SD : Sur le bâti, sur les voitures...

PL : Un peu des deux.

SD : Il y'a un peu de tout, les personnes.

PL : Le gamin qui s'est fait...

SD : Ah ... prendre son portable. Dernièrement il y'en a un qui a été le voir qui lui a dit (...)

« C'est moi qui t'ai rendu ton portable, maintenant tu me dois... tu dois me faire » Je ne sais pas quoi. Vraiment traumatisé hein ! Et chaque fois ils m'appellent, le CAT, et moi j'y vais, ça me stresse et je me repaye le problème.²⁰⁷

Ces proximités suscitent donc des conflits que les élus, intervenants sociaux et surtout les gestionnaires doivent temporiser, en tentant d'établir des relations plus apaisées. À Clermont-l'Hérault, comme à Sain-Aubin-de-Blaye, l'aire d'accueil comportait initialement dans son voisinage immédiat une association d'insertion. Le gestionnaire de l'aire de Clermont-l'Hérault détaille les relations faites de provocations ou de jugements de valeurs engendrant des tensions plus ou moins viables entre les deux communautés, ainsi que les arrangements ou trocs organisés par les référents des deux structures, afin d'apaiser la situation :

FF : Pis en plus nous on avait des terrains sociaux d'insertion qui étaient juste derrière. (...) En fait ils avaient posé un "Algéco" et en fait c'était une association qui organisait des jardins, de la culture de fruits et de légumes, ils créaient des serres. (...) Et en fait les gens qui venaient là c'était soit

²⁰⁶ Il s'agit en réalité d'un Ésat (Établissement et Service d'Aide par le Travail) qui est l'appellation utilisée depuis 2005 pour nommer ces centres. Mais nos interlocuteurs ont utilisé celle de CAT que nous reprenons par soucis de clarification.

²⁰⁷ Entretien du 27 août 2020.

des gens en réinsertion, soit des TIG²⁰⁸ voilà, des mecs qui sortaient de tôle qui, voilà... qui devaient faire des travaux...

GL : D'intérêt général.

FF : D'intérêt voilà. Et qui venaient là. Et ils étaient encadrés avec cette équipe.

GL : Et y'avait des interactions avec les voyageurs un petit peu ?

FF : On essayait mais c'était compliqué. Parce que souvent ces mecs-là prenaient de haut les voyageurs, donc du coup bah les voyageurs se rebellaient. Voilà et puis ça...

GL : Ils se considéraient comme étant plus légitimes ?

FF : Oui un peu... il y'avait de ça, oui. Il y'avait un peu des rivalités en fait. Ils n'acceptaient pas que les voyageurs viennent les voir en fait. Parce que, des fois, les voyageurs tu as vu ils sont taquins, ils vont venir, ils vont taquiner ou ils vont te lancer une vanne un truc... tu vois. Les mecs répondaient de suite, tu vois. Ils entraient dans... ils couraient, ils marchaient... Donc du coup, ... les voyageurs répondaient aussi et ça créait du... Après on a essayé quelques fois d'intervertir. Ils venaient en mission ici, mais c'était chaotique. Les mecs ils se sentaient en fait ... ils prenaient ça comme une punition quoi. Voilà, ils n'acceptaient pas de venir directement là, de travailler pour les gens du voyage tu vois. Mais bon voilà, donc on a arrêté... Et là, eux ils n'avaient pas d'eau ni d'électricité, c'était des "Algécos" qui n'étaient pas chauffés et ils n'avaient même pas de sanitaires. Donc, moi quand je n'avais personne... je leur ouvrais un local qui était vide. (...) En fait quand ils avaient des surplus, machins comme ça, ils le donnaient à l'aire.²⁰⁹

Au-delà des associations symboliques entre les différents registres de marginalité, qui peuvent être attisées par le flou catégoriel s'ajoutant à des configurations individuelles ou familiales potentiellement instables, des terrains d'entente peuvent être aménagés en travaillant à abolir les barrières catégorielles, afin que les individus retrouvent leur agentivité relationnelle. Ainsi, à Montpellier la proximité de l'aire avec un bidonville de Roms des pays de l'Est, été installé par la municipalité sur ce site depuis de longues années, n'est pas jugée problématique par le couple de voyageurs avec qui nous discutons et qui fait état d'une bonne distance géographique et relationnelle, engendrant une cohabitation parfaitement viable :

RL : Franchement on n'a rien à dire. IL y'en a qui sont emmerdants, mais ceux-là vraiment ils ne sont pas emmerdants. Ils sont dans leur coin (...) Ils ne font rien du tout, ils "venont" même pas ici. Ils pourraient venir, mais...

SB : On ne les a jamais vus s'approcher ici.

RL : Ils m'ont parlé une fois, ils étaient vraiment gentils.

Cependant, ayant eu à déplorer un larcin d'un bien matériel d'un de leurs enfants, nos interlocuteurs situent les potentiels auteurs à partir de leur lecture géométrique des marges ur-

²⁰⁸ Travail d'intérêt général.

²⁰⁹ Entretien du 12 janvier 2021.

baines tenant à des cohabitations plus ou moins rapprochées, plus ou moins menaçantes, où les catégorisations ethno-spatiales redeviennent opérantes²¹⁰ :

SB : Juste avant la Noël là, mon fils il s'est fait voler sa moto²¹¹. Elle était juste là et on s'est réveillés le matin, elle n'y était plus.

RL : Et voyez c'est les Roumains. Ce n'est pas un Français... un Français il ne va pas venir voler là, il sait qu'il va se faire heu... Mais c'est les Roumains... ils nous connaissent comme on est, ils... voyez...

SB : On ne sait pas qui c'est...

RL : Ou même des arabes, on ne sait pas qui c'est. On ne peut pas juger personne, on ne les a pas vus.

GL : ça peut être des Gitans hein !

RL : Oui !

SB : Oui... c'est ça !

GL : Enfin j'veux dire...

RL : Ca peut être des Gitans.²¹²

Loin des "Français", les voyageurs ne se sentent pas nécessairement plus isolés sur les aires d'accueil que sur d'autres espaces de vie qu'ils parviennent à s'aménager. Cependant ils peuvent avoir à souffrir de cohabitations sensibles, susceptibles de raviver les stigmates et les rapports de dominations ou rivalités qui en découlent.

b) Enclavement versus tranquillité : une perception mitigée de cette variable

L'éloignement, s'il est un invariant dans cette enquête, est loin de figurer comme le premier motif de nuisance. Cependant nos résultats nécessiteraient une étude plus approfondie auprès des voyageurs eux-mêmes pour comprendre les ressorts de cette donnée.

Tout d'abord, la question de la centralité ne fait évidemment pas sens de la même manière pour les populations mobiles que pour les sédentaires. Et interroger la notion de justice spatiale requiert précisément d'évaluer le rôle des « centralités minoritaires »²¹³ aussi bien à l'échelle d'une ville²¹⁴ que d'un département. Ainsi, des communes excentrées à l'échelle d'un département ou d'une région, et en perte de vitesse par rapport aux dynamismes métropolitains, peuvent être des territoires attractifs pour les voyageurs qui circulent d'une agglomération à une autre dans le cadre de leurs activités commerciales ou artisanales. C'est

²¹⁰ L'aire d'accueil de Montpellier est positionnée à l'ouest de la ville, dans la continuité du quartier de La Paillade où vivent des populations maghrébines, gitanes et pieds noirs. Elle se situe en face d'une ancienne zone de cabanisation de Gitans implantés de longue date et à côté d'un bidonville de Roms roumains que les élus souhaitent convertir en village d'insertion.

²¹¹ Il est question d'un jouet.

²¹² Entretien du 8 janvier 2021.

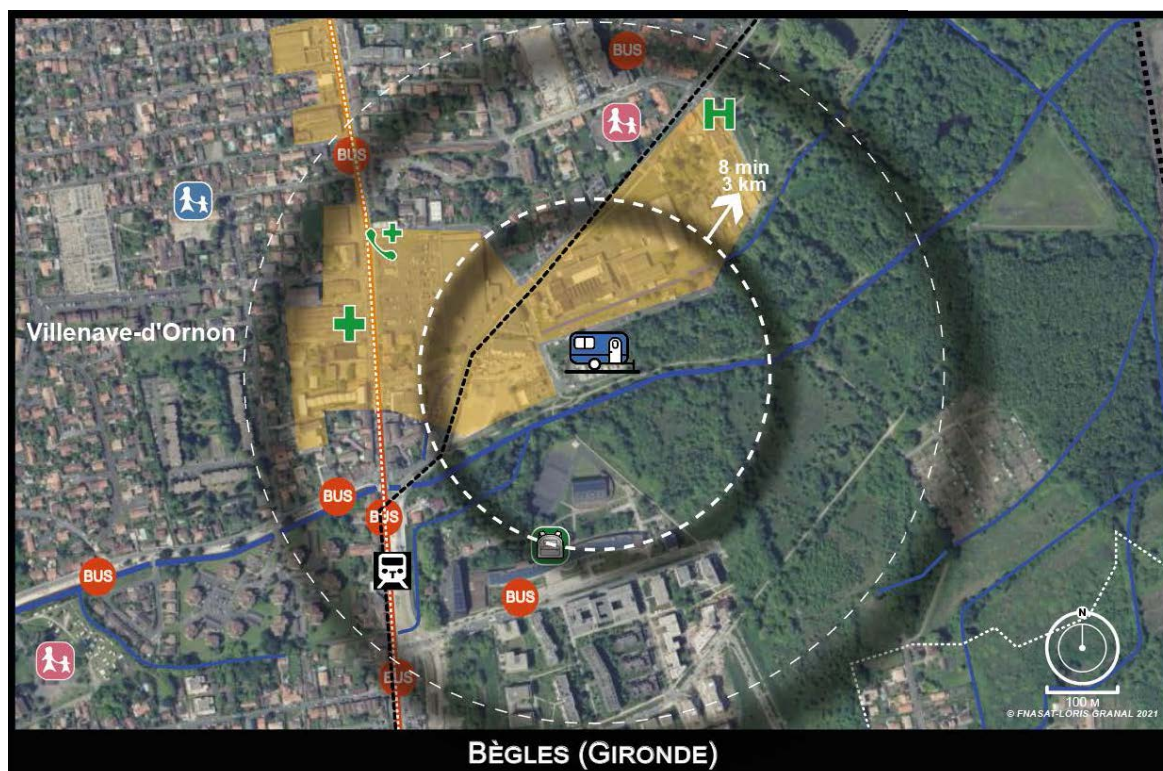
²¹³ RAULIN Anne, *L'ethnique est quotidien. Diasporas, marchés et cultures métropolitaines*, L'Harmattan, Paris, 2000.

²¹⁴ COLLECTIF ROSA BONHEUR, *La ville vue d'en bas. Travail et production de l'espace populaire*, Éditions Amsterdam, Paris, 2019.

le cas par exemple de l'aire de Clermont-l'Hérault fréquentée par des familles qui ont des activités professionnelles pouvant les amener à Montpellier, le secteur du bassin de Thau ou même Béziers et Agde. L'aire de Saint-Aubin-de-Blaye, pourtant très isolée, a pour principal atout la proximité avec l'échangeur de l'autoroute A10, permettant aux familles de regagner Bordeaux assez rapidement, ce qui compense en grande partie la problématique de l'éloignement de l'équipement. La centralité renvoie donc à une certaine fluidité de l'accès.

Si l'éloignement de l'équipement n'est pas considéré comme une nuisance en soi, il doit être pondéré par des éléments qui vont accroître ou atténuer l'effet d'isolement qu'il peut engendrer. Ainsi, un certain nombre d'équipements comme Gonfreville-l'Orcher, Saint-Mathieu-de-Trévières ou Bègles sont appréciés pour la facilité d'accès aux services de proximité. La facilité d'accès à pied entre l'équipement et les écoles est particulièrement appréciée, notamment parce que les enfants peuvent, à partir d'un certain âge, trouver une certaine autonomie et rentrer seuls de l'école.

À Bègles, une femme rencontrée aux abords de l'aire d'accueil, alors qu'elle promenait l'un de ses petits-enfants en poussette, nous a confié que pour elle « *vivre ici c'est le paradis* ». L'équipement est situé dans une impasse non-loin du centre-ville, à proximité de centres commerciaux, d'une pharmacie et d'écoles accessibles à pied ou en transports en commun. Un arrêt de tramway se situe non-loin de l'aire entre une usine de chocolat et un immense parc public accessible au bout de l'impasse par une promenade usuellement empruntée par de nombreux joggeurs :



La proximité avec des friches naturelles, ou des espaces verts, est relativement fréquente, mais plus rares sont les cas de figure où l'accès est autorisé ou facilité pour les résidents des aires d'accueil. Nous avons cependant rencontré ce cas de figure à Mons-en-Barœul où une portière a été aménagée sur l'équipement pour permettre aux résidents de bénéficier d'un petit espace de verdure jouxtant l'aire d'accueil :



Portière aménagée pour permettre l'accès à un espace vert jouxtant l'aire d'accueil de Mons-en-Barœul

Comme nous l'avons déjà souligné, l'éloignement devient problématique dès lors que les voyageurs se trouvent vulnérabilisés par l'effet d'isolement. C'est donc plutôt l'enclavement qui est nuisible, particulièrement révélé par la difficulté d'accès qui va engendrer un effet barrière se répercutant incessamment dans le quotidien des familles. Ainsi, certains équipements sont si enclavés que l'usage des lieux devient particulièrement contraignant, comme cela nous a été mentionné par le directeur de La Sauvegarde du Nord à propos de l'aire de Lille :

VA : [Cet équipement] est aussi aux portes de... il est dans la ville. Mais (...) il est vraiment enclavé entre le boulevard périphérique de Lille, la voie de train, à côté tu as la LPA, la déchetterie, et en fait tu es en impasse, (...) donc tu ne peux pas aller de l'autre côté à la ville, il faut obligatoirement faire un grand tour. Et d'autant plus que là, ils viennent de construire le nouveau centre commercial de Lille, un énorme truc, au pied de l'aire d'accueil, de l'autre côté de la voie ferrée. Donc là, par contre ça a créé des nuisances pendant des années, parce que ça a pris des années de construction. (...) Et au niveau de la déchetterie, les jours de... les samedis et di-

manches matins, tu as la queue du premier rond-point qui va jusqu'au second rond-point. Et il repart dans l'autre sens parce qu'en fait l'entrée de la déchetterie c'est comme ça, quand on arrive, en fait t'es obligé d'aller au premier rond-point, deuxième rond-point et revenir. Et tout est bouché, que ça soit dans un sens ou dans l'autre. Ils ne peuvent plus sortir.²¹⁵

Cette situation d'enclavement apparaît de façon très explicite avec les voies du métro d'un côté et la voie ferrée de l'autre qui enserrant l'aire d'accueil, comme on peut le constater sur la carte qui suit :



²¹⁵ Entretien du 29 octobre 2020.



Vue depuis l'aire de Lille sur la voie du métro au premier plan et sur l'autoroute A25

Ce caractère enclavé génère non seulement des difficultés pour aller et venir entre l'équipement et le reste du territoire, mais se traduit généralement par des prises de risques de certains résidents, et un impact sur l'organisation de la vie quotidienne qui viennent traduire la dénégration de leur présence sur le territoire.

Ainsi, les voyageurs résidant sur l'aire de Montpellier, à laquelle on accède à partir d'un axe routier d'entrée et de sortie de ville très fréquenté et souvent très embouteillé, évoquent non seulement la dangerosité mais la façon dont cette localisation impacte leur organisation au quotidien :

GL : (...) Il n'y'a pas de ralentisseur, pas un radar...

SB : Non, puis c'est une rocade. Et pour sortir ça fait peur quand même ! (...)

RL : Il y'en a qui roulent vraiment vite, hein.

SB : Et puis, faut faire attention aux enfants. Bon moi, ils sont un peu grands maintenant. Mais quand ils sont plus petits, si des fois il va sur la route on ne peut plus le rattraper après. C'est vrai que oui, ça c'est dangereux.

GL : Et pour accéder à l'aire... moi je suis arrivée de là-bas, là... *(de Lavérune)*.

RL : C'est le plus emmerdant qu'il peut y avoir. Ils auraient pu faire un rond-point.

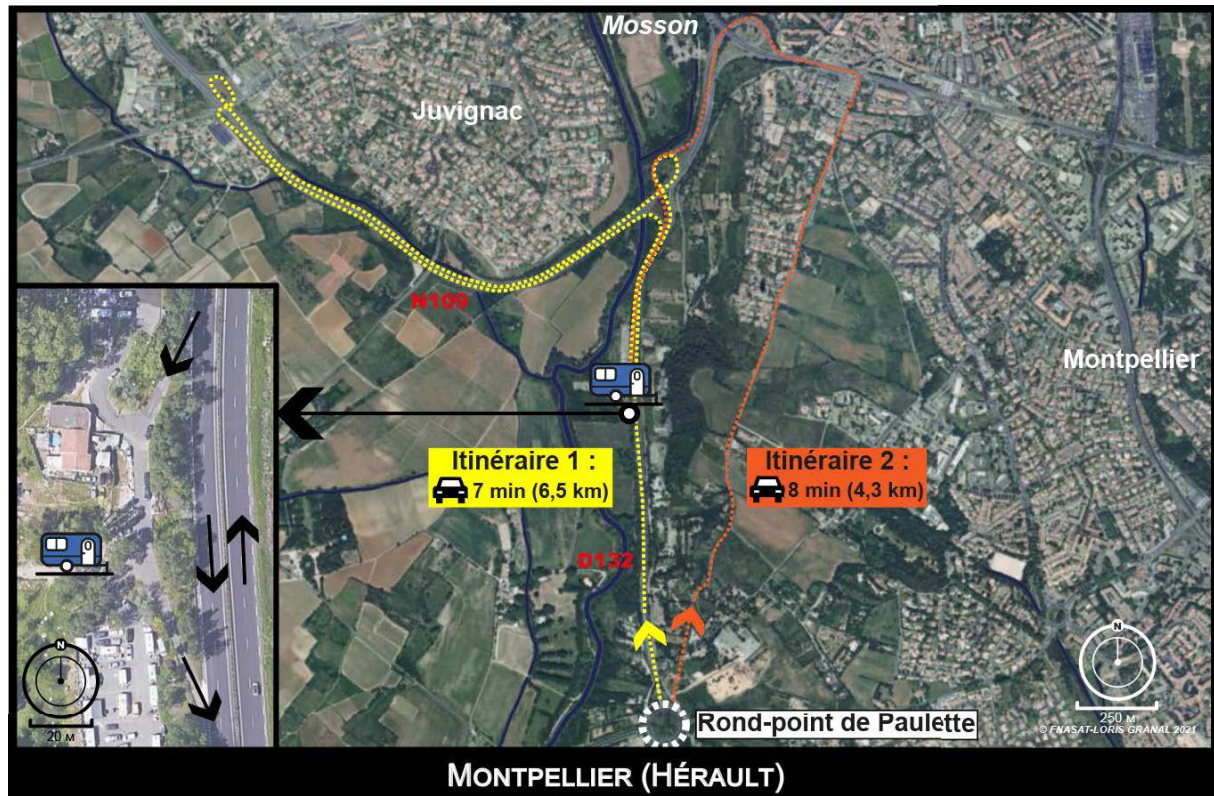
SB : Ah la, la... Alors pour emmener les enfants à l'école... le matin...

GL : Ils vont où à l'école ?

SB : À Lavérune. Alors il faut faire tout le tour du rond-point où il y'a tous les bouchons. Il faut aller à Lavérune. Pour revenir, faut faire tout le tour, donc le temps de revenir il est presque 10 heures. Et faut aller les rechercher à midi. Tu arrives ici vers 12h40. Il faut vite faire à manger pour les ramener. Ça par contre heu...

RL : C'est une catastrophe.²¹⁶

L'accessibilité est rendue très problématique sur cette aire, nécessitant de réaliser un détour de sept à huit mn., en circulation normale, pour revenir sur l'aire depuis la commune de Lavérune, à plusieurs kilomètres au-delà du rond-point dit « de Paulette » sur la carte ci-dessous :



Non seulement l'aire est éloignée du centre de la ville de Montpellier, mais elle est clairement orientée vers la sortie de la commune, puisque la double voie qui dessert l'équipement est un axe de sortie de ville. L'aire est inaccessible à pied ou en vélo et dépourvue de transports en commun. Ainsi, il est pratiquement plus difficile de se rendre dans le centre de Montpellier que dans la commune voisine, Lavérune. C'est pourquoi, il a vraisemblablement semblé beaucoup plus judicieux à l'Éducation nationale de positionner l'école de Lavérune comme école de secteur pour les enfants de l'aire d'accueil, afin de favoriser la scolarisation des enfants.

²¹⁶ Entretien du 8 janvier 2021.

La dangerosité est caractérisée par une absence de voie de décélération pour accéder à l'aire et une trop courte voie d'insertion sur la rocade lorsqu'on sort de l'équipement comme en attestent les images ci-dessous :



Voie d'accès à l'aire d'accueil de Montpellier depuis la 2x2 voies longeant l'équipement (photo datant de 2016)



Voie d'insertion sur la 2x2 voies depuis l'aire d'accueil de Montpellier (photo datant de 2016)

Par ailleurs, ainsi que le souligne notre interlocutrice, la dangerosité de la proximité de la rocade est caractérisée par une clôture endommagée, positionnée sur une étroite bande de terre matérialisant la séparation de l'équipement avec l'axe de circulation :



Bande de terre séparant la rocade de l'aire d'accueil de Montpellier (photo prise en 2016)

Ainsi, lorsque les équipements se trouvent enclavés par des axes de circulation, et qu'aucun dispositif de passage n'a été aménagé, ils deviennent des équipements à risques, en particulier pour les résidents non véhiculés, tels que les femmes ou les jeunes. Dans les années 1990, un grave accident a coûté la vie à une femme âgée et sa petite fille, alors qu'elles tentaient de traverser la rocade séparant l'aire d'accueil d'un espace de cabanisation où résidaient des familles gitanes. Cet accident, très ancré dans la mémoire des voyageurs locaux, n'a pourtant jamais suscité le moindre aménagement permettant de faciliter l'accès de l'équipement pour les piétons.

La recrudescence de la prise de risque corrélée à une configuration d'enclavement peut apparaître comme une forme de désinvolture, mais peut être également la marque d'un vif sentiment d'injustice face à l'impossibilité faite à ces résidents de pouvoir jouir de l'espace urbain au même titre que n'importe quel habitant.

Ainsi, l'édification d'un immense centre commercial à proximité immédiate de l'aire de Lille a rendu plus flagrant qu'auparavant le sentiment de dépréciation des résidents de l'aire d'accueil ; qui ont pourtant supporté pendant des années la construction de ces bâtiments flamboyants neufs ayant supplanté une zone de terrains vagues et d'habitat diffus. Entre les deux, au niveau de la clôture se trouve une voie ferrée qui entrave le passage.



Vue sur le centre commercial Millenium depuis l'aire d'accueil de Lille-Bargues



Aperçu de la voie ferrée qui longe l'aire d'accueil et la sépare de la zone commerciale

Ces localisations enclavées sont ainsi des créations destructives, dans le sens où elles produisent des comportements transgressifs, préjudiciables pour les habitants qui mettent leur vie en danger comme nous le rapporte cette voyageuse rencontrée sur l'aire de Lille avec le directeur et un éducateur de La Sauvegarde du Nord :

VD : La ville est là, mais tu n'as pas accès à la ville. À pied, si t'es à pied c'est un peu loin. La ville elle se trouve là, et il n'y'a pas d'accès à la ville...

H (Voyageuse) : Ah non ! On ne peut pas, parce que là pour attraper le pont...

VD : Oui, le pont du commissariat, là.

GL : Ils n'ont pas fait un accès ?

H : Non, il n'y'a pas d'accès, il faut faire tout l'tour pour aller à Leclerc par exemple.

VD : Le Leclerc est là et il vous faut faire heu...

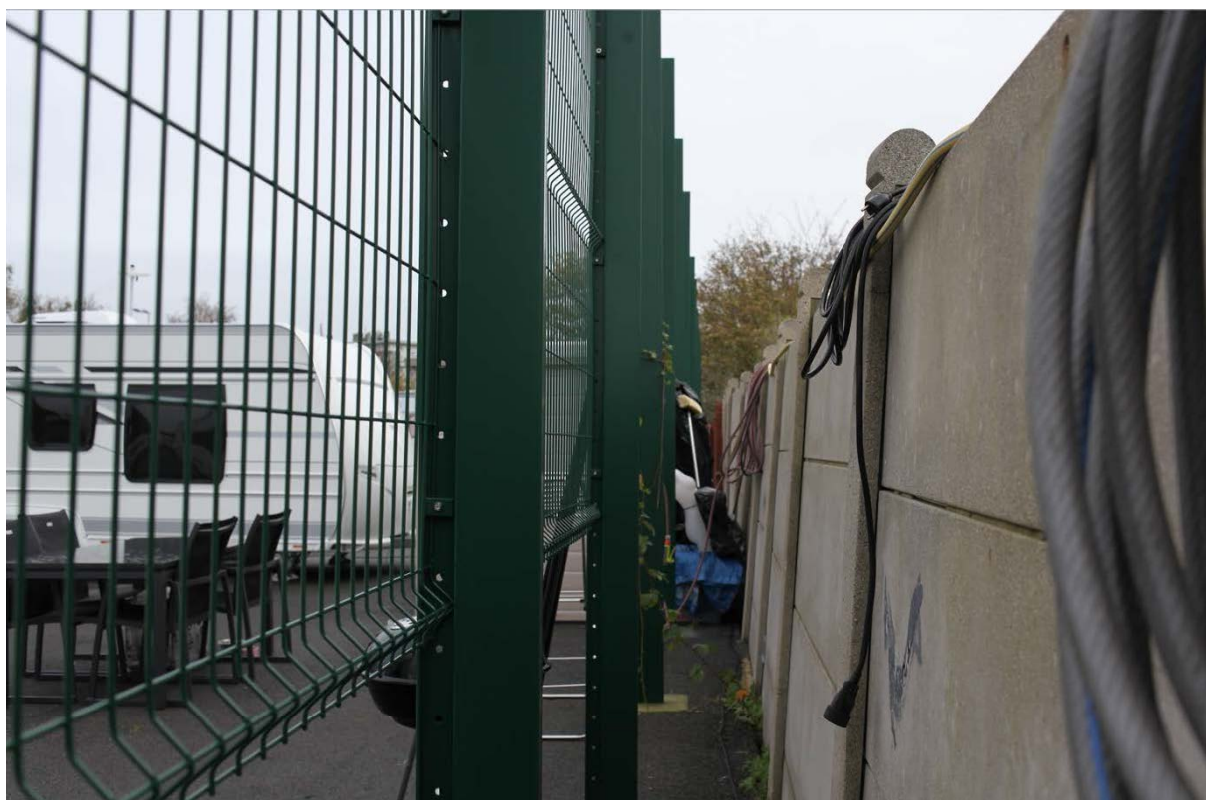
H : Voilà, faut faire tout l'tour.

AP : Sauf certains qui s'amuse à traverser la voie ferrée.

H : Oui il y'en a... C'matin j'ai entendu le train moi [siffler]. Mais c'est dangereux hein !

AP : Oui il y'en a qui traversent encore...

H : Ah oui, je sais !²¹⁷



Matérialisation de la séparation entre l'aire de Lille et la voie ferrée passant derrière le mur à droite

²¹⁷ Entretien du 29 octobre 2020.

Le fait de ne pas prendre en compte la nécessité d'un accès piéton est une politique de relégation explicitement adressée aux voyageurs, à qui l'on nie la possibilité d'étendre leur périmètre de vie au-delà de l'équipement lui-même. C'est une forme d'atteinte à la liberté d'aller et venir, qui passe relativement inaperçue, du fait même que les gens du voyage sont supposés être véhiculés. Les résultats du questionnaire font état de cette réalité en révélant une difficulté d'accès à pied pour 56% des sites, et en vélo pour 53% des sites. Mais, plus étrangement on constate une difficulté d'accès en convois (véhicule tracteur et caravane attelée) pour plus de 67% des sites, ce qui pourrait bien être un indicateur de cette caractéristique de l'enclavement, probablement assez fréquente, sur l'offre publique d'accueil et d'habitat des gens du voyage.

Ainsi, la fluidité entre le dedans et le dehors, en tant qu'elle facilite ou contraint l'organisation des activités quotidiennes va se traduire en termes d'agrément ou de nuisance pour les voyageurs. Lorsqu'on parle d'accès aux services de proximité, si la plupart des intervenants sociaux et interlocuteurs des collectivités locales ont en tête le droit commun et les services médico-sociaux ; dans la bouche des gens du voyage cette dimension raisonne plutôt à partir de l'accès aux centres commerciaux. Les zones d'activités commerciales, en tant qu'environnements familiers (car fréquentés en stationnement spontané), constituent souvent des repères importants pour les voyageurs, et leur proximité est toujours présentée comme un atout. Rappelons que ce mode de vie dans un habitat exigu induit une faible capacité de stockage. De ce fait, l'activité d'approvisionnement alimentaire représente une activité quotidienne pour beaucoup de familles.

Les résultats du questionnaire révèlent que les équipements sont majoritairement situés entre un et trois kilomètres du centre urbain le plus proche et qu'ils ne sont pas facilement accessibles en transports en commun pour 70,5% des sites. Les arrêts de transports en commun, lorsqu'ils existent, sont situés à plus d'un kilomètre dans 44% des cas et à moins de deux-cent-cinquante mètres pour 20,5% des sites, tandis que la sécurisation de l'accès entre l'aire et l'arrêt de transport en commun le plus proche est mentionnée comme étant suffisamment sécurisée pour la moitié des sites. Cette situation conduit certains voyageurs, en particulier les femmes qui peuvent rester sans véhicule sur l'aire (pendant que leur mari est parti travailler avec le fourgon), à réaliser des trajets de plusieurs kilomètres depuis l'équipement pour se rendre à une consultation médicale par exemple comme nous l'a indiqué une voyageuse d'une soixantaine d'années résidant sur l'aire d'accueil de Lunel.

Nous n'avons pas pu réaliser une enquête approfondie sur la fréquentation des infrastructures de transport public par les gens du voyage. La grande majorité (67,6%) des questionnaires remplis par des agents des collectivités font apparaître que les voyageurs s'abstiennent de recourir à ce type de transport. Bien que cette donnée reflète une part in-

contestable de la réalité, nous avons rencontré ici ou là des voyageurs qui nous ont confié avoir eu recours aux transports en commun à certaines périodes (avant de passer le permis de conduire par exemple) ou sur certains équipements bien desservis.

Ce sont essentiellement les jeunes et les femmes pour qui les transports en commun peuvent réellement être déterminants pour abolir l'effet d'isolement engendré par la localisation ou l'enclavement de l'aire d'accueil. Entre 2016 et 2017, le Lériss²¹⁸ a réalisé une recherche-action européenne permettant d'analyser les conditions de la participation des jeunes voyageurs aux processus décisionnels qui façonnent leur vie quotidienne. Cette recherche à laquelle nous avons pris part²¹⁹ à Marseillan, Béziers et Pignan, fut à chaque fois l'occasion, pour ces jeunes âgés de huit à dix-sept ans, d'évoquer la question de l'isolement de leur espace de vie – en l'occurrence des aires d'accueil et un terrain familial –, mis en exergue par des cartographies qu'ils réalisaient à partir de leur conception de l'espace. Si cette question de l'isolement de l'équipement a été mise à jour sur chacun des sites, les réponses apportées par les jeunes ont été diversifiées et aussi imprégnées des rapports sociaux plus ou moins conflictuels entre classes d'âges et genres au sein des espaces de vie. Un point important qui peut souligner la banalisation du phénomène de l'isolement est caractérisé du fait que, dans l'ensemble, les adultes sont restés très sceptiques sur les initiatives portées par leurs enfants, allant jusqu'à considérer devant eux qu'il « *faudrait un accident* » pour qu'un aménagement soit fait. À Marseillan, le protocole de cette recherche-action a conduit les jeunes de l'aire d'accueil à prendre conscience de la dangerosité de l'axe routier pour ceux d'entre eux qui se rendaient au collège en vélo et ils ont décidé de porter, devant l'assemblée du Conseil municipal des jeunes de Marseillan, l'idée, en partie suivie d'effets, de réaliser une piste cyclable longeant la portion de la route départementale située entre l'aire d'accueil et le premier rond-point de la ville. C'est donc le sentiment de déconnexion humaine et sociale qui est ressorti comme étant le plus largement partagé par les jeunes qui ont participé à cette expérimentation.

L'éloignement en tant que « déconnexion » peut aussi être recherché par les voyageurs, comme pour tout habitant qui aspire à une certaine sérénité. Les gens du voyage sont largement exposés aux nuisances sonores lorsqu'ils séjournent en aires d'accueil ou lorsqu'ils sont en stationnement sauvage. Dans bien des cas, l'aire d'accueil idéale est celle qui procure des conditions suffisantes pour se reposer. Ainsi, la tranquillité est le premier critère d'évaluation de la qualité d'un équipement, qui peut compenser d'autres éléments gênants

²¹⁸ Laboratoire d'études et de recherches sur l'intervention sociale.

²¹⁹ LOISEAU Gaëlla, « Repolitiser l'animation par le cadrage de la créativité. L'exemple d'une recherche action menée auprès de jeunes voyageurs », in CRENN Chantal et CROCE Cécile (dir.), *Art, recherche et animation. Dans l'animation et dans la recherche : expérimentations artistiques. Quelles interactions pour quelles transformations ?* Carrières sociales éditions, Bordeaux, 2021, pp. 214-245.

de la localisation. Certains gestionnaires n'hésitent pas à mettre en avant cette caractéristique pour valoriser leur équipement, à l'instar de notre interlocuteur de l'aire d'accueil de Clermont-l'Hérault :

GL : Du coup l'autoroute on ne l'entend pas ici. Il n'y a pas spécialement de nuisances par rapport à la proximité ?

FF : Non. Du tout. Là, on n'entend rien. Même avec le vent et tout. Ça pour le coup, c'est ce qu'on met en avant aussi, c'est le côté tranquillité. On est éloigné, certes. Mais en fait, le travail ici ça a été d'en faire une force. Et pendant toutes ces années, moi si tu veux j'ai œuvré pour expliquer que d'un côté, oui on est éloigné ça..., on stigmatise en disant « oui on nous met de côté et tout ça » ; mais aujourd'hui on est sur une aire où les espaces verts ont évolué, parce qu'on a des haies qui, quand même sont imposantes, qu'on a ..., moi, quand je suis arrivé, elles ne faisaient même pas cinquante centimètres de hauteur, aujourd'hui elles font plus de deux mètres. Bon voilà, c'est un entretien, encore une fois. Voilà, aujourd'hui ça fait que, quand on vient à Clermont-l'Hérault, on s'éloigne certes, mais on arrive sur un lieu qui est quand même... qui est accueillant.

GL : Qui est préservé.

FF : Qui est un peu préservé et qui amène à la tranquillité du coup. Donc, on en fait une force de ça. (...) Clermont-l'Hérault c'est pas la destination, heu... par défaut quoi. (...) On vient parce que il faut y venir ou parce qu'on a du travail par ici. Ou parce qu'il y a un lien derrière déjà, voilà. Mais ça aujourd'hui, on peut le dire maintenant, mais au début les familles qui étaient de passage c'est vraiment par intérêt. Alors que là, on a des familles qui viennent pour heu... parce qu'ils aiment bien le coin, ils aiment bien l'aire, ils aiment bien l'accueil aussi qui est mis en place.

GL : Ils choisissent.

FF : Voilà, ils s'y sentent bien, voilà. Ça devient un choix de qualité en fait. Mais ça, ça s'est mis en place depuis quelques temps, là. Ça fait pas si longtemps quand on regarde.²²⁰

Le positionnement de ce gestionnaire est à l'interface entre l'accueil spécifique de par le mode de vie, et un accueil qui tend à se rapprocher de la " formule touristique" où la question de la tranquillité participe de la qualité de vie sur l'aire. Ainsi, dans certains cas il fut difficile pour nos interlocuteurs les plus conscients de la plus-value de la tranquillité pour les usagers de répondre à la question « L'équipement est-il isolé ? ». C'était souvent, comme à Cennon-Artigues ou à Bolbec, par exemple, des réponses du type « *oui, mais isolé dans le sens où ils sont tranquilles* ».

Par ailleurs, les aires d'accueil comme n'importe quel lieu de vie sont aussi fréquentées de par les caractéristiques de leur environnement qu'il relève de la ruralité, de la citadinité ou de la péri-urbanité. Une transformation trop brutale de l'environnement peut venir dénaturer les représentations et l'identité de l'équipement lui-même pouvant alors ne plus corres-

²²⁰ Entretien du 12 janvier 2021.

pondre à ce que les usagers recherchaient ou y trouvaient auparavant ; et ce en dépit de l'amélioration objective des conditions d'accès aux services. Par exemple, nos interlocuteurs de l'Adav33 nous ont rapporté que des voyageurs qui avaient l'habitude de séjourner sur l'aire du Haillan ont préféré quitter les lieux, dès lors que l'aire a été « rattrapée » par l'urbanisation. En l'occurrence, le terminus du tramway a été implanté à proximité de l'aire d'accueil engendrant une plus grande fréquentation du quartier, une animation qu'ils ont jugée trop intensive au regard de leur seuil de tolérance sur ce point.



Cependant, dans le cas de l'habitat adapté, ce type de modification peut être particulièrement intéressant. Nous n'avons pas encore suffisamment de recul sur l'expérience qui est en train d'être menée à Blanquefort où plusieurs opérations d'habitat adapté, intégrées dans des lotissements, étaient en cours de réalisation lorsque nous nous sommes déplacés dans cette commune. Ce qui nous a marqué, c'est la progression de l'urbanisation en direction des zones d'habitat informel des gens du voyage. Ainsi pour l'opération des Gravières, une expropriation des familles de leur terrain insalubre a été engagée pour les reloger, en location, dans un lotissement en train de se construire en face de leurs parcelles, la délimitation ne tenant qu'à une rue :



Rue séparant une zone de lots à bâtir, d'une zone de cabanisation de gens du voyage à Blanquefort

Les petits équipements comme Bois-Guillaume ou Bolbec rassemblent les critères de la tranquillité, bien que certaines nuisances puissent être mentionnées (la sensation d'étouffement par la hauteur des buttes à Bois-Guillaume, et la proximité des lignes à haute tension à Bolbec). Ces plus petits équipements sont généralement toujours plus appréciés que les équipements plus grands. À Sotteville-lès-Rouen nous avons rencontré un voyageur résidant habituellement sur l'aire d'accueil de Darnétal, utilisée comme un terrain familial. Il nous a apporté la démonstration qu'une nuisance importante comme celle de la proximité d'une voie ferrée pouvait ne pas ébranler le ressenti de la tranquillité, plus exactement du « chez soi » auquel contribue d'ailleurs le fait de réaliser soi-même son entretien :

V : Ça n'a rien à voir avec ici ... C'est comme si vous rentrez dans un... je ne sais pas moi, dans un beau machin quoi...

GL : Ah, c'est beau. D'accord.

V : Ah c'est beau. C'est nous qui l'entretiens. Mais on est à deux mètres des lignes de chemin de fer. Le grillage, *pfuit* ! le train, il passe là. Et la déchetterie, elle, est à trois cent mètres. (...) Et moi à Darnétal je suis à cinq-cents mètres du boulanger, le PMU il est à deux-cents mètres. Je suis dans la ville quoi. Mais c'est beau à Darnétal, on a des petites pièces, on a tout dessus.

GL : Ah, mais c'est un terrain familial ?

V : Ça passe familial là, ils disent que c'est presque familial, mais pas encore... (...) voyez... moi je suis là, moi (*montrant des photos sur son téléphone*).²²¹

²²¹ Entretien du 1^{er} avril 2021.



On observe donc des formes d'accommodation de la configuration nuisible des lieux habités, dès lors que la garantie d'y avoir accès, de pouvoir librement aménager l'espace et s'y sentir chez soi est préservée. Ces constats invitent donc à réfléchir maintenant sur la façon dont les corps reçoivent, absorbent ou rejettent ces nuisances avec lesquelles ils sont contraints de vivre. Quels sont les procédés par lesquels les gens du voyage parviennent à identifier ces nuisances, à les contrôler, et à s'en préserver ? Quelles sont les possibilités d'expression à propos des effets délétères sur leur santé des conditions de vie auxquelles ils sont assujettis ?

QUATRIÈME PARTIE / **Les inégalités
environnementales
au prisme du rapport aux corps**

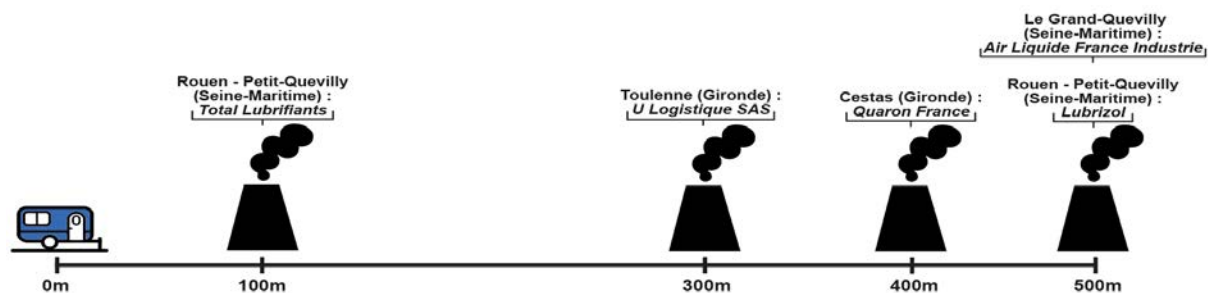
Les inégalités environnementales au prisme du rapport aux corps

Nous proposons ici une approche sociologique du vécu physiologique et du ressenti, tel qu'il est exprimé par les voyageurs qui vivent sur ces espaces surexposés aux risques environnementaux. Les externalités négatives avec lesquelles les voyageurs doivent composer deviennent une réalité matérielle qui influe sur les comportements en engendrant des stratégies d'évitement ou de protection qui sont rarement perçues par les autorités publiques du fait du caractère fluctuant de la présence des gens du voyage sur ces espaces.

