

# L'accueil des gens du voyage

Décryptage des processus  
de relégation spatiale



Photo : FNASAT

septembre 2022



# Qu'est-ce que mémO ?

Dans le cadre du projet d'agence 2026, les membres et les partenaires de l'AGAPE ont exprimé un réel besoin d'appui et de compréhension sur les différentes actions, démarches et sujets qui peuvent les aider à décrypter et à se positionner sur des stratégies d'aménagement concrètes.

C'est dans ce cadre que l'équipe de l'AGAPE a imaginé ce nouveau format de publication destiné d'une part à répondre à ce besoin et d'autre part à apporter une visibilité du travail qu'elle réalise au quotidien.

Séminaires, formations, veille ciblée, accompagnements, réflexions sur des études/outils d'aides à la décision... des temps de travail précieux, pas toujours compris car peu souvent valorisés jusqu'à présent, qui permettent pourtant à l'AGAPE d'orienter son programme partenarial d'activités et de proposer à ses membres des sujets et des actions tournées vers l'innovation et l'opérationnalité.

Il y a là aussi un réel intérêt et une volonté forte de l'équipe de transmettre et donner « à voir » ses compétences diverses et le travail de fond qu'elle réalise et qui mérite d'être partagé afin de sensibiliser, informer, susciter les échanges et valoriser le soutien que vous portez à l'agence d'urbanisme ... mais surtout nous permettre, ensemble, d'avoir toutes ces connaissances en mémOire afin de construire les outils et actions de demain.

**Julien SCHMITZ et Fabrice BROGI**

Directeur / Président

## SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	3
1. UNE SEGREGATION QUI ALTERE LA PERCEPTION DES RISQUES AUXQUELS SONT EXPOSES LES GENS DU VOYAGE .....	4
2. LES INEGALITES ENVIRONNEMENTALES DANS LE RAPPORT AU TERRITOIRE.	7
3. LES INEGALITES ENVIRONNEMENTALES DANS LE RAPPORT A LA SANTE .....	8
4. ET SUR LE TERRITOIRE DE L'AGAPE ?.....	12
CONCLUSION.....	16

### Mots-clés

# gens du voyage

# santé

# risques

# sédentarisation

# ségrégation

# introduction



Historiquement, les populations itinérantes ont toujours été perçues comme potentiellement dangereuses, accueillies avec méfiance et reléguées systématiquement dans les espaces les plus dévalorisés.

Pour décrypter les processus et arbitrages qui conduisent à cette ségrégation spatiale, la Fédération Nationale des Associations Solidaires d'Action avec les Tsiganes et les gens du voyage (FNASAT) publie une étude<sup>1</sup> sur l'offre publique d'accueil et d'habitat à destination des gens du voyage. Cette étude, sans complaisance mais particulièrement éclairante, comporte deux approches :

- l'une quantitative, basée sur un recensement, associé à des critères environnementaux (proximité des services, des transports en commun, de risques) permet de révéler ces logiques de ségrégation spatiale dans la localisation des aires d'accueil ;
- l'autre qualitative, analyse le contexte, les processus et les arbitrages politiques conduisant aux choix de localisation, confrontés au vécu des habitants.

Au regard des actualités locales et des dynamiques actuelles sur cette question sur le Nord-Lorrain, l'AGAPE propose une synthèse de l'étude réalisée par la FNASAT et dresse un état des lieux de la situation actuelle sur la Lorraine Nord.

## Les chiffres clés/repères à retenir



Plus de 100 aires d'accueil, terrains familiaux ou logements adaptés recensés dans 4 départements représentatifs.



85 à 93% des aires sont localisées à moins de 500 m d'une déchetterie, d'une usine à béton, d'une station d'épuration ou d'une autoroute et près de 40% sont situées à proximité d'une ou plusieurs sources de pollution.



Les gens du voyage sont exposés de manière chronique à des facteurs environnementaux qui ont un impact direct sur leur santé physique et psychique : leur espérance de vie est inférieure de 15 ans à celle de l'ensemble de la population.

## Note de lecture

Le texte qui suit est une synthèse de l'étude produite par la FNASAT et reprend ses analyses, conclusions et préconisations éventuelles.

