



LE MAL-LOGEMENT

DES VOYAGEUSES ET VOYAGEURS

177 000 PERSONNES PRIVÉES DE DROIT AU LOGEMENT

FONDATION
POUR LE **LOGEMENT**

Le mal-logement des voyageuses et voyageurs

177 000 personnes privées de droit au logement

Gabriel Godineau, Esther Lasar, Tanguy Maheo, Mathilde Monnet, Amélia Rouzière, Mathilde Viruega

Étudiantes et étudiants du Master 2 Urbanisme et aménagement à l'Université Paris 1 Panthéon Sorbonne

Étude encadrée par :

Juliette Maulat, Maîtresse de conférence à l'Université Paris 1 Panthéon Sorbonne

Edgard Aubisse et Manuel Domergue, Fondation pour le Logement des Défavorisés

Mise en page, relecture : *Isabella Marques, atelier 444*

Photographies : *Pierre Faure*

REMERCIEMENTS

Nous remercions tout d'abord Juliette Maulat, maîtresse de conférences à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, encadrante académique de cette étude, qui a guidé la démarche tout au long de l'atelier. Merci pour votre disponibilité, votre accompagnement et vos conseils avisés, toujours encourageants.

Nous sommes reconnaissants envers la Fondation pour le Logement des Défavorisés pour la proposition de ce sujet et l'opportunité de nous y plonger. Merci à Manuel Domergue et Edgar Aubisse de la direction des études de la Fondation pour le Logement des Défavorisés pour leur suivi tout au long de ce travail.

Ce travail a également bénéficié d'appuis extérieurs qui ont contribué à enrichir les analyses et à éclairer certains aspects spécifiques de la thématique étudiée. Des échanges ont notamment eu lieu avec la FNASAT-Gens du voyage, en particulier avec Clément Larhantec du Pôle Habitat, dont les contributions ont permis d'apporter une documentation précieuse ainsi qu'un accès au terrain. Par ailleurs, notre réflexion a été soutenue par des échanges avec William Acker, délégué général de L'Association Nationale des Gens du Voyage Citoyens (ANGVC) et auteur de l'ouvrage *Où sont les Gens du Voyage. Inventaire critique des aires d'accueil*, sur lequel nous nous sommes appuyés tout au long de ce travail.

Nous remercions toutes les personnes qui ont accepté d'échanger avec nous à propos de leur situation de logement en tant que voyageuses et voyageurs qui nous ont accordé du temps en entretien. Nous avons été touchés par ces récits et révoltés par les injustices dont elles nous ont fait part.

Cette étude n'aurait pas pu se faire sans les personnes qui ont accepté de nous guider sur les quatre territoires étudiés. Nous remercions l'ensemble des actrices et acteurs associatifs et institutionnels qui nous ont partagé leurs réflexions sur leur action et leur territoire.

En Moselle, nous avons été reconnaissants envers l'accueil des médiateurs « gens du voyage » Thibaut Laplace et Dylan Coupa. Merci pour leur intérêt pour notre travail et toutes les manières par lesquelles ils ont facilité l'entrée sur le territoire. Nous remercions chaleureusement toute l'équipe de l'association Amitiés Tsiganes pour leur accueil à Metz et à Sarrebourg, et de nous avoir présentés aux personnes accompagnées par la structure.

Dans le Val-d'Oise, nous adressons nos remerciements à l'ADVOG (Association départementale des voyageurs d'Occitanie et de Gascogne), qui nous a permis d'accéder au terrain et de rencontrer des actrices et des acteurs institutionnels, associatifs ainsi que des voyageuses et voyageurs. En tant que seule structure du département spécifiquement dédiée aux publics voyageurs, leur accompagnement a été déterminant ; sans lui, nous n'aurions pu conduire un travail de terrain aussi riche et fructueux.

En Haute-Garonne, l'entrée sur le terrain a été soutenue par Luc Monnin, directeur du cabinet d'étude CATHS, qui nous a orienté et mis en contact avec des acteurs associatifs et institutionnels. Nous remercions également les membres de l'association RLGDV (Reconnaissance des Locataires Gens du Voyage), et notamment Monsieur Liévy, pour leur accueil chaleureux et les échanges qu'il a organisés avec ses collègues.

Dans le Puy-de-Dôme, nous tenons à remercier vivement toute l'équipe de l'AGSGV63 (l'Association de Gestion du Schéma des Gens du Voyage du Puy-de-Dôme), sans qui nous n'aurions jamais pu avoir une compréhension aussi fine et précise du mal-logement sur le territoire. Nous avons pu, grâce à la manière dont elles et ils nous ont pleinement intégrés à leurs diverses missions pendant une semaine, mener des entretiens cruciaux pour notre rapport avec des voyageuses et voyageurs. Les discussions informelles avec les membres de l'association, individuelles ou collectives, nous ont également apporté des éléments de compréhension précieux et ont fait émerger de nouvelles réflexions au sein de notre équipe.

Enfin, nous tenons à exprimer notre gratitude envers toutes les organisations qui ont répondu à nos sollicitations pour essayer d'estimer le nombre de voyageuses et voyageurs mal logés en France. Malgré une demande complexe, ces personnes ont accepté de partager leurs données ou de proposer des estimations, contribuant ainsi à visibiliser les conditions de vie de milliers d'individus subissant des formes méconnues de mal-logement.

« On va pas aller sur la Lune pour faire plaisir aux sédentaires ! »

Entretien voyageur, Moselle, 13 février 2026

SOMMAIRE

INTRODUCTION	6
1. CONTEXTUALISATION ET RAPPEL DE LA COMMANDE	6
2. LES VOYAGEUSES ET VOYAGEURS, LEURS MODES DE VIE ET D'HABITER : UN OBJET DE RECHERCHE DES SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES	9
3. PROBLÉMATISATION ET AXES DE RECHERCHE	17
4. MÉTHODOLOGIE	19
I. ESTIMER ET CARACTÉRISER LE MAL-LOGEMENT DES VOYAGEUSES ET VOYAGEURS EN FRANCE : ANALYSE DES SCHÉMAS DÉPARTEMENTAUX	24
I.1. ACTUALISER L'ÉTUDE DE 2017 DE LA FNASAT : LES DIFFICULTÉS COMMUNES À ÉTABLIR UN CHIFFRE NATIONAL DE VOYAGEUSES ET VOYAGEURS MAL LOGÉS	25
I.2. UNE ENTRÉE PAR LES SCHÉMAS DÉPARTEMENTAUX : PARTIS PRIS MÉTHODOLOGIQUES	25
I.3. DES SCHÉMAS TRÈS HÉTÉROGÈNES	29
I.4. 177 000 VOYAGEUSES ET VOYAGEURS MAL LOGÉS EN FRANCE	32
II. UNE DIVERSITÉ DE SITUATIONS DE MAL-LOGEMENT ET DE PRÉCARITÉS RÉSIDENTIELLES	35
II.1. L'ANCRAGE EN AIRE D'ACCUEIL	36
II.2. L'ERRANCE CONTRAINTE OU FORCÉE ET LES LIEUX DE VIE INFORMELS	40
II.3. L'OCCUPATION ILLICITE DE TERRAIN HORS ERRANCE	46
II.4. DES TERRAINS PRIVÉS NON CONFORMES AU REGARD DU DROIT DE L'URBANISME	49
II.5. LES QUARTIERS DÉDIÉS EN SITUATION DE SUROCCUPATION, D'INSALUBRITÉ ET/OU COMPRENANT DE L'AUTO-CONSTRUCTION	52
III. LE MAL-LOGEMENT COMME VECTEUR D'INJUSTICES ET D'EXCLUSIONS MULTIFORMES	55
III.1. VIVRE SOUS LA MENACE DE L'EXPULSION ET AU RYTHME DES RUPTURES RÉSIDENTIELLES	56
III.2. DES CONSÉQUENCES SUR LA QUALITÉ DE VIE ET LA SANTÉ DES VOYAGEUSES ET VOYAGEURS	61
III.3. LES ASPIRATIONS DES VOYAGEUSES ET VOYAGEURS : ENTRE BESOINS PLURIELS ET RÉCURRENCES	65
IV. DILUTION DES RESPONSABILITÉS ET INSUFFISANCES DES RÉPONSES : LES POLITIQUES PUBLIQUES FACE AUX BESOINS D'HABITAT DES VOYAGEUSES ET VOYAGEURS	68
IV.1. UNE GOUVERNANCE MULTI-ÉCHELLE DES POLITIQUES D'ACCUEIL ET D'HABITAT DES VOYAGEUSES ET VOYAGEURS	69
IV.2. LES OUTILS DE L'ACTION PUBLIQUE FACE AUX BESOINS DE LOGEMENT ET D'HABITAT DES VOYAGEUSES ET VOYAGEURS	72
IV.3. LES LIMITES DE L'ACTION PUBLIQUE FACE À L'AMPLEUR DES BESOINS	88
CONCLUSION	94
BIBLIOGRAPHIE	96
GLOSSAIRE	98
ANNEXES	99
ANNEXE 1 : GUIDE MÉTHODOLOGIQUE : DES CONTRAINTES AUX CHOIX RETENUS	99
ANNEXE 2 : SOURCES ET CONVERSION DES DONNÉES CHIFFRÉES PAR DÉPARTEMENT	101
ANNEXE 3 : GRILLE EMPLOYÉE POUR DÉPOUILLER LES SDAHGV	104
ANNEXE 4 : TABLEAU RÉCAPITULATIF DES ENTRETIENS MENÉS	105

INTRODUCTION

1. CONTEXTUALISATION ET RAPPEL DE LA COMMANDE

En 2017, l'étude « Ancrages et besoins des habitants permanents de résidence mobile - Analyse nationale des politiques Départementales »¹ comptait 208 000 voyageuses et voyageurs vivant en résidence mobile en situation de mal-logement, un chiffre aujourd'hui intégré aux 4,2 millions de personnes mal logées en France selon la Fondation pour le Logement des Défavorisés. L'enjeu de cette nouvelle étude est de mettre à jour ce travail ; notamment pour rendre visible les situations de mal-logement des voyageuses et voyageurs, déconstruire les discours stigmatisants, et démontrer que les installations illicites résultent d'un manque d'accès à une offre de logement de qualité plutôt que d'un choix délibéré.

En 2024, seuls 12 départements respectaient leurs obligations vis-à-vis de la loi du 5 juillet 2000. Or, le climat politique ne semble pas porteur de progrès en la matière : les attaques à l'encontre des voyageuses et voyageurs sont de plus en plus importantes ces derniers temps, avec notamment des discours venant de certains médias, d'élus et d'élus locaux, et de parlementaires stigmatisant les stationnements illicites² ou qui remettent en cause le principe de la loi Besson³. Dans un contexte de recrudescence de

l'antitsiganisme, ce travail vise à contribuer à la connaissance des situations de mal-logement des voyageuses et voyageurs et à nourrir le plaidoyer associatif. Il rappelle que les voyageuses et voyageurs sont ancrés sur un territoire, et que leur mal-logement, à l'origine d'une « citoyenneté de seconde zone », doit être considéré et faire l'objet d'une action publique cohérente.

Ce rapport a été réalisé par un groupe de six étudiantes et étudiants dans le cadre d'un projet de fin d'études de Master 2 Urbanisme et Aménagement de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne. Il constitue une réponse à une commande formulée par la Fondation pour le Logement des Défavorisés, visant à nourrir la réflexion et la production d'analyses autour des conditions de vie des voyageuses et voyageurs. Le projet a été mené en lien étroit avec la Fondation, et plus particulièrement avec Edgar Aubisse et Manuel Domergue, qui ont accompagné la définition du cadre de l'étude, ainsi que le suivi des différentes étapes.

Si la question des conditions de vie des voyageuses et voyageurs est largement sous-médiatisée, ce rapport s'inscrit dans le sillage d'importantes publications alertant sur la question. Publié en octobre 2012, un rapport de la Cour des comptes⁴ dresse un bilan critique et contrasté de la mise en œuvre de la loi Besson du 5 juillet 2000⁵, soulignant que dix ans après son entrée en vigueur, les objectifs d'accueil et d'accompagnement demeurent insuffisamment atteints. Si la France

1. Par Stéphanie Chauchet-Houenon pour la FNASAT, Fédération nationale des associations solidaires d'action avec les Tsiganes et les Gens du voyage.

2. Retailleau - Ouest-France, « [Gens du voyage : Retailleau envoie une circulaire aux préfets contre les « occupations illicites](#) », publié le 07/07/2025 ; Pauget [Proposition de loi, n° 1413 - 17e législature - Assemblée nationale](#) ; Albertini [Proposition de loi, n° 906 - 17e législature - Assemblée nationale](#) ; 5 députés du Rassemblement National - Actu.fr, « [Gens du voyage. Une proposition de loi déposée par les élus RN du Gard, voici ce qu'elle contient](#) », publié le 25/07/2025.

3. Sénateur de Haute Savoie par exemple - ODS Mag, « [Gens du voyage en Haute-Savoie : le ministre de l'intérieur interpellé](#) », publié le 09/10/2024.

4. Cour des Comptes, « L'accueil et l'accompagnement des gens du voyage », octobre 2012. [L'accueil et l'accompagnement des gens du voyage | Cour des comptes](#).

5. Loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage, [Légifrance](#). Cette loi crée une obligation de planification (SDAHGV obligatoire pour les communes de plus de 5000 habitants) et d'équipement pour les collectivités, tout en conditionnant le droit à l'expulsion à l'accomplissement préalable de ces obligations.

dispose d'un cadre législatif unique cherchant un équilibre entre le droit au stationnement et la lutte contre les occupations illicites, la Cour explore une méconnaissance persistante d'une population estimée entre 250 000 et 300 000 personnes, ainsi qu'un taux de réalisation des aires d'accueil très hétérogène et globalement insatisfaisant (en 2012, 52 % pour les aires permanentes et seulement 29,4 % pour le grand passage). Ce constat est aggravé par des défaillances de pilotage tant national que local, une gestion souvent dégradée des sites et une réponse limitée face à l'accroissement des besoins d'ancrage territorial et de sédentarisation. Enfin, le rapport pointe des résultats scolaires et des situations sociales alarmants, marqués par une non-scolarisation préocupante d'une partie des enfants et un accès aux droits fondamentaux encore largement entravé.

Par ailleurs, une étude de la DIHAL publiée en 2016⁶ propose un diagnostic national de l'ancrage territorial et des besoins de relogement des personnes vivant de manière permanente en résidence mobile et nécessitant un accès à un habitat pérenne ou une amélioration de leurs conditions de vie. Ce rapport souligne que ce public est majoritairement sédentarisé et « ancré dans un territoire », mais se retrouve contraint à l'itinérance ou au maintien sur des aires d'accueil inadaptées, faute d'une offre diversifiée comme les terrains familiaux locatifs ou le logement social adapté. L'étude révèle une saturation des aires d'accueil, souvent occupées durablement par des familles qui y subissent des environnements dégradés et un coût élevé d'installation sans protection juridique. D'après l'analyse des schémas départementaux (SDAHGV) et diverses études locales, la DIHAL met en évidence que le mal-logement de cette population est lié au non-respect des obligations légales des collectivités locales en matière d'habitat, entraînant des situations d'insalubrité sur des terrains dépourvus de raccordements essentiels à l'eau et à l'électricité. Au-delà des man-

quements liés à la loi Besson, la prise en compte des besoins en habitat des « gens du voyage » est également défaillante dans les politiques publiques généralistes concernant l'urbanisme, l'habitat et le logement. La prise en compte insuffisante de l'habitat en résidence mobile dans les documents d'urbanisme au regard des obligations a notamment été mise en évidence par une étude de l'Association Nationale des Gens du Voyage Citoyens (ANGVC) en 2012⁷.

Ces publications permettent de saisir l'ampleur du mal-logement des « gens du voyage ». La loi « Besson II » du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage définit la notion de « gens du voyage » comme des personnes dont l'habitat traditionnel est constitué de résidences mobiles. Néanmoins, cette catégorie administrative regroupe des personnes dont les origines réelles ou supposées sont très variées. Elle inclut des populations d'origine européenne nomadi-sées au fil des siècles précédents pour différentes raisons (pauvreté ou pratiques d'activités économiques ambulantes) aussi bien que des populations dont la langue aurait une origine indo-iranienne (manouches, rroms, sinti, gitans, ...) ou autres (yéniches). Celles-ci représentent environ 400 000 personnes présentes sur l'ensemble du territoire métropolitain et constituent l'une des populations les plus discriminées en France (CNCDDH, 2023)⁸. Ces discriminations ont connu leur apogée sous le régime nazi, qui a organisé ce qui est qualifié par certains de génocide tzigane⁹. En France, des personnes nomades sont assignées à résidence, environ 7 000 personnes sont internées jusqu'en 1946 et plusieurs centaines de personnes sont déportées pour des motifs divers¹⁰. Les voyageuses et voyageurs portent encore l'héritage traumatique de cette entreprise de persé-

6. « Étude relative à l'habitat adapté des gens du voyage ». Rapport commandé par la délégation interministérielle à l'hébergement et à l'accès au logement - Dihal au laboratoire d'études et de recherche sur l'intervention sociale (LERIS). Mai 2016.

7. Association Nationale des Gens de Voyage Citoyens (ANGVC). (2018, décembre). L'habitat mobile dans les diagnostics à 360° : Des besoins d'habitat méconnus, des indicateurs du mal-logement.

8. Commission nationale consultative des Droits de l'Homme, Rapport sur la Lutte contre le Racisme, l'Antisémitisme et la Xénophobie, 2023.

9. L'emploi de ce mot est débattu au vu de la définition internationale du terme génocide.

10. Collectif Histoire et Mémoire. (s.d.). Internement et déportation — Roms, Tsiganes, Nomades.

cution, qui fait suite à deux siècles de traitement administratif des populations dites nomades.

Cette étude portant sur le mal-logement des voyageuses et voyageurs vise non seulement à compléter les connaissances existantes sur les situations, mais également à en analyser les conséquences. Le terme de « mal-logement » a été créé en 1995 par la Fondation Abbé Pierre, devenue depuis Fondation pour le Logement des Défavorisés, pour rendre compte des difficultés de logement auxquelles étaient confrontées les personnes défavorisées. Cette catégorie recouvre cinq formes principales identifiées par la Fondation : l'absence de logement personnel, les difficultés d'accès, les mauvaises conditions d'habitat, les difficultés de maintien dans le logement, et les perspectives inégales de mobilité résidentielle.

Étudier le mal-logement des voyageuses et voyageurs implique alors plusieurs précautions. Cela impose en particulier de rompre avec le postulat d'une binarité sédentarisme-nomadisme dans laquelle se répartiraient ces personnes. En effet, cette fausse binarité empêche de comprendre les situations de mal-logement propre aux voyageuses et voyageurs, puisqu'elles et ils seraient alors soit sédentaires (et donc sujets au même mal-logement que le reste de la population), soit nomades, auquel cas l'instabilité de leur habitat relèverait d'un choix lié à leur mode de vie.

En réalité, le mode de vie des voyageuses et voyageurs ne se résume pas au voyage. La pratique a considérablement décliné au fil des dernières décennies, au rythme de la hausse des prix de l'essence, de la rareté du foncier disponible à l'occupation, et de la coercition progressive de politiques publiques obligeant à la permanence résidentielle (scolarisation, suivi d'aides sociales reposant sur la domiciliation, accès aux soins, ...) (Acker, 2021). Les pratiques de mobilité sont variées ; si certaines voyageuses et certains voyageurs ne voyagent que quelques mois par an et demeurent le reste de l'année sur un territoire donné auquel elles et ils reviennent de façon cyclique, d'autres ne voyagent pas du tout et d'autres de manière quasi-permanente. La notion d'ancrage est donc essentielle pour appréhender le mode de vie caractéristique du groupe ; elles et

ils ne sont ni sédentaires (puisque le voyage est une composante culturelle à laquelle le groupe est attaché et qu'elles et ils vivent en caravanes), ni nomades, car contraints par un ensemble de dispositions logistiques, sanitaires, juridiques, professionnelles, sociales et symboliques.

Le désir d'une stabilité d'un lieu où faire habitat est fondamentalement différent d'une volonté de fixité du lieu d'habitat. Ce désir ne doit pas être compris comme une volonté de sédentarisation. Dès lors, l'enjeu de la précarité du statut d'occupation se pose de manière déterminante. Ce mal-logement renvoie à la question de l'existence même d'un lieu où habiter (soit garer sa caravane) ; or la non-existence du lieu constitue en quelque sorte le premier niveau du mal-logement, à l'instar du sans-abrisme. À la question des conditions de logement précède celle, objective, de son existence même.

Enfin, chez les voyageuses et voyageurs, le mal-logement revêt une dimension ontologique particulière, c'est-à-dire qu'il touche aux conditions d'existence mêmes qui définissent le groupe, puisque le mode d'habitat participe à définir le groupe et détermine ses conditions matérielles d'existence. La spécificité du mode d'habitat des voyageuses et voyageurs (l'habitat mobile en caravane) est au centre des pratiques contemporaines des communautés, et le mal-logement dont elles et ils sont touchés leur est aussi particulier. Cette étude s'attachera donc à traiter le mal-logement sous l'angle de la précarité du statut d'occupation, à laquelle ces personnes sont particulièrement sujettes. Les vies des voyageuses et voyageurs semblent ainsi structurées autour d'enjeux spécifiques qui sont étrangers au reste de la population, du fait de la particularité des modes de vie comme de leurs expériences du rejet.

2. LES VOYAGEUSES ET VOYAGEURS, LEURS MODES DE VIE ET D'HABITER : UN OBJET DE RECHERCHE DES SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES

Les thématiques liées à l'accueil et à l'habitat des voyageuses et voyageurs ont fait l'objet de nombreux travaux en sciences humaines et sociales, dont nous restituons ici une synthèse. Cet état des connaissances permet de présenter les ressources théoriques qui ont soutenu le travail d'analyse des discours des différents acteurs et l'éthique de l'approche du terrain. Il a également été utile pour permettre une prise de recul nécessaire à l'analyse des documents réglementaires que sont les schémas départementaux d'accueil des gens du voyage (SDAHGV), au regard des connaissances en sciences sociales sur les expériences et pratiques d'habitat et de mobilité.

Les disciplines empruntées dans ce corpus sont plurielles et complémentaires : sociologie, histoire, anthropologie, géographie sociale. Longtemps, des travaux sous la terminologie d'« études tsiganes » ont dominé les productions sur le sujet et constituent donc une large partie de ce corpus. Puis, des travaux plus récents se sont départis d'une approche considérée parfois comme essentialisante dans son rapport à la tsiganité comme objet de recherche. Quoi qu'il en soit, l'ensemble du corpus retenu ici, provenant d'études françaises s'étendant de 1985 à 2025, partage une position résolument engagée contre le racisme structurel des politiques publiques adressées aux voyageuses et voyageurs. **Comment la recherche en sciences sociales sur les « gens du voyage » et les politiques publiques qui leur sont destinées nous permet de comprendre les enjeux de mal-logement auxquels elles et ils font face ?**



NOMMER

Pour traiter des questions relatives à un groupe dominé, il convient d'abord de se questionner sur une terminologie qui soit la plus éthique possible. Une étude onomastique a notamment été menée par Acker (2021), sur laquelle nous nous appuyons ici.