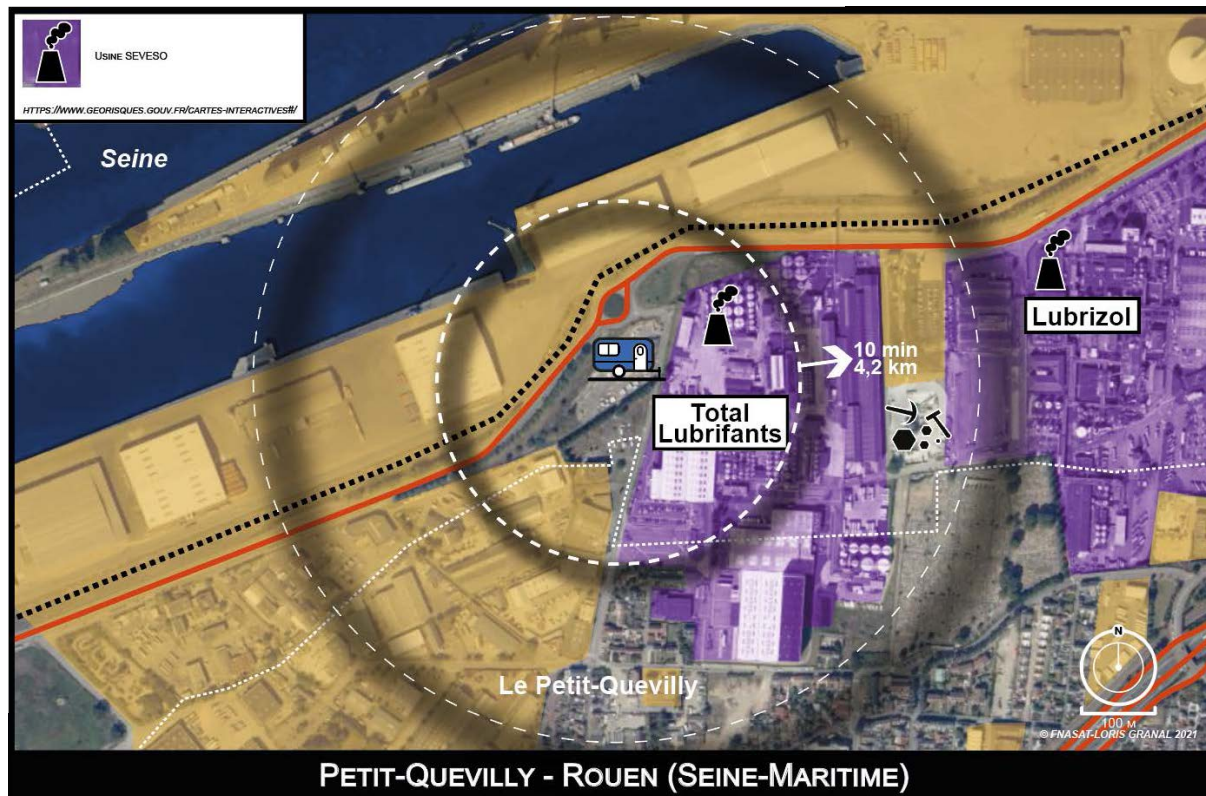
Une part non négligeable des inégalités environnementales est absorbée par la variable de l'accoutumance qui a à voir avec le *conditionnement* des voyageurs à un traitement subalterne, ou de relégation, et qui se traduit dans les corps par des maux parfois difficiles à énoncer, tant la source de la nuisance reste floue ou que les connaissances reposent sur le seul ressenti des personnes exposées.

1- La cohabitation avec les nuisances ressenties

Le questionnaire révèle que 38% des équipements sont situés à proximité d'une ou plusieurs sources de pollution. La donnée la plus remarquable est celle qui vient préciser que cette proximité est inférieure à deux cent cinquante mètres pour 69% de ces équipements. Ainsi, pour Hellemmes-Ronchin, pour Cenon-Artigues, pour La Chapelle-d'Armentières, pour Lille, pour Rouen Petit-Quevilly entre autres, l'exposition à la principale source de nuisance est d'autant plus menaçante et intenable qu'elle est très rapprochée. Sur les quatre départements visés par notre enquête, cinq sites Seveso sont distanciés de moins de cinq cents mètres de quatre équipements distincts. C'est donc près de 4% de l'offre qui est jugée à très haut risque dans ces quatre départements :



L'aire du Petit-Quevilly, située à proximité immédiate de deux usines Seveso seuil haut, dont l'une est bien plus rapprochée que l'usine Lubrizol qui a brûlé en septembre 2020, est l'aire d'accueil la plus toxique des cent six sites que nous avons recensés pour l'ensemble de notre enquête.



Dans certains cas où les familles étaient présentes sur le secteur avant la construction de l'équipement, la réalisation de l'opération les a rapprochés de la nuisance, comme ça a été le cas par exemple à Hellemmes-Ronchin, à Cenon-Artigues ou à Saint-André-lez-Lille, ainsi que nous l'explique une voyageuse que nous rencontrons sur ce dernier équipement positionné sous la ligne à grande vitesse reliant Paris à Bruxelles :

J : Avant on était de l'autre côté.

GL : De l'autre côté du canal ?

J : Oui.

GL : D'accord. Ils vous ont mis là.

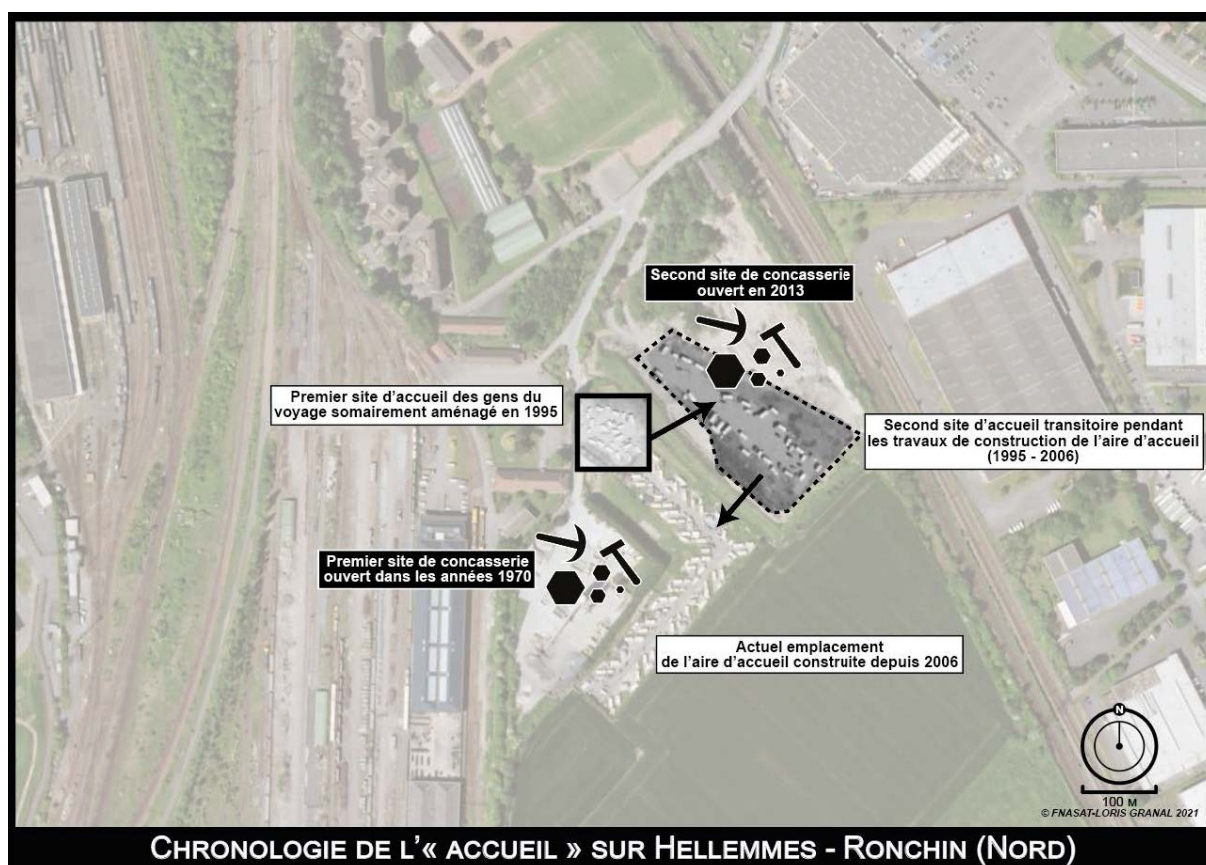
J : Oui... par rapport au train. Ils nous ont fait déménager parce qu'il y avait un train aussi qui passait là. Donc par rapport au train, comme ils allaient faire le TGV, on ne pouvait pas rester là-bas, donc ils nous ont mis là... mais... enfin je n'sais pas, c'est encore pire.²²²

L'argument de la mobilité de l'habitat autorise des déplacements qui peuvent apparaître minimes depuis une lecture cartographique, mais qui peuvent parfois venir véritablement

²²² Entretien du 29 octobre 2020.

accentuer l'exposition aux nuisances comme le soulève une voyageuse du collectif d'Hellemmes-Ronchin dans le film « Nos poumons c'est du béton » :

On n'a pas calculé l'usine au début, parce qu'au début comme j'l'ai toujours dit, le terrain vague où qu'on est resté longtemps avant que le terrain soit aménagé, il n'était pas ici. (...). Il était heu... bien 100 mètres plus loin d'ici... tout-au-fond, tout-au-fond. Derrière la concasserie encore, au tout début, ça veut dire qu'on n'sentait pas l'usine nous. Quand ils nous ont dit « on va vous faire un terrain ici » on a dit « oui on y est déjà ! ». Mais en fait on n'savait pas qu'ils auraient acheté le champ ici au fond, qu'ils auraient rasé et qu'ils nous auraient rapprochés juste dos à l'usine. Mais on n'pouvait plus rien faire c'était en construction. Et ça fait qu'après on a senti tout de suite les effets... les effets de l'usine quoi.²²³



La cartographie des déplacements des sites d'implantation des gens du voyage autour de la cimenterie au fil du temps fait bien apparaître un processus allant de la pondération à la coalition des deux entités « cimenterie - concasserie » et « gens du voyage », ceux-ci finissant par être adossés au plus près de la cimenterie, les tapis roulants transportant les gravats étant situés tout le long de la seconde aile de l'aire d'accueil.

²²³ Extrait du film du Collectif des femmes d'Hellemmes-Ronchin, « Nos poumons c'est du béton », 2016, 22 min, en ligne : <https://www.youtube.com/watch?v=uVvTxEwfc0>



Vue sur les tapis roulant de la cimenterie depuis un emplacement de l'aire d'accueil d'Hellemmes-Ronchin



Vue depuis les emplacements du fond de l'aire d'accueil d'Hellemmes-Ronchin



Entrée de l'aire d'accueil d'Hellemmes-Ronchin à gauche et de la cimenterie en face



Vue sur l'aire d'accueil d'Hellemmes-Ronchin depuis une butte de la concasserie en activité depuis 2013

Si les voyageurs ont été déplacés c'est surtout parce que la friche industrielle, où la métropole avait pu négocier une forme de tolérance de leur présence, a redémarré son activité comme nous l'explique le directeur de la SARL Matériaux recyclés de Ronchin, filiale d'exploitation du propriétaire Briqueteries du Nord :

D'une ancienne briqueterie désaffectée on est passé à un espace de stockage de matériaux en faisant de la location pour d'autres entreprises du BTP entre 2001 et 2004. On a amené des machines et l'augmentation du volume d'activité a fait qu'on a dû passer à un niveau de « déclaration ICPE²²⁴ », ²²⁵

Ainsi, les déplacements de quelques dizaines de mètres des gens du voyage autour du site étaient symptomatiques d'un réagencement de l'activité économique bien plus que de l'accueil des familles ; la réalisation de l'équipement public permettant une stabilisation des voyageurs et un « règlement » du problème de leur précarité, par ailleurs soulevée par le maire d'Hellemmes.

Ces déplacements sont opérés parfois au gré des réglementations liées aux activités à risques (le chantier de la LGV pour Saint-André-Lez-Lille) ou à des infrastructures concernées par des périmètres de sécurité. Ainsi, l'animatrice sociale de Cenon-Artigues (qui était élue municipale au moment de la réalisation de l'opération) se remémore les deux principales contraintes réglementaires (une autoroute et un bois classé) qui ont conduit à la localisation des terrains familiaux en lisière de la cimenterie-concasserie :

SD : On s'était penché avec l'urbaniste, avec tout le monde... Et donc on [ne pouvait] pas avancer trop dans le... plus loin parce qu'il y avait la rocade qui n'était pas loin. Et on ne pouvait pas, à moins de tant de kilomètres de la rocade... Donc on a dû se positionner à côté d'Aquitaine Béton. (...) Il y'avait [une prescription de] tant de mètres, on ne pouvait pas approcher plus.

GL : Et vous ne pouviez pas aller de l'autre côté, là où il y avait la piscine ?

SD : Non, non, non... il y'a le bois... ²²⁶

La délimitation du terrain d'assiette de l'équipement, contrainte par différentes réglementations concernant la constructibilité, mais permissive au regard de l'absence de reconnaissance de la caravane comme un logement et du caractère intermittent supposé de la présence des gens du voyage sur ces sites, autorise des rapprochements néfastes. Par ailleurs, bien souvent un équipement est concerné par une multitude de nuisances. Par exemple à Hellemmes-Ronchin, on peut identifier six sources de nuisances différenciées : la cimenterie, la concasserie, l'autoroute, la LGV et les pesticides pulvérisés sur les champs environnants. C'est

²²⁴ Installations classées protection de l'environnement. La SARL Matériaux recyclés de Ronchin est classée aux rubriques n°2515, 2517, 2713, 2714 et 2716 du registre des ICPE.

²²⁵ Entretien du 29 mars 2021.

²²⁶ Entretien du 27 août 2020.

donc la plus intolérable d'entre elles qui va faire l'objet de plaintes ou de mobilisations, lorsqu'elles ont lieu.

Les résultats du questionnaire font apparaître que sur 55% des sites les usagers expriment ressentir des gênes ou incommodations corrélées aux activités environnantes de l'équipement. Ces troubles sont majoritairement olfactifs, puis auditifs et respiratoires. La question sur le degré d'acceptation des nuisances ressenties n'a été renseignée que par seize contributeurs (sur trente-quatre sites) et ces réponses vont dans le sens d'une résignation (6/16) et d'une absence d'identification de la nuisance (5/16). Ces informations sont révélatrices d'une représentation tenace selon laquelle les voyageurs auraient des dispositions à une forme de tolérance, corrélée à une méconnaissance voire même une forme d'inconscience de la nocivité du site où ils sont amenés à résider. Il est évident que le même questionnaire qui aurait été soumis à des gestionnaires ou des résidents n'aurait pas donné les mêmes résultats. C'est pourquoi nous rappelons que ce questionnaire qui porte sur un échantillon réduit et, qui plus est renseigné essentiellement par des acteurs positionnés au niveau de la gouvernance publique de l'accueil, n'est pas le reflet de la réalité vécue sur le terrain, mais davantage un révélateur de tendances qui influent dans la perception du rapport des gens du voyage avec les nuisances ressenties. Ainsi, le fait que 62% des contributeurs se soient abstenus de répondre à la question « Les usagers parviennent-ils à être entendus par les pouvoirs publics locaux ? » est, selon nous, un indicateur du désintérêt pour ce problème public qui tend à être déporté à la sphère du politique. Le commentaire « ne fait pas remonter l'info, donc celle-ci n'est pas traitée » fait quant-à-lui référence à une chaîne hiérarchisée de communication où chacun des acteurs a sa part de responsabilité politique dans le choix de faire remonter ou, au contraire, de contenir la plainte.

Ainsi, la première nuisance que nous avons choisie de mettre en exergue est celle de l'accoutumance qui opère par des processus à la fois psychologiques et se répercutant sur les corps. Ensuite nous passerons en revue les différentes nuisances, corrélées à la localisation, qui ont pu être révélées dans le cadre de cette enquête.

Accoutumance et signaux de l'alerte

L'accoutumance est le « phénomène biologique qui permet à l'organisme de s'adapter progressivement à certaines substances toxiques et à en tolérer les doses quotidiennes qui seraient mortelles pour un organisme vierge »²²⁷. À l'aune des constats dont nous avons pu faire état dans la première partie de ce rapport, il est indéniable que la question de

²²⁷ Cf. POROT Antoine, *Les toxicomanies*, PUF, Paris, 1960 cité par le CNRTL : <https://www.cnrtl.fr/definition/accoutumance>

l'accoutumance physiologique est l'expression et la conséquence d'un conditionnement à une position subalterne que l'offre publique d'accueil et d'habitat vient bien souvent matérialiser. Non seulement cette offre vient entériner une typologie de localisations où les voyageurs parviennent à négocier des tolérances que ce soit sur des friches industrielles, à proximité des voies de circulation ou sur des zones commerciales. Mais aussi, l'équipement lui-même en tant que lieu stigmatisé peut être le vecteur et l'instrument d'un processus de relégation qui se traduit également dans les corps, dans les comportements, comme nous l'a rapporté une résidente de l'aire de Rouen Petit-Quevilly qui a eu des enfants de deux unions différentes, avec un sédentaire puis avec un voyageur :

GL : Tu m'avais expliqué que tu avais senti, plus que senti, une différence de traitement aussi à l'école du fait d'avoir des enfants qui sont issus de l'aire d'accueil...

V : Ah oui, moi à la base je suis sédentaire. Donc je sais comment ça s passe quand tu es sédentaire, mais quand tu deviens gens du voyage c'est plus la même chose. Et à l'heure d'aujourd'hui, moi avec les garçons j'ai des problèmes avec le comportement. Et à l'école c'est pareil. Parce que là, ils sont sourds, ils ont été dépistés il y'a pas longtemps. (...)

GL : Donc, c'était quoi la différence avec tes aînés qui sont considérés comme des sédentaires du coup ?

V : Tout, tout. Moi les grands ils savent lire, ils savent écrire, ils ont été pris comme des enfants normaux ils ont été à l'école à partir de trois ans. Eux, ils ont été à l'école à partir de six ans. Vu qu'ils ne connaissaient rien, ils n'ont pas été pris en compte, ils ont été mis au fond d'la classe, ils leur donnaient des dessins, ça a duré, pour N ça a été CP, CE1 CE2, CM1 donc pendant quatre ans, ça a été comme ça jusqu'à ce que j'en ai ras le bol et que je dise moi, je ne veux plus les mettre à l'école parce que ça ne sert à rien, ils n'apprennent rien. Et c'est les filles [du RAGV] de Sotteville qui m'ont dit « attends, on va essayer de les mettre à Rouen, puis tu verras bien, tu verras ce que t'en penses ». Donc, ça faisait plus de route quand même pour les amener à l'école. Mais moi, avant je n'avais pas de permis donc je ne pouvais pas les ramener dans Rouen. Là, vu que j'avais le permis, j'ai pu les emmener et j'ai dit on va tester, on verra bien. Et c'est là qu'ils ont commencé à voir un peu... Surtout lui N, puisque ça a été lui le premier dépisté. Parce qu'ils ont eu la visite médicale comme tous les ans, comme dans toutes les écoles. Et le médecin scolaire, il s'est aperçu que N, il a un problème d'oreilles. N, il est sourd. Et R, il a été diagnostiqué après. R, il y'a même pas six mois qu'il a ses appareils. Et il ne supporte pas, il n'arrive même pas à les mettre. Et du coup voilà le comportement.²²⁸

R, âgé d'une douzaine d'années, est particulièrement agité le jour de notre visite sur place. Il adopte une attitude provocatrice et n'hésite pas à se donner en spectacle par la violence. Sa surdité invisible, puisqu'il s'exprime normalement, qui s'est traduite par un échec scolaire, n'était interprétée que par le prisme du stigmat. Ainsi, la discrimination dont il a été l'objet,

²²⁸ Entretien du 1^{er} avril 2021.

en tant qu'enfant gens du voyage, n'a fait qu'exacerber son handicap en confortant une norme comportementale correspondant à l'image du « mauvais garçon » qui colle à la peau des jeunes garçons et hommes voyageurs.

L'accoutumance qui est ordinairement perçue sous l'angle de l'addiction procède d'une situation où il est impossible d'échapper à la nocivité environnante, tandis que le conditionnement consistera à penser que cette accoutumance est inhérente au mode de vie en habitat mobile. Ainsi, ce n'est que si les gens du voyage déploient des stratégies pour contrer ce mécanisme qu'ils peuvent en réchapper. C'est pourquoi la plupart des voyageurs procèdent à une évaluation des risques et choisissent, dès lors que leur situation socio-économique, et leur capital social le leur permet, de bannir certains équipements qu'ils jugent infréquentables au regard de leurs propres critères socio-environnementaux.

Pour certaines nuisances, comme les odeurs ou les poussières, la saisonnalité peut venir accentuer le phénomène toxique. Ainsi, beaucoup de voyageurs estiment qu'ils « ne peuvent pas rester l'été » sur un équipement qu'ils ont pourtant l'habitude de fréquenter le reste de l'année. C'est le cas par exemple à Montpellier où l'aire, complètement goudronnée et non ombragée, connaît une chute de sa fréquentation durant l'été car la réverbération du soleil sur le goudron est insoutenable. Les mieux dotés parviennent ainsi à minimiser certains risques, mais ils ne font que résister à une tendance structurelle qui s'applique par défaut sur l'ensemble de la population des gens du voyage. Par conséquent, on ne peut pas penser cette question de l'accoutumance sans considérer le traitement juridique et politique de l'habitat caravane qui malmène les corps en comprimant les seuils de tolérance physiologique à toutes sortes de nuisances. Le fait de ne pas avoir le choix est une première étape dans le processus du conditionnement et de l'accoutumance.

Ensuite, il faut pouvoir nommer la nuisance et en identifier la source pour être en mesure d'émettre une revendication ou une plainte à son sujet. L'accident de Lubrizol est probablement l'illustration la plus sinistre de cette logique selon laquelle les habitants de Rouen sont passés d'une vague détection de *fumées* ou de *dégazages* imprégnant périodiquement l'atmosphère à l'identification d'une *odeur Lubrizol* dont la consistance a été considérablement épaissie par l'événement. Mais de manière bien plus dramatique pour les gens du voyage, l'événement lui-même a été le révélateur d'un régime d'exception consistant en une suspension de toutes les barrières de protection requises pour les citoyens, et se traduisant par une mise en danger manifeste des voyageurs dans un équipement public, seul espace qui les préserve de l'expulsion. Cependant, comme l'explique notre interlocutrice de l'aire d'accueil du Petit-Quevilly, cette colère a nécessité l'accompagnement de personnes extérieures qui se sont saisies de cette injustice pour la faire apparaître comme telle dans les médias :

En fait nous, déjà ce qui nous avait mis en colère c'était le fait que les policiers avaient dit qu'on était sur une zone non-habitable. Ça, ç'a été la goutte d'eau, je crois. Du coup, j'en ai parlé à Lise [Foisneau] qui m'a dit, « ils n'ont pas le droit de... » et de là, elle m'a sorti le schéma départemental avec William Acker. Et quand elle me l'a fait voir, que c'était marqué que depuis 2013 on aurait dû être délocalisé, enfin des choses comme ça, je dis non, je dis là... faut faire quelque-chose parce que... parce qu'on ne se rend pas compte des risques ... Moi avant j'habitais à, ... au stop [au bout de la rue], mais parce que je suis née là ... Moi ma mère, elle est née dans la maison. C'est ma grand-mère à l'époque qui s'est mariée, il y'a des années, qui s'est mise dans la maison et après... on a tous grandi, tous ... donc on ne se rend pas compte des risques en fait. Moi quand je suis née, l'usine, elle était déjà là, il n'y'avait jamais eu de problèmes donc, ... voilà.²²⁹

Si à Rouen l'accoutumance aux nuisances olfactives a rencontré son promoteur, partout ailleurs c'est l'opacité qui règne, comme si l'indistinction combinée au caractère fluctuant de ces nuisances empêchait de les capter, et opérait une sorte de mise à distance protectrice. Cette dimension nous est apparue au détour de notre conversation avec la cheffe du service Urbanisme, habitat et affaires immobilières, de la communauté d'agglomération du Havre où l'ensemble de la population cohabite avec une vaste zone portuaire située le long de la Seine, comptant vingt-trois sites Seveso dont dix-sept sont qualifiés à seuil haut :

VA : Non, moi je n'ai pas écho qu'ils se plaignent de l'environnement. Ce n'est pas bruyant. Je n'ai pas connaissance de nuisances sonores et quand je vais sur l'aire, ... je ne constate pas de nuisances sonores. Après la question de la pollution, ça je ne pourrais pas vous dire, après il y'a la pollution globale en fait. Comme vous dites, la raffinerie... c'est sûr. J'ai l'impression même que... J'ai l'impression qu'il y a moins de nuisances olfactives liées à la raffinerie. Vous savez ces fameuses odeurs là, que vous avez identifiées. Ça fait fort longtemps que moi je n'en ai pas identifiées. Alors pourquoi ? Je ne sais pas. (...)

GL : Oui, mais après, en termes d'information sur ces pollutions. Est-ce que vous... même en tant que simples habitants, est-ce que vous êtes informés des effets possibles de tout ça ?

VA : Alors moi personnellement je ne cherche pas forcément. Je ne vais pas chercher trop à savoir. Après je peux pas vous dire, je sais pas trop.²³⁰

Cette simple remarque provenant d'une cadre de la fonction publique donne à entendre le caractère universel de l'accoutumance dès lors que la toxicité demeure évanescence et qu'il semble impossible d'y échapper.

La plainte est l'aboutissement d'un processus, le plus souvent collectif d'énonciation d'une intolérance, qui trouve sa source dans les signaux émis par les corps faisant office de pièces à conviction, de preuves portées à connaissance des autorités et de la société civile. À Rouen Petit Quevilly, à Hellemmes-Ronchin, à Cenon-Artigues des plaintes ont été clairement

²²⁹ Entretien du 9 octobre 2020.

²³⁰ Entretien du 2 avril 2021.

énoncées et identifiées par les autorités publiques sur la base de ces preuves – plus ou moins tangibles, plus ou moins approuvées – apportées par les usagers. Mais dans de très nombreux sites comme Saint-André-lez-Lille, La Chapelle-d'Armentières, Lille, Onnaing, Bordeaux, Sotteville-lès-Rouen, Petit-Couronne, Montpellier, etc. les habitants ne sont pas parvenus à élaborer une stratégie en vue d'abolir l'emprise de la toxicité sur leur quotidien.

Lors de notre rendez-vous en mairie avec le chef du service « Gestion urbaine de proximité / conseils de quartiers » et l'animatrice sociale de terrains familiaux de Cenon-Artigues (33), nous passons en revue l'ensemble des items du questionnaire auquel ils ont préalablement répondu. Il est prévu que nous allions sur le terrain, le surlendemain, et nous échangeons donc sur les processus ayant conduit à la localisation et sur les nuisances identifiées. Seuls face au questionnaire, nos interlocuteurs ont coché pour décrire l'environnement immédiat des terrains familiaux, les items « zone industrielle », « équipement sportif » et « autre » où ils ont indiqué la proximité avec un espace boisé classé. Puis, pour caractériser la nocivité des activités environnantes ils ont coché « rejet de poussières » et « nuisances sonores » correspondant aux externalités produites par la cimenterie-concasserie jouxtant l'équipement. Dans le cadre de nos échanges en mairie je les questionne sur deux points habituellement sensibles : les nuisances olfactives et la présence de rongeurs – puisque ces items n'ont pas été cochés. On me précise qu'au niveau de l'assainissement, l'équipement est raccordé au réseau, par contre pour les rongeurs ils s'étonnent eux-mêmes d'avoir omis de le cocher puisqu'ils avaient récemment dû faire appel à une société de dératisation.

En me rendant sur les terrains familiaux le lendemain, je constate à quel point cette lecture de l'environnement était biaisée par la conflictualité engendrés par la proximité de la cimenterie-concasserie. Car on pouvait apercevoir, depuis l'équipement, une ligne à haute tension passant à proximité immédiate des habitations :



Vue, depuis l'équipement, sur la ligne à haute tension longeant les terrains familiaux de Cenon-Artigues

Au-delà de cette ligne à haute tension se trouve l'axe autoroutier qui fait office de frontière communale. Du fait de son faible impact sonore sur l'équipement il a été omis, ou écarté, de la description de l'environnement immédiat des terrains familiaux. Cependant, un soufflement constant interpelle au bout de quelques temps passés sur place. Les voyageurs évoquent le fait que ça puisse être l'autoroute, puisque le bruit provient de cette direction, mais nous abandonnons cette piste au profit d'une cheminée qui perce à l'horizon, dont nous questionnons la fonction. Il s'agit, nous disent les voyageurs, d'une centrale d'incinération de déchets ménagers qu'ils ont d'ailleurs vue se construire. Ils estiment qu'elle n'aurait pas dû être implantée si près des habitations *car il y a des immeubles et des gens qui vivent juste à côté*. La comparaison avec ces habitants de quartiers prioritaires annihile toute perception de nuisance à l'égard de cet établissement dont les résidents des terrains familiaux ne ressentent pas les émanations, bien que les deux cheminées, que nous apercevons évacuent, des fumées. Faisant partie intégrante du décor, ils évoquent cependant des bruits énormes émis environ deux fois par semaine par cette centrale, en plus du soufflement aigu dont nous venons d'identifier la source :



Vue sur la centrale d'incinération de déchets ménagers depuis le fond des terrains familiaux de Cenon-Artigues

Enfin, parmi les éléments non recensés par nos interlocuteurs de la mairie de Cenon pour décrire l'environnement des terrains familiaux, nous pouvons mentionner une antenne-relais de téléphonie mobile, pourtant très visible, positionnée à proximité immédiate de l'équipement :

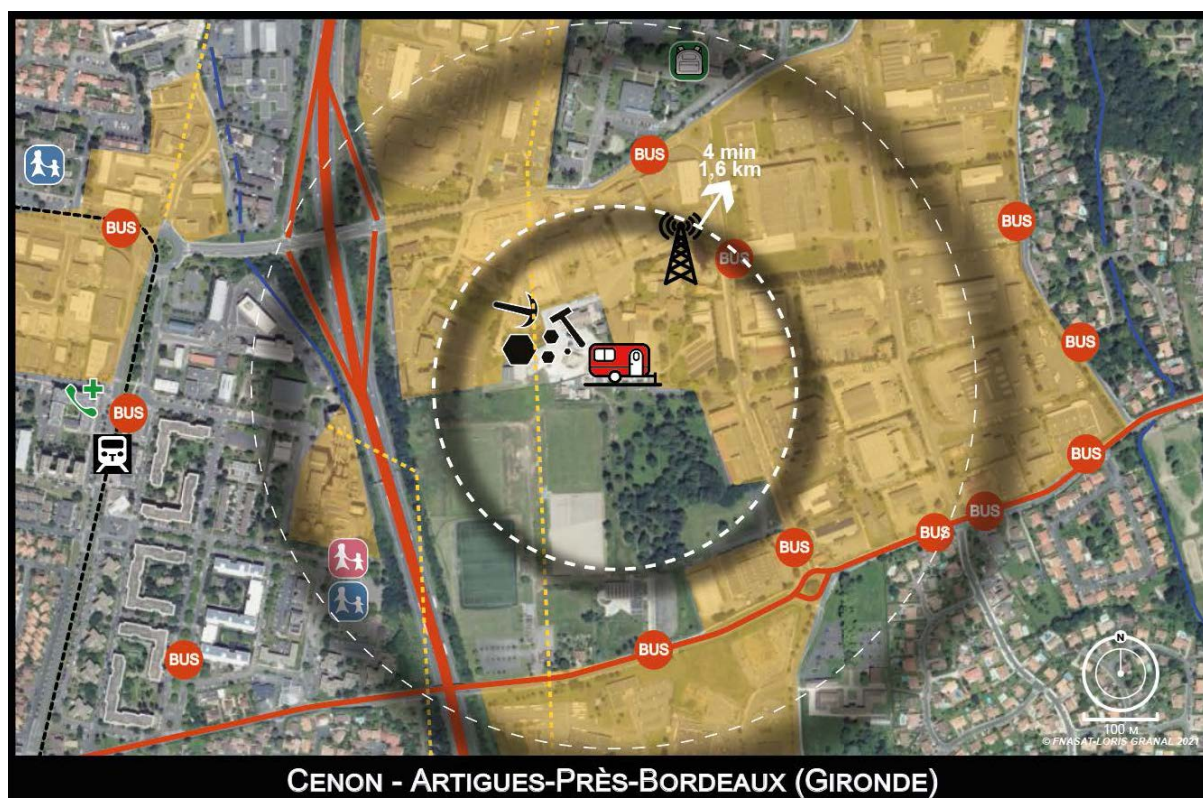


Aperçu de la tour hertzienne d'Artigues, depuis les terrains familiaux de Cenon-Artigues

Tous ces éléments environnants pèsent peu au regard de la principale nuisance qui est évoquée de toute part : l'étroite proximité avec la cimenterie-concasserie qui se manifeste sous forme de poussières, de vibrations des caravanes et de bruits incessants pouvant commencer très tôt le matin :



Vue sur la centrale à béton depuis les terrains familiaux de Cenon-Artigues



À Cenon, comme à Hellemmes-Ronchin, les voyageurs identifient l'ampleur de la nuisance à partir de leur habitat conçu dans un matériau plastique et salissant qui leur permet de constater approximativement la quantité de dépôts de poussières, qui sont donc potentiellement ingérées par leur organisme. Or, les usagers sont pris un dans cercle vicieux face à cette nuisance puisque, plus ils arrosent et nettoient, plus ils la rendent manifeste ainsi que nous explique l'animatrice sociale des terrains familiaux :

Comme c'est du béton, et comme les voyageurs adorent laver leurs camions... ce qui fait que quand ils lavent leurs camions et que « ouf » (*mime un coup de vent*) quand la poussière arrive, ça fait du béton partout. Parce que l'eau et le béton c'est du ciment, ça fait des morceaux de ciment dessus... Même pour les poumons.²³¹

Les parents avec qui nous évoquons ce problème indiquent qu'ils en inhalent, en ont plein les cheveux et que leurs enfants ont des *cailloux ou des grains de sable dans le nez*, générés par ce mélange d'eau et de poussière de ciment. Les caravanes en sont recouvertes également, et ont besoin d'un nettoyage quotidien qui opère comme une activité de vigilance et de prise de conscience de la toxicité sur les corps. Qui plus est, enfants comme adultes évoquent les secousses des caravanes qui tremblent dès que l'usine se met en activité. Or, l'horaire du démarrage se fait ordinairement à 6 heures, mais peut être avancé à 4 heures 30 du matin pour des raisons de livraison, afin d'éviter les heures de pointe, ou pour éviter aux ouvriers de travailler à des horaires qui les exposeraient à une trop forte chaleur l'été. La caravane, en ce qu'elle amplifie les ressentis de la vie environnante par sa faible étanchéité, est un instrument de mesure qui rend palpable la toxicité du site et opère, en ce sens, comme un substitut des corps du collectif des résidents voyageurs.

Le mode de vie en caravane conduit les voyageurs à être, partout où ils s'installent, très vigilants sur les conditions de propreté des espaces qu'ils investissent. C'est d'ailleurs pour cela que le goudron est particulièrement apprécié : parce qu'il n'endommage pas les véhicules et les caravanes. Il y a donc une part non négligeable de ce qui relève de l'aménité qui répond en réalité aux exigences de l'entretien de l'habitat caravane, plus que d'un souci particulier qui aurait trait à une notion de bien-être corporel. Les corps des voyageuses et voyageurs sont eux-mêmes très investis pour préserver ce bien matériel qui se dégrade et perd de sa valeur contrairement à un bien immobilier. Le soin apporté aux caravanes correspond ainsi à un effort constant, physique et financier, pour se maintenir dans un système de valeurs, comme le souligne un voyageur rencontré sur l'aire de Montpellier :

²³¹ Entretien du 27 août 2020.

Dès que le crédit [de la caravane] est fini, hop vous en reprenez un autre, autrement la caravane elle ne vaut plus rien, et vous perdez tout, après.²³²

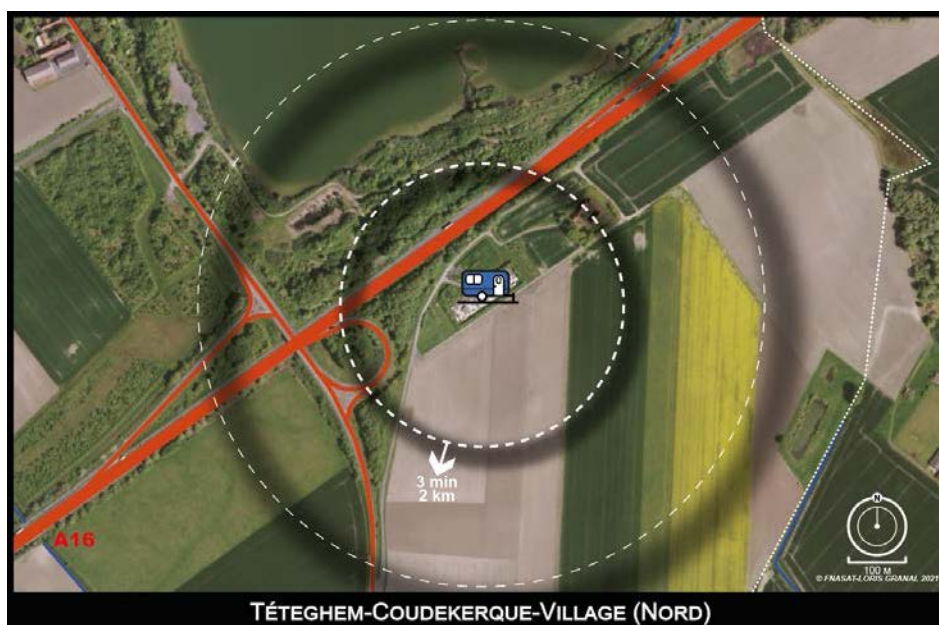
Ainsi, les voyageurs que l'on présente volontiers comme « maniaques » par l'entretien méticuleux de leurs caravanes sont à la fois impliqués dans une auscultation de leur environnement et dans une logique de préservation de leur intégrité. Les retombées de particules n'échappent pas à leur vigilance puisqu'elles sont rapidement nettoyées, tandis que les vibrations inquiètent en ce qu'elles empêchent le repos et peuvent endommager la structure matérielle de l'habitat.

Nuisances sonores

Du point de vue des nuisances sonores, l'habitat caravane joue en ce qu'il ne permet pas de s'en préserver efficacement. Qui plus est, vivre en caravane c'est surtout vivre en lien constant avec l'extérieur, pour ne pas dire plus simplement "vivre dehors".

Les résultats du questionnaire font apparaître que les activités environnantes des équipements engendrent majoritairement des nuisances sonores. Ce qui est en corrélation avec la localisation à proximité des zones industrielles et les axes de circulation.

Dans les grandes agglomérations, les équipements se trouvent fréquemment implantés le long des axes autoroutiers. C'est le cas pour 8% de l'offre ciblée par notre enquête. À Dunkerque par exemple, tous les équipements de l'agglomération sont situés aux abords de l'autoroute A16, comme l'aire de Tétéghem, pourtant très isolée :



²³² Entretien du 8 janvier 2021.