<sup>1</sup> <http://www.fnasat.asso.fr/Lalocalisationdeloffrepubliquedaccueilsetdhabitatdesgensduvoyage2022.pdf>

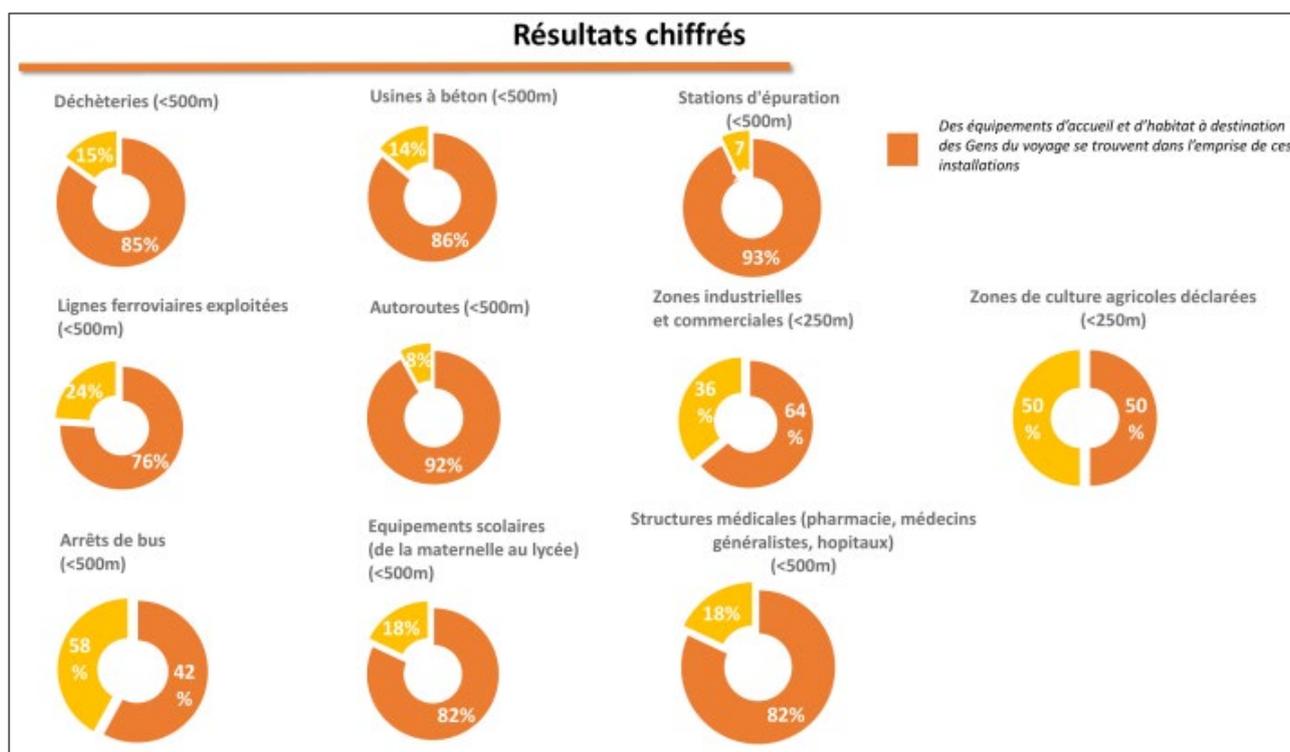
# 1. Une ségrégation qui altère la perception des risques auxquels sont exposés les gens du voyage

## 1.1 Vers une invisibilisation de ces populations ?

L'étude de la FNASAT fait ressortir que **les sites d'accueil et d'habitat destinés aux gens du voyage sont généralement relégués en dehors des zones d'habitat** : les sites enquêtés sont situés en moyenne à 3 km du centre-ville ou à 6 minutes en voiture. A cet éloignement des aires s'ajoutent parfois une mauvaise accessibilité physique :

- Une absence quasi-générale de desserte en transports en commun ;
- 56% des sites sont difficilement accessibles à pied ;
- Paradoxalement, pour 67% des sites, une difficulté d'accès en convoi (véhicule tracteur+caravane attelée) a été constatée.

Au-delà de l'éloignement de la centralité ou des problématiques d'accès, la relégation des sites destinés à l'accueil des gens du voyage, aboutit à une localisation à proximité d'un certain nombre de nuisances détaillées sur le graphique ci-après :



Source : FNASAT

Les résultats de l'étude de la FNASAT montrent que sur les 4 départements du champ de l'étude, **la quasi-totalité des sites dédiés à l'accueil des gens du voyage sont localisés à proximité immédiate de sources potentielles de nuisances ou de risques pour la santé** notamment les déchetteries, usines à béton, stations d'épuration, ou autoroutes (85 à 93%).

Pour la FNASAT, **ces localisations, à l'écart des zones d'habitat dans des espaces dévalorisés**, voire dangereux, sont contreproductives au regard des enjeux liés à l'insertion et à la scolarisation de ces populations. **Elles favorisent au contraire leur exclusion de la vie de la cité et entraînent une forme d'invisibilisation.**

**Cette mise à l'écart relève d'un fait social** et prend forme d'une absence de mobilisation des riverains lorsque de nouveaux équipements polluants s'installent à proximité, les gens du voyage étant tenus responsables de ces situations par leur mode de vie et leur choix professionnels. **Cette situation entraîne une forme de délégitimation**, empêchant toute empathie et reconnaissance d'un dysfonctionnement plus général qui nécessiterait une certaine régulation.