- Le terme de « gens du voyage » désigne des personnes vivant habituellement en caravane, perçues comme appartenant à un groupe social homogène, culturel ou ethnique transgénérationnel distinct, faisant l'objet de représentations particulières dans la population majoritaire. Cette terminologie est employée par les pouvoirs publics et renvoie au statut administratif utilisé à partir des années 1970 qui remplace celui des forains et des nomades de la loi de 1912. Dans la loi française, cette notion ne comporte aucune connotation ethnique ou communautariste, conformément aux principes constitutionnels de la V^{ème} République. Les « gens du voyage » sont les personnes vivant en abri mobile depuis au moins 6 mois ou les personnes sans domicile ou résidence fixe (SDRF) exerçant des activités ambulantes. Ce statut regroupe des personnes très différentes sur le plan social, culturel, éducatif, économique, des déplacements et des croyances, avec des origines mélangées : locales, nationales, européennes voire au-delà.

- Les « Tsiganes » désignent les Rroms, les Sinté, les Manouches et les Gitans. Il s'agit d'un terme chargé historiquement, puisque le génocide du régime nazi a été organisé en employant cette terminologie, et demeure un terme péjoratif dans certaines régions d'Europe de l'Est. Le terme Tsigane renvoie à une origine ethnique, un peuple qui « partagent ou partageaient une langue, le romanès, et ses multiples variantes »

(Sutre 2021, p.19). Cette catégorie n'englobe cependant pas tous les groupes assimilés à la catégorie administrative « gens du voyage » en France. Ainsi les Yéniches, ne sont pas considérés comme Tsiganes d'un point de vue ethnologique. D'autres personnes sont catégorisées « gens du voyage » de longue date, mais n'ont ni origines tsiganes, ni origines yéniches. « *L'idée d'une "unité tzigane" est donc une construction sociale, savante et politique selon laquelle il existerait un peuple homogène malgré sa dispersion spatiale* » (Ibid., p.20). En France, ce terme n'est utilisé officiellement qu'à partir de 1949 : le 1^{er} mars 1949, une commission interministérielle d'étude des questions intéressant les populations d'origine nomade, connues sous le nom de Tsiganes, Bohémiens, Gitans, Manouches, Romanichels, etc.

- Les « Roms » sont originaires des pays d'Europe centrale et orientale. Cette communauté représente un sous-groupe parmi les voyageurs et voyageurs, mais certaines d'entre elles et eux militent pour que le terme (orthographié « Rroms ») soit utilisé pour désigner l'ensemble des concernés. La généralisation de cette appellation est rejetée par les autres communautés, pour des raisons évidentes d'invisibilisation de leurs groupes.

- Les termes « voyageuse » et « voyageur » sont plus neutres et plus respectueux, selon W. Acker, en l'absence d'autre terme revendiqué par la personne enquêtée.

Nous nous emploierons à favoriser l'emploi de cette dernière terminologie, à l'exception des références administratives contraignant à l'emploi de la catégorie « gens du voyage ».

2.1. LA CONSTRUCTION ADMINISTRATIVE D'UNE CATÉGORIE ETHNICISÉE QUI PRÉCÈDE ET CONDITIONNE LA POLITIQUE D'ACCUEIL ET D'HABITAT

La fabrication d'une catégorie homogène dans un cadre réglementaire qui proscrit la statistique ethnique

La désignation « gens du voyage » agrège des groupes très hétérogènes, présents de longue date sur le territoire et majoritairement de nationalité française, en une catégorie floue mais stable du point de vue du rejet. Cette homogénéisation administrative et politique efface les différences sociales, culturelles et historiques entre Gitans, Manouches, Rroms, Sintés ou Yéniches, tout en produisant une figure durable de l'étranger de l'intérieur. La confusion permanente de l'objet du rejet permet la continuité de l'antitsiganisme, malgré la variabilité des groupes effectivement visés (Robert, 2006 ; Cousin & Lacaze, 2020).

Toute tentative d'estimation du nombre de personnes concernées par le mal-logement parmi les voyageuses et voyageurs se heurte d'abord à une première difficulté : l'absence de statistiques ethniques en France. Le système statistique français, fondé sur un principe d'égalité républicaine, interdit la production de données officielles reposant sur l'appartenance ethnique ou culturelle (Assemblée nationale, 2011). Les voyageuses et voyageurs ne constituent donc pas une catégorie démographique identifiable dans les recensements nationaux, d'autant plus que cette catégorie administrative se fonde sur le mode d'habiter, la résidence mobile, et non sur une appartenance culturelle ou ethnique (Cossée, 2016 ; Weinhard, 2017). Toutefois, si l'on ne considérait les « gens du voyage » que par leur mode d'habitat, un recensement des personnes vivant en habitat mobile serait possible. La cible de recensement pourrait prendre en compte les voyageuses et voyageurs ainsi que les néo-habitantes et néo-habitant mobiles¹¹.

Mais cette impossibilité s'inscrit également dans un contexte historique de responsabilité de telles statistiques. Les politiques de fichage mises en place à partir du début du XX^e siècle, notamment avec la loi de 1912 instituant les carnets anthropométriques pour les « nomades », ont contribué à la surveillance et au contrôle administratif des voyageuses et voyageurs en France (Weinhard, 2017). Ces dispositifs ont par ailleurs facilité, durant la Seconde Guerre mondiale, l'internement administratif et l'assignation à résidence de populations nomades françaises, ce qui explique en partie la méfiance durable vis-à-vis de toute tentative de recensement ciblé (Cossée, 2016). La question statistique demeure ainsi particulièrement sensible dans l'étude de ces communautés.

Dans ces conditions, les estimations reposent généralement sur des approches indirectes. Certaines évaluations du nombre de personnes des groupes désignés comme « gens du voyage » estiment entre 250 000 et 500 000 personnes en France, selon des sources associatives, institutionnelles ou européennes, souvent anciennes et hétérogènes (Mission d'information sur les gens du voyage, 2011 ; CNCDH, 2023). Ces ordres de grandeur restent toutefois fragiles, car ils agrègent des populations très diverses et ne reposent pas sur une méthodologie statistique homogène.

Une autre manière d'approcher la difficulté consiste à considérer la catégorie administrative de l'habitat mobile telle qu'elle apparaît dans les statistiques du logement. Toutefois, cette approche demeure elle aussi très imparfaite. Dans le recensement de l'INSEE, les personnes vivant en « habitation mobile » sont comptabilisées dans la catégorie du logement non ordinaire, regroupant à la fois les habitantes et habitants de caravanes, les marinières et mariniers ou encore certaines personnes sans domicile. Ce regroupement rend impossible l'identification précise des voyageuses et voyageurs dans les données nationales. Par ailleurs, ce recensement n'est exhaustif que dans les communes de plus de 10 000 habitants et ne prend pas en compte les caravanes immobilisées assimilées à des logements ordinaires, ce qui contribue à sous-estimer largement les populations concernées.

11. Ce type de recensement est déjà réalisé pour les bateliers.

L'État comme acteur central de la production de l'ethnicité par l'administration

Depuis la fin du XIX^e siècle, l'État français a construit une catégorie spécifique à travers des dispositifs juridiques et policiers visant le contrôle de populations perçues comme dangereuses. La loi de 1912 inaugure un fichage fondé sur des « signes de race » et l'anthropométrie, définissant le « nomade » par la détention du « carnet anthropométrique ». L'histoire de la production de la catégorie administrative est liée au rôle de l'État dans le génocide des populations Roms, Sintis, Gitans, Manouches, Yéniches et Voyageurs lors de la Seconde Guerre mondiale. Si celui-ci est reconnu à l'échelle européenne, la France reconnaît aujourd'hui seulement sa « grande responsabilité » dans la « souffrance » des populations nomades¹². Les persécutions dont sont victimes les « tsiganes » pendant la Seconde Guerre mondiale s'inscrivent dans une logique de traque administrative progressive, qui précède et rend possible la mise en œuvre des déportations, internements et exterminations (Sutre, 2021). Avant 1939, plusieurs États européens avaient mis en place des instruments de surveillance, à l'image du carnet anthropométrique français, qui permettaient d'identifier, de suivre et de contrôler les déplacements des « gens du voyage ». Ces outils fournissent une base essentielle aux politiques nazies, qui systématisent le fichage administratif et policier (Sutre, 2021). Les autorités développent des classifications pseudo-scientifiques fondées sur des critères raciaux et généalogiques, transformant ainsi une catégorie administrative en catégorie raciale. Ceci permet ensuite une assignation territoriale des populations, progressivement privées de leur liberté de circulation et regroupées dans des espaces contrôlés. La collaboration des administrations locales et des forces de police assure le repérage, l'arrestation et l'internement des individus, jusqu'à leur déportation vers des camps. Au total, entre 200 000 et 500 000 « Tsiganes » furent assassinés en Europe, soit environ un quart de leur population (Filhol & Hubert,

2009 ; Kenrick & Puxon, 1995 ; Peschanski et al, 1994). Ainsi, le génocide tsigane illustre le rôle central de l'État administratif dans la transformation des populations en catégories à gérer, à surveiller et à exclure, qui rend possible leur extermination systématique. On peut ici emprunter le cadre théorique de la biopolitique foucauldienne : l'État exerce un pouvoir de contrôle des individus en tant qu'elles et ils sont des êtres vivants, rendu possible par une rationalité administrative qui traque, classe et gère les populations (Foucault, 1997). Malgré la chute du III^{ème} Reich, la loi de 1969 prolonge le régime d'exception en instituant les « gens du voyage » comme une catégorie administrative distincte, assortie de titres de circulation et de contrôles réguliers, produisant des discriminations légales durables. La catégorie n'existe alors que par les dispositifs qui la font exister (Cossée, 2016 ; Weinhard, 2017).

Un régime de gestion spécifique présenté comme neutre mais producteur de discriminations structurelles.

Les politiques d'accueil et d'habitat développées à partir des années 1960-1970 (les terrains de stationnement, ancêtres des aires d'accueil) ne remettent pas en cause le cœur du contrôle administratif, mais organisent une gestion séparée des populations concernées. Le statut « gens du voyage » structure l'accès aux droits, l'intervention sociale et les pratiques professionnelles, tout en assignant les personnes à une altérité permanente. Ce traitement différencié repose moins sur des intentions racistes explicites que sur des pratiques administratives ordinaires rendues possibles par l'existence même du statut (Loiseau, 2012 ; Weinhard, 2017).

À partir des années 2000, sous l'effet du droit européen de la non-discrimination, des mobilisations associatives et de travaux scientifiques, les pratiques administratives relevant d'un régime d'exception appliquées à la catégorie « gens du voyage » sont requalifiées par le monde asso-

12. Mediapart, « [La reconnaissance du génocide des nomades frappe la porte de l'Assemblée nationale](#) », publié le 29/10/2025.

ciatif et les milieux militants comme relevant d'un racisme institutionnel (Loiseau, 2016). Ce traitement particulier s'émancipe des obligations du droit commun. Ce racisme institutionnel ne repose pas uniquement sur des préjugés individuels, mais sur des dispositifs publics qui produisent et reproduisent une catégorisation durable, à la fois matérielle et symbolique. Malgré l'abrogation de la loi de 1969 en 2017, la catégorie subsiste, maintenant certaines inégalités et révélant la difficulté de l'État à déconstruire une ethnicité qu'il a lui-même instituée (Cossée, 2016 ; Weinhard, 2017 ; Cousin & Lacaze, 2020).

2.2. UNE ACCEPTION DE L'HABITER CARACTÉRISÉE PAR DES MODALITÉS D'ANCRAGES ET DE MOBILITÉS, À COMPRENDRE AU-DELÀ D'UNE BINARITÉ NOMADISME-SÉDENTARITÉ

Remettre en cause l'analyse des mobilités et modes de vie à travers les catégories nomadisme - sédentarité

L'opposition entre nomadisme et sédentarité, trop souvent plaquée aux modes de vie des voyageuses et voyageurs, invisibilise la grande diversité des logiques de mobilité, d'ancrage et des configurations spatiales des espaces de vie. L'usage des catégories « itinérants » et « sédentaires » pour décrire des profils de ménages est stérile puisque « beaucoup ne sont ni simples sédentaires ni grands voyageurs, ils sont l'un ou l'autre selon le moment de l'année ou les périodes de leur vie » (Beaud et al., 2008). Alain Reyniers (1987) souligne aussi que la sédentarisation résidentielle n'est pas une entrave aux déplacements.

Pour mieux comprendre les espaces de circulation et les lieux de vie des voyageuses et voyageurs, le géographe Jean-Baptiste Humeau (1985) propose la notion de « polygone de vie ». Celle-ci s'intéresse à la forme et à la spatialité des pratiques de mobilité des voyageuses et voyageurs. Elle désigne « l'ensemble des lieux de stationnement ou de séjour prolongé, voire de résidence durable et de sédentarisation, des caravanes d'une famille du voyage qui, tout au long d'une année, constituent les bases géographiques de l'espace parcouru » (Hu-

meau, 1985, p 219). Ces lieux pratiqués par les individus articulent habitat, activités économiques, pratiques de sociabilité, et sont reliés entre eux par des déplacements réguliers qui peuvent être saisonniers.

Comprendre les pratiques de mobilités, leurs freins et l'importance des ancrages territoriaux

Parmi les raisons qui guident les déplacements ressort l'importance de mouvements successifs de « regroupement et scissions » (Reyniers, 1987) ou autrement dit de « dispersion spatiale » et « recomposition familiale » (Bergeon, 2017). Selon la géographe Céline Bergeon (2017), ces mouvements peuvent trouver leurs sources dans des opportunités économiques : réguler l'offre d'un service sur un territoire par la dispersion spatiale, se regrouper pour des opportunités professionnelles ou commerciales. Les réunions familiales et religieuses, moments de liens et de solidarités, ont également des rôles instituants et réguliers dans ces logiques de regroupement (Bergeon, 2017). La régularité des retours dans les mêmes lieux alimente des ancrages locaux forts et inscrits dans une mémoire au sein des familles, sur plusieurs générations (Bergeon, 2017).

Dans le cas des voyageuses et voyageurs, Beaud (2008) montre que les facteurs d'ancrage territorial sont nombreux et relèvent des liens familiaux et des sociabilités, mais aussi d'attaches liées au travail (notamment en pluriactivité dans l'auto-entrepreneuriat) et à l'importance d'inscriptions relationnelles pour assurer des espaces de stationnement dans un contexte de raréfaction des places disponibles (Beaud, 2008).

Ainsi, la mobilité n'empêche pas des sentiments d'appartenance et l'identification à un territoire : en aire d'accueil, malgré toutes les « carences d'hospitalité », les familles ancrées ont toujours la volonté de s'inscrire dans leurs lieux de vie, de s'y projeter et de les améliorer (Bergeon, 2017). L'enquête de terrain de Céline Bergeon (2017) donne ainsi à voir de très forts attachements aux espaces investis chaque année et une composante territoriale locale dans les identités des personnes rencontrées.

Des évolutions des modes de vie : entre pression à la sédentarisation et maintien des pratiques itinérantes

Les évolutions des modes de vie des voyageuses et voyageurs se caractérisent par une grande hétérogénéité dans le rapport à la mobilité, qui invite à dépasser toute lecture uniforme des pratiques de voyage. Les trajectoires révèlent une pluralité de configurations façonnées à la fois par des choix et des contraintes multiformes. C'est dans la deuxième moitié du XX^e siècle, avec les évolutions diverses dans les modalités d'ancrage et de mobilités, que plusieurs chercheuses et chercheurs s'intéressent à ces transformations des modes de vie et à leurs causes.

Une tendance à la sédentarisation devient saillante : sans être statistiquement vérifiable, elle fait l'objet d'un constat partagé entre voyageuses et voyageurs, chercheuses et chercheurs, professionnelles et professionnels, au contact de ces publics (Acker, 2021). Ce mouvement vers l'ancrage, dont il faut souligner encore qu'il peut être aussi bien choisi que subi, ne peut être décorréolé d'injonctions à la sédentarisation par les politiques publiques à l'égard des voyageuses et voyageurs (Acker, 2021). L'accès aux droits ou aux aides sociales, par exemple, est conditionné par la fixité. Dans ce contexte, on distingue une tendance croissante à l'acquisition foncière, ou du moins à l'aspiration à la propriété d'un terrain, en partie pour pérenniser le Voyage en assurant un lieu de retour (Loiseau, 2009).

Si l'accession à la propriété ou à la location peut être le signe d'une réussite matérielle, la « sédentarisation » peut aussi témoigner d'une fixité contrainte, liée à des difficultés socio-économiques ou de santé. L'interruption des pratiques de mobilité peut s'avérer irréversible pour des familles paupérisées et socialement isolées ; mais elle peut aussi être temporaire si les circonstances perturbatrices sont surmontées (Reyniers, 1987). Au regard de la diversité des configurations, il est plutôt suggéré de porter le regard sur les ressources économiques du ménage, « la fréquence et la durée des mobilités, la diversité des lieux investis et la distance entre eux » pour comprendre les pratiques de voyage et de mobilité (Beaud et al 2008).

En parallèle, les « grands passages » se développent, principalement pendant les saisons estivales. Les voyages de groupes de cinquante à plusieurs centaines de caravanes sont organisés et négociés par des leaders communautaires, souvent religieux. Ces déplacements, simultanés à travers la France, forment un « *quadrillage mouvant* ». Par rapport à la difficulté logistique quotidienne des conditions de vie des voyageuses et voyageurs, ces convois organisés permettent un certain confort car les individus n'ont pas à négocier incessamment leurs lieux et durées de stationnement. Le rapport numérique leur étant favorable, elles et ils peuvent jouer d'une position de force dans les négociations avec les acteurs locaux (Loiseau, 2009).

Paradoxalement, le fonctionnement des aires d'accueil en rotation permanente impose parfois une mobilité contrainte aux familles les plus précaires : pour faire respecter les règlements des aires d'accueil, qui sont supposés limiter la présence des familles à trois mois consécutifs, « *l'injonction à la mobilité s'est progressivement instituée* » selon Gaëlla Loiseau (2023). Ceci signifie que « *ceux qui n'avaient ni les moyens ni la nécessité de voyager* » sont maintenant non seulement forcés à se déplacer, mais aussi considérés sous le prisme nouveau d'une forme de déviance.

2.3. DES POLITIQUES D'ACCUEIL ET D'HABITAT INSTITUANTES DE RELÉGATIONS SPATIALES ET DE RACISME ENVIRONNEMENTAL

Processus à l'oeuvre dans les relégations spatiales des voyageuses et voyageurs

Les recompositions des modes de vie des voyageuses et voyageurs s'articulent à des processus de relégations socio-spatiales, qui ne peuvent être dissociées de celles qui traversent l'histoire contemporaine des classes populaires françaises. En effet, la géographie de la présence des voyageuses et voyageurs en France est marquée par les transformations du travail à travers le XX^e siècle : l'industrialisation et l'ur-

banisation les mènent souvent des ruralités aux portes des villes, qui ne leur sont jamais tout à fait ouvertes. Ces transformations altèrent leurs possibilités professionnelles en milieu rural et transforment les modalités d'itinérance et leurs lieux d'implantation, parmi lesquels figurent de plus en plus fréquemment les périphéries des villes (Beaud et al 2008), périurbain où réside également une part importante des classes populaires françaises (Girard, 2019). Selon Gaëlla Loiseau (2009), si les transformations de l'emploi après la Seconde Guerre mondiale expliquent la spatialisation des voyageuses et voyageurs et des politiques d'accueil, elle est liée aussi à deux autres phénomènes concomitants. D'une part, une politique de rationalisation progressive de la gestion du territoire, incarnée par les documents d'urbanisme, attribue des activités précises ou prescriptions particulières aux zones dans lesquelles les voyageuses et voyageurs pouvaient anciennement s'arrêter. D'autre part, l'évolution des législations spécifiques aux « nomades » puis « gens du voyage » engage à partir des années 1960 un « processus de délimitation de portions du territoire officiellement dédiées à l'accueil des gens du voyage », formant un « quadrillage national de sites fixes et exclusifs dédiés à leur installation » dessiné par les lois Besson (Loiseau, 2009).

Tensions entre relégation et assimilation : un projet politique antitsigane, à la fois normatif et excluant

La loi « Besson 2 » du 5 juillet 2000 marque une nouvelle étape de ce processus de relégation : si elle inscrit dans la législation française les obligations des communes et EPCI à mettre en oeuvre une politique d'accueil et d'habitat pour les « gens du voyage », elle devient aussi un outil pour faciliter les expulsions. En effet, pour inciter les collectivités à remplir leurs obligations en matière d'accueil, la procédure administrative d'évacuation forcée (plus simple que la procédure judiciaire d'expulsion) devient accessible pour les collectivités en conformité au regard de leurs prescriptions. En plus de ces mesures incitatives, l'État peut également se substituer aux communes réticentes et construire des aires à leurs frais (de fait, cette procédure est extrêmement rare) : la loi

« Besson 2 » « *manie la carotte et le bâton* » (Beaud et al, 2008). Par ailleurs, les « campements illégitimes », qu'ils soient des lieux de vie de voyageuses et voyageurs ou d'autres populations, sont menacés par la facilité pour les pouvoirs publics à user d'instruments répressifs face à ces occupations. La gestion des « campements illégitimes » est dès lors soumise à une gouvernance par l'expulsion (Cousin & Legros, 2014). En effet, le droit d'habiter, qui devrait garantir la politique d'accueil et d'habitat des « gens du voyage », se traduit davantage par le nouveau joug de la menace d'expulsion (Beaud et al, 2008) et l'assignation aux aires d'accueil. Ces dispositions sont d'autant plus contraignantes que les aires d'accueil sont elles-mêmes souvent installées aux périphéries communales, isolées des autres habitations, difficiles d'accès et situées dans des environnements dégradés, comme démontré par les travaux de W. Acker (2021) et G. Loiseau (2023). Cette relégation spatiale constitue une relégation sociale, puisqu'elle éloigne des services publics, des commerces, de la vie locale, etc. De ce fait, pour de nombreuses autrices et auteurs, les politiques d'accueil et d'habitat des « gens du voyage » organisent délibérément la relégation sociale et spatiale de ces derniers. Beaud et al. (2008) soulignent par exemple l'importance des dispositifs spécifiques d'aménagement de la voirie utilisant les remblais, les fossés, les rambardes pour empêcher le stationnement des voyageuses et voyageurs, créant un « paysage de l'exclusion ».

Ainsi, d'un côté, la politique d'accueil relègue et exclut ; de l'autre, elle revêt une dimension normative, révélatrice d'un projet politique d'assimilation. Les voyageuses et voyageurs rencontrent des préjugés et incompréhensions sur leur mode de vie ainsi que différentes formes d'injonction à abandonner l'itinérance (Acker, 2021), ce qui peut être vécu comme un renoncement culturel et identitaire (Reyniers, 1987). En outre, selon G. Loiseau, le modèle unique des aires d'accueil, dont l'aménagement et la gestion sont normés, bloque une reconnaissance de la diversité des modes de vie en habitat mobile. Envisager les besoins d'accueil du point de vue de la catégorie administrative unique des « gens du voyage » empêche une prise en compte de la diversité des modes de vie en résidence mobile (Loiseau, 2023). Ce modèle standardisé de l'aire d'accueil, conçu

pour « *capter, régulariser et canaliser la présence voyageuse* » forme un dispositif technique qui ne considère que la dimension matérielle de l'itinérance. Avant de s'adresser à des personnes ou des communautés, le dispositif s'adresse à des caravanes, de manière indifférenciée ; tout en séparant les voyageuses et voyageurs de toutes les autres communautés itinérantes et habitantes de résidences mobiles (Loiseau, 2023). Dès lors, on peut voir dans la forme du modèle des aires d'accueil la cristallisation de la tension entre assimilation - entendue par G. Loiseau comme « détsiganisation » - et exclusion.