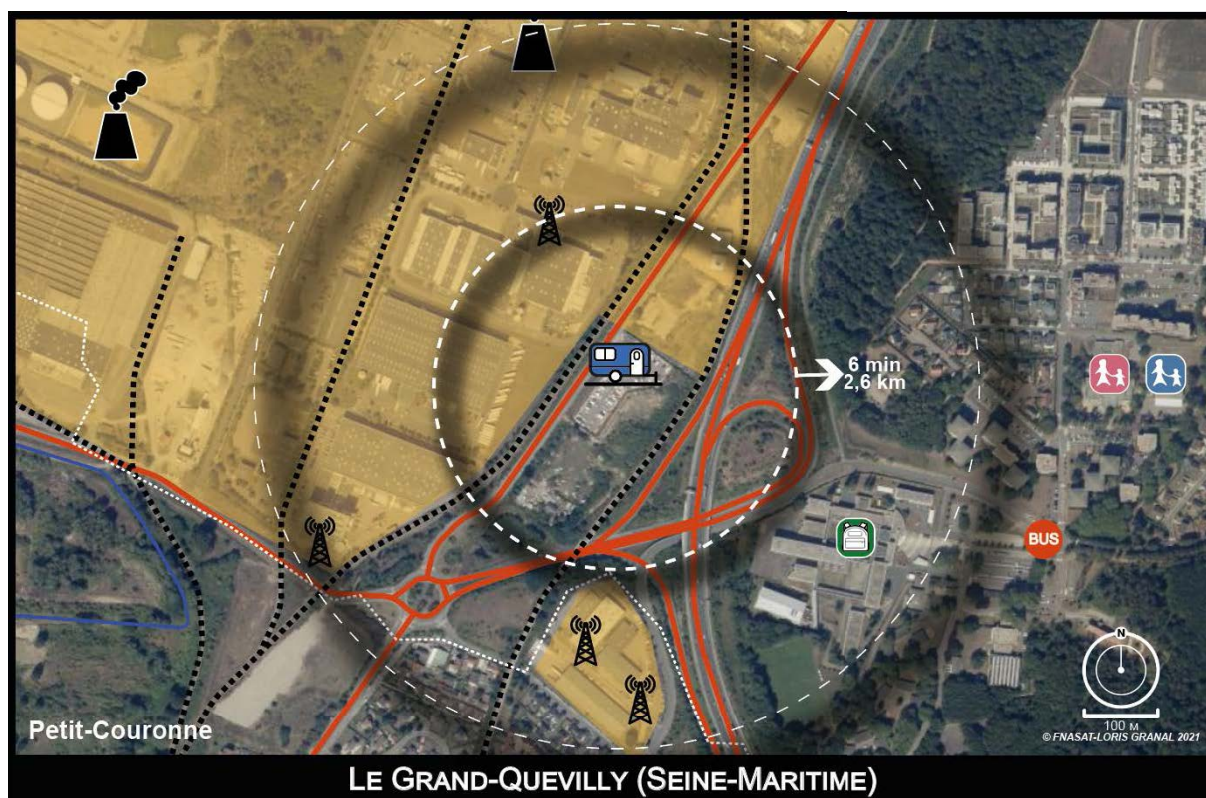
Mais de manière plus marquante encore, 24% de l'offre publique d'accueil et d'habitat du périmètre de notre enquête se situe à moins de cinq cents mètres d'une ligne ferroviaire exploitée. Certaines proximités d'axes de circulation sont étroitement corrélées aux activités industrielles qui jouxtent l'équipement, comme c'est le cas par exemple sur l'aire du Grand-Quevilly située entre deux voies ferrées qui desservent la zone industrielle classée Seveso. Quelle information est délivrée aux habitants sur les nuisances qui circulent le long de ces axes ? À notre connaissance, aucune. Mais lorsque nous nous rendons sur cet équipement, ce n'est pas cette nocivité qui est évoquée en premier lieu par l'une des résidentes avec qui nous discutons, mais plutôt l'axe routier très fréquenté caractérisé par plusieurs bretelles d'accès :

GL : Et l'autoroute ça ne vous dérange pas, là, juste à côté ?

R : Avant on l'entendait pas tellement parce qu'il y avait des grands arbres. Et maintenant, ils ont coupé les arbres de l'autre côté du mur, et maintenant on l'entend.

GL : Vous l'entendez plus.

R : Plus oui. On l'entendait pas comme maintenant quoi. C'est vrai c'est agaçant, c'est agaçant.²³³

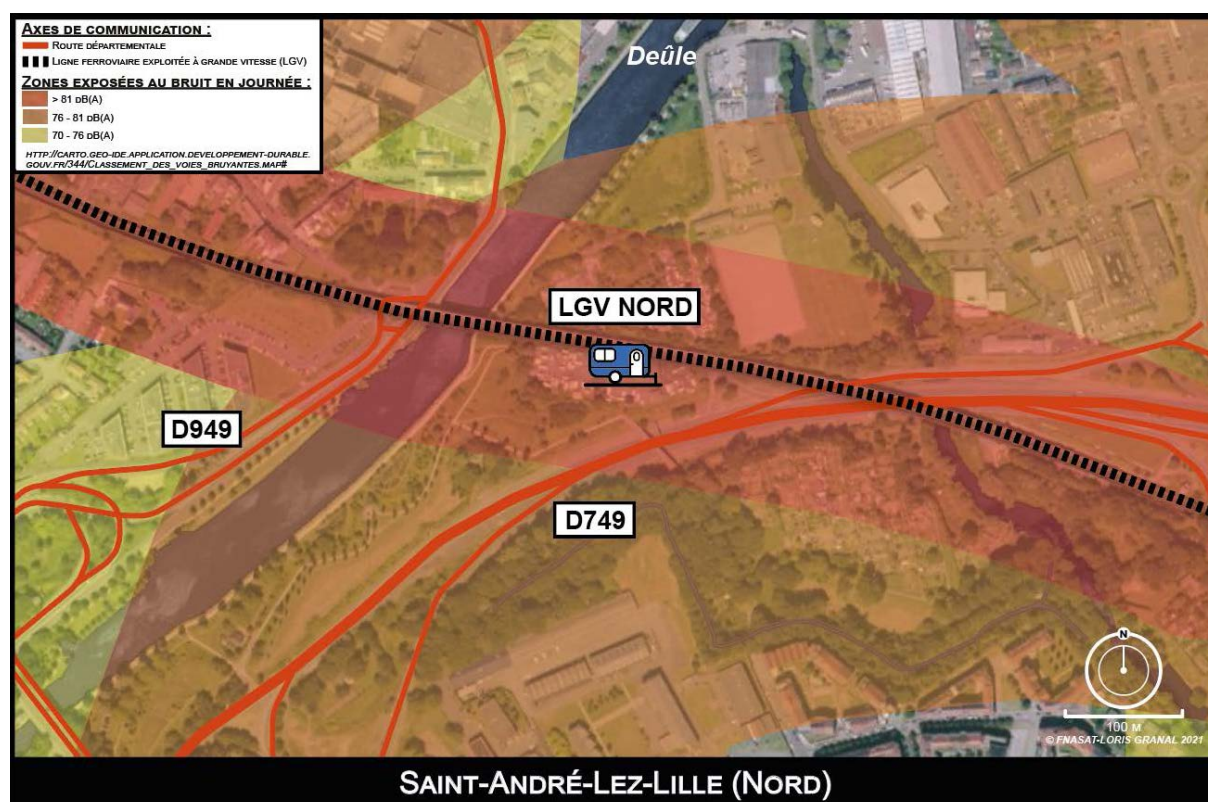


Le caractère très enclavé de ce type d'équipement engendre parfois une difficulté pour les habitants à se situer exactement sur le territoire. Positionnés à l'entrée de la zone industrielle

²³³ Entretien du 9 octobre 2020.

classée Seveso, les gens du voyage du Grand-Quevilly sont privés d'informations sur leur environnement immédiat car les zones Seveso sont par définition des zones interdites. L'exposition aux nuisances sonores dont il est fait mention est surtout révélatrice du silence qui étouffe le plus gros des nuisances, et ce malgré l'épisode traumatisant de Lubrizol.

Le cas le plus caractéristique concernant les nuisances sonores est celui de l'aire de Saint-André-Lez-Lille située entre un canal et une rocade et sous le viaduc d'une ligne à grande vitesse reliant Paris et Bruxelles. En l'espace de vingt minutes d'enregistrement en continu, nous avons pu recenser le passage de trois trains, dont un circulant à vitesse réduite et deux à grande vitesse couvrant tout le fond sonore ambiant. Si le caractère bruyant est l'élément marquant au quotidien, c'est en réalité un cocktail de nuisances que cette infrastructure engendre pour les résidents de l'aire d'accueil où la gêne sonore est agrémentée de particules métalliques et d'électricité statique.



L'équipement, de par sa localisation entre un canal et une autoroute, est présenté comme un « lieu de tension » tant la vigilance doit être constante pour éviter que les enfants ne se déplacent du côté de la rocade ou du canal.



Accès à l'aire d'accueil de Saint-André-Lez-Lille depuis la rocade

L'aire d'accueil est étagée entre les merlons en terre qui atténuent le bruit de la circulation routière sur l'autoroute, le canal et le viaduc de la voie ferrée :



Parcelle attenante au merlon en terre séparant l'aire de Saint-André-Lez-Lille de la rocade



Passage d'un train sur le viaduc de la LGV Paris-Bruxelles surplombant l'aire de Saint-André-Lez-Lille

Mais deux résidentes avec qui nous échangeons nous font part d'un autre problème, qui semble plus important encore que le passage des trains au moment de notre discussion, celui d'un chantier nocturne d'entretien ou de réfection de l'axe ferroviaire :

H : (*inaudible*)... à trois heures et demie du matin, on ne dort pas pendant des nuits complètes.

GL : Avec le train ?

J : Oui, parce qu'ils doivent faire des travaux, je pense.

H : Ils font des travaux [sur la voie ferrée], il y'a des lumières, il y'a tout.

GL : Ah oui carrément... Et là, il y'a des trains tous les combien, à peu près ?

J : Bah ça dépend, à cause du Covid, il y'en a moins (*rire*).

GL : Ça vous a un peu tranquillisé...

J : Oui enfin, après je veux dire, on s'habitue. C'est...

GL : Et y'a des fois de l'élect...

J : Des étincelles ! Ah plein ! Plein !

H : Plein ! (...) Comme hier il y'a eu de l'orage, je ne vous dis pas hier, ...

J : Mais même quand le train passe, quelques fois à une vitesse, vous avez vu.

L'effet de l'accoutumance est particulièrement important sur les équipements jouxtant des axes de circulation. Dès lors que le bruit est cyclique et modulé sur une fréquence de résonance, il est identifié par les résidents qui s'attendent à une certaine durée et un certain niveau de sonorité. Ils peuvent, d'une certaine manière, anticiper la nuisance et s'en accommoder tant bien que mal. Mais une nuisance sonore de chantier, de déchetterie parfois, ou

même d'équipement sportif (les soirs de matchs par exemple) est moins constante et constitue généralement une gêne plus perturbante et obsédante que la nuisance d'accoutumance des axes de circulation.

L'épisode du Covid a généré une atténuation, voire une suspension totale de ces nuisances sonores qui ont fait dire aux voyageuses que nous avons rencontrées à Hellemmes-Ronchin que pour elle le *confinement c'était le paradis*, en ce qu'elles découvraient un environnement calme dépouillé des nuisances (bruits et poussières) engendrées par l'usine à béton. Hellemmes-Ronchin et Cenon-Artigues ne sont pas des équipements d'exception, puisque ce sont tout de même 14% des sites recensés dans les quatre départements de l'enquête qui se trouvent à moins de cinq cents mètres d'usines à béton. Cette donnée est presque équivalente à la proportion de sites localisés à proximité de déchetteries, qui représentent 15% de notre enquête. Tandis que les équipements positionnés à moins de deux cent-cinquante mètres d'une zone industrielle ou commerciale représentent 36% des sites. Les nuisances peuvent varier considérablement d'une configuration à une autre pour cette typologie très vaste.

Parfois des implantations, qui pourraient sembler anodines, comportent pourtant des nuisances sonores qui se déroulent en dehors des horaires habituels de travail, comme cela nous est signalé par exemple sur l'aire de Dunkerque²³⁴ située à proximité d'un dépôt de bus qui fonctionnent au gaz naturel. Si ce carburant amoindrit considérablement le bruit du moteur lors de la circulation des véhicules, son rechargement dans les dépôts génère en revanche des détonations de pression dont le citoyen lambda peine à saisir la source exacte, ainsi qu'en atteste notre échange avec nos interlocuteurs de la communauté d'agglomération de Dunkerque :

LB : Petite-Synthe, ..., non ils ne se plaignent pas trop des bruits. Si le... depuis que les bus sont passés au gaz, parce que vous avez l'aire d'accueil et vous avez le dépôt des bus de transport en commun qui est juste à côté. Et depuis que les bus sont passés au gaz de ville, ..., ça fait énormément de bruit quand ils font le plein.

GL : Ah oui ? D'accord.

LB : Enfin c'est ce que les gens disent, moi je n'ai jamais entendu vraiment, mais... Et c'est surtout le soir apparemment.

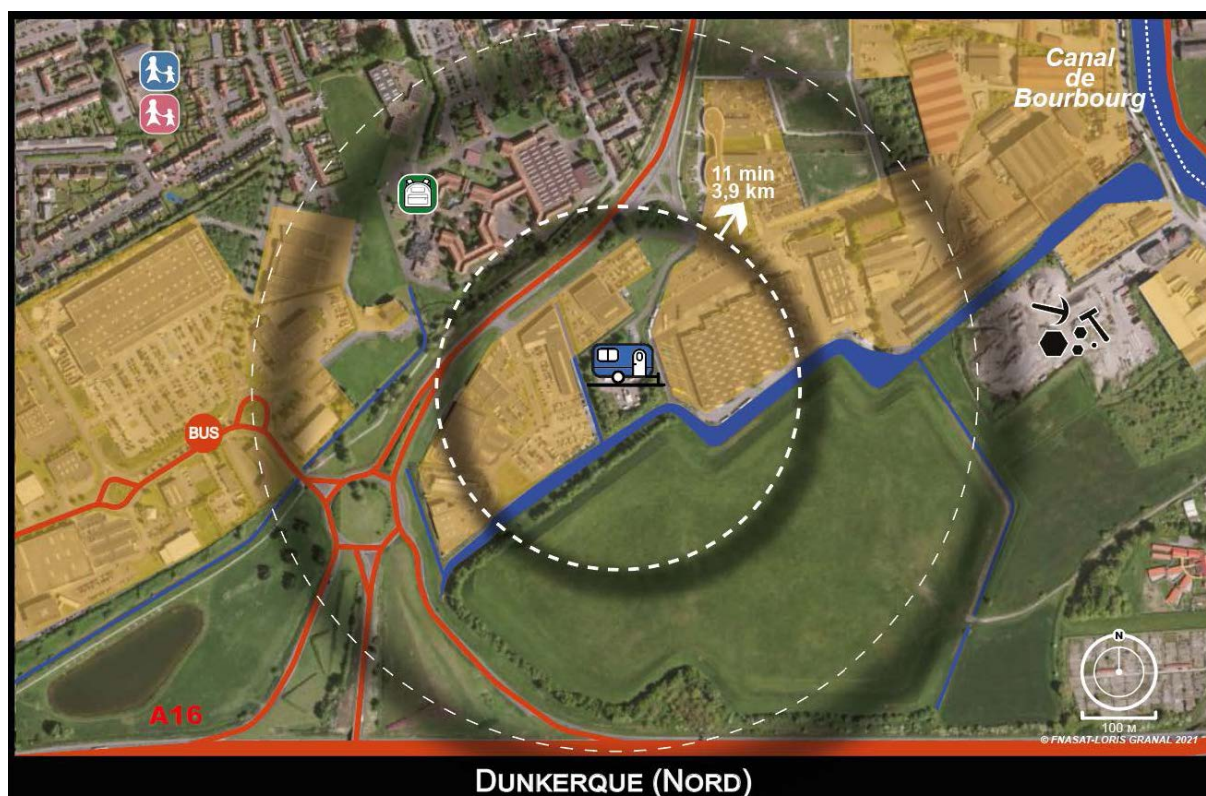
GL : Oui c'est ça. Ils les mettent à charger. Enfin ce n'est pas charger...

²³⁴ L'aire de Dunkerque est ordinairement désignée par le nom de l'ancienne commune Petite-Synthe (qui a fusionné avec Dunkerque en 1972) où elle fut implantée lors de sa création au début des années 2000.

LB : Non ce n'est pas charger, c'est, ils doivent... je ne sais pas qu'est-ce que... C'est sous pression, un truc comme ça. Et quand ils débranchent, ou quand ils font le plein, le soir en fin de compte, ... ça fait énormément de bruit.²³⁵



Entrée de l'aire de Dunkerque (à droite), située à proximité d'un dépôt de bus roulant au gaz



²³⁵ Entretien du 27 octobre 2020.

Comme on peut le comprendre, très souvent les nuisances sonores proviennent de plusieurs types d'infrastructures : des axes de circulation, une zone industrielle et une déchetterie par exemple. Il y a donc une multitude de sources de bruits nocturnes ou diurnes qui génèrent une fatigue importante. Mais certaines aménités, proximité des écoles ou des centres commerciaux, permettent malgré tout de rendre l'équipement viable du point de vue des familles.

Signalons également qu'un certain nombre de sources potentielles de nuisances sonores ne figurent pas explicitement sur nos cartes. C'est le cas par exemple de l'aire d'Oissel-sur-Seine qui pourrait sembler à première vue plutôt correctement située. Mais elle se trouve à proximité immédiate d'un centre technique municipal qui génère un trafic très important de camions venant déposer les surplus de gravats issus des chantiers de construction, ainsi que le soulignent trois résidents de l'aire d'accueil avec qui nous discutons :

R : Bah, en fait ils vident les gravats derrière.

M : (...) Les gravats c'est là, en face... Et là c'est que de la terre végétale ou de la terre pour terrassement.

GL : Ah mais il y'a des gravats aussi.

M : À côté les gravats. Mais il y'a combien... il y'a vingt, trente plus de quarante poids lourds qui passent par jour... cinquante poids lourds peut-être.

GL : Ah oui, quand même.

M : Ah oui, du bruit toute la journée.

R : Ah non, mais le matin, les rotations c'est énervant.

M : Mais même, toute la journée il y'a du bruit en plus !

E : La poussière...

R : Oui, la poussière... c'est ce que je disais... La poussière, les rotations... non mais ici c'est énervant.²³⁶

L'aire de Seclin, située non loin de l'autoroute A1 et d'une voie ferrée, à proximité d'un centre de tri et d'un transformateur électrique, expose, en plus de toutes ces sources potentielles de nuisance, les résidents aux passages réguliers des avions puisqu'elle se trouve sous un couloir aérien. Lors de notre visite, notre conversation était régulièrement interrompue par le passage des engins au-dessus de l'aire d'accueil :

²³⁶ Entretien du 12 octobre 2020.



Passage d'un avion au-dessus de l'aire de Seclin

L'implantation d'une aire d'accueil, ou d'un terrain familial, ne comporte aucune restriction réglementaire concernant l'exposition aux nuisances sonores, du fait que la caravane ne soit pas considérée comme un logement. Le travail de vigilance repose ainsi essentiellement sur la capacité des employés des services d'urbanisme des collectivités à élaborer des stratégies pour atténuer les contraintes des choix de localisation, comme nous l'explique l'un de nos interlocuteurs du service gens du voyage de la métropole de Lille :

EM : On va chercher aussi, soit des alternatives toujours dans le même secteur, soit en mandatant des études qui permettent de dire, est-ce que c'est acceptable ou pas. Par exemple sur Lambersart on est sur un projet d'habitat adapté, on se trouve dans un triangle ferroviaire, je pourrais peut-être vous l'afficher... En fait quand je dis triangle ferroviaire c'est-à-dire qu'on a une voie ferrée [ici], une voie ferrée [là] et la ligne TGV. Et en fait on nous propose le terrain ici. Donc au début on s'est dit « oh, la, la ». Donc, assez rapidement, on a commandé des études de bruit. C'est vrai que des cartes de bruit réglementaires nous montraient des niveaux de bruit assez importants. Et finalement l'étude s'est révélée, intéressante, parce qu'elle montrait que le bruit n'était pas du tout celui des cartes réglementaires. On avait un niveau de bruit qui était quand même assez faible par rapport à ce qu'on voyait. Mais là où ça a été utile, c'est que finalement

on a eu tout un tas de prescriptions. À partir de ces prescriptions, on a déjà posé des questions au service juridique par rapport à la loi sur le bruit, c'est-à-dire que, normalement, quand vous faites une construction, si elle se trouve dans une zone exposée au bruit, vous êtes obligé de ...

GL : Oui de faire un mur anti-bruit...

EM : C'est ça. Et pour la caravane ce n'est pas le cas. C'est-à-dire que la caravane n'étant pas considérée comme de l'habitat. Et c'est ce que nous ont confirmé nos juristes. Nous, c'est vrai que dans le cahier des charges soumis lors de l'appel à projet, on a demandé que cette contrainte soit prise en compte et les recommandations également. Ce qui fait que l'architecte a fait un super travail. C'est-à-dire qu'on a conservé la butte anti-bruit ; en plus de ça l'architecte a fait un gros travail sur le positionnement des caravanes de façon à réduire au maximum l'exposition aux bruits. Donc vous voyez... Ce que je veux dire c'est que... même quand il y'a une contrainte, c'est vrai on va toujours plus loin pour voir effectivement comment on l'intègre dans notre projet de façon à ce que ce soit vivable quoi. (...) C'est vrai que c'est plutôt à nous toujours de veiller à ce qu'on limite au maximum les contraintes pour les gens du voyage.²³⁷

Sans présager de ce qui adviendra de la configuration ainsi recommandée pour cet équipement, on constate que cette vigilance à l'égard de l'exposition aux bruits repose sur des expertises privées qui parviennent à infléchir la nuisance par des aménagements techniques. Mais le problème structurel, qui se situe bien en amont de ce stade décisionnel, ne peut être traité sans un véritable travail de fond sur la reconnaissance de la diversité des modes d'habiter, incluant l'habitat mobile.

Nuisances olfactives

Les nuisances olfactives qui émanent d'infrastructures pestilentielles comme par exemple des stations d'épuration ne font pas l'objet d'une réglementation spécifique dans le cadre de l'urbanisme. Ce sont les collectivités qui ont à charge d'apprécier la possibilité de délivrer des permis de construire à la périphérie des stations d'épuration, dont les nuisances peuvent être atténuées par un service d'assainissement adéquat. Notre enquête montre que 7% des sites se trouvent à proximité de stations d'épuration. C'est le cas à Grande-Synthe par exemple où pendant longtemps les odeurs furent insupportables d'après nos interlocuteurs de l'agglomération de Dunkerque, puis atténuées par des travaux de restauration.

À Agde, l'aire située en contrebas d'un centre de tri de déchets ménagers a également engendré non seulement des odeurs, mais également la prolifération d'asticots sur le revêtement de l'aire d'accueil, ainsi que nous l'évoquent un couple de voyageurs rencontrés sur l'aire de Montpellier :

MB : Oui c'est comme celle de Marseillan, après Marseillan il y'en a une, elle est faite sur les poubelles.

²³⁷ Entretien du 28 octobre 2020.

SB : À Agde.

GL : Ah... Agde. Agde elle est faite à côté d'un centre de compostage de déchets ménagers.

MB : Oui mais avant c'était...

SB : C'est une catastrophe Agde.

MB : C'était comme une déchetterie, pareil.

SB : L'été, il y'a les asticots qui sortent du goudron.

GL : Encore ça les asticots ? Encore là récemment ?

SB : Ah... on a vu ça un été, on n'y est pas retourné.

Si cette situation ne s'est produite qu'un seul été à notre connaissance, elle a été véritablement traumatisante, et a marqué de façon indélébile la notoriété de l'équipement devenu infréquentable pour bon nombre de gens du voyage. Malgré les plaintes réitérées des voyageurs qui ont abouti à un signalement aux autorités sanitaires, ce sont les normes environnementales qui ont favorisé une évolution dans le sens de l'emballage des déchets en amont de leur arrivée au centre de tri, comme le souligne le directeur du pôle incluant le service gens du voyage à la Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée :

GL : (...) au départ il y a eu beaucoup de plaintes, et même les voyageurs n'y allaient pas.

DL : Eh non, parce qu'il y avait les odeurs, les bruits, les rats. He... voilà... quand ça a été construit c'était encore un centre de tri. C'est-à-dire le camion arrivait, il bennait dans une fosse, c'était rassemblé après et ça repartait. Alors que là ils arrivent avec des sacs tout emballés quoi. Donc il y'a beaucoup moins d'odeurs, beaucoup moins de pollutions, etc. Bon, n'empêche qu'il y a toujours ce centre de... ce centre de... de tri amélioré au-dessus quoi. Voilà. (...) alors... les gros efforts qui ont été faits sur le centre de tri ont permis quand même une grosse amélioration en termes de qualité de l'air, visuelle et environnementale. Ça, c'est les normes européennes qui sont passées par là.²³⁸

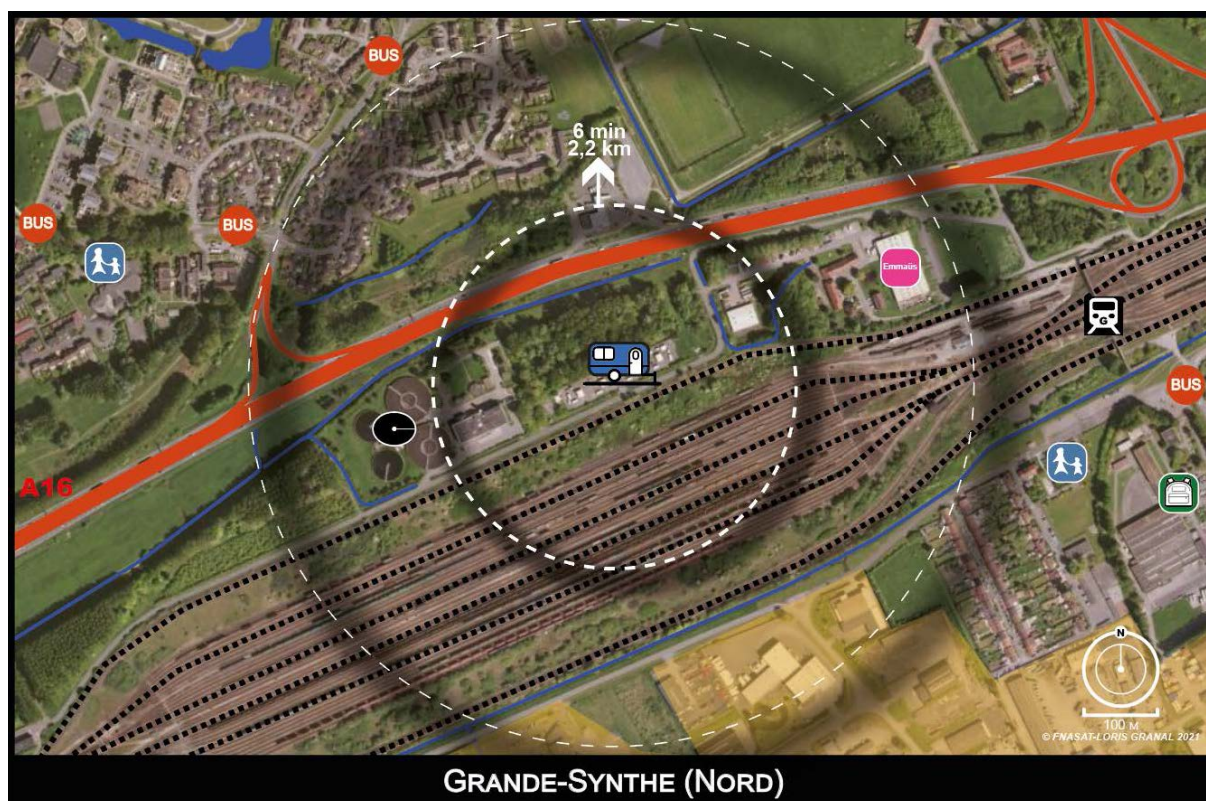
Bien que témoins et victimes d'un dysfonctionnement du centre de tri, tout laisse entendre que la parole des voyageurs sur les questions environnementales n'était pas réellement recevable ou n'était pas considérée comme pouvant peser dans la décision d'un réaménagement.

Ainsi ces nuisances semblent être celles *qui remontent* le moins, dans le sens où les voyageurs n'ont pas véritablement d'élément tangible à fournir aux autorités publiques permettant d'en mesurer les effets. Le ressenti de nuisibilité doit être *a minima* partagé pour être réellement appréhendé par les responsables publics, ainsi que le suggèrent le chef du service Solidarité-publics spécifiques et le gestionnaire des équipements de l'agglomération de Dun-kerque, concernant l'aire de Grande-Synthe :

²³⁸ Entretien du 23 septembre 2020.

GW : Grande-Synthe, c'est la station d'épuration. Parfois les odeurs... Ça dépend de la pression atmosphérique en fait. (...)

LB : Après ils ont fait des travaux d'amélioration par rapport à la station, parce qu'elle émet quand même beaucoup moins d'odeurs maintenant ... qu'avant, où tout était plus ou moins à l'air libre comme ça quoi. Je ne vais pas dire que ça sent jamais... ça serait mentir, mais ... de toute façon les gens, discutez avec, vous verrez... même nous, il y'a des fois que c'est... ça dépend des moments, ça dépend des moments.²³⁹



Cependant, un nombre important d'équipements ne figurent pas dans les 7% d'équipements situés à proximité des stations d'épuration puisque leur isolement induit l'aménagement d'un assainissement autonome « intégré » à la création de l'aire qui n'apparaît donc pas sur nos cartes.

C'est le cas par exemple à Saint-Aubin-de-Blaye où la question des nuisances olfactives serait restée inconnue de la communauté de commune si le gestionnaire lui-même ne s'en était plaint. Mais notre interlocuteur du service d'urbanisme de pondérer « *oui mais c'est l'assainissement de l'aire* », comme pour signifier son caractère « intégré » et indissociable de la création de l'équipement lui-même, les odeurs semblant faire partie de son fonctionnement.

²³⁹ Entretien du 27 octobre 2020.

Cette configuration est très fréquente, nous l'avons rencontrée par exemple, à Oissel ou à Bolbec, où l'accès à l'aire se fait entre deux bassins de rétention d'eau stagnante :



L'un des deux bassins de rétention d'eau situés à l'entrée de l'aire de Bolbec

Lors de notre visite, à une période plutôt humide, ces bassins ne représentaient pas une source sensible de nuisance, l'attention se focalisant surtout sur la ligne à haute tension située à proximité. De la même manière, à La Chapelle-d'Armentières, des nuisances olfactives nous sont rapportées par les habitants. Mais celle-ci sont minimisées au regard des ondes électromagnétiques, de la voie ferrée et de l'épandage de pesticides sur les cultures voisines, supportées par les résidents.

Même si cela semble d'une certaine façon logique du fait de leur mobilité, il nous semble important de rappeler que la présence des voyageurs sur ces équipements fait elle-même office de *variable d'ajustement* lorsque les nuisances deviennent insupportables et en particulier lorsqu'ils peuvent s'organiser pour y échapper. Ainsi, les grands passages estivaux représentent une opportunité pour les gens du voyage de s'extraire des pollutions qu'ils subissent sur des aires qu'ils ont l'habitude de fréquenter le reste de l'année. Un voyageur et son épouse que nous rencontrons sur l'aire d'Oissel nous expliquent qu'ils paient leur emplacement sur cette aire durant une grande partie de l'année pour ne pas perdre leur droit d'accès, mais qu'ils ne peuvent cependant pas rester sur place, non seulement pour des raisons professionnelles, mais également du fait des nuisances olfactives sur l'aire :

R : (...) comme là je ne peux pas partir au mois de décembre, un mois. Peut-être un mois et demi. Je vais peut-être partir mi-novembre...

GL : Oui, mais si vous me dites que vous êtes là huit mois de l'année...

E : Oui, mais entre deux on... c'est huit mois en échéances...

R : C'est saccadé quoi. C'est ce que j'vous dis.

E : On ne reste pas huit mois sur le... l'emplacement.

GL : Ah d'accord, c'est ça que je voulais comprendre.

R : En période estivale on ne peut pas rester là, quand il fait chaud sur cette place. Vous avez vu tout à l'heure, l'odeur qu'il y avait. Alors quand il fait chaud, c'est invivable.²⁴⁰

Certains territoires sont plus structurés que d'autres par les odeurs. Si les habitants de « l'axe Seine »²⁴¹ sont plus ou moins familiarisés avec le dégazage des industries pétrochimiques, certains territoires sont moins sensibilisés à l'identification de nuisances olfactives, plus par méconnaissance que par désintérêt. La fugacité de cette nuisance constitue un élément de discours redondant concernant les odeurs, quelle que soit leur source, pour modérer leur portée. Ressentir une mauvaise odeur de manière temporaire peut à la rigueur interroger, mais si cette nuisance n'est pas persistante les habitants la laissent s'évaporer. C'est la grande force de cette nuisance.

Cependant, les gens du voyage eux font partie des habitants familiarisés avec la diversité de ces cocktails chimiques, où qu'ils soient. Ils acquièrent ainsi une capacité à détecter le territoire par ses failles et ses fuites, dont ne disposent pas les catégories de populations qui sont préservées de tout contact avec les pollutions.

C'est le cas par exemple à Pignan où résident depuis 2007 des gens du voyage qui stationnaient auparavant de façon précaire sur des terrains agricoles situés dans la plaine entre Montpellier et Cournonsec. La fréquentation qu'ils ont eu des espaces de relégation de ce secteur, les a conduits à être tolérés de façon prolongée pendant plusieurs années à proximité d'une usine d'engrais chimiques, par ailleurs très faiblement identifiée sur un territoire métropolitain où le processus de déprise agricole est ancien et significatif. Lorsque nous visitons les familles pour cette enquête, celles-ci nous citent immédiatement le nom de l'entreprise, pourtant assez éloignée, pour mentionner la persistance d'une nuisance dont ils ont clairement identifié la source : *Parfois ça sent Actisol*, nous disent-ils. Cette nuisance qui porte la mémoire de la relégation, révèle à chaque fois qu'elle se manifeste par une certaine continuité, entre la période en stationnement précaire dans la plaine, et le stationnement régularisé par la création des terrains familiaux. Leurs habitants, par ailleurs, conservent la mémoire d'une nuisance olfactive aujourd'hui disparue, qui a été la marque d'une association symbolique des gens du voyage aux déjections et à l'impureté comme si cette caractéristique devait *faire partie* du processus d'insertion des gens du voyage à l'échelle d'un territoire. Ainsi,

²⁴⁰ Entretien du 12 octobre 2020.

²⁴¹ L'axe Seine est le nom donné à un territoire d'extension du Grand Paris en direction de l'embouchure de la Seine, ou à l'inverse un prolongement de la zone portuaire du Havre jusqu'à la capitale : <https://france3-regions.francetvinfo.fr/normandie/seine-maritime/rouen/anne-hidalgo-a-rouen-l-axe-seine-est-un-sujet-d-ampleur-et-d-ambition-nationale-1951708.html>

les terrains familiaux, inaugurés en 2007, ont été implantés en face d'une station d'épuration qui générerait de telles nuisances, qu'il était impossible de manger dehors. Il aura fallu deux années avant que son démantèlement ne soit effectif.

De la même manière, si l'accident de Lubrizol a pu être une stupéfaction pour certains rouennais éloignés de la rive droite de la Seine, elle fut une résurgence de ce qui était déjà là, et latent, pour beaucoup d'autres Rouennais²⁴². Pour les gens du voyage du Petit-Quevilly, les odeurs et la capacité à détecter leurs caractéristiques ont pu contribuer, aussi bien à éclaircir, qu'à brouiller les signaux de la mise en alerte. Ce furent d'abord de fortes odeurs de gaz qui ont inquiété les résidents ainsi que le souligne l'une des résidentes du Petit-Quevilly au cours d'une discussion avec T, médiateur santé du RAGV, sur les ressentis des premiers signes de l'accident de Lubrizol vers deux heures et demie du matin :

F : Et puis comment dire ? L'odeur de l'huile et l'odeur du gaz, ce n'était pas pareil. Tu te rappelles comme... il y'avait l'odeur du gaz que S., il a couru partout, il croyait que c'était ses bouteilles ouvertes.

V : Bah oui on croyait que c'était des bouteilles... oui ! ... C'est le soir qu'il y a eu l'incendie !

F : Oui ! C'était le soir, mais ça ne sentait pas Lubrizol, ça sentait le gaz.

V : Oui.

GL : Oui parce qu'il y a une odeur typique de Lubrizol ?...

V : Oui.

GL : ... que vous connaissiez déjà ? Ou pas...

V : Non... Là c'était... Bah oui là c'était une odeur de gaz, et...

T : Et Lubrizol, il y'avait pas à chier hein, c'est différent, ce n'est pas l'gaz... il y'avait une vraie odeur...

GL : D'hydrocarbure.

T : Oui, hydrocarbures, pures quoi...

V : Mais le soir qu'il y a eu l'incendie, au début ça sentait le gaz ! (...) En fait tout le monde a paniqué, on croyait qu'il y'avait du gaz d'ouvert... Et ça venait bien de Lubrizol, ça ne venait pas d'ici... Mais nous déjà, tous les week-ends... avant Lubrizol, tous les week-ends, on avait des odeurs qui venaient. Et à peu près les mêmes odeurs... Ce n'est pas la première fois, qu'on la sent hein ! 2013, quand il y'a eu la fuite, on l'a déjà eue aussi l'odeur, là. Et tous les week-ends ça sentait le gaz, ça sentait des odeurs de... de vieille huile... et il y'en a même qui disaient que le week-end, tant que les gens des usines n'y travaillent pas, ils ouvrent les... je ne sais pas comment ils appellent ça... comme les tuyaux... les...

GL : Les vannes...

²⁴² CAMBOT Stany, « Pour que Lubrizol brûle jusqu'au Grand-Paris », *visioncarto*, 30 novembre 2019, en ligne : <https://visionscarto.net/pour-que-lubrizol-brule>

V : ... les vannes, pour faire échapper le... sûrement le gaz où... tant qu'il n'y avait pas d'ouvriers, il n'y'avait pas de danger. Mais nous les odeurs, tous les week-ends on avait des odeurs déjà. Bon... on avait l'habitude quoi, on va dire... on est dans les usines. Donc... on les... on subissait quoi. Et là, on a subi longtemps là hein ! Là, Lubrizol... on l'a... de toute façon, on ne s'en rendait plus compte !²⁴³

Ces connaissances intuitives, liées au fait d'une surexposition aux émanations nauséabondes provenant de la zone Seveso, nécessiteraient d'être explicitées aux gens du voyage comme à n'importe quel technicien formé pour intervenir sur ces sites hautement dangereux et toxiques. Les résidents de l'aire d'accueil du Petit-Quevilly ont tardé à identifier l'origine précise de l'incendie puisqu'une partie des odeurs ressenties sont banalisées et inhérentes au fonctionnement des usines environnantes, notamment celle de Total Lubrifiants qui peut propager des odeurs d'hydrocarbures au même titre que Lubrizol. Le choix du Préfet de ne pas déclencher les sirènes de l'alarme générale²⁴⁴ a maintenu les voyageurs dans une incertitude qui a conduit certains d'entre eux, avant la sécurisation du site, à se rendre sur les hauteurs afin d'identifier précisément l'origine de l'incendie.

Exposés en amont, pendant et en aval de l'accident, les voyageurs baignent dans une atmosphère constamment polluée, à plus ou moins forte dose. Appréhendés à partir d'un régime d'exceptionnalité ils sont à chaque étape de la gestion de crise, au mieux une variable d'ajustement et bien souvent une population sacrifiée. Dans les semaines et mois qui ont suivi l'accident de Lubrizol, les gens du voyage de Rouen Petit-Quevilly s'étaient accoutumés à l'odeur de Lubrizol qu'ils ne parvenaient plus à réellement distinguer tant elle était persistante : C'est M. qui nous disait « vous sentez l'hydrocarbure » quand on allait au Relais Accueil à Sotteville, souligne V. lors de notre échange.

L'injustice dont ils ont été l'objet s'est retraduite, de façon plus évidente encore, à la suite de l'accident. Tout d'abord, non seulement aucun dédommagement n'a été envisagé pour les dégradations que ce sinistre a provoquées sur leurs caravanes, mais ils ont continué à être redevables des 2,5 euros journaliers de redevance à la métropole de Rouen. Or, rappelons-le, lorsqu'ils ont voulu quitter les lieux pour se mettre à l'abri avec leurs caravanes, ils en ont été empêchés par les policiers. C'est tout leur habitacle qui a été imprégné durablement d'une odeur très forte d'hydrocarbures, au point qu'il devenait insupportable de rester à l'intérieur. Ces conditions de vie intenable ont dû être endurées par les familles à leurs propres dépens, pendant qu'un autre discours tenu par la société Lubrizol et par la métropole de Rouen consista à minimiser l'ampleur du préjudice auquel les gens du voyage de l'aire du Petit-Quevilly avaient été exposés :

²⁴³ Entretien du 9 octobre 2020.

²⁴⁴ « Cela aurait été contre-productif alors que les habitants sont, de fait, confinés et à l'abri, puisque nous sommes en pleine nuit » répond-t-il aujourd'hui à ceux qui critiquent sa décision » (cf. TIOLIER Gilles et SANSON Manuel, « Comme une odeur de soufre », revue XXI, n° 51, été 2020, p. 46)

DJ : Voilà, (*pointant sur la carte affichée au mur*) là, vous avez Lubrizol. Par contre nous [à la métropole] on a été plus impacté par les fumées de Lubrizol que les gens du voyage.

GL : Ah bon ?

DJ : Parce que le nuage il partait comme ça... (*vers le nord*)

GL : Il partait comment ?

DJ : Le jour de l'incendie il n'y'a quasiment pas eu... enfin il n'y'a pas eu de fumée... il y'a eu quelques odeurs parce que c'était des hydrocarbures, donc c'est assez puissant, mais... les fumées ne sont pas passées...

MLR : Le nuage de suie...

DJ : Enfin je ne dis pas qu'elle est bien placée, hein. (...)

GL : À vos yeux, est-ce que Petit-Quevilly a été plus impacté que les autres familles de gens du voyage sur cet accident ?

DJ : Non. Je ne pense que les gens de Bois-Guillaume aient été beaucoup plus impactés.²⁴⁵

On voit bien ici comment s'effectue la graduation de la nuisance, à partir de son évidence, de son caractère tangible. C'est un élément important et redondant, que nous retrouverons avec la nuisance des poussières. Les logiques juridiques et judiciaires sont à l'œuvre dans ce discours qui consiste à mettre en exergue le fait que les victimes doivent être en mesure d'apporter la charge de la preuve pour dénoncer une toxicité à laquelle ils ont été exposés.