Source : FNASAT – Aire d'accueil d'Hellemmes-Ronchin (Nord), au voisinage immédiat d'une concasserie en activité

## 1.2 Les trois facteurs de la délégitimation des gens du voyage

L'analyse de la FNASAT identifie trois déterminants principaux qui conduiraient à cette délégitimation qui alimenterait de facto une ségrégation spatiale à l'encontre de la communauté des gens du voyage :

- **Un mode de vie perçu comme à risque** : le mode de vie en habitat mobile est considéré comme à risque et est donc perçu dans l'imaginaire collectif comme une menace dont il faut se préserver ;
- **Une suspension du cadre réglementaire**, qui découle directement du facteur précédent : la résidence mobile n'étant pas considérée comme un logement, la législation applicable au logement peut donc être suspendue et il devient possible d'implanter une aire d'accueil dans des zones impropres à recevoir à du logement, ce qui entre en contradiction avec le droit ;
- **L'assignation à la mobilité**, sur laquelle repose l'accueil des gens du voyage et qui est renforcée par le facteur précédent : la localisation des aires d'accueil à proximité de nuisances est minimisée, voire justifiée, par le fait que cette population est censée circuler, cette mobilité forcée étant d'ailleurs reprise comme une norme d'usage des aires d'accueil.

*« Elle (la localisation des aires d'accueil) 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 [...] Est donc naturellement à proscrire tout terrain jugé incompatible avec une fonction d'habitat. »*

*Circulaire 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*

La conjonction de ces trois facteurs aboutit à **un aveuglement des acteurs institutionnels et politiques quant à l'exposition chronique des gens du voyage à toutes sortes de nuisances**, qu'ils circulent d'un équipement à l'autre ou qu'ils demeurent sur le même site.

L'exemple de l'aire d'accueil de Sotteville-lès-Rouen (Seine Maritime) ci-contre illustre cet aveuglement. A partir d'une grille de nuisances, 4 acteurs (représentant d'EPCI, représentant d'association, gens du voyage) ont été invités à livrer leur perception de l'aire d'accueil. Si l'un des voyageurs a coché le plus d'items (11 sur 16), le représentant de l'EPCI n'en a coché qu'un seul.

### Caractéristiques 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

*Note de lecture : Pour le représentant de l'EPCI, l'aire d'accueil n'est pas à proximité immédiate d'une déchetterie. Pour les autres répondants, l'aire d'accueil est à proximité immédiate d'une déchetterie.*

**Les auteurs de l'étude se sont ensuite rendus sur place pour confronter ces perceptions à la réalité du terrain et le résultat est édifiant :**

« 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. »

## 2. Les inégalités environnementales dans le rapport au territoire

### 2.1 Les logiques institutionnelles qui influent sur la localisation des équipements

Le premier élément de discours avancé pour minimiser les risques de l'exposition aux nuisances tient dans le fait que **les populations environnantes seraient elles aussi exposées à ces mêmes nuisances et que, dans cette logique, les gens du voyage ne seraient pas plus touchés que les autres**. Cette banalisation entraîne de fait un désintérêt collectif pour le vécu des gens du voyage au prétexte que ces risques seraient partagés par tous.

Le second élément consiste à **justifier l'implantation de l'équipement au motif que des familles étaient déjà présentes dans le secteur avant la création de l'équipement**. Pour la FNASAT, cet argument permet d'éviter les conflits et d'imputer la responsabilité de la localisation sur les gens du voyage.

Troisième élément de discours avancé, de manière quasi-systématique, celui de **la pénurie de foncier** : elle serait un obstacle à la réalisation d'un équipement destiné à l'accueil des gens du voyage. Toujours **selon la FNASAT, l'argument de la tension foncière cache en réalité une prétendue dévalorisation du foncier** que susciterait l'implantation d'un tel équipement à proximité d'une zone d'habitat (comme tout équipement jugé néfaste). Le choix d'un éloignement géographique des aires d'accueil permet d'esquiver de potentielles oppositions de riverains, ce qui implique une logique de suspension de la règle générale, aboutissant parfois à trouver des aires d'accueil localisées en zone inondable. Mais cet éloignement génère un surcoût important pour la collectivité pour y amener les réseaux (eau, électricité).

Le dernier élément de discours fréquemment avancé est celui du **rôle de l'Etat**, régulièrement présenté comme responsable des problématiques rencontrées pour la localisation des équipements puisque prescripteur des Schémas Départementaux d'Accueil des Gens du Voyage (SDAGV). A ce titre, la DDT de l'Hérault a rappelé que **dès lors que la commune dispose de son PLU, c'est elle qui est responsable des actes d'urbanisme et que le contrôle de légalité est effectué de manière aléatoire** (comme partout en France selon elle), sans cibler particulièrement les aires d'accueil des gens du voyage, qui ne représentent qu'une part infime des actes enregistrés par la DDT de l'Hérault (environ 25 000 par an).