Une surexposition à des nuisances environnementales multiformes : le racisme environnemental

L'analyse de la localisation des aires d'accueil des « gens du voyage » telles que cartographiées par W. Acker (2021) met en lumière une forme spécifique d'inégalités, que l'auteur qualifie de racisme environnemental. L'assignation spatiale de ces populations à des espaces dédiés relève d'une logique de ségrégation ethnique, héritée notamment de l'antitsiganisme. Cette assignation ne constitue pas seulement une contrainte géographique : elle organise une exposition différenciée à des nuisances environnementales, qui s'ajoute à d'autres formes de discrimination. Ainsi, les « gens du voyage » ont une espérance de vie de 15 ans inférieure à celle du reste de la population¹³. En effet, les aires d'accueil présentent des caractéristiques matérielles et spatiales fortement dégradées. Comme le souligne L. Foisneau (2019), elles ressemblent le plus souvent à des parkings bitumés, dépourvus de végétation, avec une gestion administrative rapprochée. Surtout, leur implantation géographique révèle une logique systématique de relégation : en périphérie des villes, elles sont fréquemment placées à proximité de zones industrielles, d'axes routiers ou ferroviaires, voire d'installations à risque. Ces localisations exposent leurs habitantes et habitants à de multiples nuisances (pollution de l'air,

bruit, circulation intense, risques industriels) : par exemple, l'aire de Saint-Menet à Marseille est implantée à proximité immédiate d'une usine classée Seveso, et ne bénéficie pas des mêmes dispositifs de protection que les habitations voisines en cas d'accident industriel. Cette situation illustre une hiérarchisation implicite des vies et des corps, certains étant jugés moins dignes de protection que d'autres (Foisneau, 2019).

Plutôt que d'incriminer les environnements dégradés dans lesquels sont placées les aires d'accueil, certains discours institutionnels attribuent les problèmes de santé des « gens du voyage » à leur mode de vie (promiscuité des caravanes, pratiques professionnelles dont ferrailage, alimentation, etc.). À Bordeaux, dans le « village andalou », plusieurs cas d'intoxications au plomb ont été attribuées à des pratiques supposées plutôt qu'aux conditions environnementales réelles¹⁴. Cette inversion des responsabilités contribue à invisibiliser les causes structurelles des inégalités et à naturaliser la marginalisation de ces populations. On perçoit là les mécanismes du racisme environnemental : une distribution inégale des nuisances et des risques, structurée par des rapports de pouvoir et des logiques discriminatoires, qui contribuent à maintenir certaines populations dans des conditions de vie dégradées.

Ainsi, si la question des modes de vie des voyageuses et voyageurs est saisie par la recherche en sciences sociales, les travaux existants abordent peu la diversité de leurs conditions de vie, de leurs situations résidentielles et de leur mal-logement, dont l'ampleur et les formes demeurent encore peu documentées. Cette étude vise à contribuer, à sa mesure, à ce manque, en documentant les situations de mal-logement des voyageuses et voyageurs et leurs conséquences sanitaires, sociales et politiques.

13. Santé publique France. (2019-2020). La santé des gens du voyage : étude en Nouvelle-Aquitaine (2019-2020).

14. *Ibid.*

3. PROBLÉMATISATION ET AXES DE RECHERCHE

Alors que les modes de vie des communautés de voyageuses et voyageurs font l'objet d'incompréhensions et de préjugés à travers la société civile et les administrations publiques, cette étude implique de refuser la mise en paradoxe entre modes de vie des « gens du voyage » et besoins en habitat. Tandis que les possibilités de voyager s'amenuisent pour une partie des « gens du voyage » et que les contraintes à l'itinérance s'accumulent, la pression à la sédentarisation ne s'accompagne pas nécessairement d'une offre en accueil ou en habitat suffisante ni satisfaisante. Alors que des familles entretiennent des liens familiaux, professionnels et sociaux qui les attachent à des espaces géographiques, dans quelle mesure estiment-elles y être bien installées et bien logées ? Pour les personnes rencontrées, les possibilités et conditions de stationnement correspondent-elles à leurs besoins de stabilité sur un territoire ? Quelles sont les situations des personnes qui sont en besoin d'amélioration de leur habitat ?

Ce travail vise d'une part, à quantifier les situations de mal-logement des voyageuses et voyageurs. L'enjeu est ainsi de rendre visible, à travers des données objectivées - bien qu'elles demeurent des estimations - l'ampleur du mal-logement de cette population. Cette démarche de quantification s'inscrit dans une double échelle d'analyse : d'abord à l'échelle départementale, afin de mesurer d'éventuelles spécificités territoriales, puis à l'échelle nationale, pour parvenir à une vue d'ensemble.

Cette étude vise, d'autre part, à qualifier les situations de mal-logement en lien avec la diversité des modalités d'habiter des voyageuses et voyageurs. Il ne s'agira donc pas de questionner la décision d'habiter en Résidence d'Habitat Mobile Permanent (RHMP), dans la mesure où celle-ci ne représente pas une forme de mal-logement si elle relève

d'un choix pour des raisons autres que financières et/ou de nonaccès au logement. Comprendre le mal-logement des voyageuses et voyageurs consiste ici à s'intéresser aux difficultés à s'arrêter ou s'installer en caravane sur un territoire, et au fait que ces installations se tiennent dans des conditions précaires, en particulier au vu du statut d'occupation.

Plusieurs questions structurent l'étude.

3.1. QUELLE EST LA DIVERSITÉ DES SITUATIONS DE MAL-LOGEMENT DES VOYAGEUSES ET VOYAGEURS QUI ONT TRAIT À LA PRÉCARITÉ DU STATUT D'OCCUPATION ?

Face à la diversité des expériences du mal-logement des voyageuses et voyageurs, comment appréhender la question de la précarité du statut d'occupation à travers des catégories concrètes et matérielles ? Nous mobilisons une typologie qui intègre les situations d'ancrage en aire d'accueil, de stationnement diffus ou illicites, d'errance contrainte, d'occupations de terrains non-conformes avec les documents d'urbanisme et d'occupation de quartiers de logements dédiés, présentant des formes d'insalubrité et/ou de suroccupation, à partir de la grille Ethos¹⁵. Ces situations sont approchées à la fois du point de vue de leurs spécificités respectives et des problèmes associés. Nous nous interrogeons donc sur leurs éventuelles perméabilités, en partant du postulat qu'elles peuvent constituer des étapes qui peuvent se succéder au sein des parcours résidentiels.

Nous tentons de qualifier chacune d'entre elles dans les territoires étudiés. Des contextes géographiques ou de politique locale peuvent-ils participer à la prédominance de certaines d'entre elles ? Au fil de leur caractérisation, nous interrogeons également leurs déterminants.

15. La grille ETHOS (European Typology of Homelessness and Housing Exclusion), développée par la FEANTSA, est un outil de classification qui permet de définir et d'analyser les différentes formes de sans-abrisme et de mal-logement en Europe.

3.2. COMMENT SONT VÉCUES CES SITUATIONS DE MAL-LOGEMENT ET QUELLES SONT LEURS CONSÉQUENCES SOCIALES ?

Pour parler de ces situations, nous nous intéressons à l'expérience des personnes qui les vivent. Sans prétendre à une forme d'exhaustivité ou de représentativité des discours recueillis, il s'agit de donner à voir les expériences des personnes mal logées.

Une des interrogations porte sur ce que signifie être mal logé pour les voyageuses et voyageurs. Au-delà de la précarité du statut d'occupation, comment ces situations d'habitat indigne subies sont-elles vécues ? Alors que les conséquences de ce type de mal-logement sont davantage connues dans le cadre d'une approche générale du mal-logement, le mal-logement des voyageuses et voyageurs a pour particularité d'être lié à une histoire de racisme institutionnel et d'antitsiganisme. Celle-ci configure des politiques publiques dont notre revue de littérature suggère qu'elles sont vectrices de relégation spatiale et de multiples formes d'injustices socio-spatiales, notamment environnementales. L'étude explore les dimensions d'exclusion spécifiques de ce mal-logement, et la manière dont elles se répercutent sur la vie familiale, professionnelle, sociale et citoyenne des personnes concernées. Nous nous intéressons aussi à leurs aspirations en termes d'habitat, et à la manière dont celles-ci s'inscrivent au sein d'un système de valeurs et d'attachement à des modes de vie. Pour quelles raisons les personnes déclarent-elles avoir besoin d'accéder à une amélioration de leur habitat ? Quels écarts existent entre les besoins et conditions d'habitat des voyageuses et voyageurs ?

Au vu du rejet dont les voyageuses et voyageurs peuvent faire l'objet et des interdictions de stationner sur une partie significative des territoires, les choix de stationnement peuvent être contraints. Le contexte de marginalisation extrême d'une partie de la communauté interroge donc les possibilités d'une analyse des situations de logement en termes de stratégies résidentielles. Mais des choix s'opèrent, ne serait-ce qu'entre différentes situations de mal-stationnement ou d'ancrage en aire d'accueil. Sonder ces décisions nous renseigne sur la manière dont ces situations sont vécues, et sur les besoins prioritaires.

3.3. L'ACTION PUBLIQUE COMBAT-ELLE OU CONDITIONNE-T-ELLE LE MAL-LOGEMENT DES « GENS DU VOYAGE » ?

Les questionnements précédents amènent à interroger le rôle de l'action publique dans ces situations. Il s'agit de saisir comment les besoins en habitat sont identifiés, compris et mesurés, et quelles peuvent être les limites des approches employées. Ces questionnements concernent autant les positionnements vis-à-vis des notions d'ancrage et de sédentarisation que les méthodologies mobilisées pour caractériser et quantifier les besoins en habitat et leurs évolutions à travers le temps. Y a-t-il une tendance à sous-estimer les besoins réels ?

Ensuite, contre le mal-logement des voyageuses et voyageurs, quelles sont les solutions proposées par l'action publique locale et dans quelles stratégies s'inscrivent-elles ? Nous interrogeons les liens entre identification des besoins et déploiement de solutions pour l'habitat des individus concernés. Comment sont pris en compte les ancrages territoriaux dans les dispositifs mis en place ?

Quels peuvent être les facteurs explicatifs qui guident les stratégies d'action (ou d'inaction) des territoires ? Nous interrogeons ainsi la manière dont les contextes locaux, dans une marge définie par le contexte législatif et les répartitions de compétences sur l'accueil et l'habitat des « gens du voyage », peuvent définir ces tendances d'action. Comment entrent en compte les ressources financières et foncières, les lignes politiques à différentes échelles territoriales, des conflits d'usage locaux, ou encore la culture locale d'intervention des actrices et acteurs publics ? Du côté des services de l'État et des collectivités, des configurations d'action publique locales particulières peuvent-elles être structurantes pour l'orientation de la politique d'habitat destinée aux voyageuses et voyageurs ? Nous nous intéressons aussi aux rôles que peuvent prendre les actrices et acteurs associatifs dans ces configurations, de l'identification des besoins à la mise en œuvre opérationnelle. Comment se positionnent ces actrices et acteurs dans leur relation avec l'État et les collectivités, entre faire malgré eux et faire à leur place ?

Enfin, un des questionnements qui traverse cette étude concerne les causes profondes de la pérennisation ou de la résorption des situations de mal-logement des voyageuses et voyageurs. Les dispositions législatives organisées entre autres par les lois Besson de 1990 et 2000 et déclinées à l'échelle départementale par les SDAHGV se chargent autant de prévoir un cadre pour l'accueil et l'habitat que de limiter la présence des « gens du voyage » hors de ce cadre. Dès lors, si les dispositions prévues sont insuffisantes d'un point de vue quantitatif et qualitatif, l'action publique renforce-t-elle ou résorbe-t-elle le mal-logement des gens du voyage ?

4. MÉTHODOLOGIE

La méthodologie de notre étude comporte deux échelles d'analyse - une analyse nationale et une analyse à l'échelle de quatre départements - et trois angles - la quantification des situations de mal-logement à partir des schémas départementaux et des données associatives, une enquête auprès des actrices et acteurs des politiques de l'habitat et une auprès des voyageuses et voyageurs.

4.1. UNE ANALYSE À L'ÉCHELLE NATIONALE DU MAL-LOGEMENT DES VOYAGEUSES ET VOYAGEURS LE DÉPOUILLEMENT DES SCHÉMAS DÉPARTEMENTAUX D'ACCUEIL ET D'HABITAT DES GENS DU VOYAGE (I) ET LA CONSOLIDATION AUPRÈS DES ACTRICES ET ACTEURS LOCAUX (II)

Un des objectifs de l'étude est de mettre à jour l'estimation de 208 000 voyageuses et voyageurs en situation de mal-logement, avancée dans l'étude réalisée par la FNASAT-Gens du voyage (Fédération Nationale des Associations Solidaires d'Action avec les Tsiganes et les gens du voyage) en 2017¹⁶.

16. FNASAT-Gens du voyage, [Ancrages et besoins des habitants permanents de résidence mobile - Analyse nationale des politiques Départementales](#), 2017.

Afin de qualifier le mal-logement dans le contexte spécifique de l'habitat mobile et des politiques d'accueil des « gens du voyage », nous nous appuyons sur la typologie élaborée par la FNASAT dans le cadre de son étude de 2017 et sur une typologie européenne de l'exclusion liée au logement (European Typology on Homelessness and housing exclusion, ETHOS) élaborée en 2007. Cinq grandes catégories de situations de mal-logement ont été retenues :

- Les personnes installées sur des terrains dont elles sont propriétaires mais présentant des aménagements non conformes aux règles d'urbanisme et/ou des conditions d'habitat insalubres ;
- Les personnes installées sur des terrains illégaux, sans titre d'occupation ou dans des situations tolérées mais précaires, pouvant entraîner des conditions de vie indignes ;
- Les personnes installées durablement sur une aire d'accueil (plus de trois mois¹⁷) ou circulant d'une aire à l'autre au sein d'un territoire restreint ;
- Les situations d'errance ou d'itinérance contrainte à l'échelle d'un département ou d'un territoire restreint ;
- Les personnes résidant dans des quartiers de logements dédiés, présentant des formes d'insalubrité et/ou de suroccupation.

Le dépouillement des Schémas Départementaux d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage

Afin de répondre aux objectifs quantitatifs de l'étude, nous avons procédé à l'analyse systématique des 95 Schémas Départementaux d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage (SDAHGV) de la France métropolitaine à notre disposition¹⁸.

17. [Article 8](#) - décret du 26 décembre 2019 : La durée de séjour maximum, mentionnée dans le règlement intérieur, est de trois mois consécutifs. Des dérogations, dans la limite de sept mois supplémentaires, peuvent être accordées par le gestionnaire sur justification, en cas de scolarisation des enfants, de suivi d'une formation, de l'exercice d'une activité professionnelle ou d'une hospitalisation.

18. Seul fait exception le Val-de-Marne, dont le dernier schéma date de 2003-2009, du fait de l'annulation des deux suivantes révisions par le tribunal administratif de Melun. Pour ce département, nous nous sommes donc appuyés sur le diagnostic de la Commission départementale consultative des Gens du Voyage de 2021 (CDCGV).

Élaboré à l'échelle départementale et (théoriquement) révisé tous les six ans, le SDAHGV a notamment pour objectif de prescrire et préconiser les solutions d'accueil et d'habitat à mettre en place pour répondre aux besoins des voyageuses et voyageurs. Il comporte également un volet socio-éducatif visant à favoriser leur insertion sociale, éducative et professionnelle. Ce document est conjointement approuvé par le préfet et le président du conseil départemental.

Après lecture du Guide d'élaboration/révision des SDAHGV élaboré par le CEREMA¹⁹ et une première analyse exploratoire de plusieurs schémas, nous avons élaboré une grille de dépouillement structurée en quatre grandes parties, permettant d'identifier in fine le nombre de voyageuses et voyageurs en situation de mal-logement dans chaque département. Cette grille vise également à contextualiser ces données, en les replaçant dans les dynamiques locales propres à chaque territoire.

Pour chaque schéma, nous avons ainsi identifié :

1. Les éléments liés à la conception du document (date, contenu, gouvernance et modalités de suivi du schéma) ;
2. Le diagnostic préalable à l'élaboration du schéma, comprenant notamment l'étude des besoins en matière d'habitat ;
3. L'offre existante en matière d'accueil et d'habitat ainsi que les prescriptions formulées pour répondre aux besoins identifiés ;
4. Une synthèse du mal-logement des voyageuses et voyageurs à l'échelle départementale.

Les trois premières catégories ont servi de socle à l'élaboration de cette dernière catégorie, qui constitue le cœur de notre analyse quantitative.

Les situations de mal-logement ont été renseignées en fonction des informations disponibles dans les schémas, dont la quantité et la qualité varient fortement d'un département à l'autre. Plusieurs cas de figure se sont ainsi présentés :

- Dans les cas les plus favorables, les situations de mal-logement sont clairement identifiées dans le schéma, souvent accompagnées d'une localisation précise et d'une brève description. Un simple calcul permet alors d'établir le nombre total de personnes concernées.
- Dans des situations intermédiaires, les schémas n'identifient pas explicitement le mal-logement mais mentionnent les besoins en solutions d'habitat pérenne. L'estimation peut alors être fondée sur les besoins identifiés et les prescriptions de terrains familiaux locatifs (TFL) et/ou de logements sociaux adaptés.
- Dans certains cas, aucune information directe sur le mal-logement n'est fournie ; nous avons alors utilisé uniquement les prescriptions de TFL ou de logements sociaux adaptés pour produire une estimation.
- Enfin, dans les rares cas où aucune donnée chiffrée n'était disponible, nous avons soit mobilisé les informations obtenues auprès d'actrices et acteurs locaux lors de la phase de consolidation, soit repris les estimations issues de l'étude de la FNASAT de 2017.

19. CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), [Guide d'élaboration/révision des schémas départementaux d'Accueil des d'Habitat des Gens du Voyage](#), 2020.

Une consolidation des données avec les services de l'État et les associations locales

Dans certains schémas particulièrement détaillés, les données permettaient d'obtenir une estimation relativement fiable du nombre de personnes mal logées chez les voyageuses et voyageurs. Toutefois, dans la majorité des cas, les chiffres identifiés nécessitaient d'être consolidés. Nous avons donc comparé les estimations issues des schémas avec les informations détenues par des actrices et acteurs institutionnels et associatifs locaux, susceptibles de disposer de données plus récentes ou plus précises. Pour chaque département, nous avons pris contact avec des services de l'État à l'échelle départementale ou des associations locales travaillant avec les « gens du voyage », ainsi que d'autres actrices et acteurs susceptibles d'apporter un éclairage complémentaire. Nous avons au total échangé, par mail ou par téléphone, avec une centaine de personnes ; des contacts transmis par la FNASAT ou identifiés par nos propres recherches.

Après avoir présenté les objectifs de l'étude et la typologie des situations de mal-logement retenues, nous avons soumis à nos interlocutrices et interlocuteurs le chiffre estimé de mal-logement à l'échelle du département, afin de recueillir leur avis sur sa pertinence. Ces échanges ont permis dans certains cas d'affiner les estimations. Dans d'autres départements, les actrices et acteurs contactés ne disposaient pas d'informations supplémentaires, faute de connaissance précise de la situation sur leur territoire. Ces deux premières étapes ont ainsi permis d'estimer le nombre de voyageuses et voyageurs en situation de mal-logement à l'échelle nationale.

4.2. UNE ENQUÊTE QUALITATIVE DANS QUATRE DÉPARTEMENTS : APPROCHE MULTIDIMENSIONNELLE DU MAL-LOGEMENT ET DE SES CONSÉQUENCES

Le second volet de l'étude, qualitatif, visait à caractériser les situations de mal-logement, à en comprendre les dynamiques et à en analyser les

conséquences. Nous nous sommes rendus dans quatre départements afin de rencontrer des actrices et acteurs institutionnels et associatifs, ainsi que des voyageuses et voyageurs disposés à partager leur expérience : le Puy-de-Dôme, le Val-d'Oise, la Moselle et la Haute-Garonne.

Ces territoires ont été sélectionnés à la fois pour la diversité des situations observées et pour la présence d'actrices et acteurs locaux volontaires à nous faciliter l'accès au terrain. La sélection a été progressive : certains départements nous ont été recommandés par nos interlocuteurs de la FNASAT et de l'ANGVC, notamment pour la qualité du tissu associatif local et la diversité des situations rencontrées. D'autres ont été identifiés par nos propres recherches, puis confirmés lorsque les actrices et acteurs locaux ont accepté de nous accueillir et de nous introduire auprès des voyageuses et voyageurs du territoire.

L'enquête de terrain mobilise trois entrées méthodologiques principales : des entretiens avec les actrices et acteurs institutionnels et associatifs, des observations de terrains et des enquêtes auprès des voyageuses et voyageurs. Dans les quatre terrains, nous avons ainsi mené 26 entretiens avec des actrices et acteurs institutionnels et associatifs, d'une durée comprise entre une et deux heures, et 48 avec des voyageuses et voyageurs, d'une durée comprise entre quinze minutes et une heure (cf. **Tableau 1**).

Les entretiens menés avec les actrices et acteurs institutionnels et associatifs ont été enregistrés avec leur accord. Pour les entretiens avec les voyageuses et voyageurs, la décision de demander un enregistrement ou non a été prise au cas par cas, afin d'instaurer un climat de confiance dans le cadre des prises de contact moins aisées. Les échanges informels non enregistrés ont été retranscrits immédiatement après les rencontres, sous forme de notes vocales ou de notes écrites sur carnet ou téléphone.

Pour rencontrer les voyageuses et voyageurs, nous nous sommes rendus sur différents types de lieux : aires d'accueil, stationnements illégitimes et terrains privés non conformes au regard du droit de l'urbanisme. Les réactions initiales étaient variables : certaines pouvaient voir en

nous des interlocutrices et interlocuteurs susceptibles de contribuer à l'amélioration de leur situation, d'autres se montraient moins enclines à la discussion. Dans de nombreux cas, les voyageuses et voyageurs nous ont fait visiter les lieux où elles et ils vivaient. Les entretiens avec les voyageuses et voyageurs étaient plus libres, s'apparentant souvent à des conversations spontanées. Les sujets abordés pouvaient être plus personnels que dans les entretiens institutionnels et associatifs.

Le panel des personnes interrogées est très diversifié, tant sur le plan sociologique que géographique : il comprend des individus aux profils variés en termes de structures familiales, de genre et d'âge. Elles et ils ont également été interrogés à différents moments de leur parcours résidentiel, ce qui permet de saisir une diversité de situations et d'expériences.

Tableau 1 : Nombre de personnes entretenues par type d'acteur et par terrain

Source : autrices et auteurs*, 2026.

Type d'actrices et acteurs / Terrain	Moselle	Val-d'Oise	Puy-de-Dôme	Haute - Garonne	Total
Actrices et acteurs institutionnels	10	6	3	6	25
Actrices et acteurs associatifs	3	6	4	3	16
Voyageuses et voyageurs	17	5	21	5	48

* Tout au long du document, la mention « autrices et auteurs » se réfère aux six étudiantes et étudiants composant l'atelier professionnel 2025-2026 de l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, comme suit : G. Godineau, E. Lasar, M. Maheo, M. Monnet, A. Rouzière, V. Viruega.



Biais et limites méthodologiques

Comme toute enquête combinant des sources administratives et un travail de terrain, cette étude comporte plusieurs limites méthodologiques.

Tout d'abord, l'analyse quantitative repose principalement sur les Schémas Départementaux d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage, dont la qualité et le niveau de détail sont très hétérogènes. Si certains schémas comportent un diagnostic précis et actualisé des situations d'habitat sur le territoire, d'autres présentent des données plus anciennes ou plus lacunaires. Dans plusieurs départements, les informations disponibles reposent sur des diagnostics réalisés des années auparavant, ce qui peut conduire à une sous-estimation ou à une approximation des situations de mal-logement actuelles (cf. **Figure 1**). La diversité des méthodes de diagnostic utilisées par les départements constitue également une source d'hétérogénéité dans les données recueillies.