Nous en avons discuté avec l'avocate qui défend les familles de l'aire du Petit-Quevilly²⁴⁶ et qui nous rapporte son expérience des nuisances olfactives consécutives à l'accident de Lubrizol et corrélées à la localisation toute particulière de l'aire d'accueil du Petit-Quevilly :

Alors Bois Guillaume a été très impacté. Je ne dis pas d'ailleurs... je les représente aussi. Donc voilà, je sais qu'ils ont été très impactés. Mais ceux de Petit-Quevilly, c'est sans commune mesure... Après je veux dire... on ne peut pas tout comparer et tout ne va pas sur une échelle, mais... ils ont des préjudices qui sont importants. Mais c'est d'ailleurs ce que Lubrizol aussi me disait c'est heu... « oui ils n'étaient pas sous le nuage ». Mais attendez ! Enfin, on voit les photos, il y'a le feu qui arrive jusque là, enfin... faut arrêter quoi ! (...) Ils ne sont pas allés dessus... Moi j'ai été malade. J'y suis allée plusieurs fois pour faire venir le médecin, prendre les documents, enfin je me suis... c'est toujours moi qui me suis déplacée quand j'étais en contact avec eux. Et franchement à chaque fois j'étais malade. Et ça après, voilà je ne le plaide pas... Mais moi chaque fois que j'y vais, j'ai mal à la tête, j'ai des nausées. Enfin, voilà ! Je ne sais pas comment ils font pour vivre là-bas. Les odeurs étaient tellement fortes ! ²⁴⁷

²⁴⁵ Entretien du 6 octobre 2020.

²⁴⁶ Une partie des familles résidant sur l'aire du Petit-Quevilly se sont associées à l'association des Sinistrés de Lubrizol dans la plainte déposée contre Lubrizol.

²⁴⁷ Entretien du 8 octobre 2020.

Lorsque nous étions sur place, en octobre 2020, les familles nous ont rapporté que ça sentait toujours malgré le caractère fluctuant des odeurs. Au total, selon un rapport réalisé par l'association des Sinistrés de Lubrizol à partir des fiches de données de sécurité Lubrizol transmises par la préfecture de Seine-Maritime²⁴⁸, sur les six cent vingt-huit produits recensés sur le site incendié il y en aurait uniquement trois dont on peut avec certitude détailler les substances. Cette donnée fait apparaître le degré d'approximation avec lequel l'action publique peut être diligentée, conduisant de manière hasardeuse à conseiller aux gens du voyage de se « confiner dans leurs caravanes ». Si cela peut sembler compréhensible au moment du panache de fumée, on peut s'interroger sur les dommages qu'a pu engendrer non seulement le maintien des gens du voyage sur place, mais dans les caravanes qui ont été non seulement traversées mais aussi fortement imprégnées par ces fumées toxiques. Car c'est bien dans cet habitacle que se sont stockées toutes les odeurs et substances de Lubrizol avec lesquels les gens du voyage ont été condamnés à dormir, manger et se laver durant des mois, et jusqu'à nouvel ordre, depuis l'accident

Poussières et particules

Le questionnaire fait apparaître que les émanations de pots d'échappements de véhicules à moteur concernent sept sites sur trente-quatre (20,5%), tandis que six sont concernés par les poussières (17,5%). Par ailleurs, certains départements que nous avons étudiés sont plus exposés aux gaz à effet de serre que les autres. En particulier Dunkerque où se trouve la dernière grande usine de sidérurgie du Nord, ainsi que Rouen et Le Havre, qui ont des activités de raffinage fortement développées, sont les villes les plus exposées aux émissions de CO₂²⁴⁹. La prise en compte de la pollution atmosphérique est tout-à-fait récente en France et progresse à l'échelon local dans le cadre des plans de protection de l'atmosphère. En consultant celui de Normandie, on observe que des dépassements de valeurs sont observés sur toute la zone du Petit-Quevilly, Petit-Couronne, Grand-Quevilly et Sotteville-lès-Rouen. Nous ne saurions dire si le mode de vie en caravane, qui s'apparente à un mode de vie en extérieur, accentue ou atténue, du fait de la ventilation, les méfaits liés à une exposition aux émissions de CO₂ dans leurs espaces domestiques. Cependant, il apparaît que cette exposition est chronique et que c'est bien cette caractéristique qui en fait une nuisance particulièrement notoire pour les gens du voyage.

Les poussières et particules peuvent être insidieuses dans la mesure où elles font partie des nuisances avec lesquelles les voyageurs et voyageuses sont amenés à cohabiter de manière

²⁴⁸ Cf. <https://www.asl-rouen.fr/wp-content/uploads/2020/04/ASL-Inventaire-des-FDS-Lubrizol.pdf>

²⁴⁹ Cf. à ce sujet le travail cartographique réalisé par Cédric Rossi : <https://www.data.gouv.fr/fr/reuses/carte-des-emissions-francaises-de-gaz-a-effet-de-serre-eu-ets-2019/>

plus ou moins intense. Le processus d'identification de la source peut prendre un certain temps comme en attestent les voyageuses rencontrées sur l'aire d'Hellemmes-Ronchin, évoquant le passage de l'ancien terrain à l'aire d'accueil *toute neuve* :

M : [Sur l'ancien terrain], il y'en avait moins [de poussières], on le sentait pas du tout... On le ressentait pas.

GL : Vous ne le ressentiez pas du tout. ?

M : Ah non. (...) Bon c'était notre terrain, c'était très bien. On voyait... l'été arrivait, on ne sentait plus de poussières et tout ça, mais on ne se rendait vraiment pas compte [de] ce qui se passait autour. On se disait, ce n'est pas normal, c'est les camions à chaque fois, c'était toujours les camions. Pour nous ce n'était pas l'usine, c'était les camions. Mais même quand les camions ne travaillaient pas, il y'avait du soleil ou qu'un petit peu de vent on le ressentait donc... à force des années on le voyait... Et souvent les enfants, ils avaient mal aux yeux. (...) Mais on ne pensait pas que c'était du ciment, on pensait que c'était la dalle ou la pierre et tout ça. On nettoyait, mais c'est vrai, quand on nettoyait on voyait de la poussière qui sortait comme ça de la dalle.

GL : Vous aviez l'impression que c'était sans fin quoi...

M : C'était tout le temps sans fin. C'est comme maintenant hein, ça ne change pas.

C : Venez l'été, vous allez voir...

M : Ça change pas du tout ici !

C : Ça ne change pas, je vous promets que c'est vrai. Venez ! Venez, l'été quand il y'a du bon soleil et un peu de vent, vous allez voir... la différence entre l'hiver et l'été.²⁵⁰

Dans le cas d'Hellemmes-Ronchin, c'est l'annonce de l'établissement d'une concasserie en plus de la cimenterie déjà implantée – avec laquelle ils étaient accoutumés à cohabiter tant bien que mal – qui a déclenché la mobilisation des femmes et la création de leur collectif²⁵¹.

De nombreux sites sont exposés à des poussières dont les voyageurs comme les gestionnaires n'ont aucune connaissance des risques qu'elles peuvent comporter. Par exemple, sur l'aire d'Onnaing jouxtant une concasserie, nous nous trouvons face à un monticule particulièrement volumineux de *terres, de briques et de détrit*us du bâtiment nous disent les gestionnaires, qui n'a cessé de croître au fil des années, engendrant une *poussière atroce* sur l'aire d'accueil ; ni les gestionnaires ni les voyageurs ne semblent réellement informés de leur composition et de leur éventuelle toxicité.

²⁵⁰ Entretien du 30 octobre 2020.

²⁵¹ Le détail de cette mobilisation est rapporté dans la compilation de témoignages et de documents réalisée par Evelyne Pommerat. Cf. POMMERAT Evelyne (dir.), « Aux marges de la ville et des politiques publiques : relégation, risques sanitaires et mobilisation des habitants », *Études Tsiganes*, n° 67, pp. 63-77.



Vue sur le monticule de terre qui borde l'aire d'Onnaing

Or, à ces situations réglementées de stockage de matériaux issus de bâtiment, s'ajoutent bien souvent des pratiques de dépôts sauvages à l'entrée des aires d'accueil qui nous ont très fréquemment été rapportées par les voyageurs. Ce phénomène – que seule l'installation de caméras de surveillance parvient à endiguer – participe de la force destructive qui contribue à la dégradation et la dévalorisation de l'équipement. Parmi ces dépôts se trouvent parfois des déchets du bâtiment contenant de l'amiante ainsi que le relève Vanessa qui s'exprime dans l'émission « Les pieds sur terre » diffusée sur France Culture :

En fait on s'est aperçu grâce à Lubrizol qu'il y'avait des problèmes de pollution mais qui étaient déjà là bien avant, et qu'on ne s'était pas rendu compte. Sur le terrain il y'avait toujours des gens qui venaient jeter leurs déchets. Et de là, on s'est aperçu qu'on avait une montagne d'amiante à l'entrée du terrain. Et apparemment l'expert en amiante il nous disait que c'était très, très dangereux pour les enfants, en sachant que, où que l'amiante était, ... les enfants, ils ont toujours été en contact avec l'amiante.²⁵²

Sur la métropole de Lille, les gens du voyage sont exposés à une multitude de poussières qui, au fil de la discussion avec les résidents de l'aire de Seclin, s'égrènent comme des caractéristiques de l'identité de chaque aire d'accueil ; nous passons pour ainsi dire d'une poussière à l'autre pour évoquer les éprouvantes conditions de vie supportées d'un endroit à l'autre.

²⁵² Propos tenus Vanessa, résidente de l'aire d'accueil de Rouen-Petit-Quevilly, dans le cadre du reportage de Clément Baudet et Anne-Laure Chanel « Gens du voyage : des aires empoisonnées », diffusé dans l'émission « Les pieds sur terre » sur France Culture le 29 septembre 2020, en ligne : <https://www.franceculture.fr/emissions/les-pieds-sur-terre/gens-du-voyage-des-aires-empoisonnees>

L'aire de Seclin est située à proximité d'une déchetterie de matériaux organiques qui engendre des retombées de sciures que les voyageurs associent à une *pluie de bois* :

F : J'ai été voir trois quatre fois, j'ai été voir pendant trois mois [la déchetterie] et ils me disent à chaque fois « on va mettre un rideau », « on va mettre un rideau » ... et c'est là (*pointant l'emplacement de la déchetterie*) d'ailleurs il y'a même pas cinquante mètres. Quand le vent vient, ça fait que tous les copeaux du bois ils viennent sur nous...

E : Les cendres oui...

GL : En fait ils font brûler du bois...

F : L'été c'est encore pire ! On dirait qu'il pleut ! Il pleut du bois... des pécau de bois... (...) Vous avez vu des palettes en train de... de les broyer tout ça...

GL : Ah, ils les broient...

F : Ils broient les morceaux de bois oui.

H : Ça fait de la poussière de bois. (...)

F : Tout à l'heure aussi il pleuvait [du bois] là, alors ils les ont arrêtés... Il est quelle heure ? Ah ils ont arrêté là... mais tout à l'heure aussi il pleuvait. (...)

E : Oui il y'a des buttes de compost...

F : Des grandes buttes en plus (...)

F : Et ça derrière l'arbre là... derrière l'arbre là... (*désignant la voie ferrée au loin*).

H : Juste là... regardez ce qu'y a sur les autos tous les jours. Ce qu'il y a sur les autos, on l'avale !

E : Alors nous on vit dehors, surtout l'été. Mais quand on met une table dehors l'été et qu'on veut manger faut toujours nettoyer, et c'est tout noir. Alors à Saint-André c'est de la poussière de cuivre du TGV. (...) Et c'est dangereux le cuivre. On respire du cuivre et on en a sur les caravanes, sur les autos, c'est un film un peu noirâtre.

J un homme qui écoute lance : À Chemineaux (*Hellemmes-Ronchin*) ! Laisse tomber c'est incroyable ! C'est du ciment là-bas.

Les véhicules, les caravanes, le mobilier d'extérieur sont les seuls instruments de mesure permettant aux voyageurs d'évaluer l'ampleur des nuisances auxquelles ils sont exposés. Les particules de bois, de cuivre, de ciment qu'ils respirent sont de pernicious ravageurs de la santé et des conditions d'existence qui s'imposent à eux sur ces espaces. Ces poussières génèrent une démultiplication des activités quotidiennes de lavage et récurage assurées de manière constante par les femmes afin d'en limiter les effets sur la communauté. Si les retombées de poussières et particules constituent des nuisances chroniques sur les aires d'accueil, les tentatives de reconnaissance des dommages sanitaires qu'elles engendrent restent peu convaincantes du fait de leur volatilité d'une part et de leur caractère soluble d'autre part. C'est ce que dénonce une femme du collectif d'Hellemmes-Ronchin en voix off

du film *Nos poumons c'est du béton* en constatant que le dispositif installé²⁵³ pour détecter les quantités de poussières n'est pas protégé de la pluie :



Détecteur de poussières installé sur l'aire d'Hellemmes-Ronchin à la suite de la mobilisation du collectif

Voilà le détecteur de poussières qu'ils nous avaient promis pour faire les tests, moi je trouve ça hallucinant, il n'y a aucun capteur, aucune boîte, c'est tout rouillé. Ils disent que c'est cette plaque en fer qui retient la poussière, mais on voit bien qu'à chaque pluie cette plaque en inox est nettoyée par la pluie, la poussière ne reste pas. Je pense, peut-être que c'est un canular. (...) Moi j'ai juste un truc à dire : la poussière qu'on respire, et qui est bien... bien réelle dans nos poumons, n'est pas nettoyée par la pluie comme ces capteurs. Encore une fois avec cette histoire de capteurs on nous mène en bateau.²⁵⁴

L'indigence qui ressort des appareillages déployés pour la collecte des preuves n'est pas seulement dénoncée par les familles, mais également par les entreprises environnantes. La fugacité des poussières et particules diverses pouvant s'entremêler se trouve également au cœur de l'argumentaire développé par le directeur de la concasserie Matériaux Recyclés de Ronchin pour refuser de s'engager dans une démarche d'analyses sanitaires, craignant *de se faire happer dans l'engrenage*²⁵⁵. Selon lui, il est impossible de distinguer les résidus de

²⁵³ En 2015, suite aux courriers adressés aux institutions publiques et à la manifestation du collectif des femmes d'Hellemmes-Ronchin, la Direction régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (Dreal) des Hauts-de-France demande à la cimenterie et à la concasserie jouxtant l'aire d'accueil de réaliser des tests de mesures des retombées de poussière et d'émissions sonores. Cf. POMMERAT Evelyne (dir.), « Aux marges de la ville et des politiques publiques : relégation, risques sanitaires et mobilisation des habitants », *Études Tsiganes*, n° 67, pp. 63-77.

²⁵⁴ Extrait de la voix off du film *Nos poumons c'est du béton*, op. cit.

²⁵⁵ Le 6 novembre 2020, le préfet du Nord a pris deux arrêtés imposant à la SARL Matériaux recyclés de Ronchin et à la SAS Compagnie des ciments belges de France, de réaliser à leurs frais une étude d'évaluation de l'état des milieux et du risque sanitaire. La SAS des ciments belges de France a décidé d'attaquer cet arrêté, tandis que la

poussières engendrées par son activité d'un plus vaste ensemble de particules, notamment celles provenant de l'autoroute A1 : *Quand vous avez une file ininterrompue de véhicules arrêtés, vous pouvez mesurer plein de choses* oppose-t-il. Il évoque ensuite la question du coût des analyses sanitaires qui pourraient grimper à *plusieurs dizaines, voire centaines de milliers d'euros selon l'acharnement à chercher, surtout si cela n'existe pas* :

Le préfet qui nous impose une étude sanitaire sous-entend que notre activité est légale sinon il ne le pourrait pas, il mettrait en demeure de cesser l'activité. (...) Faire des prélèvements c'est le début des choses non contrôlées. Après on peut venir vous dire « ça, il n'y'en n'a pas beaucoup mais c'est super dangereux, faites-moi une analyse plus poussée », et ainsi de suite. Et en zone urbaine trouver l'origine de particules ne sera pas évident.²⁵⁶

Les voyageurs en tant qu'habitants déclassés se retrouvent exposés à des nuisances qui resteraient silencieuses en leur absence²⁵⁷. C'est en cela qu'ils sont à leur tour considérés comme une nuisance par les deux entreprises, car ils attirent l'attention sur des dysfonctionnements *qui n'en sont pas* depuis leur point de vue d'entrepreneurs autorisés à exercer leur activité dans un espace qui leur est spécifiquement dédié. Le directeur de la concasserie qui considère qu'il a déjà *fait un geste* en vendant à la métropole un terrain pour y réaliser l'aire d'accueil, appréhende d'un mauvais œil les pressions qui s'exercent à son encontre et cherche à minimiser les nuisances générées par son activité. À ce compte-là, il opte pour une comparaison avec les activités informelles de recyclage pratiquées par des voyageurs résidant sur l'aire d'accueil, comme pour désamorcer les revendications portées par le collectif des femmes d'Hellemmes-Ronchin. Il souligne ainsi qu'il retrouve régulièrement des voitures brûlées et que des intrusions ont lieu la nuit pour récupérer des *chiquettes de ferraille* » (qui passent au concassage en même temps que le béton), il poursuit :

(...) On les voit aussi en tongues, en pleine journée sur le terrain, alors que nos gars travaillent avec des chaussures de sécurité et des gilets fluo. (...) On est dans une zone de non droit. À un moment donné j'avais installé un bungalow à mes ouvriers pour qu'ils puissent manger à l'abri entre midi et deux. Le bungalow a duré trois nuits le temps qu'ils démontent tout.²⁵⁸

Il évoque ensuite les pratiques de brûlage du cuivre qui sont effectuées à proximité de son entreprise et dont se plaignent ses employés :

SARL Matériaux recyclés de Ronchin se déclare solidaire de cette démarche, sans avoir pour autant entamé de procédure similaire au moment de notre entretien, le 29 mars 2021.

²⁵⁶ Entretien du 29 mars 2021.

²⁵⁷ À ce sujet, lire l'article éclairant de Béatrice Mésini, à propos des habitants en camions sur un site pollué dans les Cévennes : MÉSINI Béatrice, « Le laboratoire cévenol de l'après-mine. Une coextensivité des causes et des responsabilités minières, environnementales et sanitaires », *Géocarrefour*, n° 92/2, 2018, en ligne : <https://journals.openedition.org/geocarrefour/11887>

²⁵⁸ Entretien du 29 mars 2021.

Je n'ai pas que ça à faire d'aller passer deux heures pour déposer plainte à chaque fois, donc j'ai dit à mes gars de noter le jour et l'heure et de prendre des photos dès qu'ils se retrouvent avec un nuage de fumées toxiques avec des saletés et des particules carbonées.²⁵⁹

Enfin, la réalité de la nuisance faite aux gens du voyage ne lui apparaît que sous l'angle de la menace et de la colère des gens du voyage, occultant le caractère irritant de la situation vécue par les familles. Il évoque ainsi, la formation d'un gros nuage de poussière générée par son activité le 4 juillet 2020 dans l'après-midi. Une plainte des habitants lui a été signifiée par un appel téléphonique qui, selon lui, laissait présager une forme de vengeance :

Dans la nuit du 4 au 5 juillet 2019, il a suffi de deux personnes équipées de masses pour que le matériel soit complètement détruit. On en a eu pour cent mille euros de dégâts. Depuis on paye un gardien qui nous coûte cinquante mille euros par an. La cohabitation, ça a un coût énorme pour nous.²⁶⁰

Ainsi, tandis que les familles peinent à réunir des preuves de la nuisance sanitaire occasionnée par la proximité de deux activités engendrant de façon chronique de fortes doses de poussières de ciment et de matériaux du bâtiment, la nuisance matérielle engendrée par la cohabitation semble quant-à-elle parfaitement monnayable dans les échanges. Si aucun raisonnement à partir de la santé n'est entendable du côté des entreprises, les autorités sanitaires restent pour le moins modérées dans leur approche de cette problématique de santé publique. Au moment où nous rédigeons ce rapport aucun résultat d'enquête sanitaire n'a été divulgué.

À Lubrizol, la question de l'effacement des traces s'est posée de la même manière qu'il continue de se poser à Hellemmes-Ronchin, avec une difficulté juridique supplémentaire concernant les gens du voyage, comme nous l'explique l'avocate des familles de Bois-Guillaume qui ont été particulièrement touchées par les suies sur leurs caravanes :

JM : Pour l'aire d'accueil des gens du voyage de Bois-Guillaume, il y a eu des suies. (...) toutes les caravanes avec des coulures partout. (...) Et disons que les coulures, (...) ce n'est qu'eux c'est leur habitat au quotidien. C'est là, où ils font à manger, c'est là où voilà... (...) Il y'en a qui se sont réveillés avec la suie dans le nez. (...) Pour l'expertise des suies (...) toute la problématique aussi des gens du voyage c'est que la notion de propriété n'est pas forcément la même que celle qu'on entend judiciairement. Et donc, pour prouver que chaque objet était à untel, à untel, untel, untel, ... C'était compliqué. On m'a dit « en fait vous ne pouvez pas savoir à qui c'est, donc on ne peut pas faire expertiser ». Alors qu'ils sont exposés aux suies, même si c'est sur la caravane de Michel et pas de... voilà ! Donc...

GL : C'est compliqué ça, quand même...

²⁵⁹ Ibid.

²⁶⁰ Ibid.

JM : Bon. On m'a refusé pour ça, j'ai beaucoup réfléchi à la possibilité d'un appel, mais le problème c'est que le temps de faire tout ça... parce que c'est des procédures qui prennent du temps... les suies avaient été en partie éliminées visuellement du moins, je ne sais pas ce qu'il en reste, mais voilà... Et donc j'ai décidé de pas retenir cet appel.

On perçoit donc que l'incertitude qui joue un rôle systémique dans les pollutions est ici retournée contre les familles qui demandent à être reconnues comme victimes, pour faire en sorte que la confusion et le désordre rebasculent du côté voyageur à partir d'un raisonnement établissant l'impossibilité d'attribuer la propriété des biens matériels.

Tout au long de ces témoignages on perçoit que le poids de la poussière et des particules est incommensurable et que la résistance que ces substances opposent à tout dispositif de captation se répercute inéluctablement sur les corps des voyageurs qui les absorbent. Ainsi, l'inconfort et la gêne respiratoire ne constituent pas des « preuves », puisqu'il faut en passer par le certificat médical, donc par la pathologie. Or, comme nous le verrons plus loin, la prudence et la réserve qui incombent à la démarche scientifique rendent, là encore, impalpables toutes les corrélations que les voyageurs sont à même d'établir au quotidien. Les poussières et particules figurent ainsi parmi les plus tenaces nuisances. Bien que visibles et identifiées à l'œil nu par tout-un-chacun, leur prégnance tient à leur caractère insaisissable.

Vibrations et rongeurs

Les centrales à béton, les concasseries, les passages des trains lorsqu'ils sont proches, et les accidents comme celui de Lubrizol peuvent engendrer des nuisances insoupçonnées par les sédentaires, à savoir les vibrations de l'habitable. La légèreté de la caravane accroît le sentiment d'insécurité lorsque l'environnement est instable ou menaçant. À Cenon par exemple, un père de famille résidant à proximité immédiate de la cimenterie évoque la difficulté d'endormir son bébé à cause des secousses de la caravane qui démultiplient l'effet de nuisance déjà bien prononcé par le bruit de l'usine en activité et la circulation incessante des camions-toupie. Indépendamment des discussions entamées à ce sujet avec les adultes, les enfants évoquent eux aussi ces « tremblements » des caravanes.

Si les vibrations nous ont été rapportées dans quelques cas, la présence des rongeurs est constante et omniprésente sur l'ensemble des équipements que nous avons visités. Des transformations soudaines de l'espace environnant peuvent venir déséquilibrer la cohabitation entre les rongeurs et les résidents des aires d'accueil, comme cela nous a été rapporté dans plusieurs cas. La vibration est donc entendue dans le sens d'une perturbation suffisamment puissante de l'environnement pour engendrer des désagréments pouvant affecter les gens du voyage.

D'autre part, le traitement des vibrations et les rongeurs sous une même partie est justifié par le fait que la sensation d'insécurité et d'invasion est particulièrement prégnante pour ces deux nuisances qui peuvent se manifester de façon soudaine, proviennent toutes les deux du sol et peuvent engendrer des dégradations sur le matériel et les véhicules des gens du voyage, comme le souligne un gestionnaire rencontré à Onnaing :

Nous on a été envahis de rats. Ils rentrent dans les voitures, dans les moteurs et ils rongent les câbles. Tout ça c'est sur nous gestionnaires, ça retombe sur nous.

La différence essentielle entre les vibrations et les rongeurs est que dans un cas il n'y a aucun transport de matière, tandis que dans l'autre c'est au contraire un afflux physique capable d'engendrer des dommages matériels, mais également organiques véhiculant des pathogènes pouvant contaminer les autres êtres vivants en cas de contact trop rapproché.

Si ce sont bien souvent les dépôts de déchets (alimentaires, ferrailles ou autres) qui sont pointés du doigt par les représentants des collectivités ou des sociétés de gestion comme causes de l'attractivité des rongeurs, les sites où la présence des rats est la plus importante se trouvent à proximité de cours d'eau ou en zone inondable, comme l'aire de Sotteville-lès-Rouen ou celle de La Jallère à Bordeaux par exemple où une intervenante sociale de l'Adav33 nous rapporte sa propre expérience de cette réalité de la cohabitation ancienne des voyageurs avec les rats :

MB : Pour l'aire de la Jallère, vous avez la Garonne et puis des terre-pleins et puis l'eau entre la Garonne et l'aire de stationnement est récupérée dans des très gros fossés. Donc dans ces jalles, bien sûr il y'a beaucoup de rats. (...) C'est un endroit qui, sanitaire, est devenu un endroit de relégation. Vous avez des tapis de rats qui remontent. Il n'y'a pas d'inondations, mais il y'a les rats qui remontent ! Ce n'est pas l'eau qui remonte, c'est les rats qui bouffent les ... c'est-à-dire que dans tous les locaux, les rats se sont attaqués au ciment, se sont attaqués à tout ce qu'ils pouvaient rognier. Ils ont fait des passages et donc ils rentrent dans ces espèces de petites... espaces cuisines et tout ça que les gens du voyage appréciaient d'ailleurs au départ, et maintenant c'est infiltré. Il y'a des tas de choses qui ne fonctionnent absolument plus. Les toilettes heu... c'est dans un état de délabrement que... je veux dire... des fois on dit quand même y'a des gens qui sont logés dans des choses impossibles, on leur demande du fric pour ça, mais là c'est le cas quoi ! C'est odieux, c'est odieux. (...) Leurs seuls voisins c'est les rats.

GL : Oui... non mais ça c'est sur toutes les aires d'accueil.

MB : Nous avons fait fermer les aires de stationnement à Bacalan. (...) On avait écrit une lettre avec mon collègue, en tant qu'intervenant territorial et Gérard Dubois et Henri Lajubertie l'avait contresignée, où l'on avait dit qu'on avait une vidéo, on avait filmé les rats. En fait ce n'est pas un rat d'ici un rat de là. C'était des tapis de trente à quarante rats qui se baladent comme ça. Ça fait comme s'il y'avait une petite vague qui arrivait, qui sortait des jalles... voilà. Et qui se met sous les caravanes. Et cette vague là, ça se met sous la caravane et essaie de rentrer dans la caravane. C'est pas... ce n'est pas ordinaire... À Mérignac il y'a quelques rats. Là, non. Je garde

cette image à me dire « mais attend là, il faut qu'on bouge quoi ». Ils se tiennent tous les uns les autres, ils sont comme ça...

La sensation de se *faire chasser* par une vague ainsi constituée d'une masse de nuisibles telle qu'évoquée par notre interlocutrice met en exergue la menace de l'invasion qu'incarnent les rongeurs pour les humains. Or, le spectre de l'invasion est également très opérant dans les discours publics et politiques à l'égard des gens du voyage. Le caractère soudain de l'installation d'un groupe est perçu comme une quête de territoire, que les édiles politiques n'hésitent pas à qualifier d'invasion.

À Cenon, nos interlocuteurs de la gestion urbaine de proximité nous alertent sur le fait que, suite à l'occupation d'un groupe de grand passage sur les terrains de sport jouxtant le terrain familial, la métropole de Bordeaux a fait réaliser des tranchées tout au bord du terrain :

Alors je vais faire une parenthèse maintenant, comme ça vous ne serez pas surprise demain. Suite à l'envahissement des voyageurs qu'on a eu cet été, Bordeaux Métropole a géré la question dans les grandes lignes. Ils sont venus faire des tranchées qui sont immenses. (...) Donc vous allez voir, qu'ils sont partis quasiment du bois et ils sont descendus jusqu'à la piscine, c'est énorme. (...) Ils ont massacré le bois. On va voir ça demain après-midi... j'aime autant vous le dire maintenant parce que c'est un beau bois classé et on va trouver un bois tout massacré. Mais bon c'est utile, Bordeaux a repris la main hein. Ils sont propriétaires.²⁶¹

Lorsque nous nous rendons sur place, nous constatons qu'effectivement de vastes tranchées ont été creusées à proximité des terrains familiaux, entre les terrains de football et le bois classé :



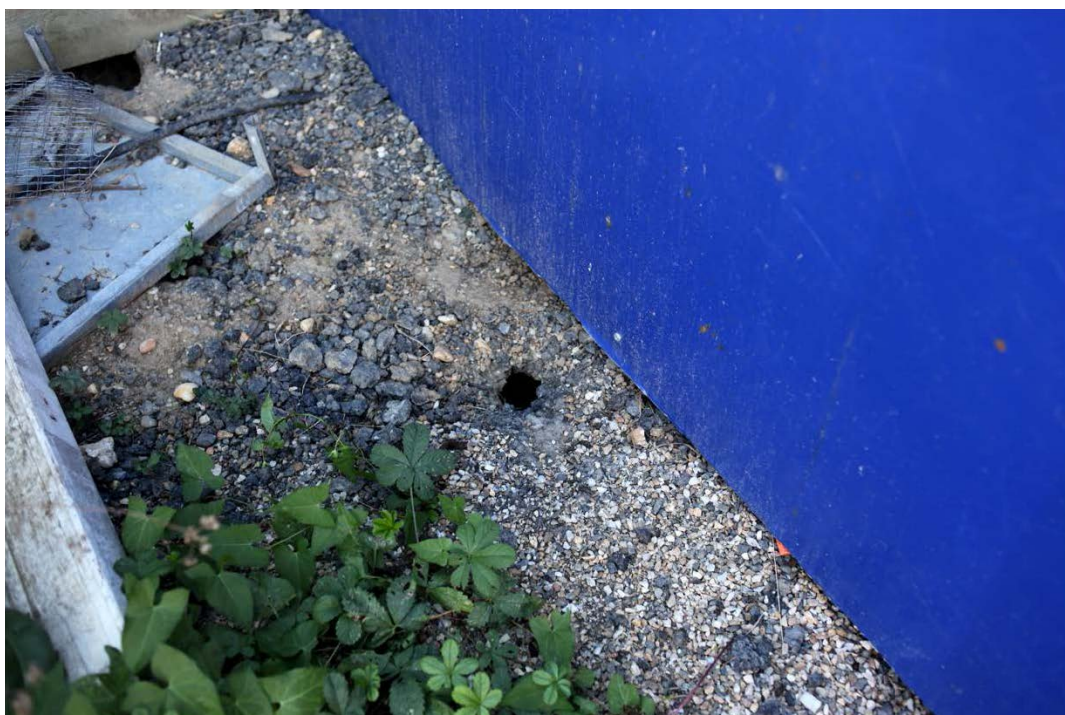
Tranchées creusées par la métropole suite à « l'invasion » d'un groupe de grand passage à Cenon-Artigues

²⁶¹ Entretien du 27 août 2020.

Ce dispositif de tranchées, ayant été réalisé pour empêcher que d'autres voyageurs ne viennent s'installer sur ce site, a provoqué une autre turbulence, qui demeure parfaitement invisible pour les agents des collectivités car elle est souterraine.

Lorsque nous nous rendons sur les terrains familiaux, la première plainte qui est formulée par les familles auprès de notre interlocutrice concerne la recrudescence de rats. Et la cause invoquée par la voyageuse désignée comme l'une des deux « référentes des terrains familiaux » n'est autre que le creusement de ces tranchées qui auraient engendré un déplacement des rats qui se seraient réfugiés sur les terrains familiaux. Elle explique qu'ils ont disposé des granulés pour les tuer et qu'ils en récupèrent tous les matins.

Cependant, elle met également en cause certains résidents peu scrupuleux de l'organisation de l'espace collectif, déplorant que des espaces de stockage de ferraille où il y a peu de circulation et de mouvements humains aient été investis de plus longue date par des rats qui ont fait ici leurs nids :



Trous creusés par les rats dans un espace utilisé pour le stockage de ferraille sur les terrains familiaux de Cenon

De la même manière, au Petit-Quevilly, une voyageuse nous indique que le « grand nettoyage » initié après l'accident de Lubrizol par les agents de la métropole a engendré une invasion de rats qui l'a contrainte à acquérir de nouvelles caravanes :

Quand il y'a eu Lubrizol, que les médias ont commencé à venir (...), la métropole a commencé à faire le nettoyage, à nettoyer. De là, on a été envahis par les rats. J'ai des souris qui sont montées dans ma caravane. Ma caravane ... j'ai dit c'est bon, c'est foutu, j'en veux plus. On a été obligé d'enlever tout, de tout casser dans la caravane... les rats, les souris ils avaient fait des nids

derrière les frigidaires... carrément dans les tuyaux des frigidaires et dans les tuyaux du gaz. Donc on ne pouvait pas... Elle n'était plus habitable. J'ai tout cassé, j'ai dit j'avais pas la jeter, j'avais faire ma cuisine dedans. Du coup j'ai été obligée d'acheter une, deux, trois caravanes... pour que tout l'monde puisse se coucher.²⁶²

La manière dont les uns parviennent à prendre le dessus sur l'organisation des autres est un puissant révélateur de la cohabitation précaire entre les rats et les gens du voyage ; cohabitation que l'on retrouve à des degrés divers sur l'ensemble de l'offre publique d'accueil et d'habitat des gens du voyage.

Ondes électromagnétiques

L'exposition aux champs électromagnétiques se situe dans l'angle mort des perceptions des nuisances environnementales d'une manière générale, et plus encore sur les aires d'accueil où elle constitue, selon nos observations, l'une des nuisances les plus manifestes qui pourrait bien être croissante du fait de la prolifération des antennes relais de téléphonie mobile. La pollution engendrée par les champs électriques se mesure en "charge" ou "tension électrique", tandis que celle des champs magnétiques est liée aux "mouvements des charges", c'est-à-dire lorsque le courant électrique circule²⁶³. Les experts soulignent par ailleurs que « les lignes à très haute tension (380 kV) n'ont pas nécessairement plus de champ magnétique que les lignes à haute tension à 220 kV. »²⁶⁴

La reconnaissance des nuisances électromagnétiques n'est pas tranchée, même si des caractéristiques cliniques (maux de tête, nausées, difficultés à dormir, etc.) sont identifiées et mentionnées par les experts²⁶⁵. Dans le cadre de notre enquête, l'exposition aux risques électromagnétiques est complètement occultée par les acteurs publics. Malgré le fait que 4 contributeurs du questionnaire aient identifié la proximité de lignes à haute ou très haute tension à proximité des sites, aucun d'entre eux n'a coché l'item « ondes électromagnétiques » pour caractériser la nocivité de l'environnement des équipements. Les deux seules fois où ce risque a été évoqué concernent un décès par électrocution lié à raccordement illégal²⁶⁶, et un « risque professionnel » souligné dans le cadre de notre échange avec nos interlocuteurs

²⁶² Entretien du 9 octobre 2020.

²⁶³ Cf. Elia, « Les champs électromagnétiques et le réseau à haute tension », février 2015, p. 3.

²⁶⁴ Cf. DUBOCHET Pierre, « Vivre à proximité d'une ligne à haute ou très haute tension », 2017 (mis à jour le 17 mars 2021), en ligne : <http://www.pierredubochet.ch/ligne-ht.html>

²⁶⁵ Cf. ANSES, « Hypersensibilité électromagnétique ou intolérance environnementale idiopathique attribuée aux champs électromagnétiques », Avis de l'Anses et rapport d'expertise collective, mars 2018 ; RAOUL Daniel, *Les effets sur la santé et l'environnement des champs électromagnétiques produits par les lignes à haute et très haute tension*, Rapport parlementaire de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, 2010.

²⁶⁶ Le commentaire tel que rédigé par le contributeur au questionnaire ne permet pas d'identifier si ce raccordement a eu lieu sur une aire d'accueil ou en dehors.

de Blanquefort à propos de terrains privés de voyageurs et d'une aire située sur une commune voisine, celle du Pian-Médoc :

JD : C'était problématique la haute tension, il y'avait des dépôts d'ordures dessous. Ça a été ... c'est compliqué à faire nettoyer quand c'est sous la ligne à haute tension. N'importe qui ne peut pas intervenir quand c'est sous la ligne à haute tension.

FB : Non, parce que vous avez un champ magnétique en fait. Et donc le moindre outil aujourd'hui, le moindre outil doit être je crois à plus de cinq mètres de la ligne, etc. Donc ça veut dire que vous pouvez vous faire électrocuter juste par la...

GL : Ouh la...

FB : Donc ça veut dire que les gens... parce que l'aire d'accueil des gens du voyage était aussi pareil. Je sais qu'on a eu la problématique, parce que l'idée était de faire des merlons et finalement il a fallu les revoir, parce que finalement, en montant à la pelle avec les merlons, on se retrouvait à se dire « hou la, la, on se rapproche de la ligne ». Je sais que ça a été toute une manière particulière de les faire en fait.

GL : Ce que vous voulez dire c'est que c'était des dépôts, pas spécialement de la ferraille...

JD : Non, non, c'était des dépôts d'ordures divers et variés. Du bois, des sacs poubelle, de la ferraille... Des pneus, des matelas, des poussettes... enfin. Il y'a les gens du voyage mais il n'y'a pas qu'eux, il y'en a qui profitent de ça aussi pour venir benner, des artisans.²⁶⁷

En passant, lors de notre visite, devant l'équipement du Pian-Médoc, nous constatons l'existence d'un transformateur électrique et de lignes passant à une très faible altitude à proximité de cette aire d'accueil. Par ailleurs une antenne relais de téléphonie mobile a été agrégée sur le dispositif électrique (sans que les voyageurs n'en soient nécessairement informés), ainsi qu'on le retrouve sur six équipements représentant 40% des sites exposés à la proximité d'une antenne relais.

²⁶⁷ Entretien du 30 septembre 2020.

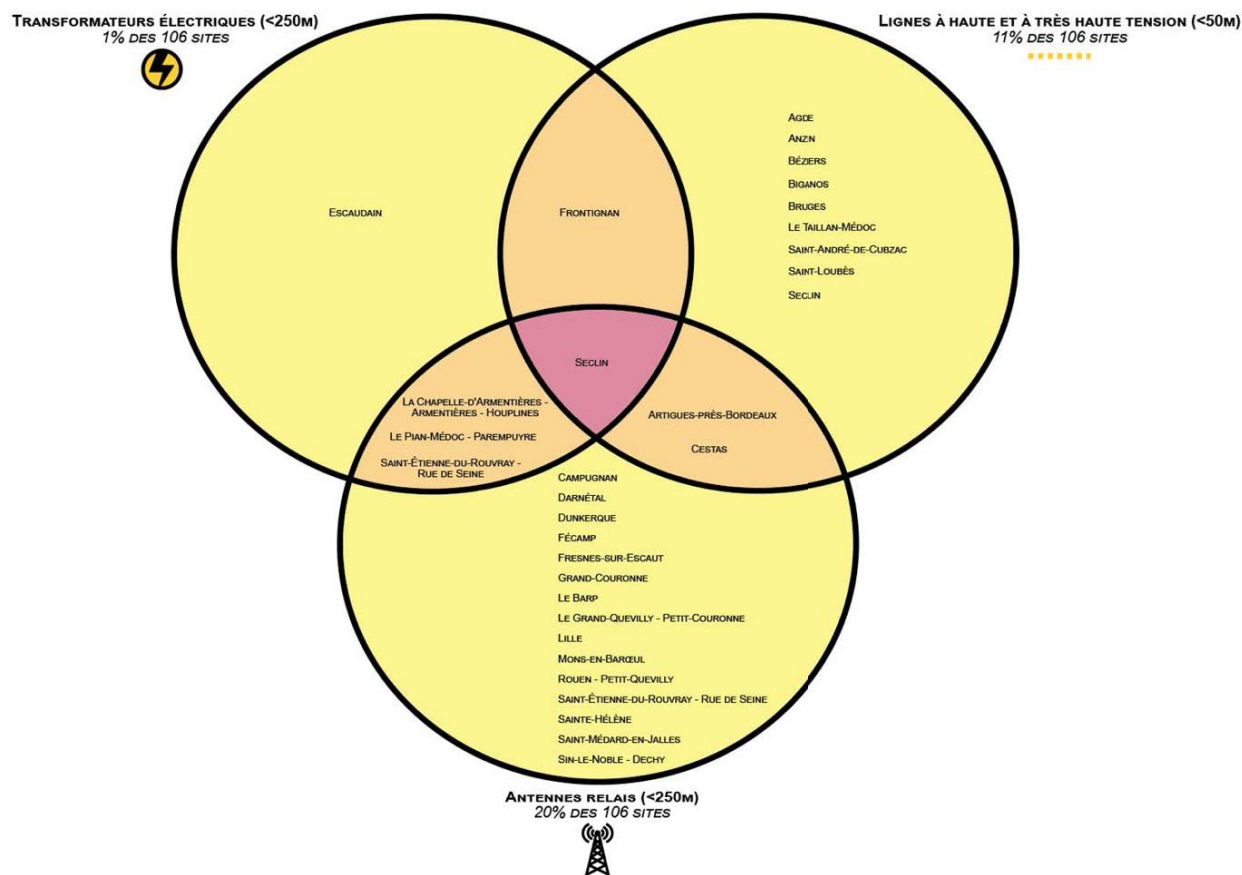


Comme le soulignent dans leurs conclusions les rédacteurs du rapport parlementaire sur les effets sanitaires des champs électromagnétiques, « la France est le pays européen où le réseau de lignes à haute et très haute tension (+ 50 kV et + de 200 kV) est le plus important »²⁶⁸. Le risque d'exposition pourrait être atténué en optant pour un enfouissement des lignes, mais celui-ci est non seulement onéreux mais « complexe en haute tension, voire excessivement pour une tension de 400 kV »²⁶⁹. Précisons que dans le cadre de notre enquête nous avons pu évaluer uniquement la proximité avec les lignes aériennes.

