Les cahiers
de la Fnasat–Gens du voyage

Pour une évolution des politiques d'accueil et d'habitat

Note d'analyse

Septembre 2026

Habitat

Fnasat
GENS DU VOYAGE

Éditorial

L'accueil et l'habitat des Gens du voyage restent, 26 ans après la loi Besson de 2000, un impensé des politiques publiques et du droit au logement. **Les personnes dont l'habitat permanent est mobile se trouvent en situation d'insécurité et d'accès difficile à de nombreux droits.** Cette relégation urbaine et sociale se transmet et s'aggrave de génération en génération.

Ces manquements ne sont pas sans conséquences sur la vie des personnes : une étude de Santé publique France en partenariat avec la Fnasat-Gv publiée en 2024 établit un lien direct entre précarité de l'habitat et dégradation de la santé[1].

Nourris par une discrimination systémique persistante, les élus locaux résistent à mettre en œuvre leurs obligations légales en matière d'accueil et d'habitat et, sauf exception, les préfets usent rarement de leur pouvoir de contrainte pour faire appliquer la loi. En témoignent les données recueillies dans ce document par la Fnasat-Gens du voyage et son réseau d'associations[2] présentes sur presque tout le territoire : nous reculons tant dans nos ambitions quantitatives que dans le rythme de réalisation — **il faudrait aujourd'hui au moins 160,1 millions d'euros pour répondre aux seules prescriptions des schémas en matière de terrains familiaux locatifs, soit cinquante-trois ans de budgétisation au rythme actuel** — même si la diversité des propositions permet de mieux répondre à des besoins loin d'être univoques.

En effet, la loi de 2000 était centrée sur les équipements d'accueil, ne pouvant donc répondre à la multiplicité des modes d'habitat, à leur évolution au cours de la vie, fonction de l'âge, du travail, de l'évolution urbaine, ainsi qu'à des contraintes croissantes qui limitent, voire interdisent, l'itinérance choisie — ne laissant plus alors comme solution que l'habitat ordinaire.

Si l'habitat est la clef pour l'accès normal à l'ensemble des droits civiques et sociaux comme pour la résolution des tensions liées aux occupations illicites, il est temps de changer de paradigme en ne centrant plus nos politiques sur l'itinérance, en reconnaissant la grande diversité des situations et des demandes, en proposant des solutions adaptées aux besoins des personnes et aux réalités des territoires.

Cela exige des moyens — engagement des collectivités locales, financement pérenne de l'État, implication des bailleurs sociaux — mais aussi une méthode : associer les familles de voyageurs aux décisions qui les concernent, et former tous les acteurs à ces enjeux.

Ce nouveau « Cahier de la Fnasat-Gens du voyage » a l'ambition de :

- dresser un état des lieux de la politique d'accueil, puis de l'habitat
- proposer des pistes pour améliorer ces politiques publiques
- donner à chacun la possibilité de vivre sereinement dans l'habitat de son choix.

Laurent El Ghozi, Président de la Fnasat-Gens du voyage

1. Mondeilh A, Brabant G, Haidar S, Saboni L, Ruello M, Lesieur S, et al. Étude épidémiologique sur l'état de santé, le recours aux soins et à la prévention des Gens du voyage en Nouvelle-Aquitaine, 2019-2022. Bull Épidémiol Hebd. 2024;(4):58-67. http://beh.santepubliquefrance.fr/beh/2024/4/2024_4_1.html

2. La Fnasat-Gens du voyage fédère une centaine d'associations et de membres associés, présents dans plus de soixante-dix départements et dans les treize régions métropolitaines. Les associations membres se distinguent par les missions qu'elles portent et qui représentent un large spectre des politiques publiques. Un certain nombre se sont plus particulièrement professionnalisées dans les domaines de l'habitat.

SOMMAIRE

Éditorial 3

La gestion de la circulation des Gens du voyage : la priorité des années 2000 5

Les besoins d'habitat, une réponse encore expérimentale 10

Perspectives 14

La gestion de la circulation des Gens du voyage : la priorité des années 2000

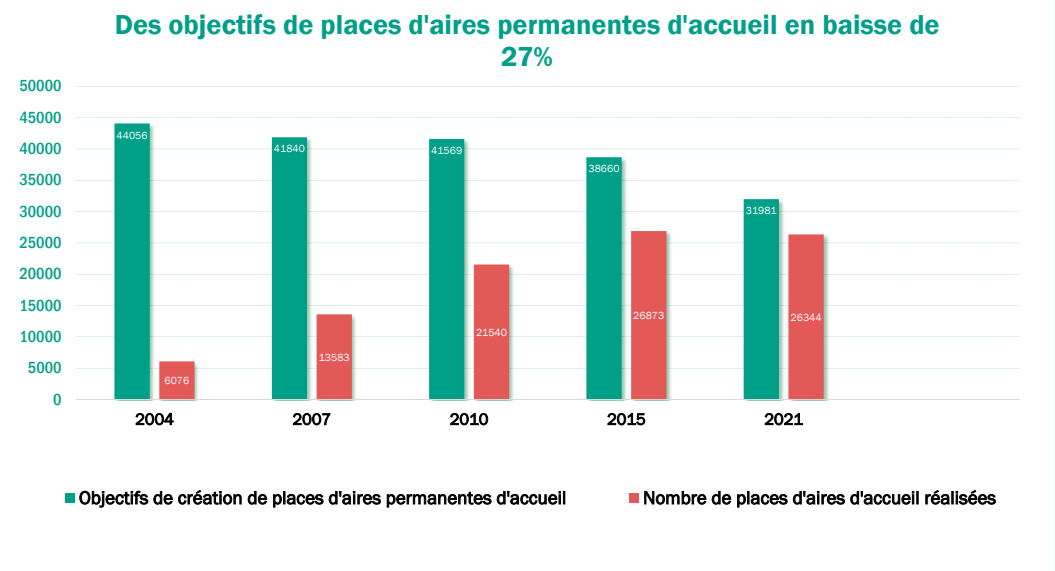
À partir des lois du 31 mai 1990[1] et du 5 juillet 2000[2], la solution identifiée par les pouvoirs publics pour lutter contre les stationnements illicites est de développer une offre spécifique pour accueillir des familles du voyage grâce aux Schémas départementaux d'accueil et d'habitat des Gens du voyage (SDAHGV) et à des financements.

