

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

Gaëlla Loiseau,
anthropologue,
Loris Granal,
urbaniste,
auteurs d'une étude
sur la localisation de l'offre
publique d'accueil et d'habitat
des gens du voyage, réalisée
pour la Fédération nationale
des actions solidaires avec
les Tsiganes et les gens
du voyage (Fnasat), à paraître.

Si le mode de vie des gens du voyage est pris en compte dans le cadre de la loi Besson du 5 juillet 2000¹, la caravane – qui constitue l'habitat permanent d'une grande partie des gens du voyage² [1] – n'est pas reconnue comme un logement. Ce statut particulier engendre des logiques de suspension du cadre réglementaire ordinairement appliqué au logement, et des processus discriminatoires que nous avons pu mettre à jour dans le cadre de l'enquête menée entre juin 2020 et mai 2021 visant à recenser l'offre publique d'accueil et d'habitat des gens du voyage (à savoir les aires permanentes d'accueil, les terrains familiaux locatifs et l'habitat adapté qui tend à se développer³). Une double approche cartographique et sociologique, combinée avec un questionnaire en ligne⁴, nous a permis de collecter des données qualitatives sur quatre départements (la Gironde, l'Hérault, le Nord et la Seine-Maritime), tout en réalisant un travail statistique sur la typologie environnementale des équipements existant à l'échelle nationale.

Le mode de vie en habitat mobile est sous-tendu par deux logiques contradictoires de dépendance et d'autonomie. La caravane est en effet un habitat incomplet du fait qu'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. En effet, le cadre réglementaire 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. Bien souvent, les logiques d'accueil et de rejet s'entremêlent dès l'énonciation du projet de réaliser un équipement. En effet, les aires d'accueil remplissent une fonction d'hospitalité qu'on ne peut nier, mais qui dans le même temps valide l'ouverture d'un droit au bannissement des gens du voyage sur le reste du territoire. Lors des négociations pour leur localisation, la dépréciation des gens du voyage se répercute de manière systématique dans les arbitrages fonciers. C'est pourquoi nous avons utilisé le concept de « création

L'ESSENTIEL

■ **Une enquête réalisée dans quatre départements français met en lumière les conditions défavorables d'accueil des gens du voyage sur les sites qui leur sont dédiés. L'environnement y est majoritairement dégradé.**

destructive » pour décrire les processus de relégation et les conflictualités engendrées par des externalités négatives (poussières, odeurs, bruits, etc.) qui tendent à être absorbés par les familles qui y vivent et les gestionnaires qui y travaillent.

Le travail statistique sur l'ensemble de la France métropolitaine met en lumière le fort degré d'isolement de l'offre publique. En effet, sur près de 1 500 équipements recensés, 70 % sont isolés du tissu urbain et, par conséquent, de la plupart des services. Cet éloignement géographique et social va de pair avec un éloignement institutionnel puisque seulement 58 % des équipements se trouvent à moins de 500 m de limites communales. Cette exclusion spatiale peut se traduire par de multiples difficultés comme l'accès à l'école (seule la moitié des équipements ont un arrêt de bus à proximité). Elle se reflète également par l'importante propension à rapprocher les équipements d'espaces potentiellement vecteurs de nuisances – au rang desquelles la pollution atmosphérique est prédominante [2]. Ainsi, si 73 % sont à proximité d'espaces agricoles pouvant engendrer la pulvérisation de pesticides, 32 % sont intégrés dans une zone industrielle ou commerciale où la circulation automobile est intense et constante et expose

les résidents aux particules fines. La proximité des infrastructures de transport à moins de 250 m est caractérisée par des voies ferrées exploitées pour 20 % des équipements, et par des autoroutes pour 14 % d'entre eux. L'exposition aux poussières est manifeste dans au moins 6 % des équipements situés à moins de 500 m d'usines à béton. Le plus souvent, ces nuisances sont combinées, ce qui engendre un cocktail de nuisances déclinées aussi bien au niveau sonore, qu'olfactif ou encore électromagnétique.

Ainsi, si 9 % des équipements sont situés à moins de 500 m d'une station d'épuration et 4 % se trouvent à moins de 750 m d'une usine Seveso, on compte 19 % des équipements implantés à moins de 250 m d'une ligne à haute tension et 3 % à proximité d'un transformateur électrique, comme c'est le cas par exemple à Escaudain dans le département du Nord. Bien que située à proximité du tissu urbain, d'une ligne de transport en commun et d'une école, cette aire d'accueil a été implantée en limites de territoire communal, entre deux voies ferrées, et elle comprend dans son environnement immédiat des terres cultivées, des lignes à haute tension et un transformateur électrique.

À l'échelle des quatre départements enquêtés, nous avons par ailleurs identifié que 20 % des sites sont situés à moins de 250 m 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 produisent un effet d'aubaine pour y agréger de nouvelles sources de pollution discrètes et faiblement réglementées. Le fait que les équipements sont isolés des zones d'habitat renforce la vulnérabilité des usagers qui, en plus de 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. Cet isolement accentue donc la démobilité des acteurs non seulement à lutter contre de potentielles atteintes à leur santé, mais également à s'impliquer en tant qu'acteurs d'un espace de vie partagé.