Le recensement cartographique fait apparaître, pour l'ensemble des quatre départements visés par notre enquête, six sites à proximité de transformateurs électriques, 11% situés à moins de cinquante mètres de lignes à haute ou à très haute tension et 20% des sites implantés à moins de deux cent cinquante mètres d'une antenne relais :

²⁶⁸ RAOUL Daniel, op. cit. p. 107.

²⁶⁹ RAOUL Daniel, op. cit. p. 108.



La Seine-Maritime est le seul département à avoir mentionné l'existence de ce risque d'exposition aux ondes électromagnétiques, le schéma départemental de 2012-2017 recommandait pour la localisation des équipements un « éloignement des lignes de haute tension »²⁷⁰ s'appuyant sur le décret 2004-835 du 19 août 2004 qui interdit explicitement toute localisation des aires d'accueil des gens du voyage dans le périmètre des servitudes d'utilité publique des lignes aériennes de tension supérieure ou égale à 130 kV²⁷¹.

Le plus souvent, l'exposition aux champs électromagnétiques est combinée avec d'autres nuisances, comme on peut le constater aisément sur la carte représentant l'aire d'Escaudain par exemple, située entre deux voies ferrées :

²⁷⁰ Cf. Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage du département de Seine Maritime 2012-2017, p. 34.

²⁷¹ Cf. Décret n° 2004-835 du 19 août 2004 relatif aux servitudes d'utilité publique prévues par l'article 12 bis de la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie.



Dans la métropole lilloise, l'aire de La Chapelle-d'Armentières est connue chez les voyageurs pour son implantation problématique au regard de l'exposition aux ondes électromagnétiques. Les céphalées, et même les cancers, y sont « monnaie courante » d'après les habitants avec qui nous avons discuté.

Un point intéressant est avancé par un de nos interlocuteurs voyageurs rencontrés à La Chapelle-d'Armentières : *on n'met plus de bêtes, des vaches, des animaux près des centrales de courant mais on nous y met nous* ²⁷². Ces dires sont confirmés à la consultation du rapport parlementaire de 2010, qui expose qu'en France, comme ailleurs, les nuisances des ondes électromagnétiques ont tout d'abord été dénoncées par les agriculteurs qui observaient des effets délétères sur leurs bêtes²⁷³. Dès 1997, « les éleveurs ont saisi le ministère de l'Agriculture, qui a commandité un rapport sur l'influence des champs électriques et magnétiques sur les élevages, le rapport Blatin-Benetièrre »²⁷⁴. La pression des agriculteurs et la reconnaissance des enjeux économiques autour de la production laitière ont abouti à un protocole, signé le

²⁷² Entretien du 30 octobre 2020.

²⁷³ « S'ils sont suffisamment forts, les courants induits peuvent avoir des conséquences significatifs sur la santé des animaux et se traduire par des modifications comportementales : refus de traite, refus de boire ou lapement pour réduire la durée du contact électrique, ingestion d'urines d'autres animaux ; une baisse de production, des mammites et un accroissement du taux de cellules dans le lait » (RAOUL Daniel, op. cit., p. 101). La dénonciation de ces nuisances sur les troupeaux reste un sujet d'actualité, comme en atteste cet article de Manon Boquen, « Bêtes malades ou qui meurent, rendements qui chutent... le malheur est dans le champs électromagnétique », *Le Monde*, 30 octobre 2020.

²⁷⁴ RAOUL Daniel, op. cit., p. 103.

19 juillet 1999 entre le ministère de l'Agriculture et EDF, ayant vocation à encadrer les litiges en cas de difficultés rencontrées dans les élevages, par la vérification de la conformité des exploitations, la réalisation de bilans sanitaires et d'expertises zootechniques²⁷⁵.

Lorsque nous nous rendons sur place, le bruit du transformateur électrique est suffisamment fort pour que nous puissions l'enregistrer. Quand il pleut, ce grésillement est démultiplié et fait l'objet de plaintes aussi bien à La Chapelle-d'Armentières « *Quand il tombe de l'eau, si vous voyez là le travail... ça fait du bruit !* », qu'à Seclin « *Quand il pleut là, ça grille... ça fait tout du bruit zzzzzzzzz, toute la journée* ».



Vue sur le transformateur électrique depuis le fond de l'aire de La Chapelle-d'Armentières

²⁷⁵ RAOUL Daniel, op. cit., p. 104.



Vue sur le transformateur électrique depuis un emplacement de l'aire de La Chapelle-d'Armentières





En entrant sur l'aire de Seclin, vue sur le transformateur électrique



Vue sur le pylône électrique positionné en plein cœur de l'aire de Seclin



Vue depuis un emplacement de l'aire de Seclin positionné sous la ligne à haute tension reliée au transformateur

À ces nuisances s'ajoutent celles, plus silencieuses et discrètes mais en nombre croissant, des antennes-relais de téléphonie mobile qui, comme pour la reconnaissance des effets sanitaires des ondes électromagnétiques, font l'objet de controverses non tranchées à ce jour.

Pesticides

Le questionnaire fait apparaître que sur trente-quatre sites recensés, onze sont situés à proximité de champs et cultures, et seulement deux contributeurs, sur ces onze, ont caractérisé la nocivité environnante par les pratiques d'épandages de pesticides. Il s'agit d'un risque difficile à établir car les pratiques des agriculteurs peuvent être fluctuantes.

Les pesticides regroupent plus de mille substances plus ou moins toxiques, et qui ont vocation à éliminer les espèces jugées nuisibles pour la production agricole, qu'il s'agisse de mauvaises herbes, herbicides, de champignons et bactéries, fongicides, ou d'insectes, insecticides. Faisant partie des « polluants non réglementés », les pesticides ne font pas partie des éléments que les collectivités doivent prendre en compte lors de l'implantation d'un équipement. Comme pour les autres nuisances, il en va dans ce domaine de la conscientisation du problème par les différents acteurs impliqués dans la réalisation d'un équipement. Mais l'impact sanitaire des pesticides demeure méconnu et controversé, malgré une forte mobili-

sation citoyenne autour de ce problème public²⁷⁶. Des enjeux financiers et économiques importants freinent la reconnaissance de cette nuisance aujourd'hui, notamment en France qui figure parmi les pays les plus utilisateurs de pesticides en Europe²⁷⁷.

Dans les quatre départements enquêtés, 50% des équipements sont situés à moins de deux cent cinquante mètres d'une zone de cultures agricoles déclarées. Il s'agit de la plus grande nuisance potentielle s'il s'avérait que les cultures sont effectivement pulvérisées de pesticides. Or, la France a la plus grande superficie agricole en Europe et, les terres agricoles sont particulièrement ciblées pour localiser des équipements d'accueil et d'habitat des gens du voyage. Le risque est donc, d'une certaine manière, accru pour les gens du voyage, par rapport au reste de la population, sauf peut-être dans certains secteurs viticoles où ils se trouvent exposés comme d'autres riverains. Cependant, là encore la particularité de l'habitat caravane joue en la défaveur des gens du voyage, puisque la volatilité des pesticides conduit à ce qu'ils se diffusent sur l'entièreté de l'espace domestique des gens du voyage.

La pollution de l'air par l'épandage de pesticides demeure la moins documentée par rapport à la contamination de l'eau ou de l'alimentation par ces mêmes substances²⁷⁸. Par ailleurs, notre interlocuteur de l'Agence régionale de santé de Gironde attire notre attention sur le fait que durant le confinement, les « règles » d'épandage ont été assouplies, permettant aux agriculteurs de déroger à l'obligation de respecter les « zones sans traitement » définies par les préfets, donc à se rapprocher des habitations. Or « une exposition chronique à la pollution de l'air » est considérée par Atmo-France comme « un facteur aggravant les conséquences d'une infection par le Covid 19 »²⁷⁹. D'autre part, parmi les risques soulevés récemment par les associations environnementales figurent les perturbateurs endocriniens et les effets spécifiques sur la thyroïde que comportent un certain nombre de pesticides²⁸⁰.

Si des distances réglementaires sont adoptées pour les habitations en dur, nous n'avons pas connaissance d'une distance minimale devant être respectée pour l'épandage à proximité des aires d'accueil des gens du voyage, qui nécessiteraient – en toute logique – des distances plus importantes que pour les habitations en dur, du fait de l'impossibilité de se protéger totalement.

²⁷⁶ JOUZEL Jean-Noël, *Pesticides. Comment ignorer ce que l'on sait*, Presses de Sciences Po, Paris, 2019.

²⁷⁷ Cf. Générations Futures, « Pesticides, qui sont les plus gros consommateurs en Europe ? », 12 février 2019, en ligne : <https://www.generations-futures.fr/publications/pesticides-qui-sont-les-plus-gros-consommateurs-en-europe/>

²⁷⁸ Cf. ANSES, <https://www.anses.fr/fr/content/contamination-de-l-air-par-les-pesticides>

²⁷⁹ Cf. UFC Que Choisir, « Le Covid ne justifie pas d'épandre des pesticides au ras des habitations », 23 avril 2020, en ligne : <https://www.quechoisir.org/action-ufc-que-choisir-le-covid-ne-justifie-pas-d-epandre-des-pesticides-au-ras-des-habitations-9-ong-saisissent-la-justice-en-urgence-pour-stopper-les-derogations-aux-distances-d-epandage-n78835/>

²⁸⁰ Cf. Générations Futures, « Perturbateurs endocriniens. Il est temps d'agir », mars 2021, en ligne : <https://www.generations-futures.fr/wp-content/uploads/2021/04/rapport-thyroide-v9.pdf>

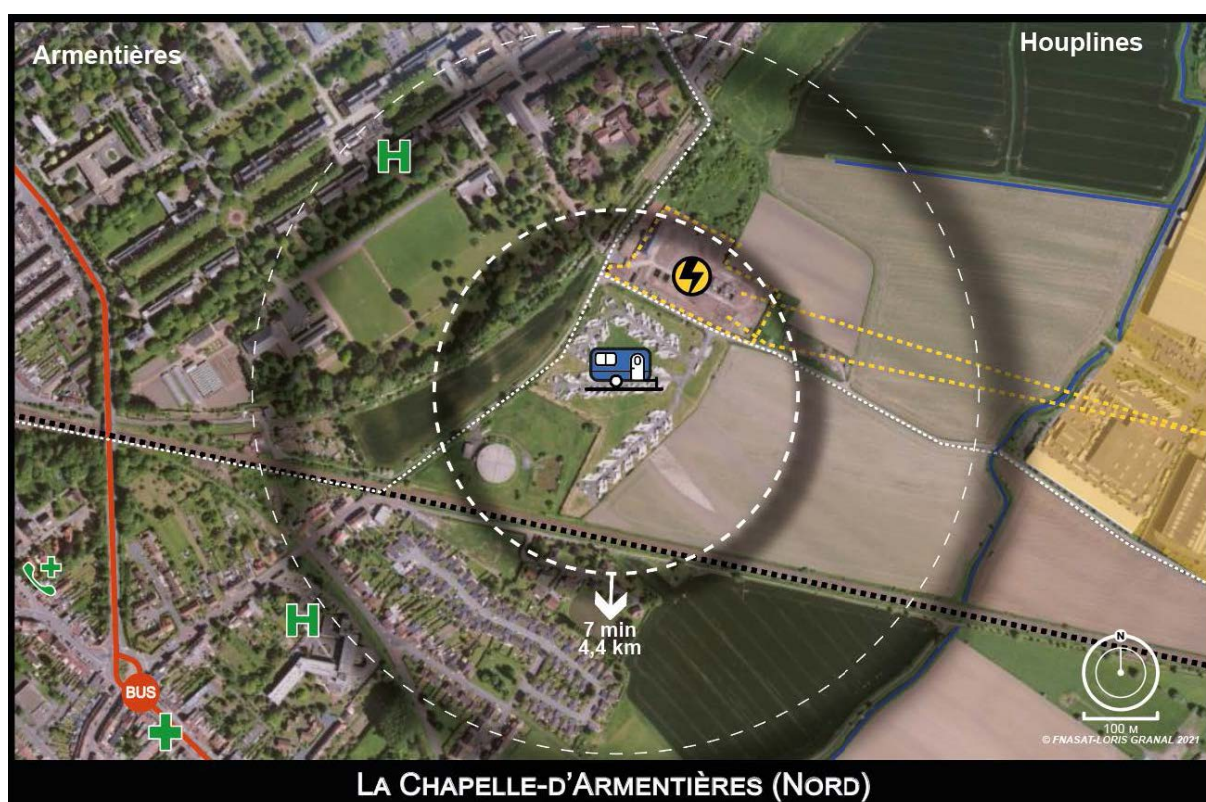
Ainsi, les pesticides figurent parmi les plus fortes nuisances ressenties par les gens du voyage, en particulier sur l'aire de La Chapelle-d'Armentières où les pesticides sont tout autant pointés du doigt que les ondes électromagnétiques et les tremblements engendrés par le passage des trains :

M : Il y'a les pesticides, il y'a le train, il y'a ça (montrant le transformateur électrique)

S : Mais le pire c'est ça (transformateur électrique) et ça (pesticides), ça rend malade les gens, hein.

M : Oui. Mais le train là-bas, si tu vois, ça tremble jusqu'à chez moi.

S : Ah mais même jusqu'ici ! Je me dis, moi, mais comment ils font là-bas, si déjà ici, chez nous ça tremble ?!²⁸¹



Ces discussions où les nuisances sont « mises en comparaison » les unes vis-à-vis des autres engendrent une sensation de chaos qui tend à une forme de fatalité et fait le lit du processus d'accoutumance.

Les voyageurs avec qui nous discutons sur cette aire d'accueil, nous indiquent pour certains, déployer des stratégies pour échapper à cette nuisance. Cette pratique est révélatrice du caractère particulièrement offensif des pesticides pour les gens du voyage :

²⁸¹ Entretien du 30 octobre 2020.

M : (...) et alors les pesticides, je ne vous dis pas... Alors on ferme, on ferme les caravanes on ferme tout et on part deux heures.

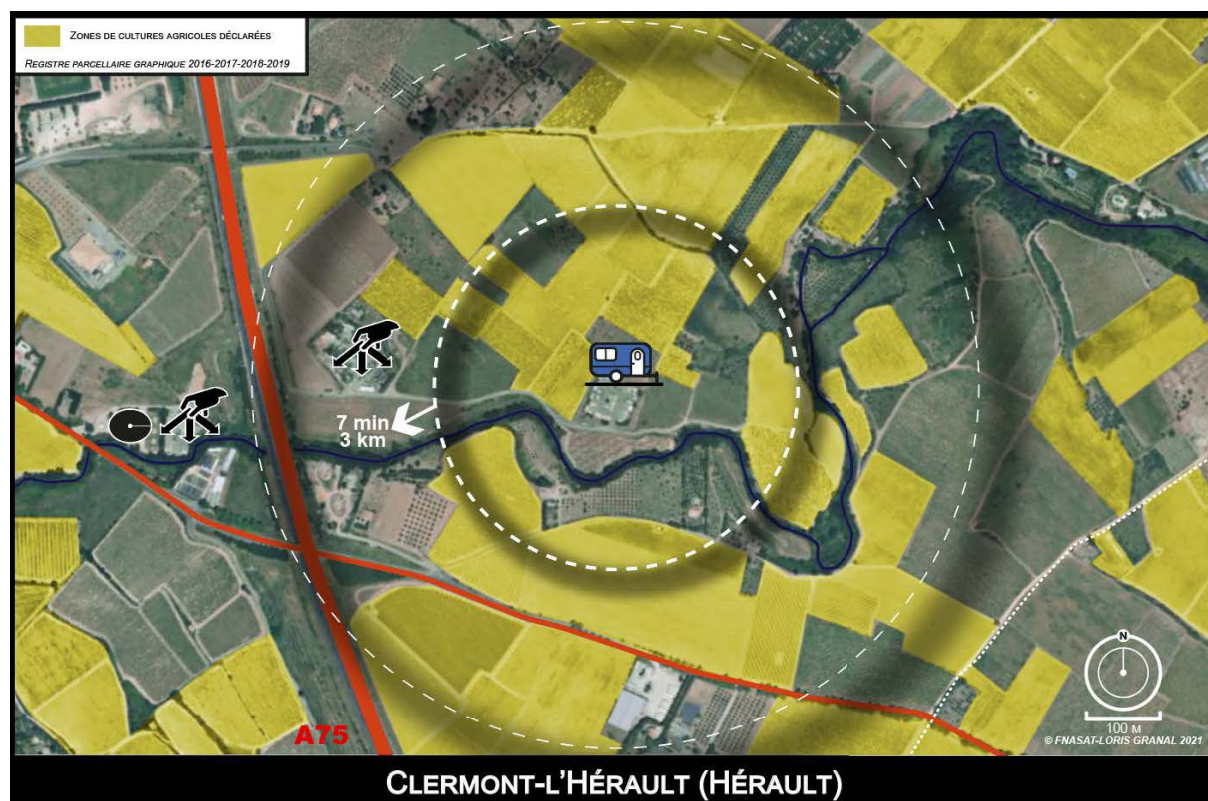
GL : C'est vrai ?

M : Ah oui ! On est obligés ! On ne peut pas rester là, il fait des pesticides !

GL : C'est quoi comme cultures ? Vous savez ?

M : Alors des fois c'est des pommes de terre, des fois c'est des maïs. Et après c'est autre chose. Il y'a toujours quelque-chose d'autre, tous les ans il y'a quelque-chose d'autre.²⁸²

La particularité de cette nuisance c'est qu'elle peut, dans certains cas, faire l'objet de tentatives de modération par le dialogue avec les agriculteurs qui en sont les auteurs. Ainsi, à Clermont-l'Hérault, le gestionnaire avec qui nous échangeons reste vigilant sur ce point lorsque nous évoquons la proximité des vignes environnantes.



La cartographie nous permet de constater que les parcelles environnantes sont de petite taille et morcelées, appartenant à plusieurs propriétaires viticulteurs.

FF : Ici on a un vigneron qui est très bien (...) Il ne traitera jamais si le vent vient ici. Donc on n'a jamais eu de projections (...). Mais par contre, c'est vrai que lui quand il y a du vent, surtout le vent du nord, quand ça vient comme ça ... il fait toujours en sorte de traiter quand il n'y'a pas de vent ou quand le vent va dans l'autre sens. Moi je n'ai jamais eu d'odeurs, de trucs, de protection... ja-

²⁸² Entretien du 30 octobre 2020.

mais. (...) Lui, il ne met pas du pesticide dégueulasse, après je pense qu'ils doivent en mettre un peu quand même. Moi je ne le vois, il n'est pas masqué ni rien. Pis, je parle avec lui souvent.

GL : Donc pareil, là tu le connais, tu fais le lien si besoin.

FF : Complètement. Même les autres..., je les connais aussi. (...) Après si on a le vigneron d'en bas là (...) lui il est un peu anti-voyageurs, il a un peu une dent contre... Parce qu'en fait il y'a eu des dépôts en fait.²⁸³

Ainsi, la réalité de cette nuisance reste difficile à estimer à partir d'un seul repérage cartographique. Cependant, les résultats de notre enquête laissent penser que les cultures intensives, sur de grandes surfaces, telles que celles pratiquées à La Chapelle-d'Armentières – ou à Marly ou à Montivilliers – sont plus difficiles à endiguer et à modérer que celles de petites parcelles cultivées par des agriculteurs en production raisonnée ou biologique. Qui plus est, des nuisances volontaires peuvent aussi se greffer dans les pratiques d'épandages telles qu'elles sont réalisées par les agriculteurs, comme le sous-entend notre interlocuteur à Clermont-l'Hérault.

2- La négligence publique des corps voyageurs

Si les nuisances que nous avons recensées concernent une diversité de citoyens français plus ou moins exposés, selon des critères sociaux et économiques, il convient d'insister sur le poids de la négligence publique des gens du voyage en tant qu'êtres humains. Comme nous l'avons déjà exposé, pour les collectivités qui cherchent avant tout à se prémunir du risque du stationnement sauvage sur leur territoire, l'aire d'accueil est un instrument de maintien de leur souveraineté plus que d'hospitalité pensée comme telle. Il s'agit avant tout de répartir un volume de caravanes sur le territoire, et de s'assurer que ses occupants s'acquittent d'une redevance équivalant à un « droit de stationnement temporaire » sur ces équipements raccordés aux réseaux publics. Qui plus est, la non-reconnaissance de l'habitat mobile au titre du logement engendre toute une série de dérégulations des règles du droit commun, qui favorisent l'implantation de ces équipements publics dans des zones à risques.

C'est pourquoi il convient d'insister sur le caractère institué de la négligence des corps des gens du voyage, qui produit un tel niveau d'exposition à une multiplicité de nuisances. Pour le dire autrement, les corps des gens du voyage sont la variable d'ajustement de la suspension des règles de droit commun qui se solde par une surexposition aux nuisances avec lesquelles ils « négocient physiquement » leur présence et cèdent à l'accoutumance. C'est de cette négligence que l'injustice émerge. La tentative des autorités publiques de transposer cette négligence sur les en-

²⁸³ Entretien du 12 janvier 2021.

treprises privées émettrices de pollutions ne fait qu'augmenter la liste des tactiques visant à détourner l'attention d'une plus vaste opération relevant de la « création destructive ».

Le caractère de la mobilité souvent mis en exergue pour désamorcer les critiques ne résiste pas à la réalité selon laquelle ces équipements accueillent du *public* qui y *circule*, et que ces équipements sont les seuls espaces où la présence de gens du voyage est autorisée. Cette approche juridique qui se révèle intenable dans les faits, contient en germes les mécanismes qui ont autorisé l'internement et la déportation des populations nomades pendant la Seconde Guerre mondiale : celle de l'assignation.

Dans cette partie nous évoquerons la manière dont les corps des gens du voyage absorbent ou résistent à ces nuisances, la façon dont ils endurent ces épreuves et ce que ce qu'ils disent des maux qu'ils éprouvent.

Le déchet, l'oubli, l'inhumanité et la mort

Positionnés hors des espaces habités, à proximité des déchetteries, des stations d'épuration, des axes de circulation, des zones Seveso, des usines et des cultures, les gens du voyage deviennent paradoxalement objets de relégation en même temps que sujets de possibles conscientisations.

Disposant de très peu de visibilité dans la mémoire des lieux, les gens du voyage semblent de surcroît instrumentalisés pour venir effacer des nuisances que l'on cherche à oublier. C'est le cas, par exemple, à Bacalan où l'aire d'accueil opère à la fois comme un équipement permettant de dissimuler les résidus de l'ancienne décharge publique non dépolluée, en même temps qu'elle est une réminiscence de cette histoire, puisque les Gitans étaient initialement venus pour exploiter cette ancienne décharge en tant que recycleurs. En entretenant une appréhension des gens du voyage en tant que « pollueurs »²⁸⁴, certaines collectivités usent de la résorption des bidonvilles et de l'expulsion des caravanes pour faire illusion d'une opération d'assainissement ou de réhabilitation urbaine.

Ce scénario pourrait bien être celui de l'aire de la Jallère à Bordeaux, puisque les discours de justification du développement de « la plus grande centrale solaire urbaine d'Europe »²⁸⁵ sur le site de l'ancienne décharge font éclater au grand jour le désaveu de la ville de Bordeaux concernant la pollution du site qui, dans ce cas de figure, constitue une aubaine pour le développement de la ville. En effet, l'article de France Bleu Bordeaux fait état d'une ferme de soixante hectares qui « se trouve à l'emplacement de l'ancienne décharge de la métropole,

²⁸⁴ Comme ce fut le cas à Bordeaux au Village andalou, mais on le retrouve dans de très nombreux cas de figure.

²⁸⁵ Cf. FERNANDEZ Ezequiel, « La plus grande centrale solaire urbaine d'Europe bientôt opérationnelle sur Bordeaux », *France Bleu Bordeaux*, 23 septembre 2020, en ligne : <https://www.francebleu.fr/infos/environnement/la-plus-grande-centrale-solaire-urbaine-d-europe-bientot-operationnelle-a-bordeaux-1600879398>

où entre deux et trois millions de mètres cube de déchets ont été stockés pendant trente ans. Un site impropre donc à tout autre usage, notamment agricole. D'où l'idée de la société JP2E, productrice indépendante d'énergie renouvelable, à l'origine du projet, de « valoriser ce site désaffecté »²⁸⁶. De cette logique économique découle tout le processus d'effacement de la présence voyageuse et de l'enfouissement de cet espace pollué auquel leur destin était scellé, aux marges de cette ville. Les voyageurs sont ainsi en prise à des effets d'aubaine corrélés à la pollution des espaces qu'ils habitent, où ils redeviennent une « variable d'ajustement » des logiques de développement et jeux de gouvernance de territoire, ainsi qu'en atteste cette photographie aérienne faisant état de la modernité de l'espace ainsi investi par la transition énergétique :



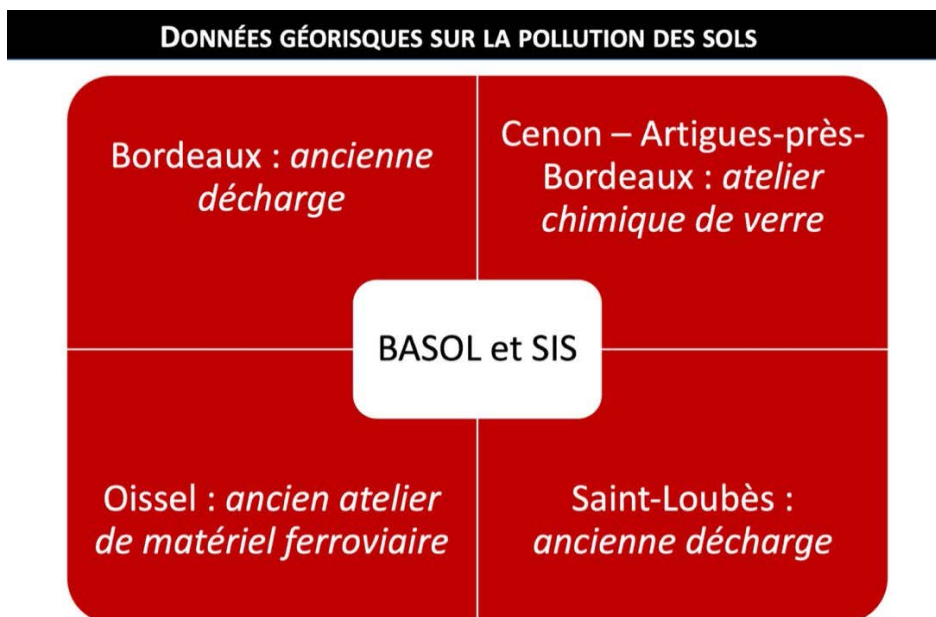
Chantier d'installation de 140 000 panneaux photovoltaïques sur l'ancienne décharge de Labarde à Bordeaux

La question de l'oubli s'est révélée importante lorsque nous avons réalisé, au cours de notre enquête, que notre travail pouvait aussi consister à dévoiler et mettre à jour certaines nuisances enfouies dans le sol, et plus profondément encore dans les mémoires. Si la pollution du sol de l'aire de la Jallère est « relativement connue », du moins par les acteurs associatifs, pour Cenon-Artigues, Oissel et Saint-Loubès, les pollutions du sol étaient inconnues de nos interlocuteurs.

Dans le cas de Cenon, c'est plus particulièrement le litige opposant la cimenterie et les terrains familiaux qui a permis de révéler l'existence d'un ancien atelier chimique de verre (fermé en 2015) ayant engendré un classement Seveso seuil bas au titre de la pollution des sols.

²⁸⁶ Ibid.

Cet élément était utilisé comme argument de défense par la cimenterie pour justifier le fait que les terrains familiaux n'auraient pas dû être construits sur ce site pollué.



Ce sont donc quatre sites, dont trois en Gironde, sur les cent six recensés dans les quatre départements de notre enquête, où la méconnaissance voire l'oubli de pollutions anciennes participent de la possibilité d'y installer durablement les gens du voyage. Or, le cadre juridique relatif aux sols pollués est « nettement sous-dimensionné, en comparaison non seulement avec celui applicable à l'eau et à l'air, mais aussi au regard du droit applicable dans les pays voisins »²⁸⁷. Les déchets sont précisément ce que l'on cherche à enfouir et oublier. Les gens du voyage, que l'on rejette et invisibilise, deviennent parfois, et aussi malgré eux, les révélateurs de ces mémoires enfouies.

Indépendamment de quelques lieux de cultes comme les Saintes-Maries-de-la-Mer, c'est surtout le destin funeste des nomades internés et déportés pendant la seconde guerre mondiale qui semble être l'élément le plus significatif de la présence des gens du voyage dans la mémoire collective. L'aire de Mérignac en ce sens est particulièrement emblématique d'un processus complexe de production d'une mémoire à la marge, mais qui fait sens pour les gens du voyage, comme nous l'explique notre interlocutrice intervenante sociale à l'Adav33 :

MB : Les gens du voyage, surtout avec Mérignac, ce qu'il y a en tête..., en fond, c'est que c'est une aire d'accueil, qui a été financée par l'État... à ce qui se dit chez les gens du voyage, ça a

²⁸⁷ JOURDA Gisèle, « Les problèmes sanitaires et écologiques liés aux pollutions des sols qui ont accueilli des activités industrielles ou minières, et sur les politiques publiques et industrielles de réhabilitation de ces sols », *Rapport du Sénat*, n° 700, le 8 septembre 2020, p. 102.

été financé par l'État parce que... il y avait avant... un... un camp de concentration. Et donc ... ils ont financé ça pour se faire pardonner.

GL : Oui après... c'est une lecture qui a du sens quoi. (...) C'est réparateur en fait, c'est ça ?

MB : Voilà... enfin c'est une tentative pour eux de réparation, parce que... c'est pas du tout... Ils sont vraiment... Quand on creuse un peu, moi c'est ce qui me reste de toutes ces années passées avec eux... c'est : notre société est en train de réparer ou essaie de réparer vis-à-vis d'eux ce comportement criminel qu'elle a eu pendant la guerre. Et il y'a le RSA, « ... le RSA, voilà c'est fait pour ça. Et les aires d'accueil... voilà c'est fait pour ça. Et normalement on ne devrait pas nous demander de payer ça, parce qu'en plus nous ce n'est pas notre demande ». (...) Donc, moi c'est ce qui me semblait quand on leur a demandé de travailler en chantier-école à la restauration de cette aire d'accueil [de Mérignac], j'ai dit « mais non, pas avec ces images-là, ce n'est pas possible, on ne peut pas les faire travailler dans un camp... ! ». Et en plus ils disent « et la plupart des gens chez vous, appellent ça un camp ! C'est la preuve ! C'est la preuve ! ».²⁸⁸

Ainsi, les voyageurs ramènent à la surface des consciences les sols pollués par les décharges, les camps d'internement, de concentration et de déportation de la seconde guerre mondiale²⁸⁹. Ils exhument les débris de l'ignorance collective pour donner du sens à leurs existences ancrées dans l'espace partagé, malgré les logiques instituées de suspension de leur présence.

C'est pourquoi, notre interlocutrice de l'Adav33 fait état d'une certaine gêne collective face à la réminiscence de la mort qu'évoque la proximité avec le funérarium, ainsi qu'on peut le constater sur la carte ci-après :

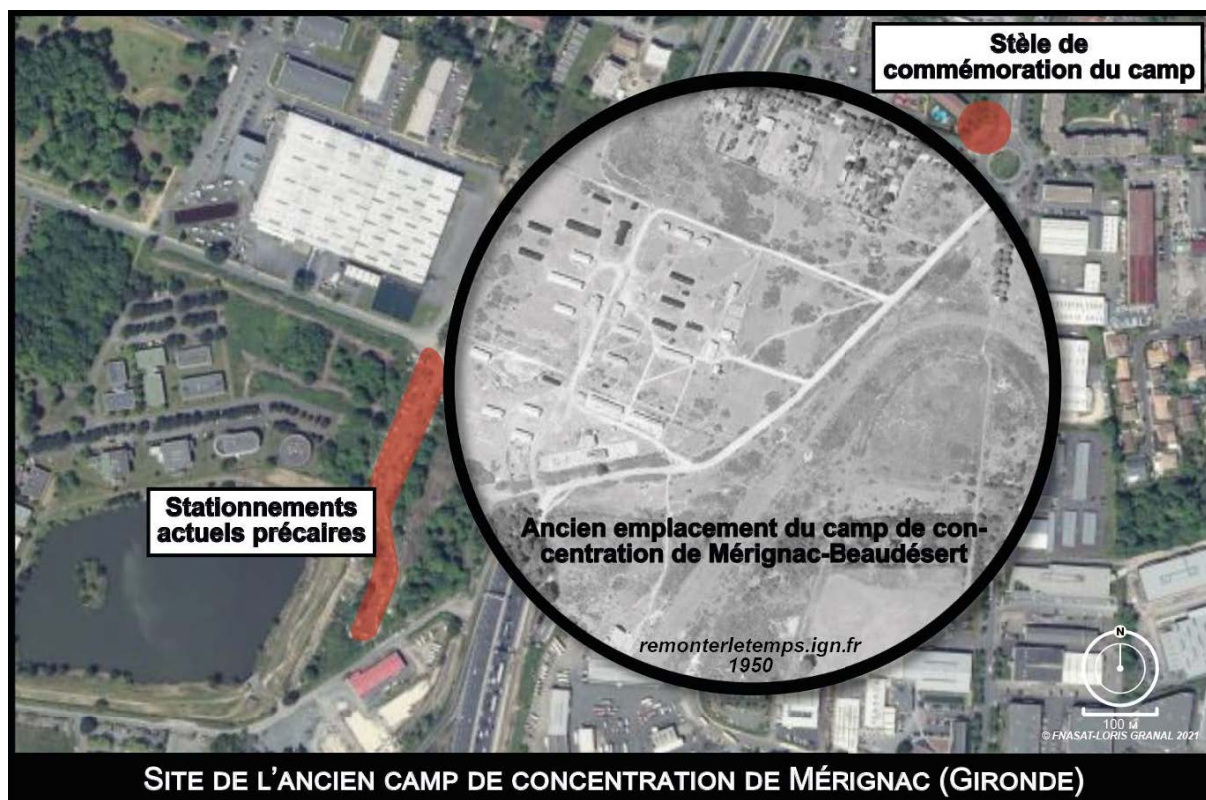
Il y'a surtout le funérarium, depuis le début... Mais voilà. Au début, nous [les employés de l'Adav33] on disait « quand même ... ». Et puis les gens du voyage à qui on avait demandé de venir donner leur avis avaient dit « mais non, ça ne dérange pas ».

²⁸⁸ Entretien du 14 janvier 2021.

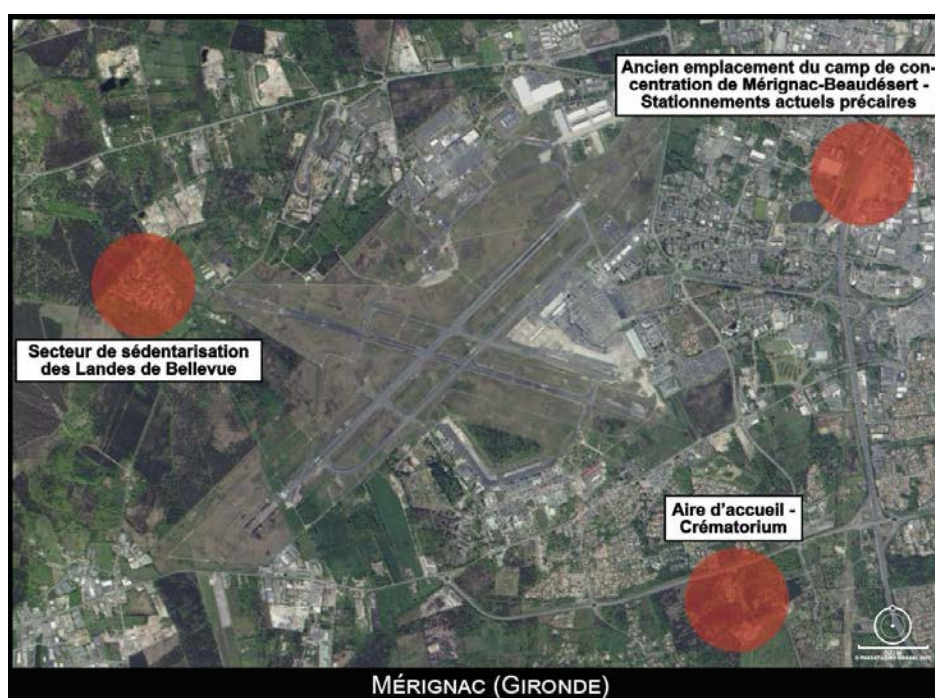
²⁸⁹ Sur l'histoire du camp de concentration de Mérignac, cf. FILHOL Emmanuel, « L'internement et la déportation de Tsiganes français sous l'occupation : Mérignac-Poitiers-Sachsenhausen (1940-1945) », *Revue d'histoire de la Shoah*, n° 170, 2000, pp. 136-182.



Sans pouvoir aller plus loin dans l'analyse de ce processus mémoriel, faute d'avoir pu échanger avec les familles concernées, nous avons tenté, par la cartographie, de retracer cette vitalité historique à partir de la complexité du lien au territoire que les voyageurs entretiennent par la diversité de leurs ancrages géographiques. Des stationnements précaires sont aujourd'hui encore constatés à proximité de l'ancien camp de concentration :



Par ailleurs, une centaine de familles de gens du voyage se sont aussi sédentarisées en lisière de l'aéroport de Mérignac où elles ont acquis des terres inconstructibles. Bien que des élus aient tenté de dénoncer leur installation en pointant les nuisances engendrées par la proximité de l'aéroport, un long processus de régularisation de leur présence s'est structuré au fil du temps.



De la relégation structurelle à la cécité publique face à ses incidences

Trouver les gens du voyage près d'une déchetterie, près d'une station d'épuration ou près d'un chenil

– comme c'est le cas à Lille-Bargues ou à Marly – attise la réminiscence symbolique du rebut et du sauvage. Ces espaces ne sont ordinairement fréquentés que pour des opérations de tri, de déblayage, d'assainissement et d'évacuation des surplus. Il en est ainsi à Lille-Bargues où l'aire d'accueil se trouve dans un cul-de-sac qui s'apparente à un « complexe de traitement des flux » organisé autour d'un mini rond-point desservant une déchetterie et la SPA en plus de l'aire d'accueil :



Vue sur le chenil situé en face de l'aire d'accueil de Lille-Bargues



À côté du chenil, la déchetterie située en face de Lille-Bargue



Le mini rond-point de l'impasse desservant la déchetterie, l'aire d'accueil et le chenil



Vue sur l'entrée de l'aire d'accueil de Lille-Bargue depuis le mini rond-point

La barrière d'accès qui empêche la sortie des caravanes et fait courir le risque aux usagers de détériorer leur véhicule à chaque passage est aussi un élément évocateur du *contenant* que constitue l'équipement, dont le fonctionnement est souvent réduit à l'unique *nécessité* de contrôler les entrées et sorties en plus du paiement du service de mise à disposition d'une *dalle* pour y installer des caravanes. Le contact avec le gestionnaire est réduit à un vulgaire papier affiché sur le bâtiment totalement dégradé situé à l'entrée du terrain. Il trahit de surcroît l'accaparement de ce marché de la gestion des aires d'accueil des gens du voyage par des multinationales spécialisées dans les activités d'assainissement et de « valorisation des déchets ». Les gens du voyage sont ainsi devenus la première catégorie de population *traitée* au même titre que des flux de matières souillées devant faire l'objet d'un épurement et d'un contrôle réalisés au titre d'un service public²⁹⁰.

²⁹⁰ Soit dans le cadre d'une gestion en régie, soit dans le cadre d'un marché public ou d'une délégation de service public comme c'est généralement le cas. Régulièrement la presse fait état de ce « business » de la gestion des aires d'accueil qui ne cesse de se développer. Cf. COURTOIS Maïa, « Gens du voyage : le business peu reluisant des aires d'accueil », *Médiapart*, 21 mars 2021 ; GENDRON Guillaume, « Le business des aires d'accueil des gens du voyage », *Libération*, 26 juillet 2013 et LÉGER Laurent, « Le juteux business des aires d'accueil », *Charlie Hebdo*, 27 juin 2012.



Trace laconique de la délégation de service publique sur l'aire d'accueil de Lille-Bargue



Aperçu du bâtiment d'accueil condamné sur l'aire d'accueil de Lille-Bargue où trône l'affiche du délégataire

Et puis dans quelques cas, la ré-humanisation des lieux peut malheureusement venir trahir une pollution des vies des gens du voyage. Ainsi en est-il de l'aire de la Jallère dont l'étan-

chétité du sol promise par la municipalité est poétiquement et dramatiquement contredite par notre interlocutrice qui nous parle de son *coin de paradis*. Discrètement, au bord de sa parcelle et le long des panneaux de délimitation de l'aire, elle s'est accordé le droit de s'accaparer une modeste portion de terre pour y faire pousser une petite oasis de verdure :



Le « petit coin de paradis » d'une résidente de l'aire d'accueil de La Jallère à Bordeaux

Au-delà du « petit coin de paradis », l'aire d'accueil pourrait bien être devenue – comme le craignaient les acteurs associatifs qui avaient alerté sur cette implantation – un espace d'empoisonnement à petit feu. C'est d'ailleurs sur ce sujet que démarre notre entretien avec l'intervenante sociale de l'Adav33 qui intervient sur l'aire d'accueil de La Jallère :

GL : Je connais l'histoire du Village andalou, ... on sait que c'est sur la même zone, que ça n'a pas été dépollué. Enfin, on le sait sans avoir tellement de preuves.