Un bilan contrasté

L'objectif national, en 2004, est de créer 44 056 places d'aires permanentes d'accueil (APA)[3], alors qu'il n'existait que 6 076 places d'aires permanentes, cette politique a permis d'atteindre le chiffre de 26 344[4] places. L'offre actuelle se constitue, principalement, lors de cette première décennie. Les subventions de l'État pour ces projets incitent fortement les collectivités à réaliser les prescriptions des SDAHGV. Ces équipements restent inégalement répartis sur l'ensemble du territoire. Le nombre de réalisations chute à partir de 2007. Depuis 2010, il stagne à hauteur d'une centaine de places financées tous les ans.

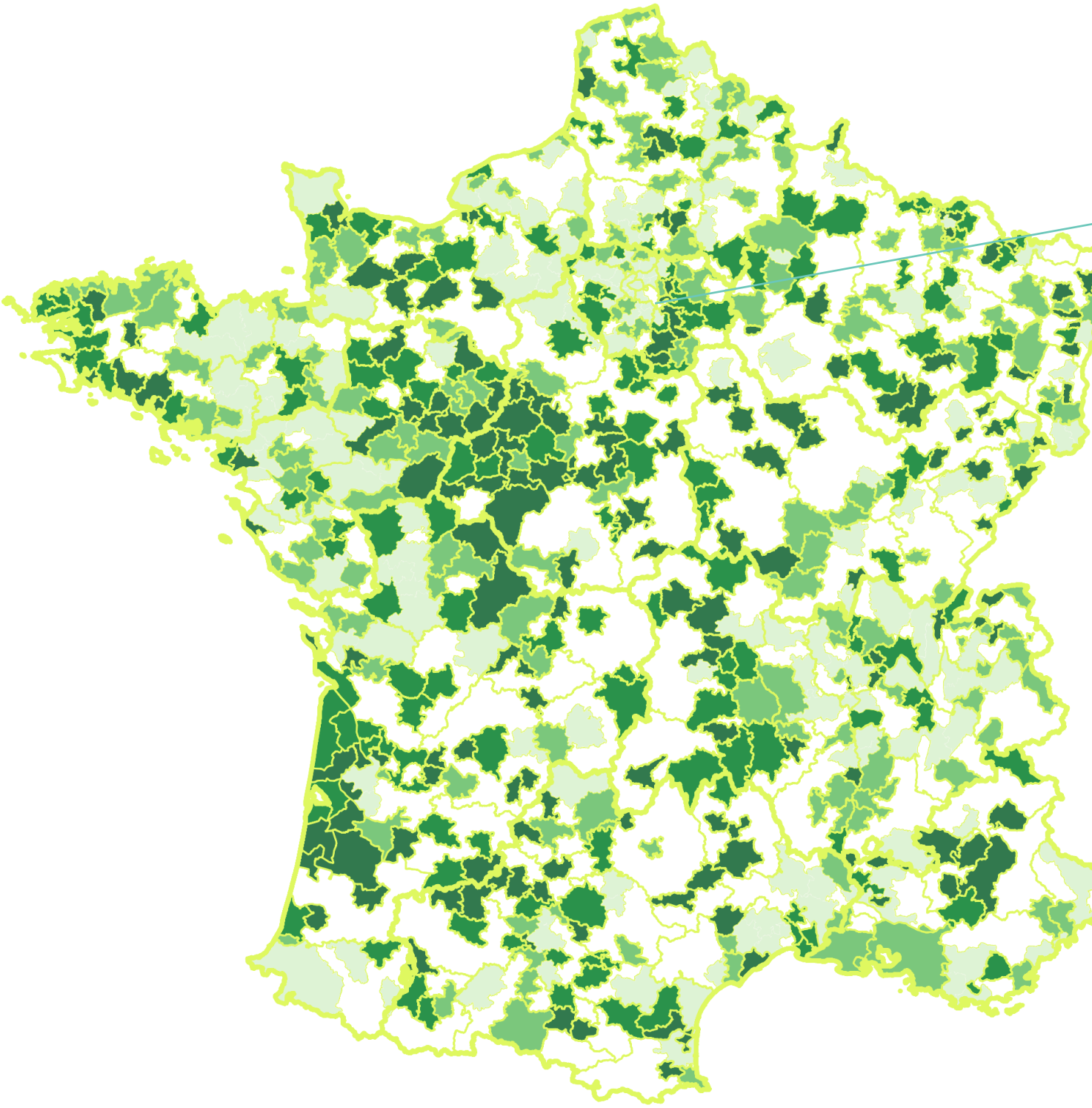
Les objectifs des SDAHGV sont définis selon la notion de besoin. Le besoin est généralement déterminé par recensement des stationnements illicites. Cette source traduit davantage des possibilités d'installations qu'un besoin des personnes concernées d'accéder à l'ensemble du territoire de manière équitable. Ainsi on constate (voir carte pp.6-7) que les prescriptions sont inégalement réparties selon le nombre d'habitants de l'EPCI : des territoires métropolitains ont proportionnellement moins de places programmées par le SDAHGV que des EPCI de taille intermédiaire.