Par ailleurs, les données présentes dans les schémas sont souvent exprimées dans des unités différentes (ménages, caravanes, emplacements, terrains), ce qui a nécessité l'élaboration d'une grille de correspondance afin d'estimer le nombre de personnes concernées (cf. **Annexe 1**). Ces conversions reposent nécessairement sur des hypothèses moyennes concernant la composition des ménages ou l'occupation des caravanes. Si ces équivalences permettent d'harmoniser les données à l'échelle nationale, elles introduisent une part d'incertitude inhérente à toute estimation statistique indirecte.

La phase de consolidation auprès des actrices et acteurs institutionnels et associatifs visait précisément à limiter ces biais d'estimation. Toutefois, là encore, l'accès à l'information s'est révélé inégal selon les territoires. Certains actrices et acteurs disposaient d'une connaissance fine et actualisée des situations locales, tandis que d'autres ne pouvaient apporter que peu d'éléments complémentaires, faute de suivi systématique des situations d'habitat sur leur territoire.



Concernant l'enquête qualitative, plusieurs biais habituels des enquêtes de terrain peuvent également être identifiés. L'accès aux personnes enquêtées s'est souvent fait par l'intermédiaire d'actrices et acteurs associatifs ou institutionnels, ce qui peut orienter en partie les situations rencontrées et les personnes interrogées. De même, les échanges avec les voyageuses et voyageurs se sont parfois inscrits dans un contexte de méfiance initiale ou, à l'inverse, dans l'espoir que l'étude puisse contribuer à l'amélioration de leur situation. Ces éléments peuvent influencer la manière dont certaines situations sont présentées ou racontées.

Enfin, la position des enquêtrices et enquêteurs constitue également un élément à prendre en compte. En tant que chercheuses et chercheurs extérieurs au groupe social étudié, et identifiés comme gadjés, c'est-à-dire non-voyageuses et non-voyageurs, nous occupons une position d'altérité culturelle et sociale (Morelle & Ripoll, 2009). Cette distance peut influencer à la fois l'accès au terrain, la nature des échanges et l'interprétation des situations observées. Nous avons donc veillé à adopter une posture réflexive tout au long de l'enquête, en prêtant une attention particulière aux conditions de production des données recueillies.

CHAPITRE I

ESTIMER ET CARACTÉRISER LE MAL-LOGEMENT DES VOYAGEUSES ET VOYAGEURS EN FRANCE : ANALYSE DES SCHÉMAS DÉPARTEMENTAUX

Pour appréhender les situations de mal-logement des voyageuses et voyageurs à l'échelle nationale, cette étude comporte un premier travail d'analyse des données disponibles à l'échelle départementale, à travers d'une part une analyse des schémas d'accueil et d'habitat des gens du voyage (SDAHGV) et, d'autre part, des échanges avec des actrices et acteurs, dont des services de l'État et des associations de voyageuses et voyageurs pour consolider les données recueillies. Cette analyse permet de produire une quantification, à l'échelle nationale, des voyageuses et voyageurs mal logés, mais également de donner à voir des différenciations départementales importantes. Après avoir évoqué les difficultés méthodologiques posées par un tel travail, cette partie expose les résultats de ces analyses.

I.1. ACTUALISER L'ÉTUDE DE 2017 DE LA FNASAT : LES DIFFICULTÉS COMMUNES À ÉTABLIR UN CHIFFRE NATIONAL DE VOYAGEUSES ET VOYAGEURS MAL LOGÉS

Le présent rapport s'inscrit dans la continuité de l'étude réalisée en 2017 par la FNASAT, sous la direction de Stéphanie Chauchet-Houenon. Cette étude s'appuyait sur l'analyse approfondie des documents publics disponibles – schémas départementaux (SDAHGV), plans départementaux de l'habitat (PDALHPD) et plans départementaux d'action pour le logement – afin de produire une synthèse des situations d'ancrage et des besoins en habitat des personnes vivant en résidence mobile (FNASAT, 2017).

À l'époque, l'étude faisait déjà état des nombreuses difficultés méthodologiques pour réaliser un diagnostic à l'échelle nationale du mal-logement des voyageuses et voyageurs. Stéphanie Cauchet-Houenon notait tout d'abord que la plupart des schémas en vigueur à cette date étaient pour beaucoup anciens, posant la question de la pertinence des informations contenues. En outre, l'analyse des schémas soulignait la forte hétérogénéité des données disponibles dans les territoires. Selon les diagnostics territoriaux des documents d'action publique, les situations peuvent être exprimées en nombre de ménages, de familles, de caravanes, de terrains ou parfois directement en nombre de personnes. Cette diversité complexifie la réalisation d'un diagnostic national, nécessite un travail préalable d'harmonisation méthodologique et impose une importante phase de consolidation des données.

Malgré ces difficultés méthodologiques, la FNASAT a réussi à identifier 208 456 voyageuses et voyageurs mal logés en France en 2017, en caractérisant également la répartition de ces personnes mal logées selon les départements.

L'étude proposait une typologie de ces situations de mal-logement, sur laquelle nous nous sommes appuyés dans ce rapport, construite en cinq catégories :

- Terrains en propriété avec aménagements non-conformes aux règlements d'urbanisme et/ou insalubres ;
- Terrains avec installations sans titre ou précaires au regard de l'occupation avec des conditions de vie indignes ;
- Itinérance contrainte à l'échelle du département ou dans des territoires plus restreints ;
- Installations durables sur une aire d'accueil et/ou rotations constatées d'aire en aire dans un territoire restreint ;
- Et les quartiers de logements dédiés, présentant des formes d'insalubrité et/ou de suroccupation.

I.2. UNE ENTRÉE PAR LES SCHÉMAS DÉPARTEMENTAUX : PARTIS PRIS MÉTHODOLOGIQUES

Afin de produire une nouvelle estimation nationale du mal-logement des voyageuses et voyageurs, nous avons remobilisé et adapté la démarche méthodologique mise en œuvre par la FNASAT en 2017. Nous avons en particulier choisi de nous appuyer sur les SDAHGV comme source principale pour caractériser le mal-logement des voyageuses et voyageurs.

I.2.1. QU'EST-CE QU'UN SDAHGV ?

La loi dite « Besson I » établit et définit le rôle des SDAGV (Schéma départemental d'accueil des gens du voyage) : ces derniers ont pour mission de prévoir « les conditions d'accueil spécifiques des gens du voyage, en ce qui concerne le passage et le séjour, en y incluant les conditions de scolarisation des enfants et celles d'exercice d'activités économiques »²⁰ à l'échelle de chaque départ-

20. Loi n° 90-449 du 31 mai 1990 visant à la mise en œuvre du droit au logement - [Article 28](#).

tement métropolitain²¹. La loi dite « Besson II » ajoute aux SDAGV leur mission d'habitat (créant les SDAHGV) et précise les modalités de réalisation, de gouvernance, et de contenu de ces schémas. Le SDAHGV doit ainsi être élaboré tous les six ans et approuvé par le préfet et le président du Conseil départemental²², à la suite d'une « évaluation préalable des besoins et de l'offre existante » en matière d'itinérance, d'ancrage, de scolarisation, d'accès aux soins et d'exercice des activités économiques²³.

La majorité des SDAHGV peuvent ainsi être lus selon plusieurs parties :

- Un volet « Gouvernance et suivi du schéma », détaillant les modalités d'élaboration et de suivi du document et de ses objectifs. En principe, ce volet précise quelles sont les instances associées à la réalisation du schéma (association, cabinet d'études, services publics...), et notamment la CDCGDV, garante du suivi des obligations et de la représentation des « gens du voyage » dans le processus ;
- Un volet « Accueil » et un « Habitat », reprenant le diagnostic préalable en matière de besoins et d'équipements et établissant les nouveaux objectifs ;
- Et un volet « Actions socio-éducatives », reprenant là aussi le diagnostic préalable sur les sujets de scolarisation, d'insertion professionnelle, de santé, etc. et détaillant les actions à mener sur le territoire.

Le SDAHGV émet des prescriptions (obligations) et préconisations (propositions) de manière ter-

ritorialisée sur le nombre d'équipements à réaliser. Les prescriptions concernent les places d'aires permanentes d'accueil (APA), d'aires de grand passage (AGP) et, depuis la Loi n°2017-86 relative à l'égalité et à la citoyenneté de 2017, de terrains familiaux locatifs (TFL). Avant cette loi, la réalisation de TFL ne pouvait prendre la forme que de préconisations, au même titre qu'aujourd'hui le logement social adapté ou les aires de petit passage (APP). Une autre évolution législative majeure concerne les modalités d'application des prescriptions des schémas. À l'origine, la loi « Besson II » attribuait la compétence d'accueil des « gens du voyage » aux communes, dont les obligations sont déterminées dans le schéma selon les besoins identifiés par le diagnostic. Cependant, depuis la loi NOTRe du 7 août 2015²⁴, puis les lois n°2017-86²⁵ et n°2018-957²⁶, la compétence d'accueil et d'habitat des « gens du voyage » a été transférée aux établissements publics de coopération intercommunale (EPCI).

1.2.2. LE DISPOSITIF MÉTHODOLOGIQUE MIS EN ŒUVRE : DE L'ANALYSE DES SCHÉMAS À LA CONSOLIDATION DES DONNÉES

Le choix de retenir l'échelle départementale comme niveau principal de collecte et d'analyse des données et les SDAHGV comme source principale permet de s'appuyer sur une documentation similaire pour l'ensemble de la France métropolitaine. Pour l'analyse de ces schémas, nous avons élaboré une grille d'analyse commune structurée en quatre grandes parties : la conception des schémas, la caractérisation des besoins d'habitat, les actions identifiées et les données sur le mal-logement utiles pour la synthèse nationale.

Ce choix d'entrée par les SDAHGV présente toutefois des limites. Tout d'abord, les schémas constituent des sources institutionnelles, porteuses de

21. Les DROM-COM (à statut particulier ou non) ne sont pas soumis à l'obligation d'établissement d'un SDAHGV, et ce malgré une « pratique désormais répandue » des voyageuses et voyageurs d'y « passer les mois d'hiver hexagonaux » (W. Acker, 2021).

22. Exceptions faites de la Corse (le schéma est approuvé par le préfet et le président du conseil exécutif de Corse), du Bas-Rhin et du Haut-Rhin (approuvé par le préfet et le président du Conseil départemental de la collectivité européenne d'Alsace), et du Rhône (le SDAHGDV est remplacé par le SDMAHGVD (schéma départemental métropolitain d'accueil et d'habitat des gens du voyage), approuvé par le préfet, le président du Conseil départemental et le président du conseil de la métropole de Lyon).

23. Loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage - [Article 1](#).

24. Loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.

25. Du 27 janvier 2017, relative à l'égalité et à la citoyenneté.

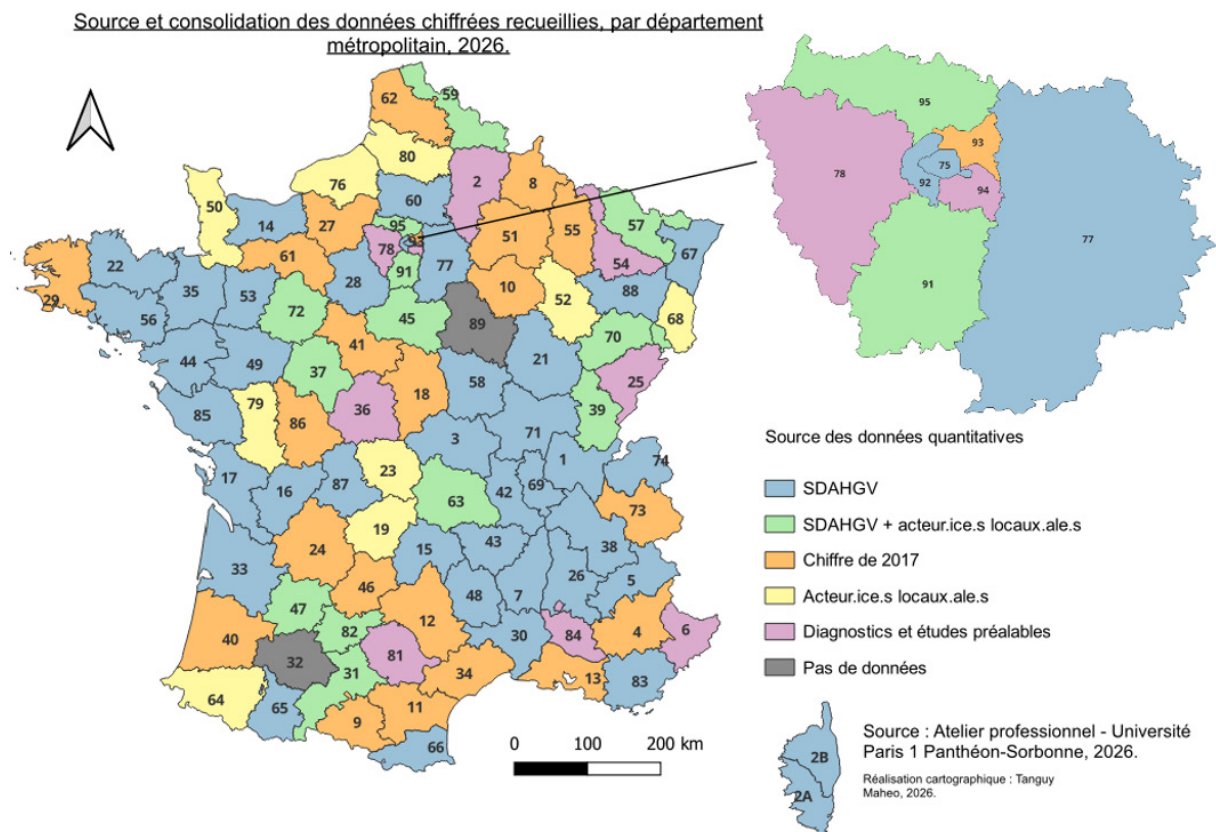
26. Du 7 novembre 2018, relative à l'accueil des gens du voyage et à la lutte contre les installations illicites.

limites identifiées dans le traitement, par l'action publique, des situations des voyageuses et voyageurs. Ensuite, les SDAHGV sont des documents hétérogènes, tant dans leur contenu que dans leur niveau de précision (cf. I.3.). Enfin, ces schémas départementaux ne permettent pas toujours de saisir finement les dynamiques locales, en particulier à l'échelle intercommunale, où se jouent pourtant les politiques effectives d'urbanisme et d'habitat (PLH, PLUi, SCoT).

Pour pallier ces difficultés, nous avons complété les données et informations recueillies à travers l'analyse des schémas par des échanges avec les actrices et acteurs de terrains (cf. Figure 1). Ainsi, dans chaque département, des associations ou actrices et acteurs institutionnels ont été mobilisés (par mail ou téléphone) pour vérifier les informations disponibles et les affiner. Les données ont ainsi pu être consolidées dans 34 des 96 départements métropolitains (*Ibid.*).

Figure 1 : Carte des sources des données chiffrées pour chaque département métropolitain, et graphique associé

Source : autrices et auteurs, 2026.





1.2.3. DÉPASSER L'HÉTÉROGÉNÉITÉ DES SOURCES D'INFORMATIONS POUR PRODUIRE UNE ANALYSE NATIONALE

À partir des informations recueillies dans les schémas et consolidées par les actrices et acteurs locaux, nous avons mis en place une méthode permettant de dépasser l'hétérogénéité de ces sources départementales.

Tout d'abord, dans l'analyse des schémas, différents choix ont été faits pour permettre la comparabilité des données. Par exemple, les situations de mal-logement étudiées (ancrage, errance, occupations sans titre, non-conformité, etc.) ne font l'objet d'aucune définition harmonisée dans les documents analysés. Les terminologies varient fortement d'un territoire à l'autre, et les catégories peuvent se recouper ou être utilisées de manière ambiguë. Par exemple, des situations d'errance contrainte peuvent être décrites comme relevant de l'itinérance, tandis que des occupations sans titre peuvent être assimilées à des formes d'ancrage. De même, les diagnostics ne distinguent pas toujours clairement occupation illícite, non-conformité urbanistique et précarité d'habitat. La grille d'analyse des schémas (cf. **Annexe n° 3**) a ainsi été construite de façon à regrouper des situations hétérogènes sous des

catégories analytiques communes et à limiter les cas de recouvrement entre catégories.

Ensuite, les données issues des SDAHGV sont exprimées selon des unités très diverses : ménages, familles, caravanes, emplacements, terrains, parfois individus. Cette hétérogénéité rend difficile toute agrégation directe à l'échelle nationale. Dans la continuité du travail de 2017, une grille de correspondance a été mobilisée et actualisée afin de convertir ces différentes unités en un nombre estimé de personnes, avec une estimation haute et une estimation basse (cf. **Annexe n°1**).

Enfin, les diagnostics départementaux présentent des lacunes : certaines situations ne sont pas recensées, notamment les occupations informelles, les installations diffuses, ou les ménages non suivis par les institutions. Par ailleurs, les données peuvent être anciennes, incomplètes ou produites selon des méthodologies différentes. Il en résulte une sous-estimation probable du nombre de personnes concernées (*Ibid.*). Ces éléments, nous ont conduit à retenir, en cas de données multiples pour un même territoire, les estimations les plus élevées, sauf justification explicite d'une baisse.

I.3. DES SCHÉMAS TRÈS HÉTÉROGÈNES

Après avoir exposé les choix méthodologiques, nous restituons quelques éléments clés de l'analyse des 95 SDAHGV soulignant l'hétérogénéité de ces sources.

I.3.1. UNE HÉTÉROGÉNÉITÉ FORMELLE (LONGUEUR, DATE, PAGE, ETC.)

Tout d'abord, malgré le cadrage juridique établi, les SDAHGV sont très hétérogènes sur le plan formel : longueur des schémas, précision des diagnostics, détail des préconisations, etc. Les 95 SDAHGV analysés sont de longueur variable (de 16 à 246 pages). En outre, si la loi prévoit que les schémas soient révisés tous les 6 ans, plus de 20 % ont dépassé cette limite depuis au moins deux ans, et présentent un diagnostic du mal-logement des voyageuses et voyageurs qui peut être obsolète, surtout pour les documents les plus anciens (cf. **Tableau 2** et **Figure 2**).



Tableau 2 : Hétérogénéité des SDAHGV en vigueur selon leur nombre de pages.

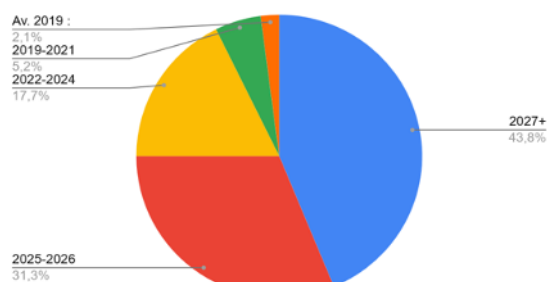
Source : autrices et auteurs, 2026.

	Nombre de pages des SDAHGV
Minimum	16
Maximum	246
Moyenne	161,5
Médiane	72,5

Figure 2 : Hétérogénéité des SDAHGV en vigueur selon la date de fin de leur validité légale

Source : autrices et auteurs, 2026*

Fin de validité légale du dernier schéma en vigueur



* Pour ce graphique uniquement, nous avons pris en compte le dernier schéma en vigueur du Val-de-Marne, datant de 2003-2009. À noter par ailleurs que des schémas ont pu être révisés entre notre étude et la parution de ce rapport, et que les données présentées peuvent donc ne plus être à jour.

I.3.2. UNE CARACTÉRISATION PLURIELLE DES PUBLICS ET DE LEURS MODES DE VIE

Les SDAHGV sont également hétérogènes sur le plan du contenu, d'une part dans la caractérisation des publics, d'autre part dans la caractérisation des modes de vie.

D'un point de vue administratif, la loi « Besson II » définit les « gens du voyage » comme les personnes « dont l'habitat traditionnel est constitué de résidences mobiles installées sur des aires d'accueil ».

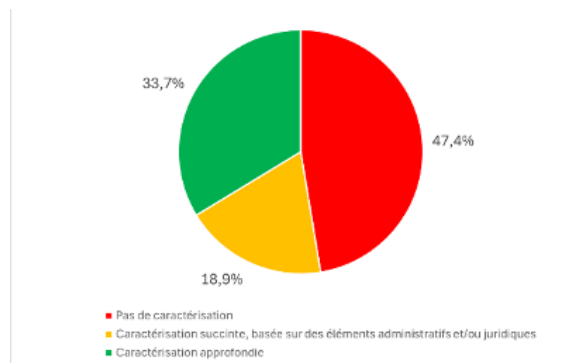
ou des terrains prévus à cet effet »²⁷. 18,9 % des schémas dépouillés reprennent cette définition, tandis que d'autres départements (33,7 %) ont pu développer une caractérisation plus approfondie, s'appuyant sur des critères historiques, culturels, etc. (cf. **tableau 3**). Enfin, près de la moitié des SDAHGV ne comportait aucune caractérisation de la population dite « gens du voyage » (cf. **figure 3**).

Par ailleurs, en ce qui concerne la caractérisation des différents modes de vie des voyageuses

27. Loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage - [Article 1](#).

Figure 3 : Caractérisation du public des voyageuses et voyageurs dans les SDAHGV

Source : autrices et auteurs, 2026.



et voyageurs, 15 % des schémas n'en contiennent aucune et un tiers n'en présentent qu'une succincte, évoquant rapidement les situations d'itinérance et celles d'ancrage. Toutefois, plus de la moitié en fournit une version plus complète, s'appuyant sur un travail de définition et/ou de typologie approfondie, qui dépasse la simple binarité itinérance-sédentarité pour repérer des cas d'ancrage plus complexes (cf. **Figure 4**). Le SDAHGV des Landes souligne par exemple que « la sédentarisation n'est pas toujours définitive et n'est pas synonyme d'abandon du voyage et de la caravane », et présente différentes raisons qui peuvent pousser des voyageuses et voyageurs à « se sédentariser » momentanément : suivi de santé ou scolaire, mutation d'activités professionnelles, etc.

Figure 4 : Caractérisation des modes de vie des voyageuses et voyageurs dans les SDAHGV

Source : autrices et auteurs, 2026.

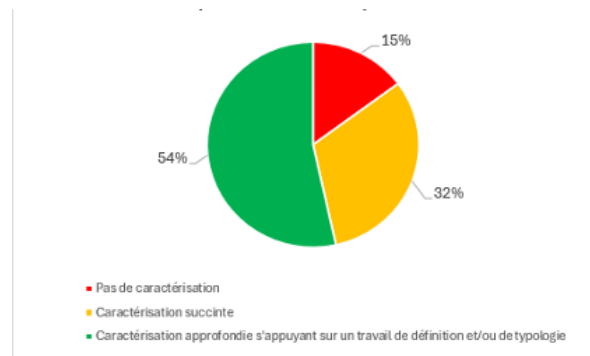


Tableau 3 : Catégories d'approfondissement de la caractérisation du public des voyageuses et voyageurs dans les SDAHGV

Source : autrices et auteurs, 2026.