MB : Ah si, si... Si, si bien sûr, ... Alors c'est plus que des preuves. C'est-à-dire que c'est consigné dans toutes les décisions qui ont été prises, petit à petit, par la commune. C'est-à-dire que nous nous avons fait une levée de boucliers, j'étais allée voir. Et j'avais dit à H.²⁹¹ « Bon, écoutez voilà c'est clair, ils sont en train de remblayer, donc... ». Il y'a même une réponse que H. doit avoir, où la mairie dit « non, nous on va construire une dalle parfaitement isolée et il n'y aura aucun problème avec les remontées ». Problème, c'est que la dalle est fissurée déjà depuis plusieurs années et leur projet c'était... voilà de maintenir sur la dalle. On a dit « oui mais, voilà les enfants, ils vont sortir de la dalle ». Non, non mais ça ce n'était pas possible de tenir compte... et ce qu'il y a aussi c'est qu'ils n'ont planté aucun arbre pour pas que les... que les poisons remontent par les arbres.

²⁹¹ La directrice de l'ADAV33.

GL : Ah oui ? Ça, ça a été...

MB : Ah oui, oui, oui... Oui. Oui. Oui. « C'est une dalle que nous allons construire, parfaitement... ». Voilà. Et les dalles à l'heure actuelle sont fissurées. Les eaux coulent et remontent. Enfin..., voilà.²⁹²

Lors de notre rendez-vous avec les responsables des services de l'État (DDCS et DDTM) et du Conseil départemental de la Gironde, nous projetons au vidéoprojecteur la carte de La Jallère esquissée à partir des bases de données sur les pollutions du sol. Loris Granal dresse le panorama de cette implantation problématique :

LG (*commentant la carte affichée à l'écran*) : L'aire de Bordeaux est très éloignée du centre-ville, au nord de la ville, juste à côté d'une zone industrielle et commerciale. Il y'a des lignes à haute tension pas loin et il y'a une activité de moto cross juste au nord. Apparemment le quartier serait en cours de reconversion. En fait, ça c'est les données de Basias et de Basol concernant la pollution des sols. Au nord, ça serait une ancienne décharge, juste à l'est du site, ça serait une ancienne fabrique d'engrais, et à l'ouest ce serait un ancien dépôt de vidanges, etc. avec sulfates d'ammoniaque et de poudrettes. Donc, le site serait encadré par des sols très pollués. Si Gaëlla veut rebondir.

GL : Oui,... je ne sais pas si vous étiez informés de ça, déjà ? (*Silence, un vague "non" plane dans l'atmosphère*) ... Aucune d'entre vous avait connaissance de...

DDTM 33 / DDCS 33 / CD 33 : Non...

GL : de ces pollutions ? (*Silence à nouveau*). Donc ..., moi je voudrais bien retrouver si vous pouviez voir dans vos services, il doit y avoir un rapport qu'a été émis... je ne sais pas auprès de qui, mais sur l'environnement... pour faire une aire d'accueil sur un site pollué. Parce que la mairie de Bordeaux savait. Donc c'est la ville qui a fait cette aire d'accueil, la mairie de Bordeaux savait que cette zone était une déchetterie, elle avait toutes ces données là... forcément. Je ne vois pas comment on fait une aire d'accueil sans faire une enquête environnementale. Et ma question, c'est : est-ce que vous... enfin (*rire gêné*) peut-être la DDTM est-ce que vous auriez ce rapport, s'il y'en a eu un ?

DDTM 33 : Je ne sais pas, je vais me renseigner. Elle date de quand, l'aire ? Parce que je n'ai pas la date...

GL : L'aire elle date... (...) ouverture en septembre 2007. (...) Et je ne sais pas si parmi vous, vous connaissez l'histoire de ce quartier-là, parce qu'il y a toute une histoire autour de... enfin auparavant on parlait du camp de Labarde... Mais ça vous parle le camp de Labarde ?

DDCS 33 : Pfff..., c'est juste sur la réputation du quartier. Après... sur l'historique... non.

GL : (...) En fait il y'a eu un scandale sanitaire qui date d'une petite vingtaine d'années, qui a quand même secoué pas mal à l'époque la mairie de Bordeaux, je ne sais pas si ça a secoué aussi les services de l'État. (...) Mon incompréhension c'est pourquoi en fait après ce qui s'est

²⁹² Entretien du 14 janvier 2021.

passé en 2001, pourquoi donc, quelques années après, tout de suite après, j'ai envie de dire... forcément... on propose le terrain... ici, pour faire une aire d'accueil des gens du voyage ?

DDTM 33 : Est-ce qu'il y a eu des dépollutions avant... ?

GL : ... la question c'est celle-là. Est-ce qu'il y a eu une dépollution ? (...)

CD 33 : ... dans ce cas-là, il faut demander à Bordeaux.

GL : Mais j'ai demandé à Bordeaux ! Moi je demande à tout le monde, j'ai demandé à l'ARS, je vous demande. (...)

DDTM 33 : C'est ça la difficulté, c'est vrai que ce n'est plus du tout, les mêmes personnes en plus.

GL : Oui, mais après moi je pense qu'une institution ne peut pas fonctionner uniquement sur la base de personnes, moi justement, il me semble que c'est un dossier... ou pas, peut-être que je me trompe (*rires de l'assistance*). Je... de toute façon j'essaierai de contacter encore, je vais réitérer.²⁹³

Comme lors de notre enquête sur le Village andalou en 2001, nous n'avons pas obtenu les documents attestant de l'existence d'une enquête environnementale préalable à l'implantation d'un équipement public sur ces parcelles non dépolluées. Le droit en vigueur concernant la dépollution des sols en France reste à la fois morcelé, insuffisant et focalisé sur les sites classés ICPE²⁹⁴. Par ailleurs, le rapport du Sénat remis en septembre 2020 sur ce sujet précise que « la réhabilitation des sites orphelins n'est évoquée qu'en cas de nouveau projet porté par un maître d'ouvrage, ou à la discrétion de l'État, via l'intervention de l'Ademe »²⁹⁵. La loi Alur²⁹⁶ votée en 2014 a introduit de nouvelles dispositions concernant l'information du public sur les pollutions et les risques sanitaires et environnementaux qu'elles comportent²⁹⁷, mais les responsabilités continuent de peser uniquement sur les entreprises et dédouanent les collectivités locales de toute forme d'imputabilité. C'est le préfet qui est détenteur du pouvoir de police spéciale en matière d'ICPE et les élus locaux ne peuvent interférer qu'en cas de « péril grave et imminent ».

La négligence à l'égard des gens du voyage se niche aussi dans la répartition des responsabilités pénales et dans ces jeux d'acteurs, focalisés sur les enjeux économiques ou politiques, et davantage préoccupés par des logiques de protections judiciaires que sanitaires. Cette négligence publique des gens du voyage résidant sur l'aire de La Jallère est ainsi reconduite lors de l'élaboration du projet de ferme photovoltaïque qui occulte la présence des habi-

²⁹³ Entretien du 1^{er} octobre 2020.

²⁹⁴ Installations Classées pour la protection de l'environnement.

²⁹⁵ JOURDA Gisèle, op. cit., p. 102.

²⁹⁶ Loi n° 2012-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et à un urbanisme renoué (Alur).

²⁹⁷ Les secteurs d'information sur les sols (SIS) refondent les obligations d'information (introduites par la loi Grenelle II) n'étant plus limitées aux seuls acquéreurs (cf. notamment les articles L. 125-6 et L. 556-2 du code de l'environnement).

tants riverains dans ses études d'impact²⁹⁸. Le risque d'atteinte aux couches d'étanchéité n'est par ailleurs pas complètement exclu par l'autorité environnementale qui relève des « incohérences entre les différents documents », et considère qu'un « dispositif de suivi des effets du projet sur la stabilité de la couverture de la décharge mériterait d'être défini »²⁹⁹. Le processus destructif que nous avons décrit pourrait donc ne pas être totalement achevé, tandis que les autorités publiques restent sourdes, ou simplement ignorantes, face à un processus chronique d'empoisonnement des habitants Gitans et Voyageurs de la ville.

On retrouve cette négligence politique et administrative à Dunkerque où la pollution est connue et identifiée³⁰⁰, ainsi que le souligne notre interlocuteur de la métropole, à propos de l'aire de Petite-Synthe :

GW : À côté, il y'a une friche. Oui, ... le terrain au-dessous on sait qu'il est pollué quoi (...) Alors c'est Borax, mais je n'sais pas ce qu'ils font là-dedans...

LB : Borax ? C'était ... c'est de l'huile qu'ils faisaient là-dedans. Ce qui est enterré c'est les résidus de concassage de cacahuètes.

GW : Parce que je sais qu'ils avaient voulu faire pousser du gazon, ça n'a jamais poussé... Ils ont dû mettre une bâche.

LB : Oui c'est moi, avant de rentrer à la CUD, qui ait participé aux travaux. Il y a eu une bâche de mise..., étanche, soudée, et on a mis de la terre végétale au-dessus et c'est engazonné.

GW : Après bon, ça s'voit pas parce que (...) la friche en fait elle est entourée par une grosse bute de terre engazonnée quoi. Donc... bon. Si vous ne l'savez pas, vous imaginez pas qu'il y'avait ça, avant là, quoi.³⁰¹

Ces espaces sacrifiés, indécélables à l'œil nu, ne peuvent être dédiés à l'habitat d'après nos interlocuteurs. Les gens du voyage sont donc les seuls habitants résidant à proximité de ce stock de matières polluées, sans pour autant en avoir nécessairement connaissance.

Cette question du manque d'information est redondante dans les échanges que nous avons pu avoir avec nos interlocuteurs des différents sites visités. Au point que lorsque nous arrivons sur les terrains familiaux de Port-Jérôme-sur-Seine, une voyageuse qui rentre de faire ses courses est surprise et nous accueille avec plaisir, pensant que nous allions pouvoir l'informer sur un certain nombre de points sensibles, comme par exemple ce qu'elle appelle « la flamme » qui n'est autre qu'une torchère qu'on aperçoit depuis l'aire d'accueil :

²⁹⁸ Cf. MRAe Nouvelle-Aquitaine, « Avis de la mission régionale d'autorité environnementale de la région Nouvelle-Aquitaine sur un projet de centrale photovoltaïque à Bordeaux », n° MRAe 2018APNA51, note de bas de page n° 3, p. 4.

²⁹⁹ MRAe, op. cit., p. 6.

³⁰⁰ Sans pour autant être renseignée dans les bases de données gouvernementales qui sont incomplètes et insuffisamment actualisées (cf. JOURDA Gisèle, op. cit. p. 39 et suiv.)

³⁰¹ Entretien du 27 octobre 2020.

H : (...) ils ne nous informent pas là-dessus. C'est pour ça tout à l'heure que j'veus ai dit que j'étais étonnée qu'y en a qui venons nous voir pour nous faire connaître... [les risques]...³⁰²

D'une façon générale, les gens du voyage sont peu informés des nuisances environnantes par les référents ou responsables des équipements publics où ils résident, alors qu'ils suspectent à partir de leurs sens (bruits, odeurs, picotements, maux de tête...) des problématiques sanitaires et/ou environnementales. Pour le médiateur social qui intervient depuis dix ans auprès des gens du voyage de Port-Jérôme-sur-Seine à la communauté d'agglomération Caux Seine aggro, ce sujet de la « torchère » ne constitue pas une préoccupation pour les familles qu'il accompagne :

AG : Je pense que ça les interroge parce que vous les avez interrogés. Ils vivent avec les entreprises pour certains depuis vingt ou trente ans. (...) C'est des sujets sur lesquels on peut échanger et pour autant, ça les inquiète pas plus que d'autres. En tout cas ce n'est pas des sujets qu'ils ont abordés avec moi.³⁰³

Ainsi, le fait que ces voyageurs vivent et travaillent « avec les entreprises » qui sont aussi à la source des nuisances auxquelles ils sont exposés sur ces équipements est un argument qui leur impute une responsabilité et a pour effet d'atténuer la réalité d'une surexposition de ces populations aux pollutions environnementales. Cette question du travail exercé par les gens du voyage vient donc, d'une certaine manière, parasiter la considération des inégalités environnementales auxquelles ils sont assujettis.

Des « conduites à risques » dans un contexte de négligence des risques

La méconnaissance des risques par les principaux concernés se traduit également par une approximation dans les conduites à tenir en cas d'incident. Ainsi, comme ce fut le cas pour les résidents du Petit-Quevilly au moment de l'accident de Lubrizol, à Port-Jérôme-sur-Seine lorsque l'alarme sonne, il arrive que les gens du voyage se rapprochent de la zone avec leur véhicule pour identifier l'origine de l'incendie :

H : Les autres fois où [l'alarme] avait sonné on avait été voir, on était passé avec les voitures. Mais les gendarmes ils n'ont pas voulu qu'on passe. Et ça venait de l'usine. Il y'avait les pompiers et tout dedans (...) Mais ça, ils n'en parlent pas...

GL : Non.

H : Ils n'en diront rien du tout.

GL : Dans la presse ils n'en ont pas parlé, dans les quotidiens locaux ?

H : Non il n'y'a rien eu, ... rien eu de dit.

GL : Mais qui est-ce qui vous l'a dit à vous ?

³⁰² Entretien du 2 avril 2021.

³⁰³ Entretien du 2 avril 2021.

H : ..., Nous, c'est nous qui avait été les voir. On avait été voir avec les voitures.

GL : Parce que vous avez vu des fumées.

H : Bah oui, on a vu des fumées et puis on voyait que... On voyait que ça... On a été avec la voiture pour voir. (...) C'est les gendarmes qu'étaient devant (...) Et là, on a vu qu'il y avait beaucoup de camions de pompiers, tout ça dedans... Mais, par contre ils n'en parlent pas. (...) Une fois j'avais été moi au docteur. Et Madame C. (*son médecin*) m'avait dit « est-ce qu'ils sont venus vous dire qu'il ne fallait pas sortir des caravanes pour un temps ? » « Bah non » ... Elle dit « pourquoi qu'ils prévenons la ville et pas vous ? ». B... j'dis « nous on n'a vu personne ». Parce que pendant un moment ils renferment les vieux. Et nous... Ça on n'est pas au courant. Ça Madame C. elle m'en avait parlé. (...) Une fois il y'a une usine qu'a pris feu là. J'sais pas c'était, il y'a quatre ans j'crois, quatre-cinq ans. Par contre le maire, il s'est dérangé pour dire qu'il fallait évacuer les caravanes. Ils nous ont foutus dans un gymnase.³⁰⁴

Cette situation de confusion qui se traduit par une difficulté à identifier la source de la nuisance, à évaluer le risque et à ajuster sa conduite, engendre une volonté de sonder ces différents aspects à partir de sa propre position – de résidents en habitat mobile en plein cœur d'une zone industrielle – par ses propres moyens. Ces pratiques restent dans l'angle mort de ce que les autorités peuvent percevoir des périls engendrés par ce manque de communication.

Pourtant la communauté d'agglomération de Caux Seine agglo est considérée comme exemplaire du point de vue de la mise en œuvre de son plan de prévention des risques technologiques et industriels. Des plaquettes d'information sont distribuées à l'ensemble de la population expliquant la codification des sirènes, indiquant les radios auxquelles se connecter pour suivre les instructions, et des exercices sont réalisés très régulièrement avec l'ensemble de la population dont les gens du voyage résidant sur les terrains familiaux. Par ailleurs, un nouveau dispositif appelé "Cell Broadcast" devrait prochainement pouvoir permettre de diffuser l'alerte à l'ensemble des téléphones portables présents sur la zone à risque, ainsi que nous l'explique l'élue en charge de la prévention et des risques au sein de l'agglomération de Caux Seine agglo :

Tous les téléphones portables qui seront sur cette zone, qu'ils soient éteints ou allumés, recevront un message d'alerte. Donc toutes les personnes, présentes sur le territoire, pourront en bénéficier, par exemple les transporteurs. C'est un système que l'État prévoit de mettre en place à partir de 2022.³⁰⁵

Bien qu'aucune évacuation spécifique des habitants des terrains familiaux ne soit prévue dans le plan de prévention des risques technologiques et industriels, ce dispositif devrait garantir une meilleure prise en charge des populations mobiles sur le territoire. Il demeure

³⁰⁴ Entretien du 2 avril 2021.

³⁰⁵ Entretien du 2 avril 2021.

néanmoins qu'aucune prise en considération de la spécificité de l'habitat mobile – non-étanche et donc susceptible de *capter* des nuisances telles que des fumées imprégnant l'ensemble de l'habitat – appelant des mesures d'évacuation et de confinement particulières n'ont été appréhendées dans ces documents.

À Rouen, l'entremêlement des zones industrielles est tel, qu'il est difficile d'appréhender précisément les risques dès lors que l'on n'est pas au fait des évaluations réalisées dans le cadre du Plan de prévention des risques technologiques (PPRT), ainsi que nous l'explique le responsable du service gens du voyage de la métropole de Rouen, en pointant sur une carte les différentes entreprises qui cernent l'aire de Rouen Petit-Quevilly :

Vous avez des interdépendances. Là, vous avez Boréalys ici. Donc si le même jour il se passe quelque-chose sur Lubrizol et Boréalys, bon même ici on est soufflés quoi. (...) Lubrizol est plus proche de Rouen Petit-Quevilly ; l'aire de Grand-Quevilly et Petit-Couronne elle, est impactée par Boréalys (...). Même si la proximité est moins grande, on n'est pas impacté de la même manière ; mais je vous dis que l'aire de Rouen est plus impactée par Boréalys que Lubrizol. En matière de risques technologiques purs, hein !³⁰⁶



Environnement des aires d'accueil de Rouen-Petit-Quevilly et Grand-Quevilly-Petit-Couronne

Parfois, de grands édifices tels que les silos à matières organiques (engrais, céréales, cacao...) gérés par l'entreprise Sénalia sur la presqu'île de Rouen apparaissent plus menaçants du fait de leur volume, sans pour autant être classés Seveso. Tandis que l'usine de Total Lubrifiants qui semble peu proéminente est, prise isolément, beaucoup plus dangereuse que ce site de stockage. L'imbrication des deux sites exacerbe leur potentiel, difficilement éva-

³⁰⁶ Entretien du 6 octobre 2020.

luable, de démultiplication des nuisances. C'est donc la prise de conscience d'un enchevêtrement des facteurs de risques qui accentue le sentiment d'insécurité et la difficulté à appréhender non seulement les pollutions chroniques, mais bien plus encore la nature des risques de type accidentels auxquels ils sont exposés.



Vue, depuis l'aire d'accueil de Rouen Petit-Quevilly, sur des silos de stockage gérés par l'entreprise Sénalia



Vue sur une cheminée de Total Lubrifiants depuis l'aire d'accueil de Rouen-Petit-Quevilly

À l'aune d'autres catastrophes environnementales récentes, l'ampleur de la menace qui plane est amplifiée non seulement à la vue de l'ensemble de ces édifices mais également par un défaut d'information sur les risques, comme le souligne une voyageuse rencontrée sur l'aire du Petit-Quevilly :

V : Nous-même quand on rentre sur l'terrain on n'est pas ... il n'y'a pas de... on nous dit pas « c'est dangereux », il y'a rien de tout ça. (...) Ils ne préviennent pas.... Quand on voit même ce qui s'est passé à Beyrouth, quand on voit les silos tout ça... on s'dit si ça nous arrive... ! T'imagines, ça nous arrive ! Bon, j'dis pas, parce qu'il n'y'aura pas que nous, parce que la ville de Rouen, la ville de Rouen voilà ... mais c'est pour dire que ... on est dans le danger quoi.

T (*médiateur santé*) : Bah, oui c'est clair...

V : Même à l'heure d'aujourd'hui ça sent toujours Lubrizol ...³⁰⁷

Rétrospectivement, elle relate qu'en 2013 une fuite de mercaptan³⁰⁸ avait déjà mis en alerte les résidents de l'aire d'accueil de Rouen Petit-Quevilly ainsi que certaines associations qui, nous dit-elle, avaient demandé dans le cadre de la commission départementale consultative des gens du voyage la fermeture de l'équipement, sans que cela ne soit suivi d'effets.

Lors de notre échange avec l'interlocuteur de la métropole de Rouen, nous soulignons un point important, à savoir qu'en règle générale, les motifs invoqués par les collectivités locales pour procéder à l'expulsion d'un groupe de gens du voyage sur leur territoire relèvent de la « sécurité, salubrité, tranquillité publique »³⁰⁹. Lors de l'accident de l'usine Lubrizol, comme ce fut le cas lors de l'accident de l'usine AZF à Toulouse en 2001, les collectivités n'ont pas déployé ce dispositif sécuritaire pour mettre à l'abri les gens du voyage qui résidaient sur les aires d'accueil :

DJ : (...) C'est vrai que la localisation de l'aire par rapport à Lubrizol, c'est sûr que dans l'esprit [les résidents de l'aire du Petit-Quevilly] voyaient quand même les fumées, le rayonnement... et puis les fûts partis en l'air.

GL : Et la question de l'amiante, parce qu'il me semble qu'il'y a beaucoup d'amiante qui a brûlé aussi.

DJ : Qui a brûlé, oui la toiture. Toutes les galettes dont je vous parle c'est ce qu'on a retrouvé entre dix et cinquante kilomètres. C'est l'agglomérat des hydrocarbures plus l'amiante qui, à un moment, se sont figés avec le changement de température et qui sont tombés au sol. Mais là vous êtes devant un fait ... Derrière, dans les cinq jours, on a proposé aux gens de partir pour fer-

³⁰⁷ Entretien du 9 octobre 2020.

³⁰⁸ RADISSON Laurent, « Une fuite de mercaptan dans une usine chimique inconcommodable la Normandie », *Actu-environnement*, 22 janvier 2013, en ligne :

<https://www.actu-environnement.com/ae/news/fuite-gaz-mercaptan-usine-chimique-Lubrizol-Rouen-17581.php4>

³⁰⁹ Ces motifs ressortent des pouvoirs de police du maire, exercés sous le contrôle administratif du préfet. L'article L. 2212-2 du Code général des collectivités territoriales définit le contenu, non limitatif, de l'ordre public général comprenant la sûreté et la sécurité (sauvegarde de la sécurité physique des personnes et de l'intégrité matérielle des biens), la tranquillité publique, qui reste assez confuse dans ses définitions et souvent utilisée comme instrument de lutte contre la délinquance plus que de préservation de la tranquillité des citoyens), et la salubrité publique (hygiène et santé publiques).

mer. Et si tous les gens étaient sortis, je pense qu'on aurait fermé. On aurait fermé parce que..., l'aire était vide donc ça servait à rien de la laisser ouverte (...).

GL : Mais en tout cas, vous n'avez pas considéré qu'ils s'exposaient à une situation dangereuse. S'ils restaient, ils s'exposaient à des risques supplémentaires.

DJ : Si, mais c'était écrit dans le courrier qu'on leur a fait passer qu'il y avait un risque, mais que les gens choisissaient d'y rester.

GL : Non, mais quand même, quand on met en place une mesure d'expulsion, pour expulser il faut un motif de sécurité, salubrité, tranquillité publique, c'est les trois mots qui sont invoqués.

DJ : Tout-à-fait.

GL : Donc pourquoi la métropole n'a pas invoqué ce motif-là ? Parce qu'il y'avait un motif de salubrité.

DJ : À l'époque, c'est pas l'axe qui a été retenu... d'expulser les gens. Parce que du coup, c'était une double peine.

GL : Oui, c'est sûr ça pouvait être perçu comme ça.

DJ : Dans les discussions qu'y a eu, moi j'avais dit « il faut fermer » ... Donc on n'expulse pas, on ferme, c'est différent.

GL : Fermeture administrative pour des motifs sanitaires, je veux dire ça existe.

DJ : Oui.

GL : Mais vous en avez parlé avec l'ARS de ça ?

DJ : Non, à l'époque...

GL : Il n'y'a pas eu...

DJ : Non. Il n'y'a pas eu d'échange avec l'ARS.

GL : Par rapport à cette exposition aux nuisances. Est-ce qu'il y a eu des choses qui ont été envisagées en termes d'indemnisation des familles ?

DJ : B... Les familles, comment dire ? Elles ont déposé plainte contre Lubrizol, avec des collectifs multiples et variés. (...) On sait comment c'est réglé, les affaires comme ça. AZF ils y sont encore hein, vingt ans après... toutes les populations n'ont pas été indemnisées...

GL : Non mais après, là ce que je vous disais c'est, on va dire un geste, et c'est là où je bascule sur le confinement qui a été une situation exceptionnelle ; donc, en termes de gestion c'était plus compliqué parce que les voyageurs, il fallait qu'ils restent au même endroit ou qu'ils ne bougent pas ou, au contraire, qu'ils aillent se confiner par exemple sur une aire d'accueil...

DJ : M... La question de l'indemnisation n'a pas du tout été abordée.

GL : D'accord.

DJ : He... vu que les gens n'ont pas voulu partir. Parce qu'il y'en a cinq qui sont restés et puis très vite les autres sont revenus... Donc, ce n'est même pas des discussions qui ont eu lieu ...³¹⁰

³¹⁰ Entretien du 6 octobre 2010.

Tous nos tentatives d'obtenir un rendez-vous avec des interlocuteurs des services de l'État en charge des questions relatives à l'exposition aux nuisances environnementales se sont révélées pour le moins fébriles et le plus souvent infructueuses. Nos demandes d'entretiens avec les agences régionales de santé sont restées sans réponses. Les interlocuteurs qui ont accepté de nous recevoir en Gironde et en Seine-Maritime étaient spécialisés sur les questions de prévention en santé, sans que des liens opératoires ne soient réalisés avec les personnes en charge des questions environnementales, comme nous l'explique notre interlocutrice de l'ARS de Seine-Maritime :

EE : dans l'cadre du PRAPS nous, au niveau de la Métropole on finance un poste de médiateur gens du voyage (...). Ça c'est l'aspect prévention, promotion de la santé. Avec toutes les actions sur c'e qui est déterminants de la santé... Donc c'est vraiment ce qu'on fait au niveau de la Métropole. Il met en place un certain nombre d'actions aussi bien enfants ou heu... il fait aussi la vaccination ou des choses comme ça. Sur tous les champs de la santé publique on va dire, il met en place des actions. (...) Voilà, nous c'est vraiment... ce qu'on suit en termes de prévention-promotion de la santé. Après sur l'aspect santé-environnement, du coup, ça ne va pas... ça va être mes collègues qui vont plus être en charge.

GL : Vous n'avez pas d'articulation par exemple avec ce volet-là vous ?

EE : Pas plus que ça. Non. Après, moi ce n'est pas des sujets que je suis. Santé-environnement typiquement, ... on n'est pas sur ça.

GL : Par exemple, voyez j'étais au Petit-Quevilly, typiquement, je trouve qu'il n'y a pas tellement eu d'informations ni de mise en place d'une cellule... d'une petite cellule de crise quand même, par rapport à ce qu'ils... j'ai l'impression qu'il n'y a pas eu tellement d'action... Enfin à vous de me dire... qu'est-ce que vous avez mis en place par rapport à ce qui s'est passé ?

EE : ... je pense que ça, il faudrait vraiment voir avec Santé-environnement. Il y'a eu des choses mises en place... suite à Lubrizol...

GL : Ah oui ?

EE : Ah oui, oui... Il y'a eu des choses ... Oui. Mais effectivement ce n'est pas... c'est vrai qu'on est quand même très cloisonnés... C'est chacun ses services... et... typiquement, tout ce qui est environnement et dans les suites de Lubrizol, c'est santé-environnement. C'est le pôle santé-environnement.

GL : D'accord. OK..., oui, il faudra me donner ses coordonnées.

EE : J. L. C'est lui qui a suivi le dossier Lubrizol.

GL : Du coup, l'accident de Lubrizol n'a pas changé les choses dans la prise en compte de cette dimension environnementale ?

EE : Non.³¹¹

³¹¹ Entretien du 9 octobre 2020.

Notre demande de rendez-vous avec cet interlocuteur qui nous a été recommandé au service Santé-environnement a été poliment rejetée, puis notre tentative de prise de contact avec l'interlocuteur mentionné dans ce mail n'a pas été suivie d'effet :

[REDACTED] (DIRECTION DE LA SANTE PUBLIQUE) @

8 février 2021 à 16:03

RE: Enquête localisation offre publique d'accueil et d'habitat des gens du voyage

À : Gaëlla Loiseau

Bonjour madame,

Je ne pense pas être l'interlocuteur le plus adapté sur ces questions.

Je vous invite à prendre contact avec la préfecture (siracedpc – directeur M. C. [REDACTED] [REDACTED]) qui dispose d'informations plus complètes .

Ses coordonnées :

[REDACTED] M. [REDACTED] gaëlla.loiseau@seine-maritime.gouv.fr

Directeur
Service Interministériel Régional des Affaires Civiles
et Économiques de Défense et de la Protection Civile
Cabinet - SIRACED PC

7 Place de la Madeleine, 76036 ROUEN Cedex
Tél : 02 32 76 51 00

Cordialement,

[REDACTED]
Responsable adjoint du pôle santé-environnement – resp. de l'unité départementale 76

Direction de la santé publique

Tél. (sec) : 02 32 18 32 66 (64) / 06 08 82 36 76

Mél. gaëlla.loiseau@ars.sante.fr

ARS Normandie

Esplanade Claude Monet, 2 place Jean Nouzille, CS 55035, 14050 Caen Cedex 4

www.normandie.ars.sante.fr



PROTÉGEONS-NOUS LES UNS LES AUTRES



C'est donc uniquement en tant que public ayant des *pratiques à risques*, que les gens du voyage sont appréhendés par les agences régionales de santé. Ce constat est révélateur de la prégnance des représentations concernant ces populations qui, bien que contribuant de manière formelle ou informelle à l'économie circulaire, notamment par le travail de la ferraille, restent totalement écartées des discussions relatives à l'écologie. Appréhendées comme des *pollueurs* plus que comme des recycleurs, comme des *captifs* des nuisances environnementales plus que comme des acteurs en prise avec ces externalités, les politiques publiques déployées à leur égard alternent entre une criminalisation et une victimisation qui ont pour effet de déposséder les gens du voyage de toute possibilité d'agir en tant que citoyens concernés par les enjeux écologiques.

De fait, les gens du voyage sont captifs de processus puissants d'aliénation et d'essentialisation comparables à ce que Malcom Ferdinand désigne sous le terme d'« habiter colonial » à partir de l'exemple des populations antillaises dont la privation de l'accès à la gouvernance écologique des Caraïbes relève d'une continuité de

l'esclavage³¹². De la même façon que les esclaves ont été extraits de leur milieu et accaparés par l'anthropocène, pour être non seulement exploités mais également dépossédés de toute responsabilité politique sur la terre qu'ils cultivent ; les gens du voyage font le travail du recyclage des métaux³¹³ tout en étant délibérément occultés dans les débats autour des enjeux écologiques. Cette négation est une manière de détourner le regard sur une exploitation à laquelle consentent beaucoup de voyageurs précaires, désignée par Joan Martinez Aliér comme une « accumulation par contamination », qui signifie que « les profits capitalistes augmentent avec la capacité de se débarrasser des déchets à un coût faible ou nul. »³¹⁴

Assignés à des espaces contraints gérés par des entreprises qui tirent profit d'un système où leur accès à la propriété privée est prohibé par tout un dispositif répressif³¹⁵, les gens du voyage expérimentent *in fine* les cinq types d'oppression décrits par Marion Iris Young³¹⁶ :

- la marginalisation, sociale, spatiale..., ;
- l'impérialisme culturel, par l'absence de reconnaissance de leur mode de vie, le mépris et le « déclassement » perpétuel de leurs comportements, etc. ;
- l'absence de pouvoir, par le fait d'être inaudibles ou réduits au silence ;
- l'exploitation capitaliste, par le fait d'être amené à travailler dans des filières à risque, par le fait d'être « redevables » où qu'ils soient d'une rétribution liée au fait de n'être pas autorisé à « vivre là », etc. ;
- la violence, par le racisme, par les morts de violences policières, par la détresse sociale, etc.

Comme l'ensemble des classes populaires, les gens du voyage sont pourtant loin d'être ceux qui produisent le plus de déchets, leur mode de vie reposant sur une économie de moyens inhérente à la mobilité et à un habitat impropre au stockage. S'ils consomment du carburant pour leurs déplacements, ils ont aussi des stratégies – plus ou moins contraintes – visant à diminuer les trajets quotidiens. Ils sont donc, même s'ils ne se revendiquent pas comme tels, des acteurs engagés dans une dynamique de décroissance. Comme le souligne Jean-Baptiste Comby, « les pollutions visibles sont probablement les plus incriminées par l'ensemble des catégories sociales. Cette indignation renvoie à l'opposition entre le pauvre, le vulgaire,

³¹² FERDINAND Malcom, *Une écologie décoloniale. Penser l'écologie depuis le monde caribéen*, Seuil, Paris, 2019.

³¹³ À titre d'exemple, cf. l'extrait vidéo « Le port des monstres », par Alexandre Deslien, *Échelle Inconnue*, 5'44", 2017 : <http://www.makhnovtchina.org/plyr-master/lecteur/lecteur.php?id=69>

³¹⁴ MARTINEZ ALIER Joan, « Justice environnementale et décroissance économique : l'alliance de deux mouvements », *Écologie & politique*, n°41, 2011, p. 134.

³¹⁵ LOISEAU Gaëlla, *Odologie et présence des gens du voyage en France. Blocages, passages et nœuds des espaces de vie voyageurs*, Thèse de sociologie sous la direction d'Arnaud Le Marchand et Marc Bernardot, Université du Havre, 2019.

³¹⁶ YOUNG Iris Marion, « Five Faces of Oppression », in HELDKE Lisa & O'CONNOR Peg (dir.), *Oppression, Privilege and Resistance. Theoretical Perspective of Racism, Sexism and Heterosexism*, McGraw Hill, New-York, 2004.

le sale (souvent imagée par les détritiques qui jonchent les mers et déserts des pays les plus dominés), et le riche, le raffiné, le propre. Or, ces représentations du sens commun détournent l'attention des pollutions moins visibles mais nettement plus nuisibles générées par les styles de vie caractéristiques des classes sociales supérieures. Elles contribuent de surcroît à un mépris de classe, qui en matière d'écologie se manifeste toutes les fois où l'on s'étonne du fait que, malgré leurs "vieilles" voitures ou leurs logements "mal" isolés, les modes de vie des moins privilégiés présentent tendanciellement une empreinte écologique plus faible que celle des autres milieux sociaux. »³¹⁷

On observe donc un paradoxe qui procède d'une exploitation des corps dans un travail déclassé qui met au contact les individus avec le problème politique de la pollution dans toute sa matérialité, et une rupture politique (qui découle de cette proximité qui assimile les voyageurs aux « déchets » qu'ils transportent) dans le fait qu'ils ne pourraient prendre part au débat citoyen sur l'écologie.

L'accoutumance se greffe sur ce processus qu'elle permet de sédimenter sous une forme d'acceptation d'une position subalterne qui restreint leur liberté d'expression par la démobilité. Par ailleurs, la présence des voyageurs constitue en certains cas une aubaine, qui les conduit aussi à négocier leur présence à partir d'autres formes de services largement invisibilisés et néanmoins opérants. Ainsi, à Port-Jérôme-sur-Seine, nos interlocuteurs de Caux Seine Agglomération nous expliquent que contrairement à toute attente, lorsque les gens du voyage ont quitté le parking qu'ils occupaient dans la zone industrielle pour regagner le terrain mis à leur disposition en attendant la réalisation des terrains familiaux locatifs, « *les entreprises les ont pleuré* »³¹⁸ car leur présence sécurisait leurs établissements du fait que « *personne ne s'approchait* »³¹⁹. Ces tractations informelles peuvent effectivement influencer dans les décisions des gens du voyage de s'installer « ici plutôt qu'ailleurs » ou dans la stabilisation de leur présence dans ce type d'« enclaves »³²⁰, souvent au détriment d'une prise en considération des conditions environnementales ou sanitaires qu'elles comportent.

La lutte pour l'accès à un espace de vie temporaire représente un pan important de la survie en milieu hostile, et pèse lourdement sur les conditions de vie des gens du voyage. C'est pourquoi, la question de la localisation et de ses risques reste bien souvent un critère subalterne dans le choix des espaces de vie face au besoin impérieux d'avoir une place avec un raccordement à l'eau et l'électricité. Nous avons ainsi été marquées par le raisonnement de

³¹⁷ COMBY Jean-Baptiste, « À propos de la dépossession écologique des classes populaires », *Savoir/Agir*, n°33, 2015, p. 29.

³¹⁸ Entretien du 2 avril 2021.

³¹⁹ Ibid.

³²⁰ LE MARCHAND Arnaud, *Enclaves nomades. Habitat et travail mobiles*, Éditions du Croquant, Bellecombe-en-Bauge, 2011.

Vanessa, résidant sur l'aire de Rouen Petit-Quevilly, qui explicitait son choix de rester sur l'aire d'accueil en faisant prévaloir le risque d'expulsion, en dehors de l'aire, sur le risque sanitaire consécutif à l'accident de Lubrizol :

Il y'a des habitants qui sont partis sur le coup, parce qu'ils ont eu peur, et qui sont revenus parce que c'est leur terrain. (...) Les terrains sauvages, il y'a les policiers qui viennent, qui vous font partir. Alors que là-bas, au moins on est dans un endroit pollué, mais dans la légalité.³²¹

L'aire du Petit-Quevilly comme l'aire de Saint-André-lez-Lille, dans le Nord, sont des aires où les gens se trouvent dans des logiques de survie. Les travailleurs sociaux avec qui nous avons discuté dans le Nord, en Gironde ou en Seine-Maritime ont tous pointé le fait que les résidents des aires d'accueil les plus dégradées figurent parmi les populations les plus démunies des gens du voyage. Le faible coût des aires les plus anciennes, et les moins bien placées, restent pour ces familles un moindre mal ou un choix par défaut comme l'explique cette femme rencontrée à Saint-André-lez-Lille :

[Ici] c'est cent-trente euros par mois. Et ça nous arrange hein. Il y'en a des autres l'hiver, ils en ont pour trois ou quatre cents euros... ! Tu touches le RSA, il est parti ... ! Tu manges quoi après ? Ils savent très bien, que ça ne marche pas. Après les gens, qu'est-ce qu'ils font ? Ils restent dessus, ils payent plus et puis le courant ils vont le prendre ailleurs ... Et puis, c'est tout... C'est arrivé plein de fois, ... Ça ne marche pas ! Qu'est-ce que tu veux qu'il fasse celui qui touche le RSA, là ?³²²

Ainsi, les mouvements de caravanes sont bien souvent davantage régulés par le montant des factures et le risque d'endettement sur les aires d'accueil que par le besoin de voyager, comme l'explique le médiateur santé qui intervient sur toute la métropole de Rouen à qui je fais remarquer la présence d'un groupe de gens du voyage installés aux abords d'une usine :

T : Ça c'est des gens qui sont sur Petit-Quevilly d'habitude.

GL : D'accord. Ils se mettent là...

T : Oui, parce que... ... L'aire d'accueil de Petit-Quevilly ça se vide, ça s'remplit, ça se vide, ça s'remplit... notamment, pour les premières factures d'électricité, quand il commence à faire froid. Mais c'est vrai quasiment partout hein.³²³

Pour toutes ces raisons, le problème public le plus prégnant est celui dit de *la sédentarisation* sur les aires d'accueil qui fait aujourd'hui du relogement en terrains familiaux ou habitat adapté une option de plus en plus en vogue au sein des collectivités locales. Mais parfois, lorsque des opérations de relogement rapprochent les gens du voyage des centres urbains, les plus démunis ne sont pas nécessairement prioritaires ainsi que nous l'explique le directeur

³²¹ Propos tenus dans le cadre du reportage de Clément Baudet et Anne-Laure Chanel, op. cit.

³²² Entretien du 29 octobre 2020.

³²³ Entretien du 9 octobre 2020.

de La Sauvegarde du Nord. Les difficultés du portage politique de ces opérations induisent en effet des stratégies de stabilisation du projet, à partir de la sélection des familles :

VD : Cette aire là (*de Lille-Bargues*) est vouée à fermer. Mais..., ils ouvrent en contrepartie des places... ils sont en train de créer un habitat adapté. Sauf qu'aujourd'hui, l'habitat adapté va pouvoir accueillir entre huit et douze familles (...). Alors que sur l'aire d'accueil ils sont vingt-vingt-cinq. Donc, c'est quid du delta ? Il n'y'a pas de solution pour les autres. (...) Et là tu vas voir, il y'a vraiment un décalage entre les personnes, à l'entrée du terrain, qui sont vraiment dans une précarité, une paupérisation forte... et après, avec le fond du terrain où l'on est avec un groupe qui a plus de moyens, qui travaillent sur les marchés heu...

GL : OK, et c'est ceux qui sont au début du terrain qui vont être relogés, du coup ?

VD : B... non. (...) Parce que... de ce que j'ai pu déjà en entendre... [c'est que] le programme, par contre, là ça va être un programme qui va être intégré dans la cité, tu vois, qui ne sera pas en bordure, qui sera dans un nouveau quartier de Lille. Il faut donc avoir un comportement exemplaire... la commande, elle est là.³²⁴

S'ajoutent à cela, les logiques des acteurs mobilisés en faveur de la protection de l'environnement qui ne souhaitent pas voir apparaître des équipements d'accueil et d'habitat des gens du voyage sur des espaces qu'ils cherchent à valoriser, à préserver de toute empreinte humaine, bien souvent, en vue d'y avoir accès pour leur propre bien-être. Ces rapports de classe autour des enjeux écologiques relèvent de la justice environnementale qui est complexe, car elle met en balance des notions d'équité dans l'accès à l'espace et aux ressources environnementales. Pour les gens du voyage, toute la difficulté réside dans le fait qu'ils sont appréhendés comme un groupe homogène à partir d'une vision étatique et d'une approche focalisée sur le mode de vie en habitat caravane, tandis que les individus vivent des situations sociales contrastées où l'habitat peut aussi bien être un vecteur d'insertion économique qu'un amplificateur d'inégalités sociales et environnementales.