Les objectifs des schémas révisés ont été réduits pour les APA, de 11 640 unités entre 2003 et 2026, soit une baisse de 27 %[5]. Il reste à réaliser 5 637 places. La fermeture d'au moins 1 715 places d'APA (contre 700 en 2023) laisse craindre à la fois une baisse persistante de l'offre et l'abandon des prescriptions relatives à l'accueil.

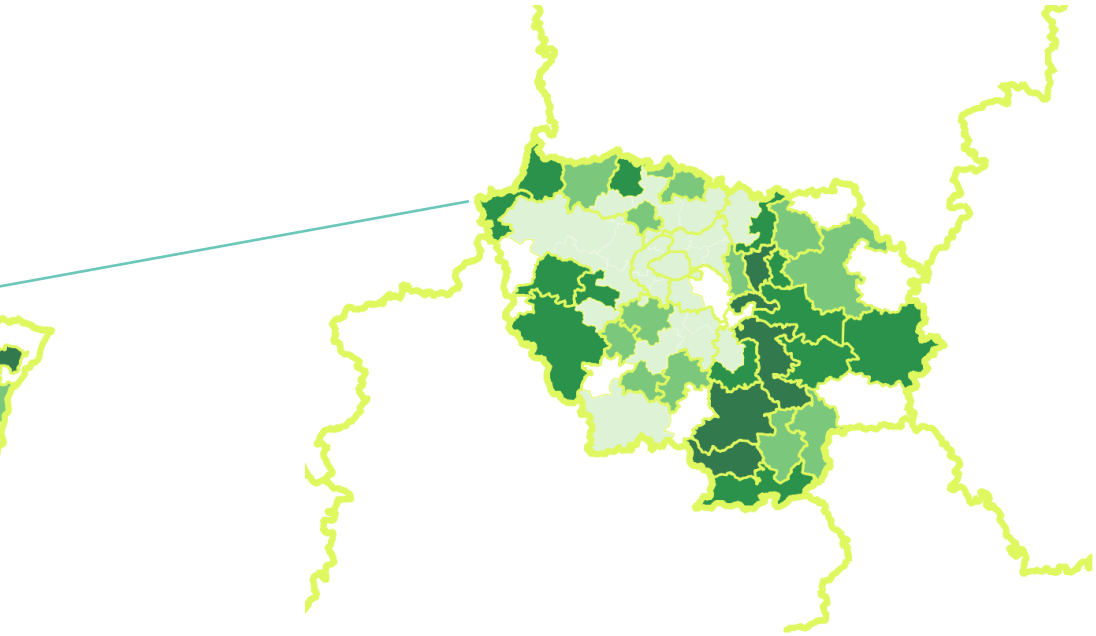


1. Loi n°90-449 du 31 mai 1990 visant à la mise en œuvre du droit au logement dite loi Besson I.
2. Loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage.
3. L'objectif est moins clair concernant les aires de grand passage ; Fnasat-Gv (2022).
4. Une relance des schémas départementaux en trompe-l'œil ? Fnasat-info, pp.7-8, n°3. Sources : rapport CNH 2003, rapports CGPC 2003 et 2005, rapport Hérisson (2008), rapport thématique de la Cour des comptes (2012 et 2017), RML (2014), circulaire du 10 janvier 2022, projets de loi de finances.
5. Observatoire des politiques d'accueil et d'habitat.

Une programmation inégale des places en aire départementaux d'accueil et d'habitat des



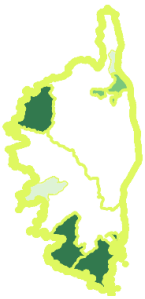
permanente d’accueil par les schémas Gens du voyage (SDAHGV) en 2026



Nombre de places d'aires permanente d'accueil programmées par les SDAHGV pour 100.000 habitants (par EPCI)

- 0 à 49 : très faible programmation
- 49 à 72 : faible programmation
- 72 à 106 : programmation moyenne
- 106 à 522 : forte programmation

Source : Observatoire des politiques d’accueil et d’habitat



Le plan France Relance, engagé en 2020, a démontré, en outre, le besoin de réhabilitation de ces équipements : 13 % de l'offre nationale en APA a été rénovée, pour un budget total de 11,3 millions d'euros. Ce financement n'a pas été reconduit malgré des prescriptions dans les SDAHGV (au moins 82 aires pour 2 138 places).

Malgré une amélioration des équipements (individualisés), l'offre actuelle reste sommaire, utilitaire et sécuritaire, ne correspondant pas aux standards d'un lieu de vie. Les aires permanentes d'accueil ne sont pas adaptées pour faire face au dérèglement climatique (isolation du bâti, sols goudronnés, ombrage, espaces verts, énergies renouvelables, récupération des eaux, etc.). Les aires d'accueil[6] sont, pour la plupart, éloignées des services et reléguées en dehors des zones d'habitat : 38 % des équipements sont situés à proximité de risques et nuisances environnementales et industrielles[7].