Caractérisation du public ciblé	Nombre de schémas	Exemples
Diversification des modes de vie	25	« Itinérants » / « Semi-itinérants » / « Sédentaires » - SDAHGV des Côtes-d'Armor
Historique (juridique, lexicque...)	13	Historique de l'évolution de la définition des voyageuses et voyageurs dans les documents réglementaires - SDAHGV de la Mayenne
Définition culturelle/ethnique	15	Contextualisation sur les différentes communautés associées aux « gens du voyage » et sur leurs appellations (Roms, Manouche, Gitans...) - SDAHGV de la Somme
Réflexivité critique (des notions employées et de la gestion étatique des voyageuses et voyageurs)	10	Approche réflexive sur les différents termes utilisés pour parler des voyageuses et voyageurs et sur les amalgames qu'ils portent + rappel du génocide et de la coercition historique du droit français envers les voyageuses et voyageurs - SDAHGV du Morbihan

I.3.3. DES APPROCHES DIVERSES DES BESOINS DES VOYAGEUSES ET VOYAGEURS DANS LES SCHÉMAS

Les divergences dans la caractérisation des besoins des voyageuses et voyageurs s'observent à plusieurs échelles.

Tout d'abord, l'hétérogénéité des schémas s'explique en partie par l'hétérogénéité des méthodologies mises en œuvre pour réaliser les diagnostics des besoins, des sources mobilisées, mais également des ressources déployées. Dans certains cas en effet, le calcul des besoins d'un territoire est établi à partir des simples comptages policiers de stationnements illicites ; tandis que dans d'autres départements, les collectivités peuvent engager des études et inventaires plus exhaustifs sur les situations de mal-logement des voyageuses et voyageurs, qui peuvent être menés uniquement par les services internes des collectivités ou avec l'appui d'un bureau d'études. Nos quatre terrains d'étude constituent des exemples parlants :

- En Moselle, le diagnostic préalable du nouveau schéma en cours de validation au moment de l'étude semble reposer en grande partie sur les connaissances de terrain des deux médiateurs départementaux ;
- Dans le Puy-de-Dôme, le diagnostic a été établi avec le soutien de l'Association de Gestion du Schéma des Gens du Voyage du Puy-de-Dôme et par le bureau d'études CATHS ;
- Dans le Val-d'Oise, il nous a été confié qu'il n'y avait pas de « *diagnostic sérieux sur les besoins d'habitat* »²⁸, qui semblent alors être calculés par le préfet à partir des rapports de police et des précédentes MOUS, « *sans discussion avec les familles de voyageurs sur le territoire* »²⁹ ;
- En Haute-Garonne, le diagnostic du besoin d'ancrage est établi à partir des éléments communiqués par les communes et EPCI et repose donc sur la bonne foi des collectivités locales.

Ces éléments renvoient, plus largement, à la difficulté, pour les actrices et acteurs publics locaux, à connaître et recenser les besoins des voyageuses et voyageurs. Par exemple, dans les cas étudiés, plusieurs EPCI soulignent la difficulté à recueillir des informations des communes. Dans certains cas, les collectivités locales, en particulier les communes, peuvent néanmoins engager des démarches pour établir des diagnostics fins des besoins sur leur territoire.

Par exemple, dans la Communauté d'agglomération de Thionville Fensch (Moselle), la commune de Nilvange a eu la volonté politique de mener un projet de logements sociaux face au constat d'ancrages d'individus dans des mauvaises conditions de logement. Les premières études datent des années 2000, avant qu'une MOUS, portée par l'association Amitiés Tsiganes, n'ait été lancée et que le projet aboutisse en 2018. Ces études locales peuvent être portées par des associations, des bureaux d'études spécialisés, ou directement en régie par des instances publiques (le SMAPP³⁰ par exemple, pour le projet d'aménagement de la forêt de Maubuisson sur le territoire de la Plaine de Pierrelaye-Bessancourt, dans le Val-d'Oise). Généralement très précises, ces études peuvent être intégrées dans le diagnostic préalable des SDAHGV, mais leurs méthodologies se restreignent à des échelles locales en vue de projets opérationnels, et elles ne sont pas répliquées à des niveaux territoriaux plus étendus du fait de moyens limités pour les mener.

I.3.4. DES CARACTÉRISATIONS HÉTÉROGÈNES DU MAL-LOGEMENT DES VOYAGEUSES ET VOYAGEURS DANS LES SCHÉMAS

Du fait de la diversité des sources mobilisés et des méthodes, la caractérisation des besoins des voyageuses et voyageurs dans les SDAHGV est très hétérogène. Néanmoins, il est remarquable qu'une grande majorité des schémas fait état d'une demande d'ancrage et de « *sédentarisation* » de la part des voyageuses et

28. Entretien n°58 du 13/03/2026, (cf. Annexe n°4).
29. Entretien n°55 du 11/03/2026, (cf. Annexe n°4).

30. Syndicat Mixte d'Aménagement de la Plaine de Pierrelaye-Bessancourt.

voyageurs. Elle est en effet fréquemment mentionnée, avec 94 % des documents qui la désignent dans leur diagnostic (et 8 % qui évoquent directement des problématiques de « cabanisation », c'est-à-dire d'auto-constructions, sur le territoire). À l'inverse, seulement 36 % des schémas mettent en avant les besoins d'itinérance et d'errance sur le territoire ; et ils sont 24 % à parler de ceux liés au passage (petit à grand) (cf. **Tableau 4**).

Par ailleurs, plusieurs départements, tel que l'Indre, remarquent ces dernières années « une croissance » de la sédentarité des voyageuses et voyageurs, tout en insistant sur l'existence d'ancrages anciens sur le territoire, qui va de pair avec une diminution (ou du moins une limitation, spatiale et temporelle) de la mobilité des familles.

Tableau 4 : Occurrence de la prise en compte des modes de vie des voyageuses et voyageurs dans les SDAHGV

Source : autrices et auteurs, 2026.

Mode de vie des voyageuses et voyageurs du département	Nombre de schémas	%
Itinérance-errance	34	36
Passage (petit à grand)	23	24
Ancrage, sédentarisation	89	94
« Cabanisation »	8	8

Cette analyse souligne ainsi l'importance, selon les schémas, du phénomène d'ancrage et de sédentarisation des voyageuses et voyageurs en France, qui est indiqué comme bien plus important que les besoins de passage et d'itinérance. Dans ce sens, nos résultats s'accordent aux conclusions de l'étude de la FNASAT de 2017, qui soulignait que les situations d'ancrage territorial sont de plus en plus reconnues par les départements et que « *la qualité des (...) diagnostics d'une généralisation de schémas à l'autre semble s'améliorer* » (p.13). L'ampleur observée de l'ancrage des voyageuses et voyageurs appelle alors à une action publique forte et adaptée, capable de répondre aux besoins d'ancrage qui semblent aujourd'hui majoritaires en France.

1.4. 177 000 VOYAGEUSES ET VOYAGEURS MAL LOGÉS EN FRANCE

L'hétérogénéité des données contenues dans les Schémas a imposé un travail important de consolidation des données, mais également de conversion de celles-ci. Ce travail a permis d'aboutir à une estimation nationale de **177 000 voyageuses et voyageurs mal-logés** en France, c'est-à-dire de personne vivant de manière permanente en résidence mobile, qui sont identifiées avec un besoin d'accéder à un habitat ou d'amélioration de leur habitat. Ce chiffre est considérable et représente environ **un à deux-tiers des 250 000 à 500 000 voyageuses et voyageurs estimés en France**³¹

Ce chiffre total de voyageuses et voyageurs mal logés, au sens de la typologie de situations résidentielles évoquée plus tôt, correspond à l'estimation haute du nombre de voyageuses et voyageurs mal logés. En évitant les recoupements entre ces catégories, il correspond donc au cumul des voyageuses et voyageurs avec des besoins d'ancrage, se traduisant par de l'occupation illicite, de l'errance forcée, des installations sur terrains non-conformes aux autorisations d'urbanisme, et de l'auto-construction non-prévue. Il doit toutefois être interprété avec prudence. D'abord, au regard de la non-exhaustivité et de l'hétérogénéité des données, l'estimation haute a été privilégiée à celle, « basse », de 140 000 voyageuses et voyageurs mal logés. Cette estimation haute correspond à des conversions par multiplicateurs, de ménages et/ou caravanes, vers un nombre d'individus, à partir d'une grille précise (cf. **Annexe n°1**). Ce parti-pris a aussi pour ambition de compenser le manque de données sur deux départements, le Gers et l'Yonne, ainsi que le recours à des données datant de 2017 pour les départements où cela s'avérait nécessaire (cf. **Figure 1**).

L'écart avec le chiffre d'environ 208 000 personnes obtenu dans l'étude de 2017 ne traduit pas nécessairement une amélioration réelle de

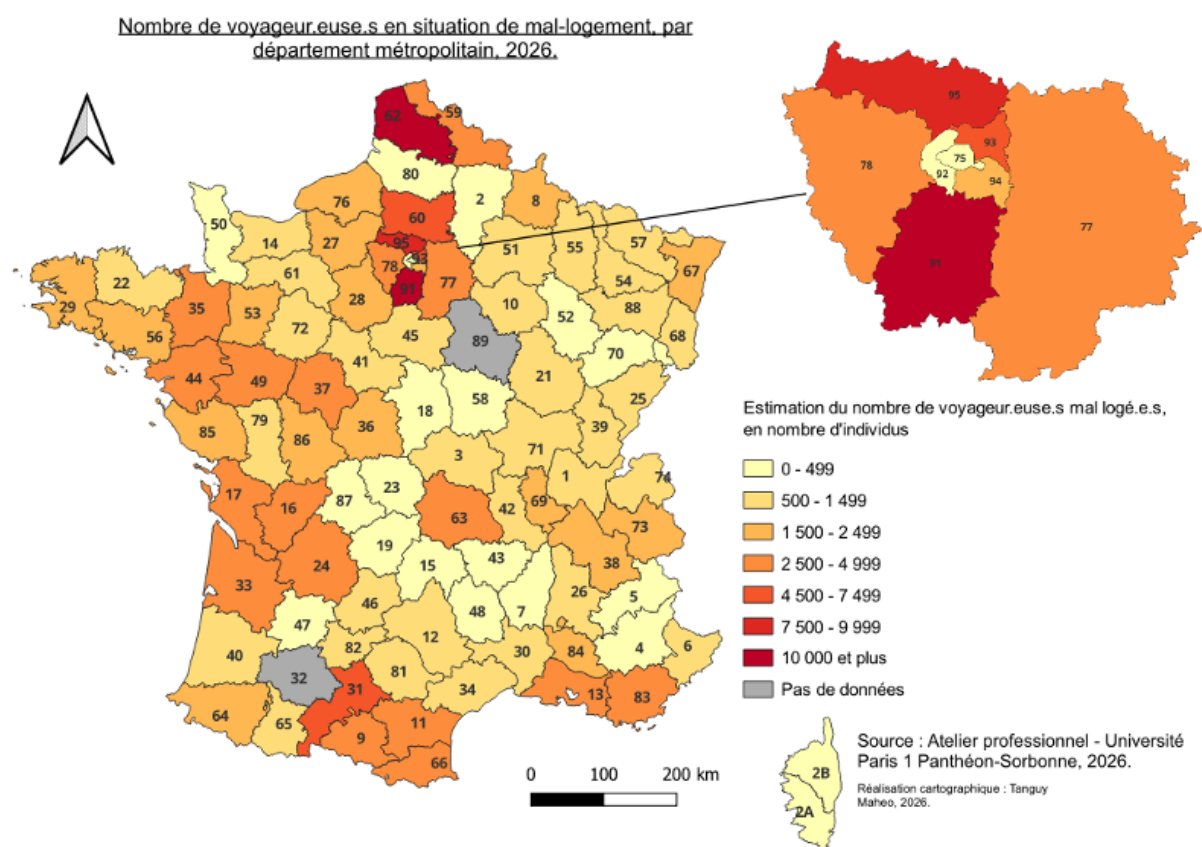
31. Mission d'information sur les gens du voyage, 2011 ; CNCDH, 2023.

la situation. Il s'explique principalement par des différences méthodologiques : corpus de schémas analysés différent, modalités de diagnostic variables selon les territoires, et recours à des sources locales parfois distinctes (services de l'État, collectivités ou associations). De plus, notre appui sur des schémas plus récents, qui expriment plus souvent les données récentes par des ménages, individus et caravanes plutôt qu'en terrains ou parcelles, a permis dans certains cas d'estimer plus précisément le nombre de personnes concernées.

La répartition territoriale du mal-logement des voyageuses et voyageurs fait apparaître de fortes disparités (cf. Figure 5), qui reflètent à la fois des dynamiques démographiques et les effets différenciés des politiques locales.

Figure 5 : Carte du nombre de voyageuses et voyageurs en situation de mal-logement, par département métropolitain

Source : autrices et auteurs, 2026.



L'Île-de-France se distingue nettement, avec des niveaux élevés dans plusieurs départements, traduisant à la fois une forte pression foncière, une densité importante de population concernée et des difficultés structurelles à produire une offre adaptée. À l'inverse, une large « diagonale » centrale, allant du nord-est au sud-ouest, présente des niveaux plus faibles, sans que cela puisse être interprété uniquement comme une moindre présence : ces territoires sont aussi ceux où les diagnostics sont souvent moins renseignés ou moins précis.

Le sud-ouest constitue un autre espace particulièrement marqué. Autour de la Gironde et plus largement en Nouvelle-Aquitaine, les niveaux sont élevés, traduisant des dynamiques d'installation importantes et anciennes, souvent sur des terrains privés. Cette configuration renvoie à un modèle d'ancrage diffus, moins encadré par des équipements publics, et donc plus exposé à des situations de non-conformité ou de précarité. Elle met en évidence une tension spécifique : une présence forte, mais des réponses publiques limitées ou inadaptées, qui favorisent le développement de solutions informelles. Les écarts observés entre territoires traduisent ainsi autant des dynamiques locales d'installation que des formes variées de réponses (ou d'absence de réponse) de l'action publique.

Ce chiffrage national et sa répartition territoriale permettent ainsi de mesurer l'ampleur du mal-logement voyageur, mais aussi d'en souligner la complexité. Derrière l'agrégation de situations hétérogènes se dessinent en effet des parcours résidentiels très différents, qui ne peuvent être appréhendés uniquement à travers une approche quantitative, du fait de la variabilité des SDAHGV en matière de données. Par exemple, si le schéma de l'Essonne décrit clairement plusieurs catégories de notre typologie du mal-logement, celui de la Corrèze n'en détaille aucune. L'absence d'uniformité des documents rend alors impossible l'évaluation chiffrée de la population voyageuse concernée par une situation particulière de mal-logement.

Dans ce contexte, l'analyse des situations de mal-logement gagnera ici à être affinée à une échelle plus qualitative, en s'intéressant non plus seulement au nombre de personnes concernées, mais aux formes concrètes que prennent ces situations. Cela suppose notamment de porter une attention particulière aux statuts d'occupation et aux conditions d'ancrage, qui structurent fortement les trajectoires résidentielles des voyageurs et voyageurs et les placent dans des configurations de précarité différenciées.



CHAPITRE II

UNE DIVERSITÉ DE SITUATIONS DE MAL-LOGEMENT ET DE PRÉCARITÉS RÉSIDENTIELLES

Au-delà du nombre de personnes mal logées à l'échelle nationale, il est pertinent d'analyser de manière plus descriptive et qualitative les différentes formes de mal-logement auxquelles sont confrontés les voyageuses et voyageurs.

L'analyse des situations de mal-logement concernant les voyageuses et voyageurs invite à porter une attention particulière à la précarité du statut d'occupation. Pour une population administrativement définie par son mode d'habiter en résidence mobile, la question n'est pas uniquement celle de la qualité matérielle du logement, mais d'abord celle de l'existence et de la stabilité d'un lieu où stationner. Dans ce contexte, les situations de mal-logement se caractérisent d'abord par l'instabilité ou l'absence de statut résidentiel reconnu : ancrage sur des sites non adaptés au stationnement pérenne, stationnements tolérés, occupations sans titre, installations sur des terrains non conformes ou errance entre différents sites.

Pour appréhender cette diversité de situations, cette partie mobilise la grille ETHOS (European Typology of Homelessness and Housing Exclusion), élaborée par la FEANTSA et adaptée par la FNASAT*. C'est notamment cette typologie de situations que mentionne le guide du CEREMA** pour la conception des schémas départementaux. Cette approche permet de structurer l'analyse autour de plusieurs formes de précarité résidentielle liées au statut d'occupation. Certaines situations particulières comportant des caractéristiques de plusieurs des catégories, ces dernières ne doivent pas être comprises comme mutuellement exclusives. De plus, ces situations peuvent se succéder au cours des parcours résidentiels des voyageuses et voyageurs.

* Ministère des Solidarités, *Annexe 1 – ETHOS 2 : typologie européenne de l'exclusion liée au logement*, 2023.

** CEREMA (Ministère de la Transition écologique), *Guide d'élaboration/révision du schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage*, 2020.

DES COMMUNAUTÉS QUI NE S'ABSOLVENT PAS DES STRUCTURES DE CLASSE

Pour pouvoir saisir la diversité des situations de mal-logement des voyageuses et voyageurs, il est crucial d'écarter une analyse qui néglige l'existence de classes sociales au sein des communautés de voyageuses et voyageurs et les considère comme des groupes uniformes d'un point de vue socio-économique. Au sein d'un même territoire, les situations socio-économiques peuvent varier notablement des lieux de vie, en fonction des situations des groupes qui l'habitent. En Moselle, les deux agents de la Métropole et le gestionnaire de l'aire de la Seulhotte, en charge de trois aires autour d'une même agglomération, identifient des variations importantes dans les revenus et les habitudes de consommation des groupes présents sur chacune des aires*.

En fonction des ressources économiques, sociales et symboliques des ménages, les situations de mal-logement du point de vue de la pré-

carité du statut ne recouvrent pas les mêmes réalités. Un terrain en non-conformité avec les documents d'urbanisme mais en pleine propriété, et un parcours d'errance contrainte renvoient à des conditions matérielles différentes. Pour autant, à travers les différentes catégories présentées dans cette partie, nous verrons que l'enjeu de la précarité du statut d'occupation transcende une grande diversité de conditions socio-économiques connues par les voyageuses et voyageurs. S'il est important de prendre en compte les questions de ressources, l'évaluation de leurs expériences ne peut pas se contenter d'une analyse en termes de ressources financières. En effet, la précarité du statut d'occupation ne peut pas être tout à fait dissociée du fait que ces ménages soient uniformément renvoyés à leur appartenance à la catégorie administrative des « gens du voyage ».

* Entretien n°4 du 11/02/2026 (cf. Annexe n°4).

II.1. L'ANCRAGE EN AIRE D'ACCUEIL

L'ancrage sur les aires d'accueil adresse les situations dans lesquelles des ménages s'installent de manière durable, plusieurs mois voire plusieurs années, sur des aires initialement conçues pour de l'accueil temporaire (3 mois maximum en principe).

II.1.1. UN PHÉNOMÈNE MASSIF, QUI S'EXPLIQUE PAR DES INADÉQUATIONS ENTRE OFFRE ET DEMANDE

L'analyse des SDAHGV met en évidence le caractère systémique de ce phénomène. Dans près de neuf départements sur dix, on observe ainsi des situations d'ancrage durable sur les aires d'accueil, qui ne remplissent plus leur fonction initiale d'accueil de ménages itinérants. Dans certains territoires, tels que le Val-d'Oise ou en-

core en Loire-Atlantique, cette dynamique est telle que la quasi-totalité des aires est occupée de manière permanente, traduisant un décalage structurel entre l'offre disponible et les besoins réels des familles.

La Haute-Garonne en offre une illustration particulièrement marquante. Selon les services départementaux, plus de 90 % des aires y sont « résidentialisées », c'est-à-dire occupées de façon permanente. Sur les 31 aires du territoire, seules deux ne sont pas saturées et permettent encore une forme de rotation. À l'échelle de Toulouse Métropole, l'association Espoir 31 indique que, sur 18 aires existantes, une seule remplit encore une fonction d'accueil temporaire, tandis que plus de 300 ménages y sont durablement installés³². Comme le résume Frédéric Lievy, président de l'association RLGDV (Reconnaissance des Locataires Gens du Voyage), la situation est devenue telle « *qu'il y aurait plus de turn-over sur les terrains privés que sur les aires permanentes d'accueil* »³³.

32. Entretien n°28 du 26/02/2026 (cf. Annexe n°4).

33. Entretien n°27 du 19/02/2026 (cf. Annexe n°4).

II.1.2. UNE SITUATION DE MAL-LOGEMENT POUR LES VOYAGEUSES ET VOYAGEURS

L'ancrage durable des familles au sein des aires d'accueil révèle un décalage profond entre la vocation initiale de ces équipements et leurs usages réels. Conçues comme des dispositifs de stationnement temporaire, ces aires deviennent dans les faits des lieux de vie sur le long terme, parfois pendant plusieurs années voire plusieurs générations. Cette situation produit des formes spécifiques de mal-logement : précarité résidentielle, conditions matérielles inadaptées à l'habitat permanent, insécurité et tensions de voisinage. À travers les témoignages recueillis et les observations de terrain, nous avons pu adresser certains effets sociaux, matériels et psychologiques que produit cette situation.

L'instabilité résidentielle

Le premier effet concerne la précarité et l'instabilité résidentielle auxquelles sont confrontées les familles ancrées sur les aires d'accueil. Les règlements limitent la durée de stationnement à trois mois pour les aires permanentes d'accueil. Que ces règles soient respectées par les gestionnaires ou non, elles placent les familles ancrées en situation irrégulière générant un stress permanent lié à la crainte d'expulsion ou de sanctions. Lorsque les gestionnaires font respecter la règle des trois mois et/ou du mois de « carence » avant la possibilité d'un retour, les familles sont contraintes à une rotation d'aire en aire.

En outre, la sous-préfète du Puy-de-Dôme souligne que, dans des aires saturées, « *quitter son emplacement revient à perdre toute possibilité d'y revenir* »³⁴. Cette pression affecte directement les choix de mobilité des familles. Shanna, mère d'un enfant de six ans, raconte ainsi la peur qu'elle ressent lorsqu'elle part l'été pour Lyon ou Marseille, devant toujours revenir pour préserver son emplacement. Dans certaines aires, les

familles doivent ainsi mettre en place des stratégies d'occupation, par exemple laisser en permanence une personne sur place, visant à sécuriser leur emplacement au sein du groupe familial.

L'instabilité peut conduire à des situations paradoxales. Dans le Puy-de-Dôme, sur l'aire d'Issoire, par exemple, les règles fixées par le gestionnaire imposent de ne pas s'absenter plus d'une semaine, sont inadaptées à des séjours de longue durée. Les travailleuses du Secours populaire rapportent ainsi l'histoire d'un jeune homme parti dans le Sud et bloqué par une panne de caravane : pour ne pas perdre son emplacement, il a dû reprendre un train et revenir pointer sa présence, sous la pression des élus menaçant de confier sa place à une autre famille³⁵. Ainsi, l'absence de titre d'occupation pérenne plonge les familles dans une instabilité résidentielle contraignante, qui pèse sur leur quotidien et limite tant leur liberté de déplacement que leur droit au retour.

Des équipements inadaptés pour un habitat pérenne

Les aires d'accueil sont perçues par les voyageuses et voyageurs enquêtés comme inadaptées à un mode de vie pérenne. Conçues pour des séjours temporaires, ces installations ne répondent que partiellement aux besoins des familles qui y vivent de manière durable.

Les aménités présentes sur les aires sont souvent jugées insuffisantes. En Haute-Garonne, une aire où plusieurs familles étaient installées avant sa fermeture pour réhabilitation est décrite comme inadaptée, et les voyageuses et voyageurs redoutent une mise aux normes minimale qui n'améliorerait pas le confort de ses occupantes et occupants. Chaque famille disposait d'un bloc sanitaire comprenant une douche et des toilettes à la turque, décrites comme inadaptées et dépourvues de réelle isolation.