Le fait que l'habitat caravane ne consacre pas la propriété privée, et instille des alternatives à un mode de vie fondé sur l'accumulation de capitaux, constitue un élément particulièrement contrariant dans l'approche par la notion de justice. Parce qu'ils font la démonstration de force qu'un mode de vie *léger*, affranchi d'un certain nombre de normes de l'habitat, peut se perpétuer ; ils engendrent en réponse un cadre juridique d'exception, dont le caractère *suspensif* des règles de droit commun n'est que la piètre solution proposée par les institutions publiques pour ne pas dévoyer les normes de l'habitat. Autrement dit, au sein même des institutions publiques, l'habitat *non ordinaire* constitue une menace sécuritaire qui empêche de le penser à partir d'un droit positif et d'un réel cadre de protection des habitants.

³²⁴ Entretien du 29 octobre 2020.

C'est cette logique paradoxale de suspension de leur présence qui produit cette ironie scabreuse selon laquelle, pendant que les rouennais prennent la route pour se réfugier hors de la ville, les gens du voyage institués par des logiques d'État à partir d'une assignation à la mobilité³²⁵, restent confinés à l'intérieur du périmètre de sécurité autour de Lubrizol, au prétexte que leurs caravanes « encombreraient les routes » et empêcheraient la « fluidité du trafic ».

Le corps : ultime vecteur des nuisances insondables, indéterminées

L'incertitude et la confusion, omniprésentes à propos des nuisances auxquelles les voyageurs sont exposés sur les aires d'accueil, engendrent des attitudes de déni, de détournement de l'attention, de minimisation ou au contraire d'extrapolation des risques. Elles favorisent la survenue de l'anxiété et du stress auxquels les voyageurs sont déjà tout particulièrement exposés lorsqu'ils font halte en dehors des aires d'accueil à cause du risque d'expulsion. Vanessa – qui a raconté à de nombreuses reprises la façon dont elle a vécu l'accident de Lubrizol – relate la manière dont l'anxiété peut être accentuée par le sentiment d'abandon et la façon dont celui-ci génère une épreuve supplémentaire pour s'arracher de l'indignité infligée par le fait de ne pas parvenir à être entendu en tant que victime :

V : Ma grande fille et ma plus jeune, elle a seize ans maintenant. Elle est venue avec moi, on a été au... parce que j'avais vu qu'il y'avait les pompiers qu'étaient là, qu'il y avait un camion-laboratoire tu sais pour expertiser, pour... je dis, moi... vu qu'ils ne sont pas capables de venir nous voir... je vais aller les voir. Donc j'ai été là-bas, j'ai dit « voilà, on est sur l'aire d'accueil », je dis « l'air est insupportable, on n'arrive pas à respirer dans les caravanes », enfin... je dis heu... je ne sais pas c'qu'on doit faire... (...) Ils m'ont dit « bon, heu... on va vous envoyer quelqu'un ». Donc... on est revenues là, on a attendu que ça s'passe... et ils sont venus avec un petit appareil, ils ont fait un aller jusqu'à là (*pointe du doigt une ligne sur l'aire*), un retour de l'autre côté... et..., ils ont dit « non... apparemment c'est bon, tout va bien ». Alors ma fille elle l'a regardé, puis a dit ... « j'ai une question à vous poser ». Alors le pompier y dit « de quoi ? » ..., elle a dit ... « est-ce qu'on va mourir ce soir ? ». Le pompier dit « non, vous n'allez pas mourir ce soir ». Elle dit « bo bah alors tout va bien si on ne meurt pas ce soir » en voulant dire... « on est là quoi ». On se posait des questions, toute la journée on se posait des questions.

GL : Il y'a personne qui est venu vous voir.

V : Il y'a personne qui est venu nous voir. C'est moi qu'est allé voir les... (...) J'allais voir les policiers...

GL : C'était quoi l'appareil ? Ils mesuraient quoi avec ?

V : Je ne sais pas, apparemment c'était le dioxyde dans l'air. Je ne sais pas trop c'que c'était vraiment. Moi, heu... je les ai laissés faire leur travail.

³²⁵ LOISEAU Gaëlla, « Maintenus dans leur ethnicité au nom de l'ordre public. Le cas des gens du voyage », in CRENN Chantal et KOTOBİ Laurence (dir.), *Du point de vue de l'ethnicité. Pratiques françaises*, Armand Colin, Paris, pp. 157-174.

F (sa fille) : Dis plutôt qu'ils n'ont rien fait du tout, oui !

V : Ils avaient un petit appareil, comme si vous heu... votre appareil là (montrant l'enregistreur) ...

Et puis... Donc, après on a laissé tomber ...³²⁶

Cette violence-là, loin d'être uniquement imputable à une quelconque cacophonie liée à la gestion de crise, est au contraire reconduite tout au long de la quête de réhabilitation, au titre de victimes, à travers le traitement judiciaire de la plainte déposée par les familles contre Lubrizol et la métropole de Rouen. Pour mémoire, les familles ont eu des nausées, des vomissements, des maux de tête, des difficultés respiratoires, ils n'ont reçu aucune consigne lors de l'accident, aucune prise en charge ni pendant ni après, leurs caravanes ont tremblé au moment des explosions, ou ont été recouvertes de suies, les odeurs ont imprégné leurs espaces domestiques. **La dimension traumatique qui a été vécue de diverses manières selon les individus n'a pas été prise en considération.**

L'avocate des familles nous explique toute la difficulté qu'elle rencontre à faire reconnaître le préjudice subi par les gens du voyage, ayant essuyé des refus pour toutes les expertises qu'elle a demandées au juge :

JM : Il y'a Médecins du Monde qui était venu. Mais ils n'avaient pas fait des certificats individualisés. Donc j'ai fait venir des médecins sur l'aire d'accueil pour avoir un certificat médical par personne qui établissait leur situation. (...) Suite à ça j'ai fait une demande devant le juge civil, pour avoir une expertise biologique, et une expertise des suies. Sauf que ce juge nous a répondu que concernant l'expertise biologique, on ne pouvait pas lancer ça parce que je n'avais pas de début de preuve que ça avait des retentissements sur la santé. (...)

GL : Pourquoi... enfin, comment on refuse ? Expertise biologique, vous alliez analyser quoi en fait ?

JM : Le sang...

GL : Oui, voilà, juste organique.

JM : Un médecin qui venait faire une expertise physique. On me dit « non, une expertise ça a un coût, on la lance que si on a un début de preuve, là vous n'avez pas de début de preuve. » Alors, moi j'estimais que si, parce que j'avais quand même un certificat médical disant qu'il y avait des étourdissements, des... voilà... (...). Pour moi, c'est simplement que le juge qui prend cette décision est seul, et qu'il n'avait pas envie d'ouvrir la voie, parce que c'était très rapidement, malgré tout, après l'incendie. Il n'avait pas envie d'ouvrir une voie judiciaire qui allait s'ouvrir pour tout le monde aussi. (...) En revanche, j'ai lancé une nouvelle procédure que j'ai donc plaidée ce matin, sur une demande d'expertise psychologique. Là, je me dis « bon, j'ai quand même des certificats qui me disent qu'il y a un état de stress post-traumatique », des enfants qui refont pipi au lit, qui ne faisaient plus pipi au lit, ... là, on n'est plus dans l'hypothèse de l'expertise biologique où on va me dire que je n'ai pas de début [de preuve] ; j'ai quand même, là, un début d'élément. On n'est pas sur les suies, où là on sait qui c'est... Bon, Lubrizol et NL Logis-

³²⁶ Entretien du 9 octobre 2020.

tique s'opposent. De toute façon ils sont toujours opposés à tout, je ne le dis même plus... pour moi, c'est évident. Ils s'opposent en me disant que « de toute façon, il y'a des analyses qui seront faites dans la population en général ». Et j'ai plaidé évidemment que moi, ce n'est pas la population en général que je demande, c'est eux.

GL : Ils s'opposent à ce qu'il y ait des expertises psychologiques qui soient faites sur la population spécifique des gens du voyage.

JM : Oui. C'est ça. Enfin, les personnes qui étaient requérantes très précisément, en me disant que de toute façon il y'a des analyses épidémiologiques qui vont être faites au sein de la population et que là, on verra bien s'il y'a eu des angoisses ou autres choses.³²⁷

Qu'il s'agisse de l'analyse des suies, de l'analyse biologique ou de l'analyse psychologique, toutes les requêtes formulées par l'avocate ont été rejetées par le juge. La démarche initiée par l'avocate consistait à identifier un ou plusieurs coupables (en l'occurrence Lubrizol et NL Logistique) dont les responsabilités pourraient être engagées. Dans ce cas, l'expertise est payée directement par ces personnes morales nous explique l'avocate :

Eux, ont le droit de faire valoir leur droit par rapport à ça... en disant « nous, non seulement il y'a rien, laissant entendre qu'on serait responsables, mais en plus on ne va pas payer pour une expertise inutile ». Voilà. C'est ça en gros le débat, pour le résumer. Donc, je leur dis, je ne comprends pas pourquoi vous vous opposez, pour cette raison-là, parce que si c'est juste un petit stress comme vous le laissez entendre, ce sera marqué... ça sera à votre avantage. Et puis... moi, au moins je saurai s'il y'a quelque-chose ou pas... J'imagine qu'il y a quelque-chose au vu des éléments que je donne. Donc voilà. Mais ils sont toujours opposés, et aux expertises biologiques aussi ils sont opposés. Notamment l'argument était « les pompiers ont été testés ». Oui, mais alors les pompiers, ils n'ont pas la même situation de santé que les gens du voyage, qui déjà sont amoindris donc ne sont pas impactés de la même façon.³²⁸

La seule marge de manœuvre reste désormais l'enquête pénale qui a été ouverte contre Lubrizol. Les gens du voyage qui se sont associés à la plainte portée par l'association Les Sinistrés de Lubrizol, pourront, comme l'ensemble des requérants, avoir accès au dossier au fil de l'avancée de l'enquête. Ils pourront, par exemple demander via leur avocate, à ce que tel ou tel élément soit approfondi. La question de la localisation de l'aire d'accueil de Rouen Petit-Quevilly pourra ainsi être traitée dans ce cadre-là, ce qui constitue une petite victoire pour les familles. Mais le plus important aux yeux de l'avocate c'est que cette mise en examen a permis de *sauvegarder les preuves qui vont permettre des expertises, que déjà on n'arrive pas à avoir nous tout seuls* ³²⁹.

³²⁷ Entretien du 8 octobre 2020.

³²⁸ Ibid.

³²⁹ Ibid.

À l'aune du déroulement du procès contre Lubrizol et des nombreux enjeux politiques et économiques qui influent dans le déroulé de l'enquête, on mesure le retentissement de la violence ressentie par les victimes qui cherchent à être entendues, et qui se voient opposer des stratégies visant à semer la confusion et à gagner du temps afin que les preuves s'effacent. Par ailleurs, les collectivités qui ont intérêt à maintenir sur leur territoire ces entreprises qui créent de l'emploi et génèrent des flux de capitaux, jouent bien souvent les piètres intermédiaires entre les intérêts des habitants et ceux des industriels.

À Hellemmes-Ronchin, la stratégie des entrepreneurs (SARL Matériaux Recyclés de Ronchin et SAS Compagnie des Ciments Belges de France) responsables de la pollution affectant les gens du voyage résidant sur l'aire d'accueil est similaire à celle de Lubrizol et NL Logistique à Rouen, même si elle s'applique à une toute autre échelle géographique et sanitaire. Le directeur de la SARL Matériaux Recyclés de Ronchin craint que les expertises ne soient un « en-grenage » difficile à enrayer et que les autorités sanitaires puissent « s'acharner » à rechercher telle ou telle particule émise dans l'atmosphère.

Les familles ont pourtant rapidement ressenti les effets des nuisances sur leur santé, sans pour autant pouvoir en déterminer la cause, ainsi que le relatent deux membres du collectif des femmes d'Hellemmes-Ronchin :

M : Quand ils ont construit le terrain, tout au début, quand on est entrés dedans, au bout de... du troisième ou quatrième mois après, on a eu... je vous dis franchement, on a eu quelques problèmes de peau. Parce que ça..., on l'a jamais dit c'est vrai, parce que on n'a pas vraiment pensé que c'était ça, mais sans doute ça doit être ça. Parce que quand on est rentrés au bout de quelques mois après, les enfants ont eu des boutons, et quand il y'a eu tout ça quelques temps, au bout de six mois je crois, maximum, on a eu... presque la moitié du terrain, ils ont eu des boutons. Et quand on allait voir les médecins, les médecins, ils disaient que c'était la gale. Donc on ne comprenait pas comment on attrapait la gale.

C : Et que c'était la gale du ciment.

GL : Ah...

M : Et c'est pour ça que voilà... on ne comprenait pas comment ça s'est fait qu'on avait la gale, puisque c'était un nouveau terrain. C'était plus propre que l'autre terrain où on était ! On ne comprenait pas comment heu..., on n'aurait pas du tout. Mais quelques années après, il y'avait un médecin qui était le médecin de la famille, généraliste, et il venait souvent sur le terrain. Et tout ça, lui il disait « ce n'est pas normal que tout le monde l'a attrapée, que chez vous, et que les autres terrains, ils ne sont pas contaminés... C'est un peu bizarre tout ça ». Mais comme lui c'était un médecin généraliste, il ne pouvait pas faire de tests au-delà que c'était la gale. Donc, nous on n'a pas pensé à autre chose que..., c'était la gale et voilà. (...) Mais les chiens, dès qu'on les laissait dehors, je vous assure... les chiens au bout de quelques jours après, ils avaient plein de boutons, c'était la gale. Et le médecin disait « bah, c'est la gale des chiens » tu vois, ça s'attrape, donc ça s'appelait comme ça... Il disait, c'est le chien qui a transmis à

l'homme la gale... En fait, à mon avis ça ne doit pas être ça, parce que les chiens ils étaient vraiment en bonne santé de l'autre côté [sur l'ancien terrain]. Parce qu'on était vraiment, entre guillemets, dans la gadoue, même qu'ils ont mis un terrain provisoire, c'était pareil, dès qu'il pleuvait il y'avait d'la boue, c'était... on vivait comme ça !

C : C'était sale de l'autre côté, franchement (...). De l'autre côté on vivait vraiment dans la gadoue, mais on n'était pas malades. On n'avait pas de boutons, on n'avait pas...³³⁰

Le directeur de la SARL Matériaux Recyclés de Ronchin avec qui nous avons eu l'occasion d'échanger, prêche de son côté un tout autre discours, diffusant non seulement la confusion et l'indétermination des causes mais plus encore la perplexité vis-à-vis de la véracité des propos rapportés par les familles :

La gale du ciment je pense que c'est un gros "fake". L'ARS n'a jamais réussi à avoir cet avis-là, médicalement. La gale du ciment mais... le premier objectif d'une centrale à béton c'est de ne pas perdre de ciment ! À l'époque ça pouvait arriver quand le maçon mettait les mains la journée entière dans le ciment. Mais là c'est un "fake", au sens strict du terme : c'est-à-dire que j'agite un mot qui fait peur mais qui est impensable, unimaginable, à côté de la plaque. C'est ce que j'ai entendu d'une réunion de l'ARS où les industriels et les familles et les autorités de l'État étaient réunis. La gale du ciment a été écartée faute de preuves.³³¹

Il précise qu'une étude sanitaire a été réalisée à ses frais en 2015 et que les résultats (que le collectif des femmes d'Hellemmes-Ronchin a eu du mal à obtenir³³²) font apparaître qu'il n'y aurait « aucun dépassement de quantités de poussières ni à un endroit ni à un autre »³³³ nous rapporte le directeur de la SARL Matériaux Recyclés de Ronchin. C'est le film « Nos poumons c'est du béton » qui est venu mettre en lumière et documenter la situation sanitaire où se trouvent encore aujourd'hui les familles d'Hellemmes-Ronchin, après huit ans de combat pour se faire entendre et quinze ans passés sur l'aire d'accueil.

La gale du ciment n'est pas l'unique symptôme révélateur d'une intolérance physiologique à cette surexposition aux poussières et nuisances sonores. Des problèmes oculaires, dermatologiques, respiratoires, l'asthme et les céphalées, sont récurrents chez les enfants et l'ensemble des habitants de l'aire d'Hellemmes-Ronchin, ainsi que le martèlent à chaque mobilisation les femmes du collectif d'Hellemmes-Ronchin.

Dans le film cité ci-dessus, un père de famille témoigne de l'hospitalisation de son nourrisson suite à une infection pulmonaire et ajoute qu'il a retrouvé d'autres enfants du terrain au même moment, laissant supposer une forte intoxication :

³³⁰ Entretien du 30 octobre 2020.

³³¹ Entretien du 29 mars 2021.

³³² Cf. POMMERAT Evelyne (dir.), op. cit. p. 65.

³³³ Entretien du 29 mars 2021.

En fait j'ai eu ma fille exactement il y'a trois mois, je l'ai eue le 7 mars, et un mois après on a dû aller... elle s'est fait hospitaliser à cause de la poussière. C'est c'qu'ils ont dit à l'hôpital, ça peut être à 98% de la faute de la poussière, puisqu'elle a fait une infection pulmonaire plus une insuffisance respiratoire. Elle a été intubée, elle a été réanimée et tout ça parce qu'elle ne respirait plus du tout, elle s'laissait partir quand elle dormait, elle n'arrivait plus à respirer. Et elle a été hospitalisée sept jours et encore maintenant ça fait... ça fait peut-être un mois qu'elle est sortie, et elle a encore du kiné, elle a encore des antibiotiques et tout ça. Y'a eu trois enfants du même terrain vraiment à la même période. Pendant que ma fille était hospitalisée, dans les deux chambres d'à côté c'étaient deux... deux petits cousins et cousines qui sont du même terrain et ... c'était pour la même chose : bronchiolite et infection pulmonaire.³³⁴

Vivre à proximité d'une cimenterie et d'une concasserie implique une absorption de doses de poussière supérieure à celle de travailleurs qui sont sur place maximum huit heures par jour et disposent de protections efficaces contre les nuisances sonores et les risques d'ingestion de poussières. Par ailleurs, les travailleurs qui manipulent les engins et les matériaux et font fonctionner l'usine savent lorsqu'ils doivent se protéger ou s'écarter d'une opération délicate. À l'inverse, aucune information de cet ordre ne perce jusqu'aux terrains adjacents. Ce n'est que lorsque les voyageurs se manifestent, juste après avoir été affectés par une forte dose de nuisances, que des échanges ont lieu, souvent sous le coup de la colère et de l'irritation. À notre connaissance aucun échange n'a eu lieu entre le collectif et les dirigeants des deux entreprises qui ne consentent qu'à une très modeste mesure à recevoir les plaintes des voyageurs, comme en attestent ces propos du directeur de la SARL Matériaux Recyclés de Ronchin :

J'entends bien qu'il puisse y avoir un sujet, dès lors que la santé de jeunes enfants est en cause. Mais de là à faire le lien avec des poussières ténues venant d'une centrale à béton, à côté... les effets du contact avec le ciment sont physico-chimiques et pas du tout organiques. Une gale c'est un parasite. Et en faisant des analyses de peau on peut savoir de quelle sorte d'affection il s'agit. Le ciment ça brûle. En faisant un prélèvement poussé on arrive à savoir si c'est un parasite comme la gale, ou si ça vient d'un matériau extérieur.³³⁵

Après que le collectif ait été auditionné par la Commission nationale consultative des gens du voyage, le 4 février 2019, dans le cadre d'un groupe technique consacré à la santé, il fut acté dans le schéma départemental du Nord que l'équipement devait être « relocalisé » et « réhabilité »³³⁶. Ainsi, faut-il entendre qu'un projet de déplacement de l'aire d'accueil est envisagé, mais qu'une opération d'habitat adapté, ou de terrains familiaux, serait à l'ordre du jour dans le secteur où se trouve l'aire d'accueil actuelle ? Le directeur de la SARL Maté-

³³⁴ Extrait d'un témoignage tiré du film « Nos poumons c'est du béton » du collectif des femmes d'Hellemmes-Ronchin.

³³⁵ Entretien du 29 mars 2021.

³³⁶ Cf. *Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage du Nord 2019-2025*, p. 45.

riaux Recyclés de Ronchin qui a lancé un recours administratif contre classement au PLU de ce secteur en zone EP (pour « équipement public »), rapporte avoir reçu il y a quelques années un courrier du vice-président en charge du foncier de la Métropole européenne de Lille qui lui indiquait vouloir racheter son terrain :

Sous-entendu « si vous refusez, je prendrai une déclaration d'utilité publique » ce qui risque d'entraîner dix ans de combat judiciaire. Je vais me battre, et monter au créneau dès qu'il y a le début d'un emmerdement qui se profile. On m'écrit qu'on va m'expulser, je leur explique que je leur ai déjà donné une chance de monter un terrain d'accueil pour les gens du voyage, mais à un moment donné il faut que la cohabitation se déroule mieux.³³⁷

La plupart des enquêtes épidémiologiques mettent en corrélation – à juste titre – les revenus des familles, leur alimentation, le taux de recours ou de non-recours aux soins. Depuis la fin des années 1990, les médecins travaillant auprès des gens du voyage révèlent à partir de leurs constats une espérance de vie inférieure de quinze ans à la moyenne nationale. Les professionnels du secteur médico-social mettent systématiquement en corrélation cette donnée avec les « conditions de vie », sans véritablement s'attarder sur ce que cette expression recouvre, à savoir le mode de vie itinérant (jugé stressant et occasionnant une prévalence des maladies cardio-vasculaires) et/ou l'habitat caravane d'une part, la précarité au sens large d'autre part et les aspects environnementaux qui sont restés jusqu'alors dans l'angle mort des discussions³³⁸.

Au cours de notre enquête, nous nous sommes heurtés au cloisonnement entre les approches physiologiques et environnementales, reflet du « grand partage »³³⁹ véhiculant une conception unifiée de la « nature », mais dissociée du domaine civilisé. En ce qui concerne les gens du voyage, ce n'est pas la représentation du *sauvage* qui est opérante mais bien davantage celle du *souillé*, soit de celui qui se serait trop *frotté* aux externalités du monde civilisé, à ses *rebut*s entassés dans une sphère chaotique qu'il parviendrait à contrôler ou à exploiter. C'est pourquoi la dimension professionnelle ou économique apparaît bien souvent prédominante dans les approches épidémiologiques concernant les gens du voyage, permettant de mettre en exergue une prévalence du saturnisme infantile. Par ailleurs, l'attention accordée aux pratiques alimentaires soulève bien souvent des formes de dérèglements non pas simplement physiologiques et nutritionnels mais encore socio-psychologiques, voire

³³⁷ Entretien du 29 mars 2021.

³³⁸ En 2010, le terme « environnement » ne figurait pas dans le contenu des échanges entre les professionnels rassemblés lors d'un colloque sur la santé des gens du voyage. Tandis que les témoignages de gens du voyage faisaient état de « pollution » (le terme est utilisé une seule fois) et de nuisances sonores (évoquées par deux voyageurs). Cf. Actes du colloque « Gens du voyage. Colloque Santé du 1^{er} avril 2010 », Saint-Quentin-en-Yvelines, en ligne : https://fnasat.centredoc.fr/doc_num.php?explnum_id=929

³³⁹ DESCOLA Philippe, *Par-delà nature et culture*, Gallimard, Paris, 2005.

même culturels. Enfin, le dernier axe d'intervention des actions en santé est l'accès aux droits qui consiste le plus souvent en un accompagnement individualisé vers les services de santé.

Ces approches, qui répondent à des réalités observées par les professionnels de terrain, sont surtout facilitées dans leur mise en œuvre parce qu'elles ne rencontrent aucune opposition, et ne font l'objet d'aucune controverse, contrairement à une approche par la santé environnementale qui entremêle des acteurs « non-communautaires » refusant d'être imputés d'une quelconque responsabilité dans l'état de santé de populations qu'ils méprisent par ailleurs. En l'absence d'une politique publique articulée autour de l'évaluation des inégalités environnementales et d'actions concrètes pour les atténuer, les acteurs associatifs mobilisés sur les questions de santé continueront de s'engouffrer sur ces quelques axes d'intervention qui leur procurent par ailleurs des subsides, tandis qu'une intervention en santé environnementale, plus politique, mettrait au contraire en péril la pérennité de leurs actions.

À l'aune de nos modestes observations de terrain, il apparaît que l'état de santé des gens du voyage qui résident sur les aires d'accueil demeure préoccupant. La fatigue, les maux de tête sont monnaie-courante et systématiquement corrélés, dans la bouche des voyageurs, avec des éléments de leur environnement immédiat. D'aucuns vont même jusqu'à considérer que certains de leurs proches sont décédés des suites d'une surexposition à des nuisances qui auraient engendré des cancers. Ainsi, à Seclin, avec l'ancien médiateur des gens du voyage (lui-même marié à une voyageuse) et un voyageur qui réside sur place, des pistes sont énumérées pour trouver la cause d'un décès :

V : Il y'a ma tante aussi qu'est morte du cancer.

ES (*ancien médiateur*) : Elle a été tout l'temps ici.

T : Oui, bah depuis le temps qu'elle a été ici, elle a été malade de la tête aussi, elle.

ES : Et c'est dans la tête qu'elle a attrapé ?

V : Non, non, non...

ES : La gorge... elle fumait ?

T : Oui. Gorge, respiratoire...

À La-Chapelle-d'Armentières, le même exercice a été réalisé de manière collective au fur et à mesure que les voyageurs et voyageuses de tous âges s'approchaient pour comprendre l'objet de notre venue. Voici comment ils présentent la situation :

M : Mais on est mort avec ça là (*désignant le transformateur électrique*) !

S : Bah oui c'est, ... c'est...

GL : Et alors, est-ce que vous avez des migraines ?

R : Oui, moi des migraines madame, beaucoup, j'suis là-bas madame moi, j'entends tout. Et ma fille aussi.

S : Et ma sœur elle a eu une tumeur à la tête aussi.

GL : Ce n'est pas vrai ? !

S : Ah bah oui... Elle s'est fait opérer il y'a quatre ans. Avant ça elle n'en avait pas... Ça fait treize ans qu'on est ici.

GL : Ah oui, d'accord...

M : Bah oui !

S : C'était une tumeur bénigne, hein. Encore heureux pour elle.

GL : Heureusement.

M : Merci mon Dieu.

R : Et dans le local on est gelés. S., elle sait même plus se laver dedans.

S : Mais c'est ça (*le transformateur électrique*) le plus important. Quand on voit les maisons ici, qu'ils ont été obligés de déménager, qu'ils les ont remis ailleurs à cause de...

GL : Du transformateur.

S : Du transformateur ici. Ici au départ, c'était des pâturages où il y'avait des vaches. (...) Donc on est moins considérés que des vaches. (...)

W : On a des fatigues.

D : Ça joue sur le nerf, voyez les nerfs. On doit être à une certaine distance de sécurité mais là... C'est nous, c'est moi le plus proche en plus.

W : Il y'en a même qui déclarent des maladies très graves comme des tumeurs. Il y'a une dame qu'habitait à côté-là, voyez la maison là-bas, voyez le toit de la maison ?

GL : Ah oui d'accord, oui.

W : Eh bah cette dame-là est morte d'une tumeur. Et c'est dû à ça ! Les gens disent que c'est dû à ça !

D : Moi, j'ai été voir EDF ! Je leur ai posé la question. Et ils m'ont dit « oui c'est vrai que qu'il faut respecter certaines distances ». Je n'sais pas si c'est cinq cents mètres ou quatre cents, enfin il y'a une distance à respecter.

W : Vous voyez, il n'y'a pas de maisons autour.

GL : C'est vrai.

W : La seule maison qu'il y a, c'est là.³⁴⁰

La nuisance électromagnétique évoquée ici, nous l'avons ressentie physiquement lorsque nous étions sur l'aire d'accueil de La Chapelle-d'Armentières. Elle est difficile à décrire, mais nous dirions qu'il s'agit d'une sensation qui s'apparente à une légère vibration mobilisant tout le corps et en particulier la tête. À Saint-André, une femme que nous abordons évoque d'emblée l'épilepsie de son fils qu'elle associe aux discours qu'ont pu lui tenir les médecins :

³⁴⁰ Entretien du 30 octobre 2020.

GL : Vivre à côté d'une voie ferrée c'est particulier non ?

J : Ah ça fait des années, mon fils, il est épileptique déjà, on a dit que c'était peut-être par rapport aux ondes...

GL : Il est épileptique.

J : Et c'est par rapport... on dit que... les rayons...

GL : ça serait lié à ça ?...

J : Voilà. Non, ça peut... ça peut jouer.

GL : Oui ça pourrait favoriser. Et il a quel âge votre enfant ?

J : Il a trente-neuf ans.

GL : Et il a toujours été épileptique.

J : Ah non, non, non. Quand il était petit, il n'était pas épileptique.

GL : Ah oui... il est devenu épileptique.

J : Oui il est devenu épileptique ça fait... heu... pfff, quinze ans, à peu près, maintenant.

GL : Et vous, vous habitez là depuis combien de temps ?

J : Ah... depuis heu... depuis l'ouverture quoi.³⁴¹

Enfin, une femme rencontrée sur les terrains familiaux de Cenon-Artigues évoque – sans que nous ne l'interrogeons spécifiquement sur sa santé – son traitement pour soigner une dépression, comme pour s'excuser d'être un peu « au ralenti ». Elle poursuit en indiquant qu'elle ne parvient pas à dormir sur les terrains familiaux et qu'elle profitait de l'après-midi, plutôt calme, pour se reposer. Elle me raconte qu'elle quitte le terrain tous les week-ends, pour se rendre chez des amis ou rester avec sa famille en stationnement sauvage, et également tous les étés pour ne pas avoir à subir constamment les bruits et poussières de la cimenterie.

Plus tard lors de notre visite avec l'agent de la mairie, celle-ci interpelle un enfant d'une dizaine d'années pour lui demander s'il va retourner à l'école. Il répond qu'il ne pense pas qu'il va retourner à l'école à cause du port du masque et des risques que ça pourrait comporter pour lui. Sa mère qui assiste à la conversation explique qu'il est fragile des poumons. Lorsque je demande ce qu'il a plus précisément, elle m'explique qu'il a subi une opération du cœur, avant de modérer *mais c'était quand il était tout petit*. Je demande alors si cette opération pourrait être en lien avec la proximité de la centrale à béton en activité, et si cette éventualité a été évoquée par les médecins en pointant plus particulièrement l'ingestion de poussières pendant la grossesse. Elle me confirme que *oui, ça a été évoqué* et que ça a été considéré par les médecins comme pouvant être *une des causes, ou au moins, un facteur aggravant*.

³⁴¹ Entretien du 29 octobre 2020.

Ce sont donc autant de signaux donnés par le corps, que les esprits et la raison tentent d'appréhender avec une dose de modération qui n'est pas anodine, dans le sens où elle retranscrit cette crainte d'être "trop visible", "trop dérangeant" ..., la crainte d'être trop perçu comme une menace pour la pérennité de l'espace de vie collectif. La difficulté à "dénoncer" des conditions de vie, et des toxicités plus ou moins avérées ou supputées, tient aussi au fait que cette prise de parole puisse menacer l'ensemble du groupe. Les gens du voyage sont donc le plus souvent contraints de « faire corps » ensemble face à ces nuisances ressenties.

Du droit au travail au droit au repos

Cette enquête nous a conduits à croiser à plusieurs reprises la question du travail et plus particulièrement de l'accès aux déchetteries qui est rendu problématique pour les gens du voyage. Bien souvent, le fait qu'ils se présentent en fourgons les assimile à des professionnels devant payer pour n'importe quelle quantité de déchets. Or, beaucoup de voyageurs vivent cette situation comme une injustice et refusent de payer plus que les particuliers qui résident sur le territoire et accèdent gratuitement aux déchetteries. Bien que nous n'ayons pas focalisé notre enquête sur ce point particulier, il nous semble que le fait que les gens du voyage consentent à faire ce travail d'entretien et de recyclage à l'échelle locale participe de cette perception en termes d'injustice. D'une certaine manière ils auraient uniquement le droit d'être là en tant que travailleurs mais pas en tant qu'habitants. Or, comme cela a été démontré depuis les travaux de Jean-Baptiste Humeau, ou de Christophe Robert³⁴², leurs circulations sont souvent localisées à plus ou moins large échelle et ils ont des habitudes saisonnières notamment qui les lient et les attachent durablement aux territoires qu'ils fréquentent. C'est pourquoi, cette exclusion des déchetteries est aussi une manière détournée de ne pas les reconnaître comme étant légitimes à venir déposer les déchets collectés sur ces territoires qu'ils parcourent. Ainsi à Montpellier, les gens du voyage préfèrent « payer des locaux » pour brûler les déchets sur leurs propres terrains, plutôt que d'avoir à payer un accès qu'ils jugent onéreux à la déchetterie. Ils se retrouvent donc dans une position paradoxale de recycleurs payant une prestation générant de la pollution, à défaut de pouvoir bénéficier d'un accès aux espaces de recyclage.

On peut forcer le trait en pointant également le paradoxe dans lequel ils se trouvent sur certains équipements qui, selon la logique de la création destructive, vont agréger des nuisances plutôt que de ménager un certain niveau de confort et de paisibilité. Ainsi, certaines

³⁴² HUMEAU Jean-Baptiste, *Tsiganes en France. De l'assignation au droit d'habiter*, L'Harmattan, Paris, 1995. ROBERT Christophe, *Eternels étrangers de l'intérieur ? Les groupes tsiganes en France*, Desclée de Brouwer, Paris, 2007.

implantations plutôt favorables ou bien vécues, telle l'aire de Mons-en-Barœul, vont se voir agréger un nouvel équipement qui va détériorer sensiblement la qualité de vie sur l'aire. À Mons-en-Barœul les voyageurs qui se sentaient respectés et bien accueillis (malgré la proximité de la ligne de métro) ont vu se construire une déchetterie à proximité de l'aire d'accueil engendrant des nuisances sonores qui démarrent à cinq heures et ont sensiblement impacté leur espace de vie. « *Le métro on l'écoute pas tellement madame* »³⁴³ indiquent-ils pour signifier qu'une nouvelle nuisance bien plus virulente a pris le dessus. L'association du public « gens du voyage » aux équipements de tri des déchets n'est jamais argumentée par les agents des collectivités à partir d'une facilitation de l'accès à ces équipements pour des raisons professionnelles. Le service public se construit pour les gens du voyage comme pour les déchets, en négatif ; à savoir que ce n'est pas l'accès qui guide l'action publique mais bien plutôt l'éloignement et le rejet³⁴⁴. Cette proximité systématique aux déchets, qui relève d'une politique de relégation par laquelle les gens du voyage sont associés à un surplus, exhorte et conforte une forme de décadence les concernant.

Ce sont ainsi de trop nombreux voyageurs qui nous ont déclaré être empêchés de dormir, comme cette femme citée plus haut, à Cenon-Artigues, ou comme ces personnes rencontrées à Saint-André-lez-Lille se plaignant d'interventions techniques la nuit sur les voies ferrées. À Port-Jérôme-sur-Seine, une voyageuse évoque un bruit gênant se produisant la nuit, mais qu'elle ne parvient pas à identifier :

V : ... Le soir je ne sais pas, c'est quoi qui tape tous les soirs... je ne sais pas si c'est une usine qui se met en route ou... un truc toute la nuit, ça tape, ça tape. Ça fait plein de bruit. On ne sait pas d'où ça vient.

GL : Vous n'avez pas pu identifier d'où ça vient, alors ?

V : Non. Par contre, c'est la nuit le plus pire. Oui, la nuit ça travaille toute la nuit là-dedans, ça ne dort pas dans les usines, hein. Où il y a la flamme aussi, là. Et je crois où il y a l'épuration d'eau, là.

GL : Juste derrière, là ?

V : Oui. Et là ça fait que taper, ça tape, je ne sais pas c'est quoi.

GL : Ça s'met en route en fait.

V : Oui ça s'met en route sûrement et puis ... ça tourne, ça tourne, mais en réalité... ça devient pesant, quoi.

GL : Oui. Pour vous, ça vous empêche de dormir.

³⁴³ Entretien du 29 octobre 2021.

³⁴⁴ DURAND Mathieu et BACCONNIER Sandrine, « Le service public des déchets, quelles limites ? », *Raison pré-sente*, n° 220, 2021, pp. 19-28.

V : B... oui ça empêche de dormir les gens quoi. À cause de ça, là aussi de... du truc là, je ne sais pas si c'est ça vraiment, mais que souvent [on a] des Dolipranes en réserve...³⁴⁵

À Montpellier un jeune couple échange à propos de leur difficulté à dormir qui semblerait s'être généralisée sur l'ensemble de l'aire d'accueil. Ils établissent une corrélation avec la proximité d'une antenne-relais de téléphonie mobile :

SB (*épouse*) : Nous on s'est habitués à la route, mais c'est vrai qu'au début c'est insupportable. Mais après on s'y habitue...

GL : Ça fait combien de temps que vous venez ici ?

SB : B..., ça fait plus d'un an donc...

MB (*époux*) : Mais on ne dort pas quand même

SB : Non, on dort mal. (...) Par contre ce n'est pas la route qui nous gêne parce qu'on ne l'entend plus ...

MB : Oui. Parce qu'on fait que tourner, tourner... on dort vraiment mal, [et c'est] tout le monde...

GL : C'est tout le monde sur la place qui vous dit ça ?

SB : Oui. On ne comprend pas pourquoi. Alors on a pensé peut-être, cette antenne, on ne sait pas pourquoi...

MB : Nous, on a pensé à cette antenne parce qu'on a un ami en Belgique, il a des gros hectares de terrain et ils ont mis une antenne comme ça. Et depuis qu'ils ont mis une antenne comme ça, ils ne dorment plus, et c'est pas tellement bon j'veux dire.³⁴⁶

La négligence procède enfin de l'ignorance de la présence des gens du voyage aux abords des axes de circulation, des centres techniques ou des déchetteries. Certains de nos interlocuteurs y décèlent cependant une volonté de nuire. Notamment ce jeune couple, qui en plus de cette difficulté à dormir imputée à l'antenne-relais, signale des pratiques incommodes de la part des routiers qui empruntent la 4 x 4 voies longeant l'aire d'accueil :

GL : Ici, il y'a la route où les gens quand même ils roulent vite hein. (...)

SB : Ah oui ! Jour et nuit...

MB : La nuit ça klaxonne... ils font tuuuuuuuuu'

SB : Et ça klaxonne des fois à quatre-cinq heures du matin, les poids lourds, ils passent et ils klaxonnent tout le long...

GL : Ah bon ?

MB : Oui ! Pour vous réveiller.

SB : Ah oui..., tu sursoutes en plus le bruit d'un klaxon de poids-lourd !!

³⁴⁵ Entretien du 2 avril 2021.

³⁴⁶ Entretien du 8 janvier 2021.

MB : Le matin, c'est beaucoup le matin de bonne heure, qu'il y a les poids lourds. Et le soir c'est les voitures qui passent et qui klaxonnent.

SB : Le matin oui... Puis en plus, il y'a des bouchons ici.

MB : Mais des fois ils klaxonnent à une heure trente, trois heures...³⁴⁷

On retrouve également ce type de commentaire sur des équipements situés à proximité d'équipements sportifs, comme l'aire de La Jallère à Bordeaux, ou situés à proximité de centres municipaux impliqués dans l'organisation d'événements sportifs comme c'est le cas à Oissel. Sur cette aire, les gens du voyage nous ont rapporté que les employés du centre technique qui jouxte l'aire d'accueil ont tendance les soirs de match à occulter que des familles dorment à proximité, en célébrant bruyamment des victoires. Enfin, plus ordinairement, ce sont les espaces où se déroule du travail de nuit qui génèrent des nuisances perçues comme des pratiques malveillantes. Ainsi, l'éducateur spécialisé avec qui nous visitons l'aire de Villeneuve-d'Ascq nous décrit avant d'arriver sur place la configuration des lieux, et ce qu'elle génère en termes de nuisances nocturnes :

Alors là on est sur le haut, c'est du classos, ici. T'as des entreprises genre *open space*. Là, t'as les parkings, là c'est le terminus métro. (...) C'est bien situé... Il n'y'a pas d'habitations ici. Ici c'est un sas, c'est les Roms migrants, heu... c'est un terrain stabilisé de roumains ici, mais alors c'est chaud. Et ça c'est l'aire d'accueil. Alors tu vois : t'as Alstom, chantier de métro, poutrelles métalliques toute la nuit. (...) Ils transportent des poutrelles, ils soudent, (...) toute la nuit ça fait du bruit. Et eux ils ont gueulé. Ils ont reçu des boules de pétanque aussi hein. Tu sais ce qu'ils font les mecs ? Ils prennent les grandes barres de métal avec la grue et ils les laissent tomber par terre. Plouing oing... Moi j'ai vu des gamins avec des yeux comme ça, ils allaient pas à l'école, parce qu'ils n'arrivaient pas à dormir.³⁴⁸

³⁴⁷ Ibid.

³⁴⁸ Entretien du 29 octobre 2020.