Concernant les équipements de grand passage (AGP), le bilan est encore plus faible puisque seulement deux tiers des objectifs sont atteints[8]. Ils ont été revus à la baisse passant de 383 initialement à 363 aujourd'hui. Leur taux de réalisation est de 61,4 % en 2026. L'Île-de-France, l'Est de la France et les Bouches-du-Rhône (voir carte ci-contre) figurent parmi les territoires les plus sous-dotés en équipements, alors que les stationnements illicites y alimentent régulièrement l'actualité. Face aux difficultés d'accueil et à la demande des pouvoirs publics, la taille des groupes n'a eu de cesse d'augmenter. Parallèlement la taille des AGP est désormais normalisée à quatre hectares minimum, ne permettant pas l'émergence d'équipements de taille moyenne[9].

Les normes désormais réglementaires – en termes d'aménagements et de périodicité d'usage - ont évolué positivement[10].

Une cinquantaine d'équipements non obligatoires (aires de petit passage et de moyen passage, aires saisonnières, etc.) ont également été développés par des collectivités afin de répondre à la circulation de groupes moins importants. Ces équipements sont concentrés dans l'Ouest de la France.

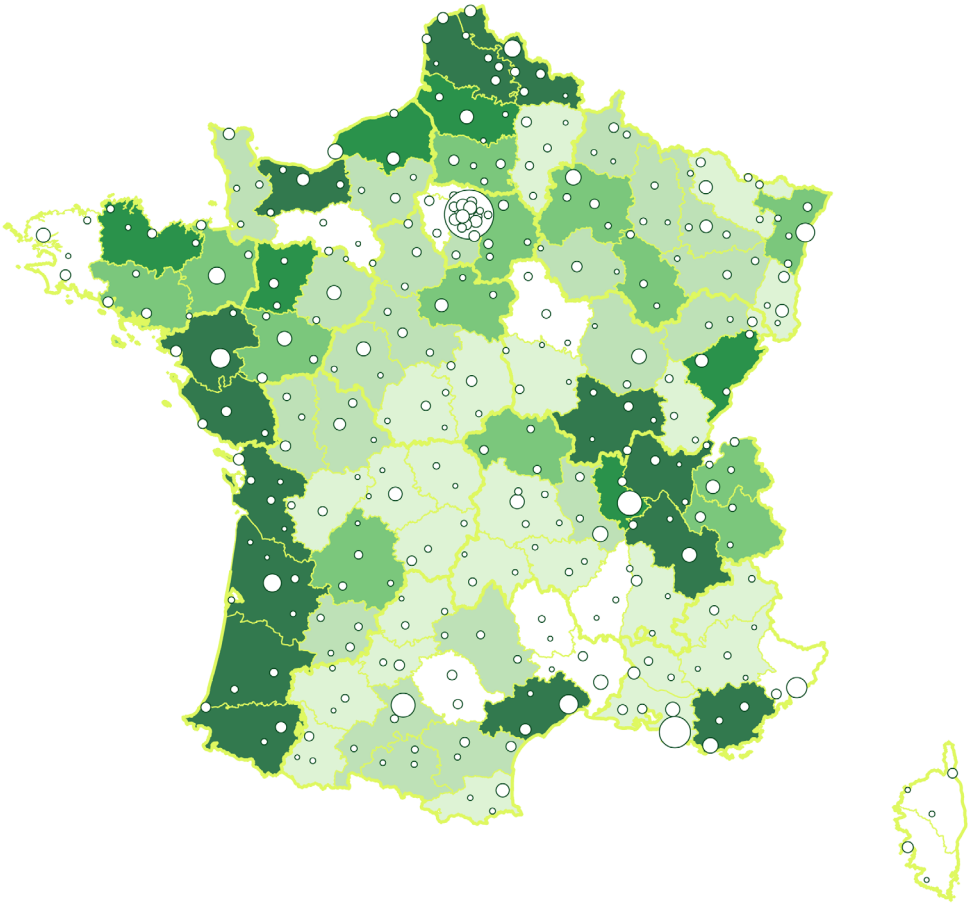
Pour permettre le respect du principe constitutionnel de liberté de circulation[11], les communes non soumises au schéma sont tenues de disposer d'un terrain de halte. Cette obligation est relativement méconnue et peu mise en œuvre par les collectivités et les autorités.

Le ralentissement du rythme de construction des équipements d'accueil s'explique par la fin du financement d'État et par l'absence de sanction légale pour les collectivités défaillantes. Cette politique pâtit également d'un manque de suivi et d'animation : certaines commissions départementales consultatives ne se réunissent plus depuis plusieurs années tandis que les missions de coordination et de suivi de la révision des schémas par le préfet de région sont rarement mises en œuvre. Cette politique est caractérisée par l'absence de méthodologie d'évaluation préalable des besoins.

Aujourd'hui la politique d'accueil n'est pas en mesure de répondre aux besoins de séjours de courte durée faute d'une offre d'habitat adapté. Les équipements d'accueil ont dû répondre, par défaut, aux besoins des Voyageurs en termes d'accès à des espaces de vie permanents.

6. Fnasat-Gv, 2022, 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.
7. Ibid.
8. 238 aires pour environ 4 837 places (Observatoire).
9. La capacité initiale d'une AGP se situait en dessous de 200 caravanes (Circulaire n° 2001-49 du 5 juillet 2001). Désormais, il s'agit d'une surface minimale de quatre hectares (Décret n° 2019-171 du 5 mars 2019).
10. Décret n° 2019-171 du 5 mars 2019 et décret n° 2019-1478 du 26 décembre 2019.
11. Articles 2 et 4 de la Déclaration des droits de l'Homme et du citoyen de 1789. CE, 2 déc 1983, *Ville de Lille c/ Ackermann*)

Aires de grand passage par départements



Nombre d'aires de grand passage par départements

- 1
- Entre 1 et 2
- Entre 2 et 3
- Entre 3 et 4
- Entre 4 et 10
- Départements sans aires de grand passage

Communes de plus de 5000 habitants

2.000.000
500.000
100.000
30.000
5.000

Source : Observatoire de la Fnasat-Gv

Les besoins d'habitat, une réponse encore expérimentale

La priorité donnée à l'accueil a occulté la réponse par la puissance publique aux besoins d'habitat des Gens du voyage. L'acquisition de terrains par des Gens du voyage s'observe depuis le début du XXe siècle et s'accélère à partir des années 1970. Pour répondre aux besoins d'habitat des plus modestes, une offre publique d'« habitat adapté » (terrain familiaux locatifs, logements locatifs sociaux, etc.) apparaît dès les années 1990, mais elle ne s'impose véritablement dans l'action publique qu'à partir des années 2010[12].