Les corps des gens du voyage sont en définitive la variable d'ajustement de la suspension des règles de droit commun qui se matérialisent par une surexposition aux nuisances avec lesquelles ils « négocient physiquement » leur présence et cèdent à l'accoutumance aux bruits, aux odeurs, aux poussières, aux vibrations, etc. C'est de cette négligence que l'injustice émerge. Celle-ci se manifeste en premier lieu par une absence d'information aux résidents des risques encourus. Ainsi, alors qu'ils côtoient des espaces industriels où les travailleurs sont astreints au port de protections (casques, masques...), les voyageurs sont le plus souvent ignorés, y compris lorsqu'ils expriment de la gêne ou déclarent des pathologies (respiratoires, dermatologiques...) qu'ils associent à ces nuisances. Sur les sites les plus exposés, les usagers ressentent une fatigue intense, des maux de tête, et expriment des difficultés à trouver le repos sur ces équipements.

La tentative des autorités publiques de réguler cette négligence structurelle des gens du voyage en se reportant sur les entreprises privées émettrices de pollutions (comme c'est le cas par exemple à Hellemmes-Ronchin ou à Cenon-Artigues⁵ [3]) participe de tactiques visant à détourner l'attention du processus de « création destructive ». Le caractère de la mobilité souvent mis en exergue pour désamorcer les critiques ne résiste pas à la réalité : ces équipements accueillent du « public » et sont les seuls espaces où la présence de gens du voyage est autorisée.

En définitive, pour certains équipements particulièrement exposés, c'est bien la capacité des familles à reprendre la route qui les préserve d'une dégradation planifiée de leurs conditions de vie. C'est dire à quel point la mobilité joue un rôle structurel dans la survie des gens du voyage au sein d'un tel système qui ne s'avère capable de penser leur accueil qu'à partir de la suspension de leur présence. ■

Source : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT00000583573/>

1. La loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000, dite loi Besson 2, impose aux communes de plus de 5 000 habitants de réaliser des équipements d'accueil des gens du voyage qui se répartissent entre des aires d'accueil permanentes, des aires de grand passage et des terrains familiaux locatifs ou de l'habitat adapté. Des schémas départementaux prescrivent ces obligations dans chaque département.

2. La terminologie « gens du voyage » est utilisée en France pour désigner des citoyens français manouches, gitans, yéniches ou roms dont le mode de vie est articulé à un habitat mobile, le plus souvent une caravane. Sans revenir sur l'histoire de cette dénomination, le recours à une telle catégorie administrative a permis une forme d'ethnicisation de ces populations, contrecarrant les principes de l'universalisme républicain.

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

4. Le questionnaire comprenant une centaine de questions portait sur le zonage, la gestion, les mobilisations citoyennes, l'environnement, l'accès aux transports et aux services de proximité, la sécurité, et la gestion du premier confinement durant la crise de la Covid-19. Il était adressé par mail aux collectivités, propriétaires des équipements, et envoyé aux acteurs associatifs, gestionnaires et usagers volontaires pour le compléter.

5. Ces deux équipements sont situés à proximité immédiate d'usines à béton. Pour plus de précisions sur la mobilisation des femmes de l'aire d'accueil d'Hellemmes-Ronchin, voir le film *Nos poumons c'est du béton* : <https://www.youtube.com/watch?v=uVvTxEwfc0t&t=678s>. L'historique de cette lutte a été documenté par Évelyne Pommerat.

Pour en savoir plus

Loiseau G., Granal L. *La localisation de l'offre publique d'accueil et d'habitat des gens du voyage. Une enquête qualitative et cartographique réalisée sur 4 départements (Gironde, Hérault, Nord et Seine-Maritime)*. Fédération nationale des associations solidaires et d'action avec les Tsiganes et les gens du voyage (Fnasat). À paraître.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- [1] Loiseau G. Maintenus dans leur ethnicité au nom de l'ordre public. Le cas des gens du voyage. In Crenn C., Kotobi L. (dir.) *Du point de vue de l'ethnicité. Pratiques françaises*. Paris : Armand Colin, coll. Recherches, 2012 : p. 157-174. En ligne : https://www.academia.edu/8751554/Maintenus_dans_leur_ethnicite_au_nom_de_lordre_public_Le_cas_des_gens_du_voyage
- [2] Husson J.-F. *Les Politiques de lutte contre la pollution de l'air*. [Rapport d'enquête demandée par la Commission des finances du Sénat], Cour des comptes, 23 septembre 2020 : 202 p. En ligne : https://www.ccomptes.fr/system/files/2020-09/20200923-58-2-rapport-politiques-lutte-contre-pollution-air_0.pdf
- [3] Pommerat É. (dir.) Aux marges de la ville et des politiques publiques : relégation, risques sanitaires et mobilisation des habitants. *Études tsiganes*, n° 67 : p. 63-77.