La qualité matérielle des équipements constitue un autre point de critique. Sarah souligne ainsi

34. Entretien n°41 du 25/02/2026 (cf. Annexe n°4).

35. Entretien n°45 du 26/02/2026 (cf. Annexe n°4).

la mauvaise facture du sol sur son aire, composé d'un goudron qui s'effrite. Lors des opérations de nettoyage, celui-ci s'infiltré dans les caravanes, aggravant la saleté et rendant l'entretien plus contraignant³⁶. Sur l'aire de Billom, Maria, installée depuis 20 ans, insiste sur les vapeurs et la chaleur dégagées en été par ce type de revêtement, qu'elle associe à plusieurs malaises au sein de sa famille³⁷.

Parallèlement à ces insuffisances matérielles, la taille des emplacements constitue un enjeu majeur. Chris et Alex, voyageurs, dénoncent à plusieurs reprises ce qu'ils perçoivent comme une prétention administrative à définir « *sur quelle surface on vit et on doit vivre* ». Ils pointent le décalage entre les besoins des voyageuses et voyageurs et les normes mises en place, dénonçant le manque de consultation lors de la conception des équipements. Lors d'une visite sur site, ils illustrent concrètement cette insuffisance : « *là, vous voyez, il y a ma caravane, les 2,50 mètres pour l'auvent, là la caravane de ma fille ; même en la collant à la mienne, on n'y est pas* »³⁸. Les surfaces prévues en aire se révèlent ainsi insuffisantes au regard des configurations familiales contemporaines, pouvant nécessiter jusqu'à six caravanes pour un même ménage, selon Chris.

Au-delà de la surface, c'est surtout le manque d'évolutivité des emplacements occupés qui pose problème. Plusieurs personnes enquêtées présentent la taille de leurs emplacements comme un obstacle majeur et se disent prêtes à réduire la qualité des aménités pour gagner de l'espace. Plus généralement, elles et ils soulignent que, à mesure que les enfants grandissent et acquièrent leur propre caravane, ces nouvelles unités ne peuvent s'intégrer dans un espace fixe et limité, renforçant le sentiment d'inadaptation des aires et la frustration des familles.

À ces limites matérielles s'ajoute enfin une forte inertie décisionnelle. Le témoignage de Sarah illustre ce phénomène : l'installation d'une simple corde à linge nécessite de longues démarches auprès des gestionnaires, puis « *au-dessus* », avant qu'une intervention ne soit réalisée, souvent après de multiples relances : « *ça y est, ils vont le faire* »³⁹. Une visite sur l'aire de Biom, a permis de constater de nombreuses fissures et traces de moisissures sur les blocs sanitaires. Selon les voyageuses et voyageurs interrogés, le gestionnaire ne semble pas disposé à entreprendre des travaux de rénovation et laisse ces problèmes perdurer depuis plusieurs mois. Cette situation limite l'agentivité des voyageuses et voyageurs sur leurs lieux de vie et accentue leur dépendance quotidienne.

Une promiscuité imposée

Les entretiens font parfois ressortir un inconfort lié à la promiscuité imposée par la vie en aire d'accueil. La cohabitation avec des familles inconnues, combinée aux allées et venues fréquentes de caravanes, installe un climat de méfiance. Ces sentiments doivent être compris dans le contexte du voisinage particulier qu'implique le séjour en aire d'accueil, où une partie importante des activités quotidiennes se tiennent en extérieur, où toutes les mobilités sont visibles, et où le vis-à-vis entre emplacements est particulièrement resserré. Alex, de son côté, souligne l'incertitude permanente liée aux arrivées et départs : « *tout le monde rentre, tu sais jamais à côté de qui t'es positionné* », pointant l'absence de contrôle sur le voisinage immédiat⁴⁰.

À l'exigence de cette cohabitation s'ajoutent des contextes parfois conflictuels. En Moselle, Fabien insiste sur les difficultés de cohabitation : « *on ne s'accorde pas toujours avec les gens qui sont dessus* », évoquant des mésententes entre groupes et des conflits potentiels autour de l'occupation des places, dans un contexte où « *c'est*

36. Entretien n°33 du 24/02/2026 (cf. Annexe n°4).

37. Entretien n°38 du 24/02/2026 (cf. Annexe n°4).

38. Entretien n°24 du 17/02/2027 (cf. Annexe n°4).

39. Entretien n°33 du 24/02/2026, (cf. Annexe n°4).

40. Entretien n°24 du 13/03/2026 (cf. Annexe n°4).

toujours les mêmes » qui restent⁴¹. Jessica évoque même des situations résolument violentes, marquées par la présence de « *gens pas nets* » et des comportements à risque, racontant notamment un épisode où son fils a failli être blessé par une personne en état d'ébriété⁴².

Le témoignage d'une mère et de sa fille, rencontrées via l'association Amitiés Tsiganes, exprime une crainte plus diffuse mais tout aussi forte : « *on a peur, on ne se mélange pas avec tout le monde* », affirmant que « *tous les gens du voyage ne sont pas comme nous* » et dénonçant le fait d'être contraintes de « *se coller* » à des personnes perçues comme insécurisantes⁴³. Dans ce contexte, certains expriment le souhait de quitter les aires pour des terrains familiaux, perçus comme plus sécurisants et mieux adaptés à leur mode de vie.

II.1.3. UNE SITUATION QUI RÉSULTE DE L'ABSENCE DE SOLUTIONS EN HABITAT PÉRENNE

Dans les schémas comme dans les entretiens, les installations durables sur les aires d'accueil sont majoritairement interprétées par les collectivités comme le produit de contraintes plutôt que comme un choix délibéré des voyageuses et voyageurs. Elles s'expliquent avant tout par un déficit d'offre en logement social adapté, capable de répondre aux besoins et aux modes de vie des ménages concernés. Faute d'alternatives, les voyageuses et voyageurs s'ancrent ainsi sur les aires, malgré l'inadéquation des équipements et des conditions de vie.

Ce constat est largement partagé dans les territoires. Dans le Lot, ces situations sont comprises « *comme le signe d'un besoin de stabilisation résidentielle non couvert par l'offre existante* »⁴⁴. La DDT du Puy-de-Dôme souligne également que

« l'existence d'aires d'accueil occupées de façon pérenne » résulte de « *l'absence de solution d'habitat adapté* »⁴⁵. Dans le Finistère, ce « *phénomène de fixation* » est également analysé comme la conséquence d'un manque d'offre, conduisant les aires à absorber, par défaut, des besoins d'ancrage durable⁴⁶.

Au-delà du diagnostic, certains actrices et acteurs pointent la responsabilité des collectivités dans la pérennisation de ces situations. Ce décalage place les services de l'État dans une position délicate : en l'absence de solutions alternatives, ils sont de fait conduits à tolérer ces occupations durables. Un agent de la Direction Départementale de l'Emploi, du Travail et des Solidarités (DDETS) du Puy-de-Dôme le rappelle : « *la résorption du mal-logement passe par le respect des obligations des collectivités territoriales, qui doivent proposer des terrains pour accueillir les gens du voyage* ». Dans ce contexte, « *l'État est moins prompt à évacuer si la collectivité n'est pas dans les clous* »⁴⁷.

Enfin, l'application stricte des règlements des aires se heurte à des limites opérationnelles et peut produire des effets paradoxaux. Elle suppose d'importants moyens administratifs et n'apporte pas de solution durable dans un contexte de saturation généralisée. Une communauté d'agglomération du Val-d'Oise rapporte ainsi qu'une tentative d'application stricte de la durée maximale de séjour, il y a une quinzaine d'années, a conduit à l'arrivée de nouvelles familles venant d'autres territoires, qui ont rapidement occupé les emplacements libérés⁴⁸. Faute d'alternatives en matière d'habitat, la libération ponctuelle de places ne permet donc pas de répondre à la question de l'ancrage, mais tend au contraire à la déplacer.

41. Entretien n°18 du 13/03/2026 (cf. Annexe n°4).

42. Entretien n°37 du 24/02/2026 (cf. Annexe n°4).

43. Entretien n°13 du 12/02/2026 (cf. Annexe n°4).

44. Préfecture du Lot, Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage du Lot, 2025, document administratif.

45. Entretien n°39 du 25/02/2026 (cf. Annexe n°4).

46. Préfecture du Finistère, Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage du Finistère, 2020, document administratif.

47. Entretien n°40 du 25/02/2026 (cf. Annexe n°4).

48. Entretien n°55 du 11/03/2026 (cf. Annexe n°4).

II.1.4. UNE SITUATION QUI RALENTIT LA ROTATION ET FAVORISE LE STATIONNEMENT ILLICITE

Les situations d'ancrage durable sur les aires d'accueil sont aujourd'hui considérées par les pouvoirs publics comme problématiques et comme l'une des causes du stationnement illicite. Les actrices et acteurs rencontrés soulignent que ce phénomène détourne les aires de leur vocation initiale et entrave la rotation sur les emplacements. L'occupation durable par certaines familles réduit ainsi la disponibilité des places destinées aux voyageuses et voyageurs itinérants. Dans certains territoires où les places sont rares, les familles mettent en place des stratégies informelles de rotation entre familles alliées. Dans le Val-d'Oise, l'aire d'accueil de Taverny est « surchargée » du fait de l'évolution de la composition des ménages à la hausse. Un interlocuteur décrit une organisation entre deux parties de sa famille, lui-même et sa belle-sœur alternent leur présence une année sur deux, pour tenter de « soulager » la pression sur les places disponibles⁴⁹.

Cette absence de rotation contribue directement aux stationnements illicites, les familles de passage ne trouvant plus de places temporaires sur les aires. Dans les Pyrénées-Orientales, par exemple, il est précisé que « les installations sans autorisation ne sont pas seulement la conséquence du déficit de places d'accueil, mais aussi, selon les attentes variées des ménages et des groupes, de la rotation insuffisante sur les places existantes (liée à l'ancrage des groupes qui y sont présents) »⁵⁰. Une agente de la DDT du Puy-de-Dôme résume l'impact de ces situations de manière limpide : elles « bloquent tout le système » et sont jugées « très problématiques ». Elle précise que, par ricochet, l'ancrage en aire a pour finalité d'alimenter le stationnement illicite⁵¹.

II.2. L'ERRANCE CONTRAINTÉ OU FORCÉE ET LES LIEUX DE VIE INFORMELS

Il existe une grande diversité de situations ayant pour point commun le stationnement dans un lieu non autorisé, justifiant la multiplicité des expressions les qualifiant. En effet, ces situations se déclinent au regard de la nature du lieu de stationnement (propriété, réglementation), de la durée et de la stabilité du stationnement.

II.2.1. DES SITUATIONS VARIÉES

Les expressions varient considérablement en fonction du point de vue des actrices et acteurs qui les emploient et des systèmes de valeur à partir desquels elles et ils considèrent les stationnements. Un point sémantique représente donc une première entrée pour saisir ces variations et leurs nuances. Ce glossaire rassemble les expressions rencontrées à travers cette étude, dans les schémas et la littérature, avec des actrices et acteurs associatifs et institutionnels au cours de divers entretiens exploratoires et au cours des enquêtes de terrain.

Stationnement illicite ou stationnement illégal

La désignation stationnement illicite est fréquemment employée dans les SDAHGV. Quand elle y figure, elle se réfère souvent aux comptages par les forces de l'ordre des occurrences de stationnements de caravanes. La définition du mot illicite renvoie à un non-respect de la loi ou de la morale ; certains actrices et acteurs préfèrent ainsi utiliser l'expression stationnement illégal, qui conserve l'idée de violation de la loi sans introduire celle d'une déviance morale. Ces deux expressions mettent donc l'accent sur le fait que les situations où les voyageuses et voyageurs stationnent dans des lieux qui ne sont pas prévus à cet effet contreviennent à l'ordre public.

49. Entretien n°52 du 03/03/2026 (cf. Annexe 4).

50. Préfecture des Pyrénées-Orientales, Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage des Pyrénées-Orientales, 2019, document administratif.

51. Entretien n°39 du 25/02/2026 (cf. Annexe 4).

Stationnement diffus ou places non désignées

Pour mettre en avant que ces situations ne contreviennent pas nécessairement à la loi, et pas toujours de la même façon, des actrices et acteurs associatifs⁵² préfèrent parler de stationnement diffus ou sur des places non-désignées. L'adjectif diffus est choisi pour inclure à la fois les stationnements en qui dérogent aux règles de propriété, mais aussi ceux qui échappent à ces formes d'interdiction. Il s'agit aussi de s'émanciper d'une grille de lecture policière. L'expression de places non-désignées s'oppose aux terrains désignés, lieux délimités où le stationnement des « gens du voyage » est explicitement autorisé.

Errance contrainte ou forcée

L'errance contrainte ou errance forcée, comme le mal-stationnement tournant, comprend l'idée de durée et de succession des lieux de vie. Plus transversale, la notion d'errance est également employée pour désigner le phénomène de rotation entre les aires d'accueil d'un même territoire. L'idée de contrainte implique l'absence d'alternatives viables et se réfère ainsi à la situation de familles en mal de solutions d'habitat. L'expression est aussi évocatrice de la responsabilité des pouvoirs publics, dans la mesure où les familles sont contraintes ou forcées d'errer par les conditions créées par le cadre législatif et l'insuffisance de l'action publique en matière d'accueil et d'habitat.

Mal-stationnement tournant

Plus rare, l'expression de mal-stationnement tournant (auquel a notamment contribué Benoit Raffara⁵³) incarne l'idée que ces situations de stationnement diffus se succèdent, les familles allant d'emplacement non-désigné en emplacement non-désigné. La notion introduit la di-

mension chronique du mal-stationnement dans les parcours résidentiels, contrairement à l'expression « stationnement illicite » qui désigne un mal-stationnement ponctuel. Elle apparaît ainsi appropriée pour parler d'une situation de mal-logement. De plus, si les familles tournent, cela suggère que leurs trajectoires de stationnement sont restreintes à un territoire donné. L'expression peut ainsi laisser entendre que ces situations concernent des publics ancrés.

Lieux de vie informels

Pour parler des espaces dans lesquels vivent les voyageuses et voyageurs sans titre ou autorisation formelle d'occupation, la terminologie lieu de vie informel telle qu'elle est définie par l'Observatoire des expulsions des lieux de vie informels⁵⁴ peut être employée. Les lieux de vie informels désignent des squats, bidonvilles, campements, matelas à même le sol, ou encore des véhicules, qu'ils soient roulants ou non. Les personnes en situation de précarité occupant ces biens publics ou privés ne possèdent pas de bail ou contrat pour les occuper, et sont ainsi exposées à un risque d'expulsion accru, dans des lieux de vie non-choisis⁵⁵.

Dans cette étude, ces situations sont indiscutablement les plus difficiles à appréhender et à visibiliser. Les données issues des SDAHGV découlent du nombre de ménages ou de caravanes identifiés par les forces de l'ordre ou les actrices et acteurs associatifs. Cette approche est évidemment limitée pour saisir des besoins en habitat, puisqu'elle peut mener à comptabiliser plusieurs fois le même foyer. En outre, il est probable qu'une partie de ces situations échappe aux forces de l'ordre en charge des comptages utilisés dans les schémas. Elles peuvent être peu visibles pour les actrices et acteurs associatifs également, si les ménages concernés ne sollicitent pas leurs services. Pour pallier ces manques, quelques initiatives mettent parfois en

52. Parmi celles et ceux que nous avons rencontré, des travailleurs et travailleuses de l'association Amitiés Tsiganes dans le 54 et 57.

53. Membre de l'ASET 31 sur le territoire de Haute-Garonne.

54. Porté par un collectif de huit associations dont l'ANGVC, la FNASAT, la Fondation pour le Logement des Défavorisés et le collectif National des Droits de l'Homme Romeurope.

55. 6ème rapport de l'Observatoire, 2024.

place des observatoires malgré des moyens limités. C'est le cas en Essonne, où l'ADGVE (Association Départementale Gens du Voyage de l'Essonne), chargée par l'État et le Département de la réalisation de la MOUS Observatoire de l'habitat des Gens du voyage de l'Essonne, a mis en place toute une méthodologie et une liste d'indicateurs pour repérer et suivre les situations d'habitat les plus précaires, et notamment les situations de stationnements dits « illicites ». L'Observatoire a cessé de fonctionner il y a quelques années.

II.2.2. UNE SITUATION DE MAL-LOGEMENT AUX FORMES MULTIPLES

Les aires d'accueil, quand elles ne sont pas saturées, peuvent s'inscrire dans ces trajectoires de mal-stationnement tournant. En effet, les aires d'accueil ne constituent pas toujours des espaces de stabilisation ou de passage volontaire : elles sont parfois utilisées comme des haltes temporaires, intégrées dans des trajectoires de mobilité contraintes dans un territoire restreint. Les séjours des voyageuses et voyageurs en situation d'errance y sont alors courts ou discontinus, en raison du coût, du règlement ou des conditions de vie. Sur l'aire d'Issoire dans le Puy-de-Dôme par exemple, le tarif journalier pour deux caravanes est de 2.50 €, auquel s'ajoute le coût de l'eau et l'électricité. Une famille interrogée explique dépenser 600 € par mois pour les fluides et la place. Une mesure phare du règlement de cette même aire est l'interdiction de quitter l'aire d'accueil pendant plus d'une semaine d'affilée. De plus, les voyageuses et voyageurs ne peuvent pas installer plus de deux caravanes par place. Ce règlement peut donc entrer en contradiction avec les demandes des voyageuses et voyageurs et obliger ces derniers à des mobilités non-voulues. Le schéma de la Dordogne note aussi que de très courts voyages sont constatés entre aires d'accueil voisines : lorsque les durées maximales de séjour sont atteintes sur une aire, certaines familles se déplacent vers d'autres aires situées à proximité.

Plusieurs personnes enquêtées décrivent ainsi des logiques d'aller-retour entre différentes aires ou entre aire et stationnement informel. Nour, rencontrée à Issoire (Puy-de-Dôme), explique par exemple quitter l'aire en raison de règles jugées trop strictes : « *ils sont trop stricts dans l'aire d'Issoire, du coup je pars, je retourne dans l'aire de Tarbes* »⁵⁶. Le schéma de la Marne note que les voyageuses et voyageurs émettent des réticences quant à l'intégration des aires d'accueil dû à la « *cohabitation forcée* » et aux « *contraintes du vivre ensemble* »⁵⁷ ; celui du Maine-et-Loire évoque « *l'inconfort des aires d'accueil* »⁵⁸. Le coût du stationnement sur l'aire d'accueil peut également entrer en compte pour certaines voyageuses et voyageurs.

Les ménages sont souvent conduits à opérer des arbitrages sous contrainte, le plus souvent en faveur du stationnement illégal. Ce type d'installation, sur des parkings, des terrains privés ou des zones industrielles, présente certains avantages relatifs pour les voyageuses et voyageurs : davantage d'espace, une plus grande autonomie dans l'organisation de la vie quotidienne, et la possibilité de vivre en groupe familial. En effet, ces terrains comportent souvent de larges espaces extérieurs, régulièrement cités comme primordiaux par les voyageuses et voyageurs. De plus, les occupants et occupantes ont souvent recours à des raccordements sauvages aux fluides, ce qui les exonère du règlement de leur consommation. Pour certains, ces conditions, bien que précaires, apparaissent plus adaptées que celles proposées sur les aires.

Cependant, ces ménages vivent pour la plupart dans des conditions indignes, dépourvus des services de base et dans des environnements dégradés. Le schéma de l'Aisne décrit des « *conditions précaires, voire insalubres : pas d'accès à l'eau, raccordement électrique anarchique, autoconstruc-*

56. Entretien n°45 du 11/03/2026 (cf. Annexe n°4).

57. Préfecture de la Marne, Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage de la Marne, 2019, document administratif.

58. Préfecture du Maine-et-Loire, Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage du Maine-et-Loire, 2025, document administratif.

LA VIE SUR UN TERRAIN ILLICITE : LE CAS D'ANGÈLE ET RUBEN*

Angèle et Ruben ont cinq enfants, qui ont entre quatre et seize ans. La famille voyage une partie de l'année, d'avril à septembre. Quand elles et ils sont dans le Puy-de-Dôme, elles et ils habitent sur un parking privé qui appartient à une usine. Elles et ils sont une dizaine de ménages à être installés ici, formant un groupe familial réparti en une vingtaine de caravanes. Les premières caravanes sont arrivées en octobre 2025, Angèle et Ruben ont rejoint le groupe en janvier. Elles et ils paient une amende hebdomadaire de 130 euros pour occupation du parking de l'usine. Elles et ils ont trois caravanes : une pour le couple parental, une pour leur fille et sa cousine, et une caravane-cuisine. Ruben a également un véhicule pour le travail. Elles et ils sont branchés illicitement à l'eau et à l'électricité de la ville. Elles et ils ont une douche dans leur caravane, mais pas de toilettes ; il n'y en a pas non plus sur le parking. Elles et ils se rendent dans les sanitaires des grandes surfaces et des magasins. Angèle indique qu'elle se sent bien sur le parking. En l'état, elle est surtout dérangée par la non-pérennité de la situation et le risque d'expulsion qui pèse sur elle et sa famille.

* Entretien n°31 du 24/02/2026 (cf. Annexe n°4)

tion sans l'aval de la collectivité, absence de confort minimum, sans conformité urbanistique»⁵⁹. Les terrains se trouvent régulièrement à proximité de nuisances sonores et olfactives (routes, voies ferrées, déchèteries, etc.). Dans l'Oise, plus d'une centaine de caravanes en errance stationne sur des sites d'activités désaffectés et parking commerciaux. Les terrains se caractérisent par un faible niveau de végétalisation et un manque d'ombrage, rendant les conditions de vie particulièrement éprouvantes lors des périodes de fortes

chaleurs⁶⁰. Les niveaux d'équipements d'hygiène sont aussi variables. En Isère par exemple, six terrains ont des sanitaires collectifs, 24 terrains ont des sanitaires individuels et trois terrains sont sans sanitaires fixes⁶¹.

Ce recours au stationnement sans titre s'accompagne toujours d'une forte insécurité résidentielle. Les familles vivent sous la menace constante d'expulsion, sans solution de relogement. Cette situation engendre des trajectoires marquées par des déplacements répétés et contraints. Les familles sont expulsées, s'installent ailleurs, souvent sur les mêmes secteurs, dans une logique d'allers-retours permanents. L'errance se traduit donc par une mobilité cyclique et contrainte à l'échelle locale.

Certaines familles parviennent ponctuellement à stabiliser leur situation en ayant recours à des accords informels avec des propriétaires privés ou des entreprises. Ces arrangements reposent donc sur une forme de tolérance ou d'entente tacite. Ils permettent à certaines familles de stationner pour une durée variable sur un terrain ou un parking. Cette solution transitoire peut offrir un certain répit ou une forme de stabilisation. Toutefois, ces accords restent précaires et instables par nature. Dépourvus de cadre juridique, ils peuvent être remis en cause à tout moment. Nul n'est à l'abri d'un changement de position soudain du ou de la propriétaire, ou bien de plaintes des riveraines et riverains. Il arrive en effet que la présence des familles, bien que tolérée par le ou la propriétaire du terrain, soit rapidement contestée par des riveraines et riverains, conduisant à une intervention des forces de l'ordre et à une nouvelle expulsion. Ces arrangements privés participent donc au maintien d'une forme d'incertitude résidentielle, dans laquelle la possibilité de rester sur un lieu demeure toujours instable, conditionnelle et réversible.