Malgré l'absence de chiffres officiels, la Fondation pour le logement des défavorisés estime, en 2026, qu'environ 177 000 personnes, vivant de manière permanente en résidence mobile, se trouvent en situation de mal-logement[13]. L'absence de prise en compte par les politiques et les dispositifs d'urbanisme, d'habitat et de logement et le manque et l'inadaptation de l'offre privée et publique ont engendré une variété de situations de mal-logement :

- errance contrainte à l'échelle du département, voire de territoires plus restreints (expulsions répétées) ;
- installations durables sur aire d'accueil et/ou rotations constatées d'aire en aire sur un territoire restreint ;
- installation sur des terrains inadaptés à l'habitat : terrains situés en zone inondable, dans une zone naturelle protégée, etc.
- quartier de logements pour « sédentariser » des Voyageurs avec installation de résidences mobiles non prévues. Relogement « subi » dans du logement collectif ;
- hébergement de ménages entrainant une suroccupation de l'offre existante et le développement d'auto-construction.

Les politiques d'urbanisme, d'habitat et de logement visent à soutenir, d'une part, la production d'une offre d'habitat adapté[14] — notamment grâce aux aides à la pierre et aux aides à la personne — et, d'autre part, à favoriser l'accès au logement et le maintien dans le logement (adapté ou non, en accession ou en location), à travers le financement de l'accompagnement social et la mise en œuvre d'aides financières.

Terrains privés : un accès difficile

De nombreux Voyageurs occupent des terrains privés sous différents statuts – propriétaires, locataires, hébergés, sans titre… – avec des modes d'habitat divers, résidences mobiles, constructions et assimilés, etc.

On constate une interdiction quasi systématique et sans justification de l'installation de résidences mobiles d'habitat permanent (RMHP) dans les documents locaux d'urbanisme (PLU et PLUi)[15]. Nombre d'entre eux ne prennent pas en compte l'ensemble des modes d'habitat dans le respect de la mixité sociale et de la non-discrimination[16]. L'installation pérenne des RMHP est donc le plus souvent illégale mais leur présence est souvent tolérée.

L'accès à la propriété ou à la location est compliqué pour les Gens du voyage. À l'instar du reste de la population, les Voyageurs sont touchés par l'augmentation des loyers, l'envolée des prix du foncier et par le durcissement des conditions d'accès aux prêts immobiliers (hausse des taux d'intérêt,

12. À partir des années 2010, on constate une augmentation du nombre d'opérations publiques d'habitat adapté et d'acquisitions de terrains privés.
13. Fondation pour le logement des défavorisés (2026). Le mal-logement des Voyageuses et Voyageurs – 177 000 privés de droit au logement. 108p. En ligne.
14. Une offre de terrains ou de logements dont la configuration permet l'installation de résidences mobiles.
15. L'ANGVC, en 2012, révèle que 96 % des communes, ayant un document d'urbanisme et ayant répondu à l'enquête, interdisent l'installation de résidences mobiles sur leur territoire.
16. Article L. 101-2 du code de l'urbanisme.

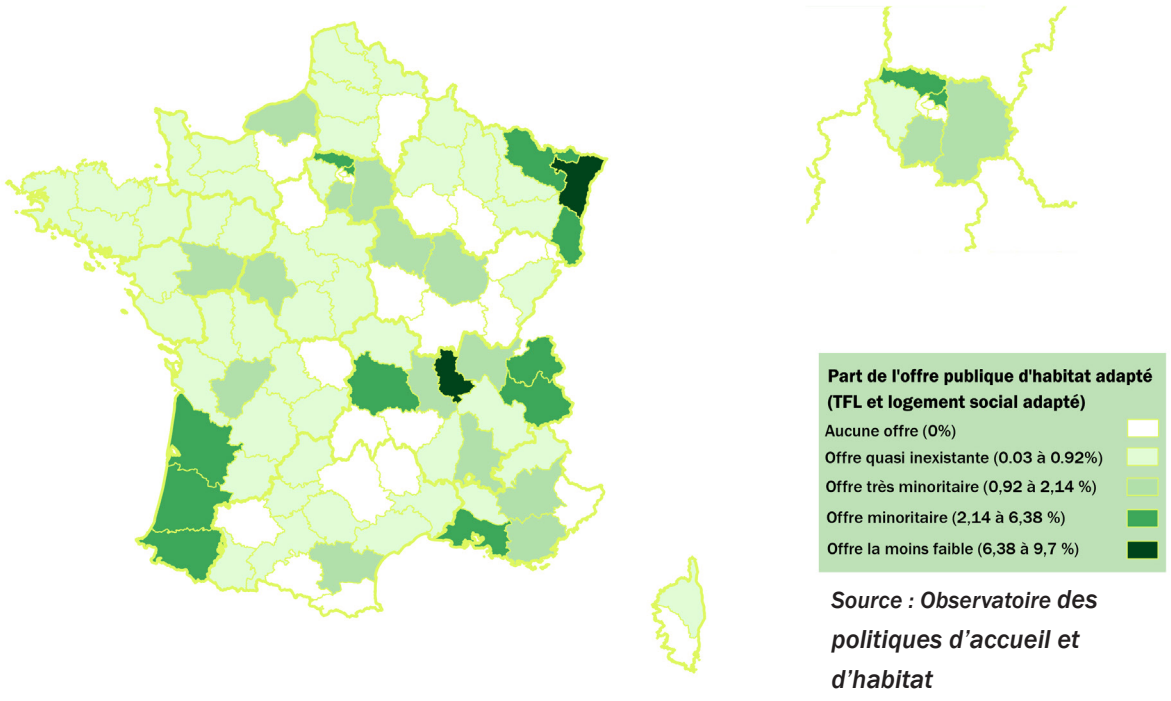
ressources faibles ou irrégulières, apport personnel insuffisant) et la fin progressive des APL-accession. De nombreuses métropoles et zones sous pression démographique sont devenues inaccessibles aux ménages modestes.