La reconnaissance de la nuisance est un processus complexe qui repose en grande partie sur la possibilité d'en faire état, de se sentir autorisé à la dénoncer. Et bien souvent, tout va se jouer sur cette dimension du "partage" de la nuisance à plus ou moins grande échelle. Par exemple, à Hellemmes-Ronchin c'est une travailleuse sociale, très impliquée sur le terrain, qui lorsqu'elle passait du temps sur l'aire d'accueil rentrait toujours chez elle en ayant mal aux yeux et a commencé à se poser des questions sur ce symptôme récurrent. Si les travailleurs sociaux ne peuvent bien souvent pas être dans une posture de revendication, ils peuvent conforter et soutenir les voyageurs souvent tentés par la démobilité. Les travailleurs qui sont sur le terrain auprès des voyageurs jouent ce rôle de sentinelles qui est déterminant dans l'identification et la reconnaissance des nuisances environnementales. Par exemple, sur l'aire de Lilles-Bargues, le directeur de La Sauvegarde du Nord nous relate sa première arrivée sur place et ce que le partage de l'expérience a engendré comme aménagement :

Moi quand je suis arrivé ici la première fois, je suis allé voir les toilettes, c'était heu... je ne peux pas décrire et j'ai deux rats qui [me] sont passés entre les jambes, comme ça. Et quand je suis rentré j'en ai parlé à D. Et puis on a un peu... je ne sais pas... franchement³⁴⁹. Et comme par hasard, six

³⁴⁹ Laissant entendre que le partage de l'information a suscité une forme de prise de conscience par la société gestionnaire.

mois après ils remettaient en place un module là, ils en ont ajouté là. Et ils ont dit aux gens « démerdez-vous ». Donc en gros y'en a qui ont les clés, et y'en a qui n'ont pas les clés.³⁵⁰



L'un des modules « ajouté » par le délégataire sur l'aire de Lille suite à un constat établi par un travailleur social

Si les voyageurs peinent à se faire reconnaître en tant qu'habitants lorsqu'ils travaillent, et en tant que travailleurs ayant droit au repos lorsqu'ils rentrent sur les aires d'accueil où ils résident ; alors il est nécessaire que les employés et/ou militants qui s'impliquent aux côtés des gens du voyage aient à charge de rappeler, incessamment, les conditions de la dignité qui s'articulent autour d'un axe allant du droit à la ville au droit au repos et à une « vie bonne »³⁵¹, à savoir respectable et vivable.

Les processus selon lesquels les espaces de vie des gens du voyage font systématiquement l'objet d'un calcul (bénéfice-risque, stratégie foncière, durée de séjour limitée...) exercent une forme de biopouvoir qui les assigne à la résidualité. Dès lors on peut se demander, avec Judith Butler, si les gens du voyage sont appréhendés en tant qu'êtres pleinement vivants, dont les vies valent d'être protégées face aux risques, ou s'ils sont si déshumanisés qu'ils ne peuvent bénéficier d'une respectabilité qu'à partir de leur endurance aux épreuves mortifères. Revendiquant une égale citoyenneté qui semble inaccessible, les gens du voyage sont pris dans des logiques de luttes contre les processus de catégorisation de leurs existences

³⁵⁰ Entretien du 29 octobre 2020.

³⁵¹ BUTLER Judith, *Qu'est-ce qu'une vie bonne ?* Payot, Paris, 2014.

sans cesse subalternisées. Or, dès lors que les institutions accordent un statut de « population vulnérable », celle-ci se voit privée de son propre pouvoir par lequel elle s'est maintenue en vie en dépit des contingences historiques, nous dit Judith Butler³⁵².

Les gens du voyage sont vulnérables parce qu'ils vivent dans un système libéral dont ils exploitent les restes ou les surproductions. Ils récupèrent, nettoient, réparent, revendent et à ce titre sont exposés aux débris et rejets toxiques, sans que cette position ne soit jamais réellement considérée. Leur vulnérabilité est aussi un acte de résistance dont les voyageurs se réclament et qui contient une portée politique dont ils ne veulent pas s'affranchir. C'est à partir de cette portée politique de leur vulnérabilité qu'il convient aujourd'hui de penser avec eux la place qu'ils souhaitent occuper dans nos sociétés dorénavant en prise à de lourds enjeux environnementaux et défis écologiques.

³⁵² « Or une population ainsi définie risque du même coup de voir niés ses efforts d'action, ses formes de solidarité, ses réseaux de soutien et ses moyens de résistance. Dans ces conditions, le discours par lequel elles sont représentées risque de donner d'elles une fausse image, en situant le pouvoir en dehors de leur propre sphère d'action. Dès lors qu'elles sont qualifiées de vulnérables, elles se trouvent privées de leur pouvoir. N'est-ce pas là un dilemme inextricable, puisque nous les qualifions justement de vulnérables au motif qu'elles ont été privées de pouvoir. Comment sortir de cette impasse ? » (BUTLER Judith, « Ces corps qui comptent encore », *Raisons politiques*, n°76, 2019, p. 18).

Conclusion

À travers cette enquête nous avons souhaité décrypter les processus et arbitrages qui conduisent à la localisation de l'offre publique d'accueil et d'habitat des gens du voyage, sans négliger la dimension du ressenti des résidents que nous avons longuement détaillée dans la seconde partie afin de documenter des situations qui sont structurellement rendues invisibles et indécélables par l'ensemble des citoyens. Nous avons également souhaité appréhender ce constat selon lequel les gens du voyage qui sont des acteurs emblématiques de l'économie circulaire, demeurent en même temps parfaitement occultés dans la gouvernance de cette question d'intérêt général.

À l'heure de l'instauration de restrictions de circulation dans les grandes agglomérations par l'adoption de « zones à faible émission carbone », le droit à la ville demeure plus que jamais un enjeu citoyen de première importance où les gens du voyage, les recycleurs des déchets industriels et urbains, font figure de « grands oubliés »³⁵³. Ajoutons que depuis le démarrage de cette enquête de nouvelles mesures répressives sont venues accentuer la criminalisation du mode de vie itinérant par l'adoption d'une amende forfaitaire délictuelle³⁵⁴ en cas d'installation temporaire sur un terrain public ou privé. Ces mesures, appliquées dans plusieurs grandes agglomérations françaises, produisent du bannissement et affectent considérablement le mode de subsistance des voyageurs. Ces derniers ont pourtant une présence historique sur les territoires où nous les avons rencontrés, certains vivant en caravanes depuis sept à huit générations sur un même secteur géographique, et demeurent néanmoins considérés uniquement par le prisme de l'extranéité et de la marginalité.

³⁵³ Cf. les débats et oppositions en cours relative à l'entrée en vigueur des mesures visant à limiter la circulation des véhicules dans les villes classées « zones à faible émission » définies dans le cadre de la loi Climat et résilience adoptée en première lecture à l'assemblée nationale le 4 mai 2021. Cf., par exemple cet article <https://www.40millionsdautomobilistes.com/articles/zfe-faites-vous-partie-des-automobilistes-bientot-bannis-des-villes>. Les associations de gens du voyage se sont mobilisées par rapport à ces mesures demandant l'application d'un droit dérogatoire, car elles craignent un report des équipements publics d'accueil et d'habitat des gens du voyage en dehors de ces zones à faible émission, ce qui constituerait une nouvelle discrimination dans l'accès à la ville.

³⁵⁴ L'article 322-4-1 du code pénal sanctionne d'un an d'emprisonnement, de la saisie des véhicules et de 7500 euros d'amende l'installation, même temporaire, sur un terrain appartenant soit à une commune qui s'est conformé aux obligations lui incombant en vertu du schéma départemental prévu à l'article 1^{er} de la loi 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage ou qui n'est pas inscrite à ce schéma, soit à tout autre propriétaire autre qu'une commune, sans être en mesure de justifier de son autorisation ou de celle du titulaire du droit d'usage du terrain. L'amende forfaitaire fixée à 500 euros (minorée à 400 euros et majorée à 1000 euros) a vocation à délivrer les auteurs de telles infractions, venant conforter une criminalisation systémique de leur mode de vie et une ponction arbitraires sur leurs ressources, souvent très faibles. Un collectif d'associations et de juristes a dénoncé ces mesures dans une note critique datée de décembre 2021 intitulée « l'amende forfaitaire délictuelle appliquée à l'installation sur un terrain. Une discrimination au détriment des Voyageurs et menaçant d'autres publics vulnérables, qui doit impérativement cesser ». Cf. aussi « Les gens du voyage dénoncent l'amende forfaitaire « discriminatoire » qui les vise », Le Parisien et l'AFP, 13 décembre 2021 : <https://www.leparisien.fr/societe/les-gens-du-voyage-denoncent-lamende-forfaitaire-discriminatoire-qui-les-vise-13-12-2021-CJ7ZGINZ3ZFABF2VMTWDXQXTA.php#:~:text=Exp%C3%A9riment%C3%A9%20%C3%A0%20Rennes%2C%20Cr%C3%A9teil%2C%20Foix,d'aires%20d'accueil>.

L'attitude des pouvoirs publics alternant entre répression, abandon et paternalisme instaure et structure un statut d'infériorisé qui « tolère », comme unique forme d'acceptation, la relégation ; laquelle se décline sous de multiples formes dans tous les champs de l'action publique. Il s'agit là d'un racisme institué auquel les pouvoirs publics participent en tentant d'en atténuer quelques effets, mais sans réellement parvenir à déployer une politique publique susceptible d'y mettre fin.

Nous l'avons montré, l'ensemble du processus de création des équipements publics d'accueil et d'habitat des gens du voyage est teinté d'une logique sacrificielle et destructive qui procède du calcul et entrave toute possibilité de construire un « avenir ouvert »³⁵⁵ pour les gens du voyage. Et paradoxalement, ces équipements publics dont le fonctionnement repose sur le contrôle et une forme de coercition des populations accueillies, font l'objet d'investissements à perte qui témoignent d'une volonté de maintenir les gens du voyage sur ces espaces « à tout prix ». Comme on l'a vu, cette dimension embarrassante de la dépense publique est largement assumée comme un fait inéluctable par les agents territoriaux et élus qui ne se privent pas de dénoncer « la sédentarisation » perçue comme le seul dysfonctionnement susceptible d'être mis en avant. Or, beaucoup de gens du voyage sont aujourd'hui captifs de ces équipements, de la même façon que les collectivités sont enfermées dans une vision monolithique que nous avons qualifiée de « dépendance de sentier » qui empêche les acteurs de penser l'accueil et la prise en compte de l'habitat mobile sous d'autres formes que celles de « l'emplacement » et de « l'aire d'accueil » tels qu'ils ont été instaurés par les lois Besson de 1990 et 2000. Si les aires d'accueil ont résolu le problème matériel de l'accès à l'espace et aux ressources inhérent à un mode de vie mobile, elles ont indubitablement renforcé le processus d'assignation des gens du voyage à des espaces dégradés.

Le problème majeur réside dans le fait que ces équipements n'ont pas permis, ni même favorisé, la reconnaissance des habitants mobiles en tant que citoyens. Ils ont produit une logique d'insertion « conditionnelle », sans cesse révocable dès lors qu'une entrave au règlement intérieur de ces équipements est constatée. En dépit des velléités, ou assertions consistant à reconsidérer sans cesse l'accueil par le prisme de l'habitat, cette approche n'est pas en phase avec la réalité de ce que produisent les aires d'accueil ou les terrains familiaux, et nous n'avons pas suffisamment de recul concernant l'habitat adapté qui tend aujourd'hui à se développer.

Habiter suppose une mise à l'abri des agitations et turpitudes du monde extérieur, mais également d'être suffisamment reconnu en tant qu'habitant pour prendre part et agir dans l'espace commun. Or, non seulement les gens du voyage ne sont pas en sûreté dans les espaces qui leur sont assignés, mais l'absence de reconnaissance de leur mode de vie autorise

³⁵⁵ BUTLER Judith (2019), op. cit., p. 22.

une instrumentalisation des conditions qui leur sont concédées dans le cadre de l'aménagement du territoire. Et dans ce cadre, ils sont sans cesse considérés comme imputables de la responsabilité de ce mode de vie jugé comme « inapproprié ». Ils seraient donc entièrement responsables, mais non reconnaissables, en tant que citoyens contribuant à la pluralité de la société française. On décèle là un paradoxe qui se décline sous d'autres formes tout au long du processus de création des aires d'accueil. Car, comme cela a été rappelé, ces équipements sont eux-mêmes construits en dehors des règles de droit commun qui s'appliquent pour le logement, du fait de l'absence de reconnaissance de l'habitat caravane comme logement. Dans la mise en œuvre de la loi Besson, la norme consiste comme nous l'avons vu à faire en sorte que les contraintes soient levées pour imposer la création de ces équipements coûte que coûte.

Dans les règles de l'hospitalité, la prérogative est toujours accordée à l'accueillant considéré comme « souverain » dans sa décision d'accueillir ou de ne pas accueillir, tandis que l'hôte n'a pas d'autre choix que d'accepter. Aujourd'hui les associations de gens du voyage remettent en cause cette règle implicite en revendiquant d'être considérés comme des citoyens et non comme des étrangers de passage. Reprenant possession de leur nom en s'auto-désignant comme « citoyens itinérants », certains souhaitent gravir une étape supplémentaire dans le démantèlement de l'ensemble des dispositifs étatiques de criminalisation des gens du voyage. Après l'abrogation des titres de circulation jugés anticonstitutionnels à l'issue d'une saisine du Conseil constitutionnel par l'association France Liberté Voyage, d'autres comme l'Union de défense active des forains, l'ODCI ou RLGDV, réclament aujourd'hui l'abrogation des lois Besson de 1990 et du 5 juillet 2000, au motif qu'elles relèvent d'une « politique ségrégationniste et privent les personnes de choisir librement leur résidence »³⁵⁶.

Si les aires d'accueil étaient sous-tendues par une volonté de rétablir une égalité dans l'accès au territoire, aux ressources et aux droits facilitée par la possibilité du « suivi » notamment social des personnes, on comprend à la lecture de ce rapport que ce travail d'insertion ne s'est pas réalisé à partir d'une approche globale. Les implications en termes de santé et de participation à la vie collective engendrées par les localisations de ces équipements demeurent des enjeux subsidiaires, difficile à faire reconnaître. Paradoxalement c'est uniquement par le « négatif », à savoir par les dommages et préjudices engendrés par cette politique publique d'accueil, que la reconnaissance de la citoyenneté des gens du voyage semble pouvoir advenir. Car, dans un contexte où les luttes écologiques deviennent des préoccupations de plus en plus marquées chez les citoyens, la voix des voyageuses et voyageurs peut aussi être celle qui amène à regarder notre société avec un regard renouvelé, un

³⁵⁶ ODCI, *Une exclusion sans fin. La réalité du droit au logement des « gens du voyage » en France*, rapport public, septembre 2021, p. 71.

regard critique, où ils font figure de « lanceurs d'alerte ». Mais pour que cela se réalise, il faut que les intérêts citoyens convergent et parviennent à abolir les politiques de ségrégations par des actions concrètes, des rencontres, des mobilisations.

En arrière-plan de toutes nos analyses, se trouve l'épineuse question de la façon dont la variable de la vulnérabilité de ces populations (déclassées, marginalisées, opprimées, racisées, ...) est mobilisée en vue d'une transformation sociale. L'ensemble des représentants des gens du voyage doivent composer avec ce dilemme selon lequel la dénonciation des injustices et des préjudices subis entraîne une forme d'incertitude qui produit au moins deux effets délétères. Tout d'abord cela vient le plus souvent accentuer ladite vulnérabilité par une remise en cause des compromis ayant permis de faire face à l'adversité : notamment le fait d'être « toléré » dans un espace dévalorisé, peu convoité, où il est encore possible de maintenir des conditions modestes de subsistance à moindre coût. D'autre part, les dénonciateurs qui tentent de faire bouger les choses à l'échelle de leurs espaces de vie font généralement l'objet d'une double peine. Ils sont en général stigmatisés en tant que « militants » et considérés comme *persona non grata* par les institutions en charge de la gouvernance de l'équipement. Mais ils doivent aussi affronter des conflits internes avec les autres résidents qui n'approuvent pas toujours leur franc-parler et préfèrent s'accommoder de la situation, aussi néfaste soit-elle. Ces actrices et acteurs mobilisés pour la défense des droits de leur communauté peuvent faire l'objet de mesures de bannissement qui passent inaperçues du grand public et viennent accentuer leur vulnérabilité, et ce d'autant plus dans un contexte où la posture émancipatrice – désormais appelée « wokisme » – est condamnée par une partie de l'opinion publique. Les résistances à occuper ce type de position sont donc importantes, y compris parce que beaucoup de voyageurs refusent d'être assignés à une attitude communautaire qu'ils ne revendiquent pas nécessairement dans leur quotidien, et dont ils savent qu'elle peut alimenter les réactions réfractaires et le racisme. Ces luttes sont donc complexes et gagnent généralement à être relayées par des forces politiques extérieures, au risque d'une instrumentalisation. Le partage d'expériences, la découverte et le décryptage de réalités inaudibles, la transformation de la révolte en lutte organisée sont autant d'étapes susceptibles de jouer un rôle déterminant dans le processus de transformation sociale.

Couplé à une question de survie, ce travail de mobilisation, puisqu'il s'agit bien d'un travail, implique nécessairement de s'exposer dans l'espace public et d'incarner une fonction politique dont les vertus émancipatrices sont incontestables, mais qui pèsent néanmoins sur le quotidien et la santé de ces personnes. Parfois, des associations naissent de ces processus, comme cela semble être le cas pour le collectif des femmes d'Hellemmes-Ronchin qui n'ont jamais relâché leur combat et qui pourrait bien être celui d'une vie entière, dès lors que l'enjeu est d'aménager des conditions de vie meilleures pour les générations futures.

Annexes

- Entretiens réalisés
- Note résumant le questionnaire sur l'offre publique d'accueil et d'habitat
- Sigles utilisés

Entretiens réalisés

Gironde :

33 personnes (dont 6 voyageurs, 3 représentants de l'association Adav33, 18 représentants de collectivités locales, 2 gestionnaires d'une société privée, 3 représentants de l'État et 1 représentant du Conseil départemental, 2 experts en santé) rencontrées à Bordeaux, Braud-et-Saint-Louis, Blaye, Cenon, Talence, Blanquefort, Mérignac et en visio-conférence.

Hérault :

11 personnes (dont 4 voyageurs, 2 représentants de l'État, 2 gestionnaires, 2 représentants de collectivités et une experte en aménagement du territoire) rencontrées à Agde, Frontignan, Montpellier, Lunel, Clermont-l'Hérault.

Nord :

28 personnes (dont 14 voyageurs et représentants communautaires, 4 représentants associatifs, 5 représentants de collectivités locales, 3 gestionnaires, 1 entrepreneur) rencontrés à Dunkerque, Petite-Synthe, Lille, Mons-en-Baroeul, Saint-André-lez-Lille, Onnaing, Armentières, Hellemmes-Ronchin, Seclin.

Seine-Maritime :

28 personnes (dont 11 voyageurs, 7 représentants de collectivités locales, 4 représentants associatifs, 3 représentants de l'Etat, 1 gestionnaire, 1 avocate, 1 économiste) rencontrés à Rouen, Petit-Quevilly, Le Havre, Eu-Le-Tréport, Oissel, Bois-Guillaume, Sotteville, Gonfreville, Montivillier, Harfleur, Port-Jérôme-sur-Seine, Grand-Couronne.

L'ensemble des entretiens enregistrés représentent 77 heures et 2 entretiens collectifs n'ont pas été enregistrés, représentant 3 heures.

Note résumant le questionnaire

Le questionnaire a été conçu de manière à fournir un descriptif complet par équipement (et non par collectivité). Il devait être rempli via Internet : Logiciel LimeSurvey

Il comportait dix parties, classées de : A à J ; soit l'équivalent d'une quarantaine de pages.

A. Informations générales / l'équipement, sa nature, sa localisation

Identité ; commune, département ; type ; qualité du répondant au questionnaire ; caractéristiques de l'équipement (date d'ouverture, durée, réhabilitation ...).

Capacité ; emplacements familiaux, places caravanes ; taux d'occupation ; résidents permanents.

Conditions de création / cadre / date.

B. Qualification du zonage et les évolutions du zonage de l'équipement

Usage avant création ; implantation / réserves ; pour qui ; types ; motifs.

C. Financement : répartition du financement de l'opération

Intercommunalité ; frein ; facilité ; mode de répartition des charges ; propriétaire précédent.

Coût (hors foncier) ; détails.

D. Gestion et entretien : évaluer le rôle des agents d'entretien

Dans le maintien d'une proximité entre les résidents et le reste de la ville ; perception de l'équipement par le reste de la collectivité.

Organisme chargé de l'entretien ; temps de présence hebdomadaire des agents ; les moyens ; les insuffisances ; les astreintes ; nb d'agents ; interventions sur d'autres équipements (lesquels).

Interventions diverses (sanctions, etc.).

E. Mobilisations citoyennes : évaluer l'intensité et la typologie des réactions

Celles suscitées par la création de l'équipement ainsi que les formes de répercussion qu'elles ont pu avoir sur la localisation.

Y-a-t-il eu des réactions ? quelles formes ; quels acteurs ; les motifs / mobilisation ; poids sur la décision de localisation ; commentaire libre.

Réactions après la création de l'équipement ; raisons et formes de mobilisations.

F. Environnement immédiat : le décrire afin d'en mesurer l'exposition aux risques et les moyens mis en œuvre pour atténuer les nuisances environnementales

Evolution significative depuis la création ; lesquelles ont été notables ; isolement ou non ; usage de le repérer par référence à d'autres équipements (expression employées pour situer l'équipement) ; une ou plusieurs sources de pollution, les préciser ; distances / la source principale de pollution.

Les caractéristiques de nocivité des activités environnantes ; l'expression des usagers / gênes liées aux ces activités ; nature des troubles ; le degré d'acceptation ou de dénonciation / la cohabitation avec ces éléments nocifs de la part des habitants ; les usagers sont-ils entendus par les pouvoirs publics locaux.

Argumenter la réponse ; éléments concrets, dates, etc.

Atouts identifiés par les usagers / la localisation et l'aménagement de l'équipement.

Des accidents / localisation, construction, activités environnantes / ayant pu impacter les résidents ; nature de ces accidents (7 items) ; autres natures ; fréquence des accidents ; prise en charge des familles ; préciser laquelle ; réaction des acteurs ou organismes (élus, services, etc.) ; les documents éclairants.

Depuis l'ouverture, quelles mesures d'amélioration de l'équipement, détail ; réactions des résidents à ces mesures.

G. Accessibilité et desserte en transports publics

Distance du centre urbain (4 items en km.) ; proximité du centre urbain (résidence ou autre) ; facilité d'accès ; distance d'un arrêt de transport en commun.

Utilisation des transports en commun par les résidents.

Sécurité du trajet piéton ; fréquentation de l'aire par des non résidents de l'aire ; prises de risques des résidents dues à la localisation et/ou la difficulté d'accès.

H. Sécurité et confort de l'équipement

Évaluation du niveau de sécurité et aménagements faits pour l'amélioration du confort des résidents.

Dispositifs de sécurité et d'alerte existants (8 items) ; exercices d'évacuation, sa dernière date ; prise en compte de l'évacuation des caravanes.

Remarques des résidents / l'aménagement (4 items) ; circulation, ralentisseur ; passage piéton ; etc. (10 items, chacun pouvant être commenté).

Réalisation d'aménagement par les résidents eux-mêmes ; types d'aménagements ; fréquence ; réactions des acteurs (4 items).

Réflexion pour un changement de destination de l'équipement ; détailler le projet.

I. Accès aux services de proximité

Évaluation de l'éloignement de l'équipement / différents services existants à l'échelle du territoire de l'implantation.

Services existants (3 items géographiques) ; préciser la nature (10 items) ; quelle école (où), commentaire selon la 1^{re} réponse ; ramassage scolaire ; accès à la cantine ; tarif identique / celui des enfants de la commune ; précision.

J. Gestion de la crise sanitaire liée au Covid1

Évaluation du niveau de prise en compte des résidents dans le cadre de la crise sanitaire et les aménagements faits / contraintes du confinement et de distanciation.

L'équipement : ouvert et accessible ?

Nécessité d'une collaboration entre commune, EPCI, services et autres interlocuteurs (8 items + nature des collaborations) ; mesures spécifiques/gestion de l'équipement ; lesquelles (12 items + commentaires) ; mesures tarifaires, précision (7 items).

Sigles utilisés

Adav33 : Association des amis des voyageurs de Gironde

Adept : Association départementale(s) pour la promotion et l'accès au droit des Tsiganes et Gens du voyage

ALT2 : Allocation logement temporaire 2

ANGVC : Association nationale des Gens du voyage citoyens

ARS : Agence régionale de santé

CAT : Centre d'aide par le travail.

Centre Apaj : Accompagnement de parcours adultes et jeunes

DDTM : Direction départementale des Territoires et de la Mer

DUP : Déclaration d'utilité publique

EPCI : Établissement public de coopération Intercommunale

ESAT : Établissement et service d'aide par le travail

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

ODCI : Observatoire pour les droits des citoyens itinérants

LGV : Ligne à grande vitesse

LPA : Ligue de protection des animaux

PLAi : Prêt locatif aidé d'intégration

PLUS : Prêt locatif à usage social

PLS : Prêt locatif social

PPRI : Plan de prévention des risques inondation

PPRT : Plan de prévention des risques technologiques

RAGV : Relais accueil Gens du voyage

RLGDV : Représentants des locataires Gens du voyage

TIG : Travail d'intérêt général

Bibliographie

ACKER William, *Où sont les gens du voyage ? Inventaire critique des aires d'accueil*, éditions du commun, Rennes, 2021.

AKRICH Madeleine, BARTHE Yannick et REMY Catherine, « Les enquêtes profanes et la dynamique des controverses en santé environnementale », in AKRICH Madeleine, BARTHE Yannick et REMY Catherine (dir.), *Sur la piste environnementale. Menaces sanitaires et mobilisations profanes*, Presses des Mines, Paris, 2010, pp. 7-52.

AUBIN Emmanuel, *La commune et les gens du voyage*, Berger-Levrault, Paris, 2005 (2^e édition)

BIDET Marie, *Gens du voyage, locaux ou cosmopolites ? La gestion publique du nomadisme en France*, thèse de doctorat sur la direction de Patrick Duran, ENS Cachan, 2009.

BERNARDOT Marc, « Remettre les pauvres en mouvement. Enclosures, invisibilisation et émancipations », in COUSIN Grégoire, LOISEAU Gaëlla (et al.), *Actualité de l'habitat temporaire. De l'habitat rêvé à l'habitat contraint*, Terra-HN éditions, Marseille, 2016 : <http://www.shs.terra-hn-editions.org/Collection/?Remettre-les-pauvres-en-mouvement>.

BOQUEN Manon, « Bêtes malades ou qui meurent, rendements qui chutent... le malheur est dans le champs électromagnétique », *Le Monde*, 30 octobre 2020.

BORD Jean-Paul, *L'univers des cartes*, Belin, Paris, 2012.

BUTLER Judith, *Qu'est-ce qu'une vie bonne ?* Payot, Paris, 2014.

BUTLER Judith, « Ces corps qui comptent encore », *Raisons politiques*, n°76, 2019, pp. 15-26.

CABLAT André (et al.), *La petite encyclopédie de Frontignan la Peyrade*, édité par la Ville de Frontignan, coll. Frontignan patrimoine, Frontignan la Peyrade, 2015.

CALLON Michel, *L'emprise des marchés. Comprendre leur fonctionnement pour pouvoir les changer*, La Découverte, Paris, 2017.

CAMBOT Stany, « Pour que Lubrizol brûle jusqu'au Grand-Paris », *visioncarto*, 30 novembre 2019 : <https://visionscarto.net/pour-que-lubrizol-brule>

CLAVÉ-MERCIER Alexandra, « Projet d'habitat adapté pour les gens du voyage du Petit Lacanau à Blanquefort (33). D'une idée de Gadjé à des expériences de voyageurs », Rapport Aquitanis, 2008-2009.

COLLECTIF ROSA BONHEUR, *La ville vue d'en bas. Travail et production de l'espace populaire*, Éditions Amsterdam, Paris, 2019.

COMBY Jean-Baptiste, « À propos de la dépossession écologique des classes populaires », *Savoir/Agir*, n°33, 2015, pp. 23-30.

COURTOIS Maïa, « Gens du voyage : le business peu reluisant des aires d'accueil », *Médiapart*, 21 mars 2021.

DE BIAGGI Leca Enali, « Du territoire à la carte : l'émergence de la cartographie militante au Brésil », *Géocarrefour*, vol. 81, n°3, 2006, pp. 235-245.

DE MAILLARD Jacques et KÜBLER Daniel, *Analyser les politiques publiques*, Presses universitaires de Grenoble, Grenoble, 2016.

DESCOLA Philippe, *Par-delà nature et culture*, Gallimard, Paris, 2005.

DURAND Mathieu et BACCONNIER Sandrine, « Le service public des déchets, quelles limites ? », *Raison présente*, n° 220, 2021, pp. 19-28.

FILHOL Emmanuel, « L'internement et la déportation de Tsiganes français sous l'occupation : Mérignac-Poitiers-Sachsenhausen (1940-1945) », *Revue d'histoire de la Shoah*, n° 170, 2000, pp. 136-182.

FERDINAND Malcom, *Une écologie décoloniale. Penser l'écologie depuis le monde caribéen*, Seuil, Paris, 2019.

FERNANDEZ Ezequiel, « La plus grande centrale solaire urbaine d'Europe bientôt opérationnelle sur Bordeaux », *France Bleu Bordeaux*, 23 septembre 2020 :

<https://www.francebleu.fr/infos/environnement/la-plus-grande-centrale-solaire-urbaine-d-europe-bientot-operationnelle-a-bordeaux-1600879398>

FERRER François, « En Gironde : Saint-Pierre-de-Mons, une opération d'habitat pour un groupe familial », *Études tsiganes*, n° 11, 1998, pp. 142-156.

FOISNEAU Lise, « Sédentariser les « nomades ». Du camp de Darnétal à l'aire du Petit-Quevilly, une histoire normande », *Z : revue itinérante d'enquête et de critique sociale*, n°13, 2020/1, pp. 153-158.

FOUCAULT Michel, *Surveiller et punir. Naissance de la prison*, Gallimard, Paris, 1975.

FOULON Rémi, « Marre de leurs conditions de vie. L'aire d'accueil n'est plus aux normes : la ville peine à trouver un terrain pour la famille Ziegler », *Le Phare Dunkerquois*, 4 octobre 2017.

GATIEN Elie, POPELARD Allan et VANNIER Paul, « William Bunge, géographe révolutionnaire de Détroit », *Le Monde diplomatique*, 29 décembre 2009 : <https://blog.mondediplo.net/2009-12-29-William-Bunge-le-geographe-revolutionnaire-de>

GENDRON Guillaume, « Le business des aires d'accueil des gens du voyage », *Libération*, 26 juillet 2013.

GRANAL Loris, « La localisation de l'offre publique d'accueil et d'habitat en Occitanie. Une relégation socio-spatiale estampillée », Mémoire de Master développement durable et aménagement, Université Paul Valéry-Montpellier III, 2020.

GUERIN Mickaël, « Travailler comme les Gadje ? » *Recomposition des activités économiques et salarisation des Gens du voyage*, Thèse de sociologie sous la direction de Marie Cartier, Université de Nantes, 2021.

GURÊME Raymond et LIGNIER Isabelle, *Interdit aux nomades*, Calmann-Lévy, Paris, 2011.

HARAWAY Donna, *Le manifeste cyborg et autres essais. Sciences, fictions, féminismes*, Exils, Paris, 2007.

HARVEY David, « Neo-Liberalism as Creative Destruction », *Geografiska Annaler*, vol. 88, n°2, pp. 145-158.

HUMEAU Jean-Baptiste, *Tsiganes en France. De l'assignation au droit d'habiter*, L'Harmattan, Paris, 1995.

HUSSON Jean-François, *Les politiques de lutte contre la pollution de l'air*, Rapport d'enquête demandée par la commission des finances du Sénat, 23 septembre 2020.

JOURDA Gisèle, « Les problèmes sanitaires et écologiques liés aux pollutions des sols qui ont accueilli des activités industrielles ou minières, et sur les politiques publiques et industrielles de réhabilitation de ces sols », *Rapport du Sénat*, n° 700, le 8 septembre 2020.

JOUZEL Jean-Noël, *Pesticides. Comment ignorer ce que l'on sait*, Presses de Sciences Po, Paris, 2019.

LASCOUMES Pierre, *Action publique et environnement*, PUF, Paris, 2018.

LÉGER Laurent, « Le juteux business des aires d'accueil », *Charlie Hebdo*, 27 juin 2012.

LÉOBAL Clémence, « « 'Lavez bien les enfants' » ont dit les policiers ». Des voyageuses de Rouen en première ligne », *Z, revue itinérante d'enquête et de critique sociale*, n°13, 2020/1, pp. 159-161.

LE MARCHAND Arnaud, *Enclaves nomades. Habitat et travail mobiles*, Éditions du Croquant, Bellecombe-en-Bauge, 2011.

LOISEAU Gaëlla, « Repolitiser l'animation par le cadrage de la créativité. L'exemple d'une recherche action menée auprès de jeunes voyageurs », in CRENN Chantal et CROCE Cécile (dir.), *Art, recherche et animation. Dans l'animation et dans la recherche : expérimentations*

artistiques. *Quelles interactions pour quelles transformations ?*, Carrières sociales éditions, Bordeaux, 2021, pp. 214-245.

LOISEAU Gaëlla et REMY Agnès, « Les gens du voyage déjà confinés ? », in SELIM Monique (dir.), *Anthropologie d'une pandémie*, L'Harmattan, Paris, 2020, pp. 273-283.

LOISEAU Gaëlla, « L'irrésistible étrangeté des gens du voyage », *Chimères*, n° 96, 2020, pp. 139-150.

LOISEAU Gaëlla, *Odologie et présence des gens du voyage en France. Blocages, passages et nœuds des espaces de vie voyageurs*, Thèse de sociologie réalisée sous la direction d'Arnaud LE MARCHAND et Marc BERNARDOT, Université du Havre, 2019.

LOISEAU Gaëlla, « On a gagné le campement. Des formes de la halte aux régimes de négociation de la présence voyageuse », *Le Journal de Culture & Démocratie*, Hors-Série « Camps », 2019 :

<https://lejournaldeculturedemocratielasuite.wordpress.com/2019/11/13/on-a-gagne-le-campement-des-formes-de-la-halte-aux-regimes-de-negociation-de-la-presence-voyageuse-gaella-loiseau/>

LOISEAU Gaëlla, *L'accueil des gens du voyage : un problème de compétence ? L'arbitrage de l'État dans la mise en œuvre du schéma départemental de l'Hérault*, mémoire de stage, Master 2 de droit public « administration territoriale », Université de Montpellier 1, 2013.

LOISEAU Gaëlla, « Maintenus dans leur ethnicité au nom de l'ordre public. Le cas des gens du voyage », in CRENN Chantal et KOTOBI Laurence (dir.), *Du point de vue de l'ethnicité. Pratiques françaises*, Armand Colin, Paris, 2012, pp. 157-174.

LOISEAU Gaëlla, « L'accès aux droits relatifs à la santé et aux prestations sociales », in LIÉ-GEOIS Jean-Pierre (dir.), *L'accès aux droits sociaux des populations tsiganes en France. Rapport d'étude de la direction générale de l'action sociale*, ENSP, Rennes, 2007.

LOISEAU Gaëlla, « Chronique d'une ségrégation planifiée : le Village andalou. Entre réparation et reconduction de l'exclusion. La politique bordelaise à l'égard de « ses gitans » », *Études tsiganes*, vol. 21, 2005, pp. 74-94.

MANGIN David, *La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine*, Villette, Paris, 2004.

MARTINEZ ALIER Joan, « Justice environnementale et décroissance économique : l'alliance de deux mouvements », *Écologie & politique*, n°41, 2011, pp. 125-141.

- MESINI Béatrice, « Le laboratoire cévenol de l'après-mine. Une coextensivité des causes et des responsabilités minières, environnementales et sanitaires », *Géocarrefour*, n° 92/2, 2018 : <https://journals.openedition.org/geocarrefour/11887>
- NONJON Magali et LIAGRE Romain, « Une cartographie participative est-elle possible ? », *EspaceTemps.net*, Travaux, 2012 : <https://www.espacetemps.net/articles/une-cartographie-participative-est-elle-possible/>
- OGIEN Albert, « La valeur sociale du chiffre. La quantification de l'action publique entre performance et démocratie », *Revue française de socio-économie*, En lutte Hors-Série, 2020, pp. 99-120.
- POMMERAT Evelyne (dir.), « Aux marges de la ville et des politique publiques : relégation, risques sanitaires et mobilisation des habitants », *Études tsiganes*, n° 67, pp. 63-77.
- POROT Antoine, *Les toxicomanies*, PUF, Paris, 1960.
- RAOUL Daniel, *Les effets sur la santé et l'environnement des champs électromagnétiques produits par les lignes à haute et très haute tension*, Rapport parlementaire de l'office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, 2010.
- RADISSON Laurent, « Une fuite de mercaptan dans une usine chimique inconmode la Normandie », *Actu-environnement*, 22 janvier 2013 : <https://www.actu-environnement.com/ae/news/fuite-gaz-mercaptan-usine-chimique-Lubrizol-Rouen-17581.php4>
- RAULIN Anne, *L'ethnique est quotidien. Diasporas, marchés et cultures métropolitaines*, L'Harmattan, Paris, 2000.
- ROBERT Christophe, *Eternels étrangers de l'intérieur. Les groupes tsiganes en France*, Desclée de Brouwer, Paris, 2007.
- TIOLIER Gilles et SANSON Manuel, « Comme une odeur de soufre », *revue XXI*, n° 51, été 2020, pp. 42-61.
- WALKER Gordon, *Environmental Justice. Concept, Evidence, Politics*, Routledge, New-York, 2012.
- YOUNG Iris Marion, « Five Faces of Oppression », in HELDKE Lisa & O'CONNOR Peg (dir.), *Oppression, Privilege and Resistance. Theoretical Perspective of Racism, Sexism and Heterosexism*, McGraw Hill, New-York, 2004.
- YOUNG Iris Marion, *Justice and the Politics of Difference*, Princeton University Press, Princeton, 1990.
- ZONABEND Françoise, *La presqu'île au nucléaire. Three Mile Island, Tchernobyl, Fukushima... et après ?*, Odile Jacob, Paris, 2014 (1989).

Documentation complémentaire

Anses, « Hypersensibilité électromagnétique ou intolérance environnementale idiopathique attribuée aux champs électromagnétiques », Avis de l'Anses et rapport d'expertise collective, mars 2018.

Anses, « Contamination de l'air par les pesticides », 2020 :

<https://www.anses.fr/fr/content/contamination-de-l-air-par-les-pesticides>

Collectif *Nos services publics*, « 160 Md€ d'externalisation par an : comment la puissance publique sape sa capacité d'agir », note d'avril 2021 publiée en ligne :

<https://nosservicespublics.fr/externalisation>

DUBOCHET Pierre, « Vivre à proximité d'une ligne à haute ou très haute tension », 2017 (mis à jour le 17 mars 2021) : <http://www.pierredubochet.ch/ligne-ht.html>

Elia, « Les champs électromagnétiques et le réseau à haute tension », Brochure Elia groupe, Belgique, février 2015.

Généralisations Futures, « Perturbateurs endocriniens. Il est temps d'agir », mars 2021 :

<https://www.generations-futures.fr/wp-content/uploads/2021/04/rapport-thyroide-v9.pdf>

Généralisations Futures, « Pesticides, qui sont les plus gros consommateurs en Europe ? », 12 février 2019 : <https://www.generations-futures.fr/publications/pesticides-qui-sont-les-plus-gros-consommateurs-en-europe/>

INVS, « Conséquences sanitaires de l'explosion survenue à l'usine « AZF » de Toulouse le 21 septembre 2001 », *Rapport de l'Institut de Veille Sanitaire et de la DRASS Midi-Pyrénées*, 2003.

MRAe Nouvelle Aquitaine, « Avis de la mission régionale d'autorité environnementale de la région Nouvelle Aquitaine sur un projet de centrale photovoltaïque à Bordeaux », n° MRAe 2018APNA51, 2018.

ODCI, *Une exclusion sans fin. La réalité du droit au logement des « gens du voyage » en France*, rapport public, septembre 2021.

Organisation mondiale de la santé (OMS), *La santé des gens du voyage. Comprendre et agir*, Réseau français des Ville-Santé de l'OMS, 2010.

ROSSI Cédric, cartographie des émissions de gaz à effet de serre, 2019 :

<https://www.data.gouv.fr/fr/reuses/carte-des-emissions-francaises-de-gaz-a-effet-de-serre-eu-ets-2019/>

UFC Que Choisir, « Le Covid ne justifie pas d'épandre des pesticides au ras des habitations », 23 avril 2020 : <https://www.quechoisir.org/action-ufc-que-choisir-le-covid-ne-justifie-pas-d-epandre-des-pesticides-au-ras-des-habitations-9-ong-saisissent-la-justice-en-urgence-pour-stopper-les-derogations-aux-distances-d-epandage-n78835/>

Documentation audio-visuelle

BAUDET Clément et CHANEL Anne-Laure, « Gens du voyage : des aires empoisonnées », reportage radiophonique diffusé dans l'émission « Les pieds sur terre », *France Culture*, le 29 septembre 2020 : <https://www.franceculture.fr/emissions/les-pieds-sur-terre/gens-du-voyage-des-aires-empoisonnees>

CAMBOT Stany, *Flamanville brûle-t-il ?*, film documentaire produit par Échelle Inconnue, 51 min, 2020.

Collectif des femmes d'Hellemmes-Ronchin, *Nos poumons c'est du béton*, 22 min, 2016 : <https://www.youtube.com/watch?v=uVvTxfEwfc0>

DESLIN Alexandre, *Le port des monstres*, film produit par Échelle Inconnue, 5'44'', 2017 : <http://www.makhnovtchina.org/plyr-master/lecteur/lecteur.php?id=69>

LOISEAU Gaëlla, *Des Aires. Vivre en habitat mobile*, webdocumentaire, 2016 : www.desaires.fr