Enfin, l'étude de la FNASAT souligne que **la loi Besson a en quelque sorte « enfermé » les politiques publiques dans un modèle standardisé unique** (les aires d'accueil), **doublé d'une injonction à la mobilité, alors même que les entretiens menés ont révélé que les processus de sédentarisation des gens du voyage étaient largement engagés au début des années 2000**. Le phénomène actuellement observé de sédentarisation des gens du voyage sur les aires d'accueil ne répond finalement qu'à une tentative pour ces populations d'améliorer leurs conditions de vie.

### 2.2 Une reconnaissance des gens du voyage bafouée par la localisation

Les aménagements destinés aux gens du voyage sont vécus par les collectivités comme un sacrifice pour une population dont la présence est jugée illégitime et non comme un investissement visant l'amélioration des conditions de vie de ces populations.

En privilégiant des implantations isolées dans des espaces inadaptés à l'accueil permanent de populations, la stratégie de localisation des aires d'accueil engendre des coûts sociaux et humains, désignés par les auteurs de l'étude comme une « création destructrice » :

« De façon schématique, ce processus est gouverné par une logique de compression des risques dans les espaces périphériques où se trouvent reléguées et concentrées des activités de forte intensité (assainissement, industries, ...). Les voyageurs qui fréquentent ces espaces sont donc enrôlés dans un processus destructeur par le fait qu'ils soient rendus captifs d'externalités négatives. »

**L'éloignement des aires d'accueil dans des espaces dévalorisés est contraire au principe d'hospitalité porté par la création de ces équipements**, leur localisation limite les possibilités de rencontre. Les gens du voyage (comme d'autres) sont appréhendés à partir du caractère imprévisible, dangereux, rebutant qui leur est accolé.

Une nuance toutefois est à apporter par le vécu de certaines personnes : **l'éloignement peut être recherché, dès lors que ces populations ne sont pas vulnérabilisées par un enclavement du site** (accès dangereux, absence d'accès piétons, absence de transport en commun).

## 3. Les inégalités environnementales dans le rapport à la santé

### 3.1 Une cohabitation permanente avec un cocktail nocif de nuisances

La première nuisance vécue par les gens du voyage est celle de l'accoutumance, mais une accoutumance contrainte, provoquée par l'impossibilité d'échapper à une nocivité environnante, qui renvoie également au conditionnement des gens du voyage à la relégation.

La plupart des gens du voyage procèdent donc à une évaluation des risques et choisissent, dès lors que leur situation socioéconomique et leur capital social le leur permet, de bannir certains équipements qu'ils jugent infréquentables au regard de leurs propres critères socio-environnementaux.

L'étude de la FNASAT révèle que **près de 40% des équipements sont situés à proximité d'une ou plusieurs sources de pollution et pour 28%, cette proximité est inférieure à 250 m.**

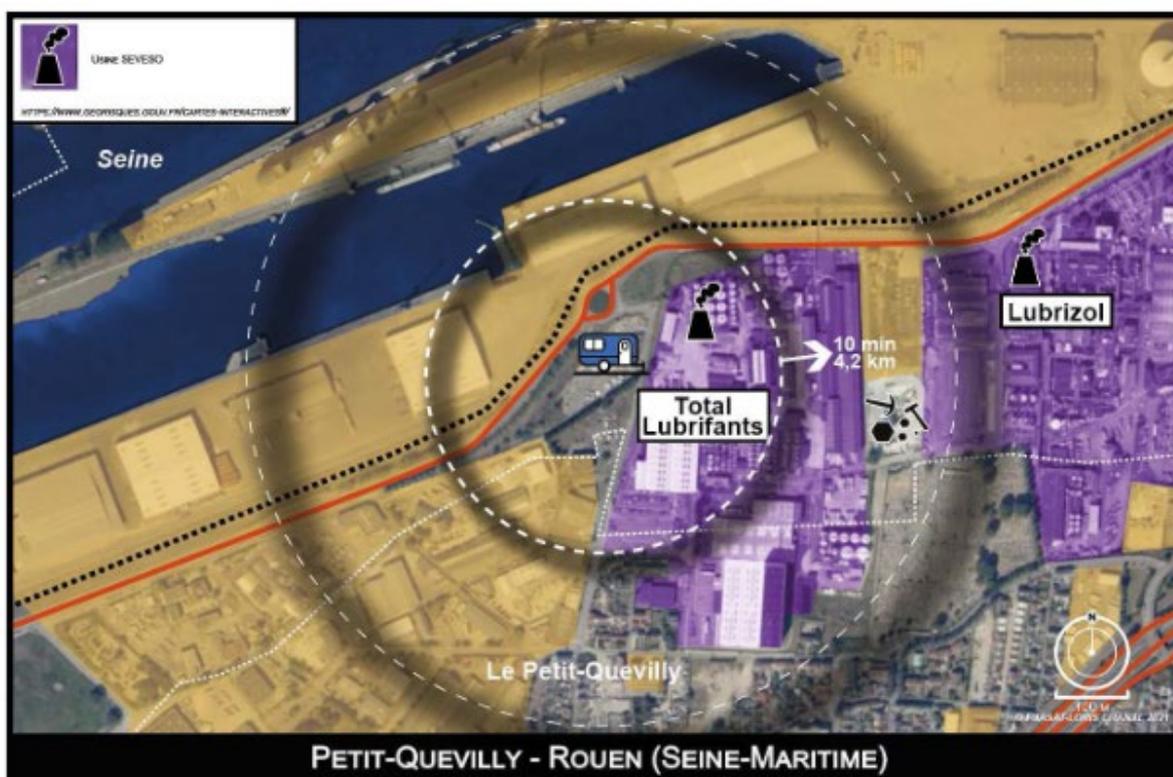
Les entretiens menés par la FNASAT montrent que la quasi-totalité des nuisances ont été recensées :