La caravane n'étant pas juridiquement reconnue comme logement, l'accès aux prêts immobiliers et aux dispositifs sociaux d'accès à la propriété (prêts à taux zéro, bail réel solidaire, etc.) n'est pas prévu pour l'achat de terrains et de caravanes. Dans cette situation et sans épargne, les plus modestes doivent recourir à des crédits à la consommation, dont les taux d'intérêt sont plus élevés. Les Gens du voyage peuvent être confrontés à des discriminations freinant l'acquisition (refus de vente).

L'offre publique adaptée : une répartition inégale et insuffisante

La répartition de l'offre publique d'habitat adapté est inégale et insuffisante (voir carte ci-dessous). Certains territoires comme le Bas-Rhin, le Rhône ou le Puy-de-Dôme ont mené une politique volontariste de développement d'une offre diversifiée destinée aux Voyageurs. À l'inverse, 23 départements ne disposent d'aucune offre. La moitié de l'offre de logements sociaux adaptés se situe dans sept départements[17]. Cependant parmi ces départements, les trois précités se distinguent par un faible nombre d'opérations, mais comportant un volume important de logements, évoquant des grands ensembles à l'horizontale. Plus de 40 % de l'offre en TFL se concentre dans dix départements et 44 n'en disposent pas.

Une inégale répartition de l'offre publique d'habitat adapté à destination des Gens du voyage



Source : Observatoire des politiques d'accueil et d'habitat

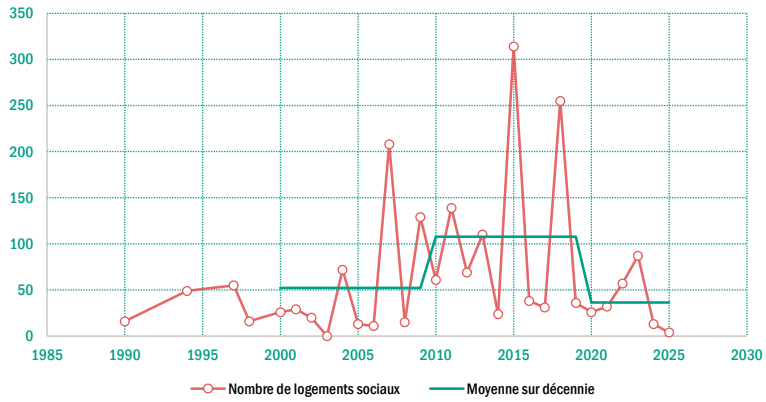
17. Bas-Rhin, Bouches-du-Rhône, Rhône, Val-d'Oise, Puy-de-Dôme, Pyrénées-Atlantiques, Haut-Rhin.

Dans les discours officiels, le principal obstacle à la réalisation des projets d'habitat est celui de la pénurie du foncier constructible et de la difficulté à le mobiliser. Cette pénurie s'explique par l'enjeu de lutte contre l'étalement urbain[18]. La sobriété foncière ne doit, pour autant, pas s'envisager au détriment des besoins sociaux prioritaires comme le logement. Le prix du foncier et la forte densité peuvent être des freins. En réalité, on observe des phénomènes de rétention par des collectivités peu désireuses d'accueillir de nouvelle populations (Nimby)[19]. Ce rejet est accentué, pour les Voyageurs, par les représentations dont ils font l'objet. Ainsi comme pour les aires, les projets d'habitat qui leur sont dédiés suscitent des refus d'une frange de la population.

L'offre de logement social, prenant en compte l'habitat mobile, se développe à partir des années 1990[20]. On passe de 290 logements en 2000 à 2 219 en 2026, une goutte d'eau dans l'ensemble du logement adapté[21]. Elle s'est constituée principalement à partir de 2007. Depuis 2019, cette production ralentit.

Ce ralentissement coïncide avec celui de la construction des logements sociaux à l'échelle nationale. Il s'explique, en partie, par une baisse de l'effort public avec la création du dispositif de réduction du loyer de solidarité[22]. Le financement du logement social est également fragilisé par l'inflation, par l'augmentation des coûts de construction et par le relèvement du taux du Livret A.

Construction de logements sociaux adaptés en baisse depuis 2019



Source : Observatoire ddes politiques d'accueil et d'habitat

Les objectifs de réalisation de Terrains familiaux locatifs (TFL) sont de 3 313 en 2026, permettant de loger environ 3 300 ménages[23], objectifs largement insuffisants au regard des besoins. L'offre est aujourd'hui anecdotique avec 736 terrains. Le rythme de production est très lent avec seulement une centaine de places financées par an. Juridiquement, la vocation des TFL est collective alors que leur attribution est individuelle (ménage). L'ambiguïté se retrouve dans le nombre d'équipements créés par rapport au nombre de places.