59. Préfecture de l'Aisne, Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage de l'Aisne, 2019, document administratif.

60. Préfecture de l'Oise, Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage de l'Aisne, 2019, document administratif.

61. Préfecture de l'Aisne, Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage de l'Aisne, 2025, document administratif.

LES PROCÉDURES D'EXPULSION ADMINISTRATIVE ET JUDICIAIRE

L'occupation sans droit ni titre de terrains peut donner lieu à deux types de procédures d'expulsion distinctes - la procédure administrative et la procédure judiciaire -, leur mise en œuvre dépendant du statut du terrain occupé et du respect, par la commune, de ses obligations.

La procédure administrative

La procédure administrative, encadrée par la loi du 5 juillet 2000 dite « loi Besson », permet au préfet d'ordonner l'évacuation d'un terrain occupé illégalement sous certaines conditions. Elle est en réalité très largement mobilisable. En voici les circonstances : si l'EPCI a satisfait les obligations qui lui incombent ; si l'EPCI bénéficie du délai supplémentaire de deux ans pour remplir ses obligations ; si l'EPCI dispose d'un emplacement provisoire agréé par le préfet (circonstance rare) ; si l'EPCI finance un équipement autre part ; si la collectivité n'est pas inscrite au SDAHGV et/ou non mentionnée à l'article 9. Cela représente une partie conséquente du territoire français.

Lorsque la procédure est mobilisable, le ou la maire peut demander à la préfète ou au pré-

fet de mettre en demeure les occupantes et occupants de quitter les lieux, cette mise en demeure étant associée d'un délai d'exécution souvent compris entre 24 et 48 heures. En cas de refus, la préfète ou le préfet peut ordonner l'évacuation forcée avec le concours de la force publique.

La procédure judiciaire

Lorsque les conditions de la procédure administrative ne sont pas réunies, par exemple si la commune n'est pas en règle au regard de ses obligations, le ou la propriétaire du terrain, qu'elle ou il soit public ou privé, doit saisir le juge judiciaire. La procédure se déroule devant le tribunal judiciaire, généralement en référé. La ou le juge peut alors ordonner l'expulsion des occupantes et occupants, parfois assortie d'une astreinte financière. Cette procédure est plus longue que la procédure administrative puisqu'elle implique une décision de justice préalable. Son exécution peut également nécessiter le concours de la force publique si celle-ci est accordée par la préfète ou le préfet.

II.2.3. UNE ERRANCE CONTRAINTÉ PAR L'ABSENCE DE SOLUTIONS RÉSIDENTIELLES ADAPTÉES

L'errance des voyageuses et voyageurs, subie, est liée à l'insuffisance de l'offre de logement social adaptée à leurs besoins. Elle apparaît comme le produit direct d'un déficit structurel d'offre en logement social adapté et en terrains locatifs familiaux, qui permettent de concilier ancrage et mode de vie en caravane. Plusieurs personnes enquêtées expriment explicitement leur souhait de se fixer, à condition de pouvoir le faire dans des formes compatibles avec leurs pratiques. En périphérie de la métropole de Metz, en Moselle, une quarantaine de ménages résolument ancrés

sur le territoire vont de stationnement diffus en stationnement diffus, le plus souvent sur des parkings dans les zones d'activité commerciale, des parkings d'usine désaffectées, ou d'autres types de terrains privés. Leurs séjours ont des durées variables, entre quelques heures et plusieurs mois, en fonction des accords qui peuvent être trouvés avec les propriétaires et les élus et élus, notamment par le biais des négociations portées par les médiatrices et médiateurs départementaux au service de la préfecture. Cette situation perdure depuis des années, témoignant d'un ancrage territorial fort. Comme le résume un enquêté rencontré en Moselle : « nous aussi, on voudrait bien être installés et ne plus bouger (...) mais dans les caravanes »⁶². Cette volonté de

62. Entretien n°3 du 10/02/2026 (cf. Annexe n°4).

stabilisation se heurte toutefois à l'absence de solutions concrètes, contraignant les ménages à des formes de mobilité subies. Cette situation produit ce que certains qualifient eux-mêmes d'errance forcée. Un homme de 26 ans rencontré dans le Val-d'Oise résume ainsi sa trajectoire : « je suis né en errance forcée (...) et je suis toujours en errance forcée »⁶³. Cette formule souligne le caractère durable et contraint de ces mobilités, qui ne relèvent pas d'un choix mais d'un défaut d'accès à un habitat stable.

Il convient ici de souligner que ces personnes ne s'installent pas sur des occupations illicites par choix. Dès lors, la répression prévue par certaines propositions de loi, de droite et d'extrême droite, ces dernières années, apparaît déconnectée de la réalité du terrain. La criminalisation de ces occupations ne constitue pas une réponse adéquate de l'action publique puisqu'elle consiste à s'attaquer au symptôme d'une situation d'impasse résidentielle.

Face à ces situations, certaines initiatives publiques permettent d'apporter des réponses temporaires à l'errance. La mise à disposition ponctuelle de terrains, notamment par réquisition, peut ainsi offrir des solutions transitoires à certaines familles. Dans le Puy-de-Dôme, une telle démarche a permis d'accueillir temporairement des ménages sur des terrains communaux. Si ces dispositifs contribuent à stabiliser provisoirement les situations, ils restent limités dans le temps et ne constituent pas une réponse structurelle. En l'absence d'aménagement pérenne, ces actions s'inscrivent aussi dans la logique de l'errance contrainte et de l'incertitude.



63. Entretien n°52 du 03/03/2026 (cf. Annexe n°4).

II.3. L'OCCUPATION ILLICITE DE TERRAIN HORS ERRANCE

L'occupation de terrains illicites, c'est à dire sans droit ni titre, ne relève pas systématiquement d'une logique d'errance ou de mobilité. Ces situations peuvent en réalité correspondre à des formes d'installation durable, parfois anciennes. Certaines voyageuses et voyageurs vivent ainsi sur un même terrain depuis plusieurs années, voire plusieurs décennies, dans des situations de tolérance implicite de la part des autorités locales, sans que cette présence ne soit pour autant régularisée. Ainsi, les ménages peuvent se maintenir sur place, mais sans bénéficier d'aménagements ou d'équipements.

Ces situations s'inscrivent souvent dans des contextes de relégation spatiale. Les terrains occupés se situent fréquemment en marge des espaces urbanisés ou dans des zones délaissées et inadaptées à l'habitat (friches, abords d'infrastructures, zones polluées ou non constructibles). L'exemple du terrain situé à proximité du périphérique, sous des lignes à haute tension et près d'un aéroport, ou celui d'une parcelle boisée initialement utilisée comme décharge, témoignent de cette mise à l'écart (cf. **Figure 6**). L'installation sur ces sites résulte rarement d'un choix, mais plutôt d'une absence d'alternatives proposées par les pouvoirs publics.

Figure 6 : Photographie d'un terrain situé le long du Périphérique Sud, aux abords d'un aéroport et sous des lignes de haute tension

Source : autrices et auteurs, 2026.



Ces situations d'informalité peuvent donner lieu à des conditions de vie marquées par une grande insalubrité, lesquelles constituent parmi les manifestations les plus fragiles du mal-logement des voyageuses et voyageurs. Un des exemples les plus critiques se trouve sur le territoire mossellan. Des familles sont installées depuis une trentaine d'années sur un bidonville : il s'agit d'un terrain supposément public, mais qui s'est récemment avéré être en majeure partie privé. La sédentarisation s'y est opérée dans des conditions d'insalubrité dramatique, avec un recours important à l'auto-construction. Les services publics d'entretien et de ramassage de poubelles n'y passent que de manière occasionnelle, et un seul bloc sanitaire dans un état alarmant est à disposition pour l'ensemble des habitantes et habitants. Cette situation existe depuis plusieurs dizaines d'années, sans que soit proposé un relogement. Les habitantes et habitants sont laissés à l'abandon par les pouvoirs publics, malgré des recours DALO, et des demandes de logements sociaux restées sans réponse. Cette inaction publique mène les victimes à des tentatives désespérées : récemment, un homme, sa sœur et ses trois enfants ont occupé sans droit ni titre un logement social inoccupé en fracturant la porte, faute d'une solution de logement. Le bailleur social a porté plainte, le maire a exercé une pression sur le préfet, et l'évacuation, initialement recommandée par une instructrice après les fêtes de Noël, a finalement été réalisée en l'espace d'une semaine. La famille évincée a pu récupérer une petite caravane dans laquelle elle réside désormais sur le bidonville. Cet épisode illustre la brutalité des situations de « sortie » non préparées, et la vulnérabilité extrême de certaines familles ignorées des dispositifs institutionnels.

LA VIE DE SÉDENTAIRE SUR UN TERRAIN ILLICITE - MARIE ET ELIE*

Marie, une femme d'une soixantaine d'années, vit avec son mari Elie sur un terrain public où leur présence est tolérée depuis environ vingt ans. Le couple est aujourd'hui fortement contraint à la sédentarité, notamment en raison de l'état de santé d'Elie, qui doit suivre des dialyses quotidiennes, les obligeant à rester à proximité d'un hôpital. Leur installation se compose d'un mobil-home et d'une caravane. Elles et ils occupent un terrain sans droit ni titre. À l'origine, suite à plusieurs demandes, le ou la maire de l'époque leur avait indiqué une parcelle boisée, initialement non adaptée à l'habitat, où elles et ils ont finalement décidé de s'installer. Le terrain était alors fortement dégradé (présence de déchets et de carcasses de voitures), et elles et ils ont eux-mêmes entrepris de le nettoyer avant d'y vivre.

Aujourd'hui, leur situation reste marquée par une forte précarité. Elles et ils ne paient pas de redevance pour l'occupation du terrain, mais ne bénéficient pas non plus d'un cadre formel ou sécurisé. L'un des principaux problèmes concerne l'accès à l'eau : bien qu'elles et ils aient été auparavant raccordés au réseau communal, un changement récent du dispositif d'accès les en a privés. Elles et ils n'ont donc plus d'eau sur place, ce qui les contraint à recourir à des solutions alternatives comme la laverie, malgré leur âge et l'absence de permis de conduire au sein du ménage.

Leur environnement de vie reste rudimentaire mais permet une cohabitation familiale : leur fils vit en face, également en caravane et mobil-home, avec ses enfants, et d'autres membres de la famille résident à proximité.

* Entretien n°32 du 24/02/2026 (cf. Annexe n°4)

LE TERRAIN PROVISOIRE DEVENU PERMANENT - FAMILLE D'ARNAUD*

Le terrain occupé par la famille d'Arnaud était initialement prévu comme une solution temporaire d'une durée d'un an, dans l'attente de la construction d'une aire d'accueil à Tremblay. Pourtant, plus de vingt ans plus tard, la famille y réside toujours et est toujours en demande de solution d'habitat. Par ailleurs, le projet d'aire d'accueil a été interrompu sans explication, tandis que le projet d'aire d'accueil a été interrompu sans explication.

Ce terrain se caractérise par un isolement extrême et une forte exposition aux nuisances et aux risques. Situé en bordure du périphérique sud, derrière un crématorium intercommunal, il est également placé sous des lignes à haute tension et à proximité immédiate de l'aéroport. Classé comme non habitable, il échappe à toute réglementation adaptée. L'absence de sécurisation est particulièrement problématique : aucun portail ne sépare le terrain de la route, ce qui entraîne des situations dangereuses, notamment lorsque des véhicules s'y engagent par erreur à grande vitesse.

Les conditions de vie y sont très dégradées. Pendant longtemps, les habitantes et habitants n'ont disposé que de toilettes de chantier, et aujourd'hui encore, seulement deux sanitaires sont disponibles pour environ 70 personnes. Il n'existe aucune douche sur le terrain depuis plus de vingt ans. Malgré cela, les habitantes et habitants ont été raccordés à l'eau et à l'électricité, dont elles et ils ont payé les charges pendant quinze ans avant de cesser en raison de la non-conformité du site.

Le terrain est aujourd'hui en situation de forte suroccupation. Initialement adapté à un nombre restreint de ménages, il a progressivement accueilli les enfants devenus adultes et leurs propres familles. Faute de place, ces derniers sont contraints de s'installer sur des stationne-

ments illicites à proximité, souvent avec leurs parents, afin de maintenir une proximité familiale et communautaire. Cette dynamique est appelée à se poursuivre, comme l'illustre le témoignage du fils d'Arnaud, qui anticipe devoir quitter le terrain avec son propre fils à son mariage.

Les habitantes et habitants expriment une forte inquiétude quant aux conditions de vie, en particulier pour les enfants. Les mères évoquent un sentiment de culpabilité et une angoisse constante liée à l'exposition à un environnement jugé dangereux et insalubre : pollution, bruit continu des avions et du périphérique, proximité des lignes à haute tension, absence de sécurisation, et retombées de fumées provenant du crématorium. Ces conditions ont également des répercussions sur la santé, plusieurs femmes mentionnant des maux de tête, du stress et une anxiété persistante.

Les attentes des familles sont toutefois modestes tant elles sont résignées face à l'inaction publique. Elles perçoivent des solutions telles le logement social adapté ou les terrains familiaux locatifs comme difficilement accessibles donc ne se risquent pas à être ambitieuses. Leur aspiration principale est d'accéder à un terrain sécurisé, disposant d'équipements de base (douches, sanitaires) et suffisamment grand pour accueillir leurs enfants.

Enfin, un rejet clair du logement en habitat collectif classique est exprimé. Les familles revendiquent un mode de vie fondé sur la proximité, l'extérieur et la continuité familiale, incompatible selon elles avec les logements en étage, qu'ils perçoivent comme contraignants et inadaptés à leurs modes d'habiter.

* Entretien n°56 du 12/03/2026 (cf. Annexe n°4)

II.4. DES TERRAINS PRIVÉS NON CONFORMES AU REGARD DU DROIT DE L'URBANISME

Parmi les situations de mal-logement observées, les installations sur des terrains privés (c'est-à-dire en propriété) mais non conformes aux règles d'urbanisme occupent une place centrale. Elles correspondent à des ménages installés durablement sur des parcelles dont l'usage d'habitation n'est pas autorisé ou dont les aménagements ne respectent pas les règles d'urbanisme en vigueur.

L'analyse des SDAHGV montre que ces configurations se manifestent sur l'ensemble du territoire français : elles sont par exemple nombreuses dans l'Aisne, où se trouvent un nombre important de familles voyageuses propriétaires d'un terrain en zone rouge du PPRI avec des réalisations habitables sans autorisation⁶⁴ ; ou encore en Charente-Maritime, qui compte une part très importante de situations non-conformes sur 215 terrains privés de voyageuses et voyageurs⁶⁵.

II.4.1. QU'EST-CE QU'UN TERRAIN NON CONFORME ?

La situation la plus typique correspond à celle de terrains situés en zone agricole (A), parfois en zone naturelle (N). Ces terrains, plus accessibles financièrement - surtout dans des contextes de pression foncière - constituent souvent les seules opportunités d'acquisition pour les ménages voyageurs, tandis que les terrains situés en zone urbaine (U) sont trop coûteux. Or, en théorie, ces zones ne sont pas destinées à l'habitat, et il y est donc interdit de s'y établir à des fins résidentielles. L'enjeu du zonage structure ainsi fortement ces situations : les terrains en zone U sont à la fois limités et onéreux, tandis que ceux

situés en zone A ou N, bien que plus accessibles, ne sont pas constructibles. Ces réglementations étant susceptibles d'évoluer, certaines stratégies d'acquisition reposent sur l'anticipation espérée d'un reclassement ultérieur. Dans le Val-d'Oise, Ben explique ainsi avoir acheté une parcelle classée en zone N dans l'espoir qu'elle soit un jour reclassée en zone U⁶⁶. Ce cadre réglementaire est par ailleurs renforcé par l'objectif de zéro artificialisation nette (ZAN), qui limite les possibilités d'ouverture à l'urbanisation et contraint le zonage communal. Les communes s'appuient largement sur cette loi pour justifier une inaction.

Par ailleurs, même dans les zones constructibles (zone U), les possibilités d'installation demeurent très limitées. Dans la réglementation nationale, l'installation de RMHP ne nécessite une autorisation (une déclaration préalable, soit une DP) que pour une installation supérieure à 3 mois⁶⁷. La grande difficulté est plutôt liée aux PLU(i) (Plan local d'urbanisme (intercommunal)) qui prohibent les caravanes voire les RMHP dans des secteurs où l'habitat ordinaire est déjà autorisé, et qui sont donc potentiellement compatibles avec ce mode d'habitat. La formulation des PLU(i) est rarement claire : le plus souvent, la RMHP n'est pas mentionnée et la caravane est interdite partout. En 2012, l'ANGVC montrait que 96% des PLU interdisent la caravane. Ces interdictions s'opposent aux principes nationaux et ne sont généralement pas justifiées, et induisent une inégalité de traitement pour les voyageuses et voyageurs. Toutefois, les difficultés qu'elles et ils rencontrent en zone U sont marginales par rapport à celles causées par des terrains en zone A ou N.

L'accumulation de ces restrictions foncières produisent de l'irrégularité : en Gironde, une estimation réalisée à partir de l'annexe du SDAHGV fait état de 935 ménages propriétaires en situa-

64. Préfecture de l'Aisne, Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage de l'Aisne, 2025, document administratif.

65. Préfecture de la Charente-Maritime, Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage de la Charente-Maritime, 2024, document administratif.

66. Entretien n°18 du 13/02/2026 (cf. Annexe n°4).

67. Sous réserve que le terrain ne soit pas concerné par les interdictions nationales (rivages de mer, sites classés ou inscrits, dans un rayon de 200m autour des sources d'eau captées, espaces boisés classés (EBC), forêts classées) ou locales (liées à des servitudes, soit PPRN ou PPRI, ou liées à des zones protégées).

tion non conforme⁶⁸. Il s'agit de « nombreux ménages installés sur des terrains privés dont ils sont propriétaires sans autorisation d'urbanisme (permis de construire) puisque localisés en dehors des zones constructibles et/ou situées sur des zones à risques ». Du côté des familles de voyageuses et voyageurs, ces règles peuvent faire l'objet d'une incompréhension profonde, en particulier au regard de la propriété foncière. L'idée selon laquelle si ça m'appartient, c'est moi qui décide traduit un décalage entre les représentations de la propriété et les contraintes juridiques qui lui sont attachées ; comme l'exprime Luc en Moselle : « C'est à moi, je l'ai acheté, pourquoi on me dit ce que je dois faire ? Je veux payer, je suis dans mon droit ! »⁶⁹.

L'antitsiganisme commun participerait, en outre, à la difficulté d'accession privée à des terrains situés en zone U, à cause d'une réticence des propriétaires à la vente. De plus, selon les personnes enquêtées, l'antitsiganisme institutionnel expliquerait les refus opposés par certaines collectivités en matière de raccordement aux réseaux (eau, électricité).

Ces situations de non-conformité s'inscrivent fréquemment dans le temps long. Certaines installations sont anciennes, parfois antérieures à l'évolution des documents d'urbanisme ou à leur application effective. Il est courant qu'elles aient été tolérées pendant de plusieurs années, voire décennies, avant de faire l'objet de remises en cause lors de révisions des documents d'urbanisme ou de changements d'orientation des politiques menées par les EPCI. Dès lors, des situations historiquement tolérées mais jamais régularisées peuvent devenir soudainement instables. L'irrégularité de ces configurations place ainsi les occupantes et occupants dans une dépendance à la tolérance des pouvoirs publics.

Face à ces évolutions, et en dépit d'un ancrage familial parfois ancien, les associations mobilisent l'argument de la prescription, considérant que

certaines installations, du fait de leur ancienneté (plus de trente ans), ne devraient plus pouvoir être sanctionnées : « Les gens qui sont fixés sur ces terrains ont vu leur parcelle régularisée par le passage du temps, maintenant il y a prescription »⁷⁰. Ceci dit, l'application d'une prescription ne permettrait pas de mettre fin aux problèmes d'accès aux fluides.

II.4.2. LES CONDITIONS MATÉRIELLES D'HABITAT SUR TERRAIN NON-CONFORME EN PROPRIÉTÉ

L'achat de terrains privés non conformes relève de choix résidentiels contraints, mais néanmoins structurés par des logiques d'adaptation. L'acquisition d'un terrain, y compris non constructible, apparaît d'abord comme un moyen de sécuriser son habitat, en accédant à une forme de stabilité foncière dans un contexte marqué par la précarité du stationnement. Elle permet également de rendre possible l'installation avec son groupe familial, c'est-à-dire la famille élargie, en anticipant son évolution ; chose difficilement compatible avec les dispositifs d'accueil existants. Enfin, ces acquisitions peuvent être envisagées comme une forme de constitution d'un capital, même modeste.

Mais ces choix s'inscrivent toutefois dans des conditions matérielles et réglementaires contraignantes, qui limitent *de facto* les possibilités d'installation durable. L'occupation de terrains non conformes s'accompagne en effet de difficultés parfois massives d'accès aux fluides, en particulier à l'eau et à l'électricité.

En Moselle, un voyageur explique ainsi avoir acquis un terrain non constructible sur lequel il lui a été impossible de se raccorder aux réseaux. Face à ces contraintes, il a finalement abandonné et revendu sa parcelle, se trouvant contraint de revenir à une situation de mal-stationnement tournant. Il résume cette expérience en ces termes : « là-bas je galérais, ici on est hors-la-loi et on a l'eau et l'électricité »⁷¹.

68. Préfecture de la Gironde, Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage de la Gironde, 2019, document administratif.

69. Entretien n°18 du 13/02/2026 (cf. Annexe n°4).

70. Entretien n°27 du 19/02/2026 (cf. Annexe 4).

71. Entretien n°18 du 13/02/2026 (cf. Annexe n°4).

De manière similaire, Mme Klein, rencontrée sur un parking occupé en Moselle, décrit les obstacles rencontrés malgré l'acquisition ancienne de sa parcelle :

« Alors, moi j'avais un petit terrain, une parcelle que j'ai achetée il y a plus de 20 ans. Je l'ai payée à crédit, j'ai des preuves. Je payais 70 euros par mois pendant 3 ans. Je n'ai pas le droit d'y accéder. Pourquoi ? Parce qu'ils ne me donnent pas l'eau, ils ne veulent pas. »⁷²

II.4.3. QUELS RISQUES POUR LES MÉNAGES ?

Les conséquences de ces irrégularités sont surtout les sanctions auxquelles les familles sont exposées : amendes, voire destruction des installations.

Pour les ménages concernés, ces possibles sanctions produisent avant tout une situation d'incertitude permanente, du fait du risque de démolition des installations. Un voyageur résume cette situation par une formule récurrente : « Ce qui est insupportable, c'est l'incertitude, la crainte, la peur »⁷³. Il évoque la perspective d'une intervention administrative ou judiciaire possible à tout moment : « du jour au lendemain... j'attends le bulldozer ». Cette insécurité freine notamment toute amélioration de l'habitat : « Je ne veux plus engager de travaux ni de frais », explique-t-il, par peur de « voir tout rasé ».

Face à ces situations instables, certaines voyageuses et voyageurs engagent des démarches de différentes natures : échanges avec les collectivités pour obtenir des changements de zonages, demandes de relogement, prises de contact avec les associations d'accompagnement juridique, etc.

ÉTUDE DE CAS - LE TERRAIN DE FRÉDÉRIC LIÉVY*

La situation de Frédéric Liévy, en Haute-Garonne, illustre concrètement les trajectoires qui conduisent certains ménages à s'installer sur des parcelles non conformes aux règles d'urbanisme.