- **Des nuisances sonores** : principalement dues à la proximité d'axes routiers structurants et de zones industrielles. L'effet d'accoutumance est très marqué dans les aires à proximité des axes routiers. Si les résidents peuvent s'accommoder tant bien que mal d'une nuisance fréquente, une nuisance plus irrégulière (soirs de matchs, chantier, etc.) peut constituer une gêne bien plus importante ;
- **Nuisances olfactives** : concernent les aires situées à proximité des stations d'épuration et des usines produisant des odeurs, des fumées, etc. ;
- **Poussières et particules** : concernent les aires situées à proximité des axes routiers et des zones industrielles. L'exposition chronique des populations a des répercussions sanitaires (recrudescence de bronchiolites observées chez les enfants de gens du voyage) ;
- **Vibrations et rongeurs** : des cas de vibrations sont signalés à proximité de certains sites industriels (concasseries). La présence des rongeurs est omniprésente sur l'ensemble des sites visités ;
- **Ondes électromagnétiques** : il s'agit d'un angle mort dans les perceptions des nuisances environnementales. Certaines aires d'accueil, localisées à proximité de transformateurs électriques ou de lignes à haute tension, exposent de manière chronique les populations de gens du voyage à des risques sanitaires (céphalées, cancers). Cette nuisance est probablement en augmentation du fait de la prolifération des antennes relais de téléphonie mobile.

- **Pesticides** : ce risque est difficile à évaluer car dépendant des pratiques des agriculteurs qui peuvent être fluctuantes. Dans les 4 départements investigués, la moitié des équipements sont situés à moins de 250 m d'une zone de culture déclarée. Pour la FNASAT, il s'agit de la plus grande nuisance potentielle s'il est avéré que les cultures avoisinantes sont traitées régulièrement aux pesticides.

A cet égard, la situation de l'aire d'accueil du Petit-Quevilly, dans la métropole rouennaise est particulièrement symbolique, enclavée dans la zone industrialo-portuaire de Rouen, à proximité immédiate d'une voie ferrée exploitée, d'un boulevard urbain (2x2 voies) et surtout de 2 sites Seveso seuil haut (Total Lubrifiants et Lubrizol). Pour les auteurs, il s'agit de l'aire d'accueil la plus toxique des 106 sites étudiés.

Ce qui peut s'avérer dramatique : **lors de l'accident industriel de Lubrizol en 2019, aucun plan d'évacuation n'était prévu pour l'aire d'accueil des gens du voyage**, l'habitat mobile n'étant pas considéré comme du logement.



Source : FNASAT

### 3.2 La négligence publique de la santé des gens du voyage

L'étude souligne que, d'une manière générale, les gens du voyage sont peu informés des nuisances environnantes par les responsables des équipements publics où ils résident, alors qu'ils suspectent à partir de leurs sens (bruits, odeurs, picotements, maux de tête, etc.) des problématiques sanitaires et/ou environnementales. Or l'étude de la FNASAT démontre que plusieurs éléments font obstacle à la possibilité d'expression des gens du voyage :

- **Ils sont appréhendés comme un public ayant des pratiques à risque** : le fait qu'une partie des gens du voyage vit d'activités (recyclage, ferrailage) génératrices de nuisances auxquelles ils sont exposés est un argument qui leur impute une forme de responsabilité et permet d'atténuer la réalité d'une surexposition aux pollutions environnementales.