Le manque de réalisation s'explique par des motifs budgétaires. Alors que le budget utilisé pour la création de TFL a longtemps été sous-consommé, il est demandé, depuis 2022, aux services déconcentrés régionaux de prioriser les projets avant de les proposer à l'instruction de la Dihal. Ces subventions d'État apparaissent sous-évaluées, au regard des prescriptions des schémas départementaux, et inadaptées aux réalités foncières des zones tendues. Il faudrait au moins 160,1 M € – cinquante-trois ans de budgétisation au rythme actuel – pour répondre aux prescriptions des schémas en TFL[24]. La faiblesse des subventions publiques dont celles de l'État et l'impossibilité d'accéder aux financements du logement

18. Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 dite « Climat et résilience ».
19. Not In My Back Yard.
20. Dès les années 1960, quelques opérations de logements sociaux, notamment dans le Sud de la France, ont visé de façon spécifique des publics dits « tsiganes ». Voir Mouchard, L. « L'émergence des « cités gitanes » dans les années 1960 : une politique de peuplement racialisée », Métropolitiques, 31 mars 2022.
21. Entre 2013 et 2020, 6 792 logements très sociaux PLAI ont été financés soit, en moyenne annuelle, près de 849 logements contre 96 logements (soit environ 11 % des PLAI) pour les Voyageurs.
22. La loi de finances pour 2018 (art. 126) a institué une réduction du loyer de solidarité (RLS) appliquée par les bailleurs sociaux aux locataires.
23. Pour un ratio de deux places = un ménage.
24. Un TFL coûte en moyenne 62 131€ en subventions d'investissement.

social (prêts conventionnés, aides fiscales, accès au foncier, etc.) contraignent les opérateurs privés ou publics à rechercher d'autres sources d'équilibre des projets en puisant notamment sur leurs fonds propres. Faute d'aides au logement[25], il est difficile de trouver un équilibre financier sans le répercuter sur les loyers. Sans modèle économique viable, les bailleurs sociaux ne se saisissent pas de ce marché.

Demande de logement social : faible visibilité

Depuis 2018, les personnes ayant pour habitat permanent la résidence mobile peuvent spécifier ce mode d'habitat en tant que logement actuel dans le Cerfa de demande de logement social.

Pour ces ménages, le nombre de demandes a été multiplié par treize en six ans[26]. Ces données restent faibles. La pratique de demande n'est pas généralisée car l'adaptation à la résidence mobile n'existe pas dans le formulaire de demande. Dans le logement social, les dispositifs adaptés sont souvent à privilégier. L'accès aux dispositifs classiques ne doit pas être négligé afin de répondre à une demande croissante. Les difficultés d'accès à cette offre s'inscrivent dans un contexte plus large de crise du logement et de baisse de la construction depuis 2017[27].

Politiques publiques d'habitat : absence de vision stratégique

Les politiques publiques d'habitat à destination des Gens du voyage sont occultées voire ignorées à tous les niveaux : animation des milieux professionnels, documentation, formation, information, recueil de données, communication, évaluation.

Ces politiques publiques sont souvent renvoyées au schéma départemental. Celui-ci se réduit au terrain familial locatif sans prendre en compte toutes les solutions d'habitat. Le TFL est présenté comme solution intermédiaire à la « sédentarisation ». Il n'est pas le seul produit à promouvoir, car il revient plus cher aux locataires qu'un logement social adapté alors qu'il offre moins de confort. Les politiques d'urbanisme, d'habitat et de logement devraient être évaluées dans le schéma afin d'alimenter les documents de programmation.

Il n'existe pas de formulaire de demande pour un logement social adapté à la RMHP ou pour un TFL. Contrairement à la politique du logement classique, où les besoins sont principalement appréhendés à travers la demande de logement social, l'identification des besoins des Gens du voyage relève souvent de diagnostics et d'initiatives locales, circonscrits à une temporalité donnée et à un périmètre restreint[28].

Ces dispositifs enclenchent parfois des réponses, grâce à la volonté d'élus motivés, mais elles ne répondent qu'à des situations données *in situ*. Ce cas par cas ne permet pas un parcours résidentiel des ménages à l'échelle de l'intercommunalité ou du département. Les jeunes ménages en besoin de décohabitation se retrouvent souvent bloqués, générant ainsi des situations de suroccupation préjudiciables ou d'occupations illicites.

« L'objectif d'une politique d'habitat n'est pas de normaliser l'habitat des Voyageurs mais de le prendre en compte dans sa diversité. Elle appelle structuration et ambition de la part de l'État, ainsi que la bonne volonté des élus locaux ».

25. Dans certains départements, les caisses des allocations familiales dérogent aux critères de peuplement et de résidence principale pour permettre aux Voyageurs d'accéder à ces aides.
26. Données issues du système informatique national d'enregistrement des demandes de logement locatif social. 6 437 demandeurs en 2024.
27. L'état du mal-logement en France. Rapport annuel n°26 ; Fondation Abbé Pierre (2021). Le nombre de demandes de logement social en attente s'élevait, fin 2021, à près de 2 255 700 demandes, dont le tiers (756 100) provenait de demandeurs déjà locataires du parc social.
28. Via différents dispositifs tels que la Maîtrise d'œuvre urbaine et sociale (Mous) ou la Résorption de l'habitat insalubre irrémédiable ou dangereux (RHI).