- **L'accès à un espace de vie temporaire pèse lourdement sur les conditions de vie des gens du voyage** : l'accès à un point d'eau et d'électricité est un besoin impérieux et prend le pas sur la question de la localisation et des risques associés, qui constituent dès lors un critère subalterne.
- **L'incertitude et la confusion à propos des nuisances auxquelles les gens du voyage sont exposés sur les aires d'accueil** : elles engendrent des attitudes de déni, de détournement de l'attention, de minimisation, mais aussi parfois d'extrapolation des risques et favorisent l'apparition de troubles psychiques (anxiété, stress).
- **Les politiques publiques en matière de santé des gens du voyage sont focalisées sur leurs pratiques** (économiques, professionnelles, alimentaires, accès aux droits) : à partir de leurs échanges avec les services de l'Etat et les Agences Régionales de Santé, les auteurs de l'étude tirent la conclusion que les aspects environnementaux ne sont jamais évoqués :

« Toutes 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. »

La conjonction de tous ces éléments empêche les gens du voyage d'être entendus comme victimes. Cet état de fait est parfaitement documenté par l'étude dans le cas de l'incendie de l'usine chimique Lubrizol à Rouen en 2019 :

« 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, **elles 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. »

L'ensemble des entretiens menés auprès des gens du voyage résidant en aire d'accueil laisse entrevoir **un état de santé au final préoccupant** : fatigue, maux de tête et problèmes respiratoires sont fréquemment cités par des populations exposées aux ondes électromagnétiques et à l'activité industrielle (transformateurs électriques, cimenteries, concasseries, etc.)

## Les perspectives énoncées par la FNASAT

Les gens du voyage sont autant des habitants permanents de résidence mobile que d'un territoire. Ces populations sont ancrées en des lieux, qu'elles pratiquent ou non une mobilité.

L'enquête menée montre que **la politique d'accueil et d'habitat destinée à ce public est défailante** : plutôt que de permettre une reconnaissance des gens du voyage en tant que citoyens et habitants d'un territoire, elle a au contraire engendré un système de mise à l'écart systématique, ségrégatif et inégalitaire, notamment du point de vue environnemental. La localisation des équipements à destination des gens du voyage est problématique à plusieurs niveaux : santé publique, économique, citoyenneté, accès aux droits, etc.

Une réflexion doit être engagée et des solutions apportées aux localisations dangereuses ou inacceptables, au regard de la législation relative au logement et à la santé, en concertation avec les acteurs locaux et les usagers.

La FNASAT appelle à la **reconnaissance de la résidence mobile comme tout ou partie d'un logement**. Cette reconnaissance doit permettre notamment :

- D'appliquer les mêmes règles en matière de localisation que celles prévalant pour le logement ;
- De systématiser la prise en compte de l'habitat mobile dans les documents de planification et de programmation ;
- D'appliquer les dispositifs publics de la politique du logement aux résidences mobiles et de créer les mêmes droits et obligations que les occupants en logement classique (chèque énergie, allocations logement, etc.)

La FNASAT demande également l'instauration d'un **droit au logement prenant en compte la mixité et la diversité des modes de vie et d'habitat** et le respect du **droit d'aller et venir dans de bonnes conditions sans insécurité juridique**.

La FNASAT et son réseau se tiennent à disposition des pouvoirs publics pour partager leur expérience, leurs compétences en ingénierie afin d'élaborer une politique publique garante de justice sociale et environnementale, mais aussi déconstruire les représentations afin de favoriser le vivre-ensemble.

## 4. Et sur le territoire de l'AGAPE ?

### 4.1 Le SDAGV, cadre réglementaire de l'action des collectivités locales

Le territoire d'intervention de l'AGAPE, à cheval sur la Meurthe-et-Moselle et la Moselle est couvert par les Schémas Départementaux d'Accueil des Gens du Voyage (SDAGV) 54 et 57, pour lesquels les objectifs suivants ont été prescrits :

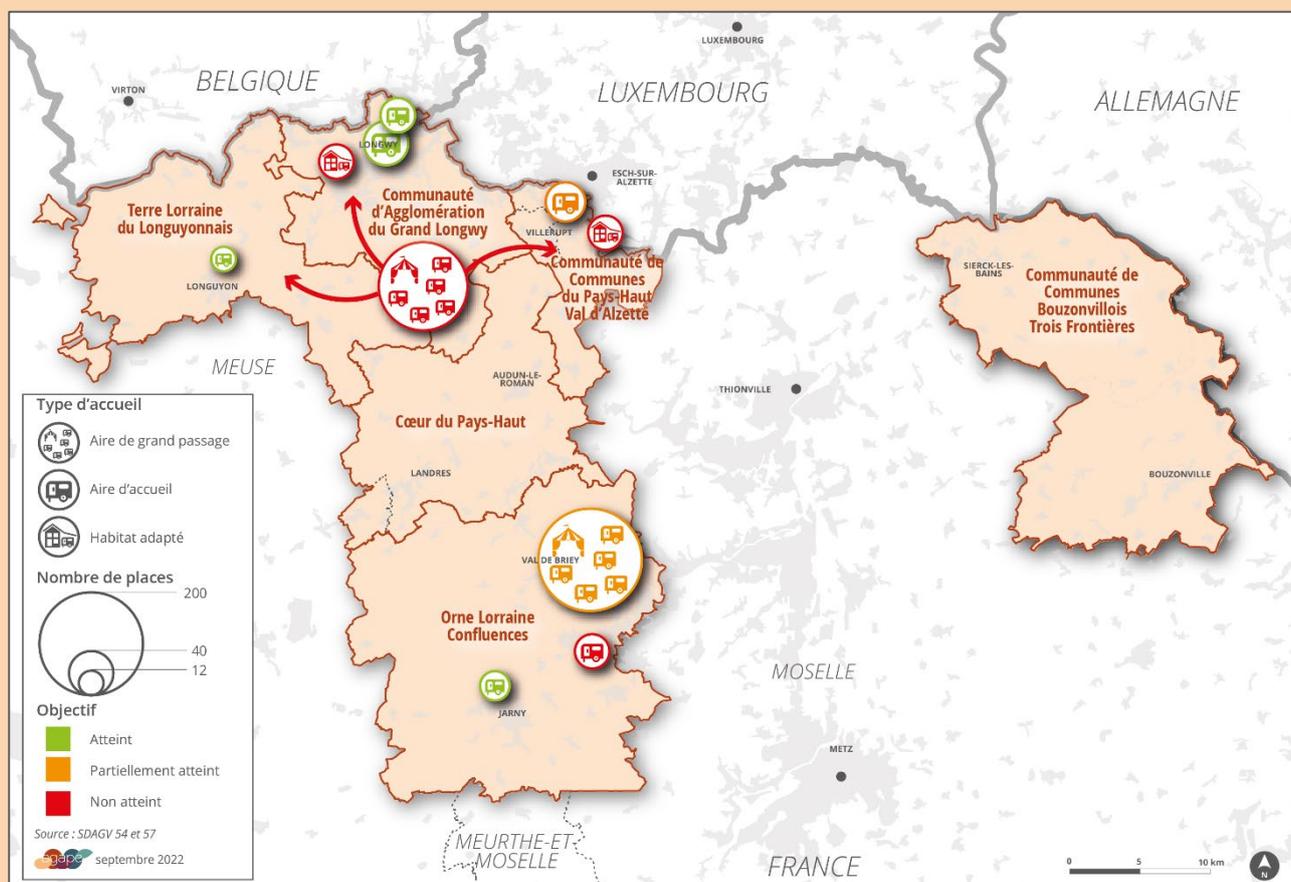
#### Prescriptions et objectifs inscrits au SDAGV 54 et 57

Territoire	Grand passage	Aires d'accueil	Habitat adapté
Agglomération du Grand Longwy	1 aire de 150 places à créer	1 aire de 19 places 1 aire de 40 places	20 places en terrain familial locatif
Pays-Haut Val-d'Alzette		1 aire de 30 places à créer (15+15)	Besoin repéré mais non quantifié
Terre Lorraine du Longuyonnais		1 aire de 12 places	-
Orne Lorraine Confluences	1 aire de 200 places à améliorer (mur à végétaliser)	1 aire de 17 places 1 aire de 19 places à créer	-
Cœur du Pays-Haut	-	-	-
Bouzonvillois Trois Frontières	-	-	-

En vert : objectif atteint

En orange : objectif partiellement atteint

En rouge : objectif non atteint



Concernant les prescriptions des schémas départementaux, il reste 1 aire de grand passage à réaliser sur l'une des 3 intercommunalités du Nord 54/57 et 2 aires d'accueil sur les 6 requises, dont 1 à réaliser indifféremment en Meurthe-et-Moselle ou Moselle pour la CCPHVA, pour les besoins de Villerupt et Audun-le-Tiche. Il est à noter toutefois que la commune d'Audun-le-Tiche dispose depuis novembre 2021 d'une aire d'accueil provisoire de 15 places.

La problématique reste complète sur la sédentarisation : sur la CCPHVA, le besoin reste à quantifier et sur le Grand Longwy, l'intégralité des terrains familiaux est à réaliser.

Par ailleurs, à la lumière de l'étude de la FNASAT, force est de constater que les diagnostics des SDAGV n'intègrent pas la question environnementale : comme le déplore la FNASAT, la santé des gens du voyage est réduite aux risques inhérents à leur mode de vie et leurs activités professionnelles, **l'environnement et la question de la localisation des aires d'accueil n'est pas appréhendée.**

## 4.2 Dans le Nord-lorrain, une tension liée à une sédentarisation non prise en compte

Les 2 schémas départementaux font état dans le Nord-lorrain d'une sédentarisation de familles de gens du voyage sur les aires d'accueil, certaines ne quittant les aires que pour se conformer à la réglementation et partent s'installer dans d'autres aires d'accueil avant de revenir.

Ce constat valide l'analyse faite par la FNASAT : la standardisation de l'accueil des gens du voyage en aire d'accueil instituée par la loi Besson est dépassée, la sédentarisation des gens du voyage étant largement entamée au moment de la création de ces aires et le Nord-lorrain ne semble pas échapper à la règle.