Perspectives

Les freins identifiés dans cette note ne sont pas une fatalité. Nous devons collectivement construire des réponses durables pour la lutte contre les discriminations et l'inclusion des Voyageurs en particulier pour le logement, en accord avec la Stratégie française 2020-2030 pour « l'égalité, l'inclusion et la participation des Roms et des Gens du voyage ».

Évaluer et actualiser la politique d'accueil

- réaliser un audit national sur la politique d'accueil : état réel, gestion et adaptation aux dérèglements climatiques des aires d'accueil, lutte contre les stationnements illicites, situations d'errance et fixation sur les aires d'accueil, médiation, etc. ;
- confirmer l'accueil comme mission de service public ;
- assurer une égalité de traitement entre les différents usagers d'habitats mobiles permanents ;
- assurer un maillage territorial pour tous les groupes (petit, moyen et grand) en finançant ces équipements ;
- viser à la réduction de la taille des groupes pour les grands passages ;
- soumettre le versement de l'aide à la gestion des aires d'accueil à l'effectivité et au financement d'un projet social et éducatif ;
- étendre le bénéfice de la trêve hivernale aux occupants des aires permanentes d'accueil pour la fourniture des fluides ;
- dissocier la réalisation des TFL des conditions permettant au maire d'interdire le stationnement ;
- systématiser un diagnostic avant toute évacuation forcée des RMHP.

Affirmer la politique d'habitat

- préciser les objectifs de la politique d'habitat ;
- dans les SDAHGV : élargir les réponses aux besoins en habitat aux logements sociaux adaptés et aux terrains privés ;
- intégrer une part de logements adaptés à la RMHP dans les Plans départementaux d'action pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées (PDALHPD) ;
- affirmer la vocation de logement des TFL pour leur permettre l'accès aux financements du logement social et aux aides au logement ;
- intégrer dans la demande de logement social la possibilité de demander un logement adapté à la RMHP ;
- exclure les propriétaires de terrains privés des procédures d'évacuation forcée ;
- appliquer les politiques de résorption de l'habitat insalubre et d'amélioration de l'habitat.

Prise en compte de la RMHP dans l'urbanisme et reconnaissance comme tout ou partie d'un logement

- appliquer ces principes aux documents de programmation et de planification notamment en les intégrant dans les porters à connaissance ;
- intégrer cet habitat dans les PLU(i) et dans les SCoT sans discrimination et dans le respect de la mixité sociale ;
- intégrer ces principes dans le contrôle de légalité de ces documents ;
- définir la RMHP dans l'urbanisme et notamment son droit d'occupation des sols ;
- exiger pour les projets, des localisations dans les zones destinées à l'habitat ;
- appliquer les mêmes droits et obligations aux Voyageurs qu'aux occupants de logement classique ;
- améliorer la prise en compte des Voyageurs dans les politiques locales d'habitat ;
- promouvoir l'accès à un logement adapté à la résidence mobile lors d'un recours devant la commission départementale de médiation.

Favoriser une politique budgétaire ambitieuse

- prévoir la réhabilitation des aires ;
- financer la construction des aires de petit passage ;
- distinguer le financement des TFL, en tant qu'habitat, dans les lois de finances ;
- faire évoluer la logique du financement des TFL en prenant en compte le bâti (part fixe) et le nombre de places (part variable) ;
- Intégrer les aires permanentes d'accueil dans les quartiers prioritaire de la politique de la ville (QPV).

Harmoniser l'élaboration et le suivi des schémas départementaux

- définir légalement le contenu des schémas distinguant les parties accueil, habitat et les autres thématiques ;
- rappeler le rôle de coordination du préfet de région ;
- s'assurer de l'effectivité de l'animation territoriale des schémas départementaux, notamment par la tenue au moins biannuelle des commissions consultatives départementales ;
- renforcer la participation des acteurs du logement et en particulier des bailleurs sociaux.

Recueillir, rassembler et valoriser les données et les connaissances

- financer les outils de recherche, de diagnostics et d'observatoires nationaux et régionaux ;
- fixer des indicateurs permettant d'analyser les financements de chacune des politiques publiques ;
- fixer des indicateurs relatifs à la qualité des équipements d'accueil et d'habitat ;
- animer les milieux professionnels : formation et communication.

Solliciter la Fnasat-Gv et son réseau

La Fnasat-Gv et son réseau se tiennent à disposition des pouvoirs publics pour partager leur expérience et leurs compétences en ingénierie afin d'élaborer une politique publique garante de justice sociale et environnementale. Les pouvoirs publics peuvent également compter sur ce réseau pour contribuer à déconstruire les représentations, auprès des décideurs et techniciens afin de favoriser le vivre-ensemble. Ils peuvent pour cela s'appuyer sur l'offre de formation de la Fnasat-Gv.

La Fnasat-Gv se tient aussi à la disposition des Voyageurs pour faire valoir leurs droits et les soutenir dans toutes démarches ou procédures jugées utiles.

Associations membres de la commission accueil et habitat : Adept, AdapGV, AGVY, Amitiés tsiganes, Artag, Centre social Chemin du Hérisson, Centre social les Alliers, Espoir, SEDES, La Grande Place, Tsigane habitat, Vivacité, Voyageurs 72

Directeur de publication : Stéphane Lévêque

Contacts
Clément Larhantec, responsable du pôle habitat, c.larhantec@fnasat.asso.fr
Fnasat-Gv - 59 rue de l'Ourcq - 75019 Paris - 01 40 35 00 04
www.fnasat.asso.fr

Fnasat
GENS DU VOYAGE