**La déconnexion entre ce besoin de sédentarisation des familles et l'injonction de mobilité imposée par le fonctionnement des aires d'accueil est sans doute à l'origine de nombreuses tensions entre les gens du voyage et les collectivités.**

### Les stationnements illicites, symptômes d'une sédentarisation non prise en compte ?



Source : AGAPE

## 4.3 La sédentarisation des gens du voyage, une question transfrontalière ?

Si le SDAGV de Moselle ne fournit pas de donnée sur la fréquentation des aires d'accueil, la situation en Meurthe-et-Moselle est particulièrement éclairante, des données sur les taux d'occupation des aires d'accueil étant disponibles pour l'ensemble de la période 2015-2019 :

- Aire d'accueil de Jarny : 53 à 67% ;
- **Aires d'accueil de Longwy-Longlaville et Mont-Saint-Martin : 75 à 96% ;**
- Aire d'accueil de Longuyon : 56 à 92% ;

Les autres aires d'accueil du département, à l'exception de celle de Maxéville, peinent à dépasser un taux d'occupation de 50-60% : **le Nord du département est donc clairement attractif pour les gens du voyage, en particulier les 2 aires de l'agglomération longovicienne**, qui affichent des taux d'occupation très élevés.

Ce constat n'a rien d'une coïncidence : **les deux schémas départementaux évoquent dans leur diagnostic une part significative de gens du voyage exerçant une activité professionnelle au Grand-Duché**. En 2013, l'AGAPE et Amitiés Tsiganes, dans le cadre d'une mission sur la sédentarisation pour le compte du Département et de l'Etat, avaient visité tous les campements de gens du voyage de l'agglomération de Longwy et faisaient le même constat : la communauté des gens du voyage compte un nombre relativement important d'actifs frontaliers, déclarés sous le régime de l'auto-entreprenariat et pour qui le Grand-Duché représente un débouché professionnel.

Dès lors, pour tout actif souhaitant travailler au Luxembourg, le Nord-lorrain se révèle particulièrement attractif. La dynamique de création d'emploi observée depuis des années amplifie cette attractivité, pour toutes les populations, y compris les gens du voyage : les 4 agglomérations (Thionville, Val de Fensch, Villerupt/Audun, Longwy) sont confrontées aux mêmes problématiques de sédentarisation, amplifiées par la proximité directe du Grand-Duché. Or, à l'heure actuelle, le gouvernement luxembourgeois reste à l'écart de la question, malgré la recommandation du Conseil de l'Europe à ses membres d'organiser l'accueil des populations itinérantes<sup>2</sup>. Du côté du Grand-Duché, la multiplication des campements de gens du voyage du côté français seraient plutôt perçue comme la source de la mendicité dans les grandes villes luxembourgeoises<sup>3</sup>... cet angle de lecture empêche de comprendre que cette stratégie d'implantation des gens du voyage dans le Nord-lorrain constitue là aussi un angle mort du dynamisme économique luxembourgeois.

**Compte tenu de l'impact du Grand-Duché sur cette problématique et d'un enjeu partagé à l'échelle du Nord-lorrain, cette question mériterait d'être portée et discutée dans le cadre du co-développement prôné par la Conférence InterGouvernementale franco-luxembourgeoise**, au vu de la forte pression que connaissent les élus du nord-lorrain sur cette question.

---

<sup>2</sup> [https://search.coe.int/cm/Pages/result\\_details.aspx?ObjectID=09000016805af0bc](https://search.coe.int/cm/Pages/result_details.aspx?ObjectID=09000016805af0bc)

<sup>3</sup> <https://5minutes.rtl.lu/actu/luxembourg/a/1940191.html>

# conclusion



L'étude publiée par la FNASAT décrypte les mécanismes menant à une relégation des gens du voyage vers des espaces dévalorisés, dangereux pour leur santé, reproduisant des processus ancestraux. Elle montre également que l'aire d'accueil, en imposant la mobilité, ignore l'évolution de la communauté vers une sédentarisation croissante, d'où une tension croissante entre la communauté des voyageurs et les collectivités.

Sur le territoire de l'AGAPE, pour les équipements restant à réaliser, les recommandations de la FNASAT méritent d'être intégrées pour marquer une véritable rupture dans les choix de localisation et développer une véritable stratégie de sédentarisation pour en finir avec les stationnements illicites. Il s'agit là d'un enjeu majeur des documents de planification et de programmation (SCoT, PLU/PLUi et PLH/PLUi-H).

Enfin, à l'échelle du Nord-lorrain, l'amplification de la sédentarisation apparaît comme une conséquence directe de la métropolisation luxembourgeoise. Elle mériterait d'être discutée dans le cadre de la coopération transfrontalière, afin d'apporter un appui et soutien à des élus locaux en première ligne pour réguler le phénomène.



*Stationnement à proximité d'une centrale à béton - Source AGAPE*

mémo

## Contacts

Rédaction : Michaël VOLLOT

Cartographie - Infographie : Virginie LANG-KAREVSKI