La Haute-Garonne est particulièrement concernée par l'habitat irrégulier sur des terrains privés. M. Liévy y a acquis un terrain, sur lequel il est aujourd'hui installé, parce qu'il était accessible financièrement, bien qu'il soit situé dans une zone A donc non constructible : « on achète ce qu'on peut acheter », explique-t-il. Du fait de ce zonage, les raccordements aux réseaux demeurent également difficiles, voire impossibles, et sa parcelle est aujourd'hui menacée de reprise et considérée comme suroccupée.

M. Liévy risque alors une amende de 300 000 euros et la démolition des constructions « en dur » qu'il a érigées sur son terrain pour abriter ses volailles et ses six enfants, devenus adultes. Cette configuration correspond par ailleurs à ce que les pouvoirs publics qualifient souvent de « cabanisation », c'est-à-dire l'installation d'un habitat désigné comme précaire en dehors des zones autorisant la construction.

Frédéric Liévy a déposé une demande DALO en urgence dès 2011, restée sans proposition de relogement à ce jour. Son cas constitue ainsi une situation-type : une installation juridiquement non conforme, liée à l'achat d'un terrain non constructible, dans une recherche de stabilisation résidentielle et de reconnaissance institutionnelle.

* Entretien n°27 du 19/02/2026 (cf. Annexe n°4)

72. Entretien n°17 du 13/02/2026 (cf. Annexe n°4).

73. Entretien n°24 du 17/02/2026 (cf. Annexe n°4).

II.5. LES QUARTIERS DÉDIÉS EN SITUATION DE SUROCCUPATION, D'INSALUBRITÉ ET/OU COMPRENANT DE L'AUTO-CONSTRUCTION

II.5.1. LES QUARTIERS D'HABITAT DÉDIÉS D'INITIATIVE INSTITUTIONNELLE

Parmi les configurations du mal-logement voyageur rencontrées existent aussi les quartiers exclusivement peuplés de personnes voyageuses, qui correspondent à des quartiers aménagés par des bailleurs sociaux qui se sont progressivement dégradés, conséquence d'un laisser-faire de la part des collectivités et des bailleurs. Ces projets d'initiative institutionnelle combinent parfois suroccupation, insalubrité et phénomènes d'auto-construction non-prévue, ce qui signifie que les habitantes et habitants ont rajouté des algécos, des caravanes, des branchements de fortune ou de petites constructions « en dur » pour mieux répondre à leurs besoins. L'absence de prise en compte de l'évolution à la hausse de la composition des ménages et des décohabitations familiales, à l'origine du développement de la suroccupation, a contribué à la dégradation progressive de ces quartiers.

En Moselle, la ville de Forbach a porté en partenariat avec la Sonacotra (devenu depuis Adoma) un projet de relogement à destination de plusieurs familles vivant dans des caravanes ou des baraquements autoconstruits dans le secteur. Au sein du quartier du Bruch, 55 pavillons ont ainsi été construits. À proximité immédiate, dans le quartier de Bellevue, un bailleur social local avait également réalisé des pavillons. Aujourd'hui fortement dégradés, ceux-ci sont voués à être démolis puis reconstruits dans le cadre d'un projet de renouvellement urbain mené à l'échelle des communes de Forbach et de Bérénge-lès-Forbach, et portant spécifiquement sur ce quartier.

Au fil des années, le quartier du Bruch s'est considérablement transformé. Selon la chargée de mission interrogée, le nombre de 55 pavillons initiaux n'est plus représentatif de la réalité : des familles ont procédé à de l'auto-construction, ajoutant des structures supplémentaires⁷⁴. L'identification des besoins des ménages relève ici d'une initiative locale, circonscrite à une temporalité donnée et à un périmètre restreint. Ce type de dispositif permet parfois des réponses aux besoins en habitat, grâce à la volonté d'élues et élus motivés, mais ces initiatives ne répondent qu'à des situations données *in-situ*. Ce cas-parcas ne permet pas un parcours résidentiel des ménages à l'échelle de l'intercommunalité ou du département. À Forbach comme ailleurs, les jeunes ménages en besoin de décohabitation se retrouvent souvent bloqués, générant ainsi des situations de suroccupation préjudiciables⁷⁵.

Selon l'intercommunalité, ce développement non régulé a engendré différents problèmes, notamment des raccordements électriques sauvages. En outre, les logements ont fait l'objet de peu d'investissements de la part des bailleurs. Le bailleur initial, Adoma, a cédé ce patrimoine au groupe CDC Habitat, qui, selon l'intercommunalité, n'a plus de vision claire sur l'occupation réelle des logements du fait de la mobilité résidentielle des voyageuses et voyageurs et des recompositions familiales. Quelques enfants ayant grandi dans les pavillons du Bruch ont aujourd'hui quitté leur quartier d'origine et se sont installés à proximité en revenant au mode de vie caravane. Elles et ils ont ainsi rejoint le quartier de Bellevue⁷⁶.

Faute d'une offre d'habitat adapté aux évolutions démographiques et aux recompositions des familles, ce quartier est concerné par de nombreuses auto-constructions. Le sous-investissement du bailleur se traduit également par une dégradation importante des logements. Sur le plan de l'action publique, le maire sortant de Forbach souhaite prêter une attention particu-

74. Entretien n°20 du 18/02/2026 (cf. Annexe n°4).

75. Note, FNASAT, 2003.

76. Entretien n°20 du 18/02/2026 (cf. Annexe n°4).

lière à ces espaces. Il a inscrit la réhabilitation du quartier de Bellevue dans le cadre du projet de renouvellement urbain et dispose d'un conseiller délégué issu de la communauté des voyageuses et voyageurs. Les 18 pavillons du quartier de Bellevue concernés par la démolition-reconstruction sont intégrés à ce projet. En revanche, la situation du Bruch (les 55 pavillons d'origine et leurs extensions) fait l'objet d'un suivi insuffisant de la part du bailleur.

La présence de quartiers d'habitat dédiés aux voyageuses et voyageurs dégradés en Moselle s'inscrit dans une réalité plus largement partagée sur l'ensemble du territoire national. En Haute-Garonne, le quartier de Ginestous, quartier de logement social adapté, est aujourd'hui marqué par une forte suroccupation, se traduisant notamment par la présence de nombreux véhicules non autorisés ainsi que par l'accumulation d'encombrants et de déchets divers. Une source préférant rester anonyme suggère que la gestion par le bailleur a été progressivement négligée, au prix d'une dégradation de la qualité de vie des habitantes et habitants. Le quartier est depuis 2024 inclus dans les périmètres des quartiers prioritaires de Toulouse Métropole, illustrant comment la dégradation d'une réponse institutionnelle initialement structurée peut conduire, faute d'entretien et d'accompagnement, à une relégation durable. Il faut souhaiter que cette identification comme QPV permette le déploiement de nouvelles ressources pour améliorer les conditions de vie et d'habitat des habitantes et habitants.

Ce cas donne à voir une situation de mal-logement produite par l'inaction des pouvoirs publics (ou leur manque d'anticipation, en l'absence d'une politique d'accompagnement social), et pérennisée par leur tolérance. L'absence de prise en compte de la future évolution démographique des ménages à la hausse (du fait des décohabitations progressives et des naissances) est récurrente dans les projets de TFL et de logement social adapté d'après Luc Monnin du cabinet d'études CATHS⁷⁷. Ceci conduit à de l'auto-construction

pour répondre aux besoins des ménages élargis, créant une précarité de l'occupation. En effet, ces constructions irrégulières peuvent être détruites du jour au lendemain et fragmenter les groupes familiaux en forçant le déplacement d'une partie des ménages.

Ces situations semblent toutefois plus marginales parmi les formes de mal-logement observées dans cette étude. Elles sont, par exemple, rarement mentionnées dans les SDAHGV et ont été peu abordées dans les entretiens. Néanmoins, il est difficile de déterminer dans quelle mesure ce constat résulte d'une invisibilisation de ces situations, du fait de leur gestion par des bailleurs et de formes de laisser-faire des collectivités. De plus, les habitantes et habitants de ces quartiers sont des voyageuses et voyageurs dits « sédentarisés », c'est-à-dire ayant intégré un logement social « en dur », adapté (disposant d'une place caravane) ou « standard », et dont la situation ne devrait donc plus relever de la catégorie administrative « gens du voyage ».

II.5.2. UNE DIMENSION DE GHETTOÏSATION TRANSVERSALE

Ces différents exemples partagent une dimension de relégation et de ghettoïisation qui mérite d'être soulignée. En effet, dans ces lieux de sédentarisation, la catégorie administrative de « gens du voyage » - définie par une résidence en habitat mobile permanent - ne semble plus opératoire pour décrire la réalité vécue par des familles installées depuis des décennies dans des logements fixes. Ce qui structure ces espaces relève davantage d'un regroupement communautaire et d'une exclusion à dimension ethnoculturelle : c'est précisément la dimension implicite et souvent tue de la notion de « gens du voyage », dont le contenu juridiquement neutre dissimule une réalité de désignation d'une minorité. Ces quartiers en révèlent ainsi, par leur existence même, la charge discriminatoire latente. C'est pourquoi il paraît adéquat de mobiliser ici la no-

77. Entretien n°21 du 16/02/2026 (cf. Annexe n°4).

tion de ghettoïsation, telle que théorisée par les travaux de Loïc Wacquant (2018).

Celle-ci désigne un processus par lequel un groupe social dominé et stigmatisé est contraint de résider dans un espace spécifique, caractérisé par une ségrégation à la fois spatiale, sociale et institutionnelle, et par une mise à l'écart durable des ressources économiques, politiques et symboliques. Chez Wacquant, le ghetto se définit plus précisément par plusieurs dimensions toutes présentes ici : une clôture spatiale (concentration territoriale et relative séparation du reste de la ville) ; une homogénéité sociale (ici, exclusivement des communautés de voyageuses et voyageurs) ; une stigmatisation sociale (le quartier est socialement disqualifié, perçu comme sensible ou dangereux) ; un encadrement institutionnel spécifique (ici, une négligence par

rapport au reste de la ville et une délégation de gestion au bailleur social) ; et une fonction de relégation (le groupe contenu étant perçu comme indésirable, comme incontestablement manifeste pour les voyageuses et voyageurs) (Wacquant, 2018).

Le mal-logement des voyageuses et voyageurs prend ainsi différentes formes, qui peuvent se recouper et/ou se succéder selon le parcours résidentiel des individus. Si ces diverses formes donnent lieu à des conditions de vie variables, elles témoignent toutes d'une précarité de l'habiter des personnes concernées, résultant de l'inadéquation, voire parfois de l'antitsiganisme, de l'action publique. Ce mal-logement a alors plusieurs conséquences pour les voyageuses et voyageurs.



CHAPITRE III

LE MAL-LOGEMENT COMME VECTEUR D'INJUSTICES ET D'EXCLUSIONS MULTIFORMES

Les situations décrites précédemment sont parcourues de dimensions communes, qui constituent les conséquences transversales de l'expérience du mal-logement des voyageuses et voyageurs. Parmi celles-ci, la fragilité des parcours résidentiels liée à l'instabilité subie, la dégradation générale de la qualité de vie et des aspirations à des situations de logement plus adaptées, qui n'impliquent pas nécessairement l'abandon d'un mode de vie.

Plusieurs injustices sont ainsi liées à la précarité du statut d'occupation et du mal-logement des voyageuses et voyageurs. Alors que les politiques d'accueil et d'habitat contribuent à une relégation socio-spatiale prononcée, la sujétion à un parcours résidentiel fracturé a des conséquences lourdes sur les parcours scolaires et professionnels, participant à faire du mal-logement des voyageuses et voyageurs un vecteur d'exclusion sociale. Le mal-logement participe aussi à la dégradation de la santé des voyageuses et voyageurs, physiquement et mentalement affectés par la précarité du statut et sur-exposés à des nuisances environnementales majeures en lien avec la localisation des aires.

III.1. VIVRE SOUS LA MENACE DE L'EXPULSION ET AU RYTHME DES RUPTURES RÉSIDENTIELLES

L'instabilité résidentielle subie, quand elle est liée à la précarité du statut d'occupation, concerne à différents degrés toutes les situations exposées dans la partie précédente. Cette instabilité subie est particulièrement visible dans les parcours d'errance contrainte, où les stationnements illicites se succèdent, rythmés par les expulsions. Dans les aires d'accueil, les familles ancrées dans la durée sont en irrégularité avec les règlements et leurs places ne sont pas indéfiniment assurées. La menace d'expulsion pèse aussi sur les occupantes et occupants de terrains sans titre, sur les propriétaires habitantes et habitants de terrains non constructibles, ou encore sur les habitantes et habitants d'extensions autoconstruites dans les quartiers d'habitat dédiés suroccupés. Ainsi, le mal-logement des voyageuses et voyageurs est traversé par l'exposition à la menace de l'expulsion.

III.1.1 LA POLITIQUE DE L'EXPULSION : UNE MANIFESTATION DU RACISME INSTITUTIONNEL

Dans le cadre des parcours d'errance contrainte, les expulsions se succèdent et forcent des déplacements réguliers, au sein d'un même périmètre pour les familles ancrées.

Lors d'une permanence de l'association Amitiés Tsiganes à Metz, une mère et sa fille racontent leur parcours récent⁷⁸. Avant de parvenir, il y a deux mois, à un stationnement plus stable, leur famille a traversé une période éprouvante. Au mois de décembre, elles ont été expulsées chaque jour pendant cinq jours consécutifs. Dans ce contexte, chaque matin, l'arrivée de la police s'accompagne de la coupure de l'eau et de l'électricité. Elles rappellent que les habitantes et habitants de résidences d'habitat mobile permanent ne bénéficient pas de trêve hivernale, or se faire expulser

implique de recommencer un lourd processus de déménagement et d'installation, dans des conditions de froid ou de mauvais temps. Dans le cadre de leur stationnement actuel, un délai a été négocié, mais elles expriment leur fatigue au sujet du risque permanent d'expulsion, qui d'après elles peut arriver à tout moment. Le caractère éprouvant de cette attente et la dimension particulièrement angoissante des expulsions, qui peuvent être violentes, sont également évoqués par un jeune homme rencontré dans le Val-d'Oise : « *Mais on est toujours pris de choc, de panique. Alors je protège toujours les enfants, j'essaie, parce que des fois il y a du gaz lacrymogène.* »⁷⁹

Autour de Metz, la fréquence des expulsions s'inscrit dans le positionnement politique de la Métropole sur l'accueil et l'habitat des « gens du voyage ». Ayant réalisé ses prescriptions de trois aires d'accueil, et constatant qu'elles sont sous-occupées, la Métropole et ses élus et élus estiment que les stationnements illicites sont inacceptables⁸⁰. Dans les communications publiées à ce sujet par le maire de Metz, vice-président à la Métropole, la faible occupation des aires est expliquée par le fait que les voyageuses et voyageurs ne souhaitent pas payer les tarifs d'occupation et des fluides ; une famille enquêtée qualifie les tarifs des aires d'« inabordables »⁸¹. La Métropole déclare ainsi mener un combat contre les stationnements illicites et assume une gestion fondée sur l'expulsion, avec pour objectif de contraindre les voyageuses et voyageurs à utiliser les aires d'accueil⁸². Cette orientation, qualifiée par une source anonyme de « *politique de harcèlement* » envers les voyageuses et voyageurs, crée ainsi une population d'expulsées et expulsés permanents.

La position marginalisée d'une partie des communautés de voyageuses et voyageurs implique une difficulté à se défendre contre ces expulsions sur le plan juridique. Le manque de capital procé-

78. Entretien n°13 du 12/02/2026 (cf. Annexe n°4).

79. Entretien n°21 du 16/02/2026 (cf. Annexe n°4).

80. Entretien n°4 du 11/02/2026 (cf. Annexe n°4).

81. Au rythme de 20 euros par jour fluides compris avec deux Revenus de Solidarité Active (RSA) pour cinq personnes dont trois mineures, complétés par des activités ponctuelles en intérim.

82. Entretien n°4 du 11/02/2026 (cf. Annexe n°4).

dural (Spire & Weidenfeld, 2011), d'aisance avec les institutions voire d'illettrisme représentent des obstacles majeurs dans ce processus. Toutefois, il existe des exemples d'annulation d'arrêté d'expulsion par des voyageuses et voyageurs. En Haute-Garonne notamment, l'association France Liberté Voyage 31 accompagne une famille de voyageuses et voyageurs parvenue à prouver l'insuffisance des actions en accueil et habitat des « gens du voyage » au sein de l'EPCI concerné ainsi que l'ancrage de la famille. Cette victoire leur permet de se maintenir sur leur lieu de vie informel, de consolider la jurisprudence et de proposer un symbole de résistance sur le plan juridique.

Cependant, face à l'impossibilité de trouver un lieu de vie stable, les personnes rencontrées en entretien font part d'un fort sentiment de rejet. « *On est français ! On va pas aller sur la Lune pour faire plaisir aux sédentaires !* » s'exclame ainsi une femme rencontrée en Moselle, dont le parcours de stationnements diffus, entrecoupé d'expulsions, connaît aujourd'hui un rare temps de répit dans le cadre d'un stationnement moins précaire⁸³. Son expérience et sa remarque témoignent du fait que les voyageuses et voyageurs sont repoussés toujours plus loin. Dans ce contexte, entre les limites des aires d'accueil et la gestion par l'expulsion des stationnements diffus, il est difficile d'identifier les lieux où elles et ils sont véritablement accueillis.

Ce sentiment de rejet ubiquitaire est partagé parmi les personnes enquêtées, qui pour beaucoup comprennent leur mal-logement comme une des manifestations de l'antitsiganisme institutionnel. Elles et ils attribuent leur situation aux politiques publiques qui leur sont destinées et perçoivent l'absence de volonté politique pour proposer des solutions de logement comme relevant d'une forme de racisme. Une femme rencontrée sur un stationnement en périphérie de Metz exprime ainsi sa stupeur face à la transparence du maire sur ses positions : « *À la mairie, il l'a dit, aux informations, il l'a dit, "Je ne ferai jamais rien pour ces gens-là"* »⁸⁴ Il l'a dit publique-

ment ! »⁸⁵. Une autre femme issue d'un groupe différent également ancré autour de la métropole partage cette lecture : « *le maire de Metz ne fera jamais rien pour les gens du voyage, à part nous expulser* »⁸⁶. Les contacts avec les élus et élus semblent confirmer l'antitsiganisme institutionnel : « *Les adjoints au maire, chaque fois qu'on arrive, c'est la catastrophe. Ils nous menacent. Ils nous parlent mal. Il y a un manque de respect, quoi. C'est toujours un truc de racisme* », dit un père de famille ancré dans l'Est de la Moselle⁸⁷. Un homme rencontré dans le Val-d'Oise sous-entend quant à lui que les préjugés à l'égard des voyageuses et voyageurs au sein de la population sont entretenus par une offre d'accueil et d'habitat délibérément lacunaire : « *Ça veut dire qu'ils incitent les familles à aller en errance. Alors je ne sais pas si c'est pour faire perdurer l'image de mépris sur les voyageurs...* »⁸⁸.

Les voyageuses et voyageurs comparent souvent leur situation à celle d'autres groupes perçus comme discriminés ou victimes de racisme systémique en France pour montrer qu'elles et ils le sont encore davantage et exprimer un fort sentiment d'injustice. Ces comparaisons, récurrentes dans les entretiens, émergent spontanément dès qu'il est question du mal-logement, illustrant à quel point leur vécu est ressenti comme une forme de racisme d'État. La question de l'emplacement et de l'isolement des espaces dédiés aux voyageuses et voyageurs renvoie à ces enjeux, réactivant une mémoire traumatique des camps d'internement de la Seconde guerre mondiale par la proximité directe avec des établissements carcéraux (comme pour l'aire de la Seulhotte à Metz, ou encore dans le cas d'une aire d'accueil installée à proximité d'anciens camps de concentration où ont été détenues des voyageuses et voyageurs à Rivesaltes dans les Pyrénées-Orientales). Un sentiment de continuité, de l'internement au mal-logement, revient dans les discours des personnes enquêtées, qui associent les persécutions d'hier aux discriminations d'aujourd'hui.

83. Entretien n°19 du 13/02/2026 (cf. Annexe n°4).

84. Cette citation exacte du maire n'a pas été retrouvée.

85. Entretien n°17 du 13/02/2026 (cf. Annexe n°4).

86. Entretien n°19 du 13/02/2026 (cf. Annexe n°4).

87. Entretien n°3 du 10/02/2026 (cf. Annexe n°4).

88. Entretien n°52 du 03/03/2026 (cf. Annexe n°4).

III.1.2. DES RUPTURES DANS LES PARCOURS SCOLAIRES, PROFESSIONNELS ET CITOYENS, CONSÉQUENCES DE L'INSTABILITÉ DU STATUT DU LOGEMENT

L'instabilité des conditions d'habitat affecte plusieurs autres dimensions de la vie des individus. Les discontinuités au sein du parcours résidentiel peuvent devenir des discontinuités scolaires et professionnelles, et avoir des impacts multiples sur l'intégration sociale, économique et citoyenne des individus.

Les discontinuités scolaires chez les enfants des familles de voyageuses et voyageurs s'inscrivent dans un ensemble de facteurs structurels, sociaux et institutionnels, qui impliquent un faible taux de scolarisation, notamment à partir du collège et en particulier pour les filles. D'après le rapport du Défenseur des droits, le pourcentage d'abandon scolaire parmi les voyageuses et voyageurs est particulièrement élevé par rapport au reste de la population française : parmi les membres de la tranche d'âge 18-24 ans, 84 % des interrogés dans le cadre de ce rapport ont quitté le système scolaire avant ou juste après le collège, contre 9 % pour la population globale⁸⁹. Cette situation est renforcée par la mobilité résidentielle, qu'elle soit volontaire ou subie, ce qui perturbe les parcours scolaires. À cela s'ajoutent des conditions d'inscription et d'accueil dans l'institution scolaire très variables selon le territoire pour les enfants désignés par l'Éducation nationale comme « *Enfants issus de familles itinérantes et de voyageurs* » (Dufournet-Coestier, 2017). Par ailleurs, plusieurs travaux de recherche soulignent que les expériences de stigmatisation et de discrimination des enfants de minorité contribuent à instaurer une distance entre les familles et l'institution scolaire, alimentant des formes de défiance réciproque (Vidal, 2018 ; Bhopal, 2016). Ce contexte peut conduire à des trajectoires scolaires discontinues et/ou des formes de désengagement. Cependant l'hétérogénéité des

situations familiales invite à nuancer ce constat, certaines familles manifestant au contraire une volonté de scolarisation, sous réserve d'un cadre éducatif adapté (Bettendorff, 2023 ; Sénat, 2013)

Dans le Val-d'Oise, un voyageur ayant poursuivi ses études dans le secondaire général jusqu'à la 1^{ère} constate la rareté, au sein de sa communauté, des parcours comme le sien. Il regrette aussi le contexte dans lequel il a dû cesser sa scolarité : en errance contrainte, sa famille est expulsée d'un stationnement et ne retrouve pas d'emplacement dans le secteur du lycée : « *J'ai été perturbé au lycée, en première, j'ai été perturbé, par rapport aux expulsions, aux machins, j'ai tout arrêté. Alors la COP, la conseillère d'orientation, elle arrêtait pas de m'appeler pour me dire "c'est pas normal, tu peux pas arrêter comme ça". Le directeur du lycée m'appelait, "tu ne peux pas arrêter comme ça, c'est pas possible". Je lui ai dit c'est pas possible, donne-moi un terrain. J'étais à 50 kilomètres, je ne vais pas venir tous les jours au lycée à 50 kilomètres, je suis pas un guignol.* »⁹⁰

Il s'adresse alors à la municipalité dans laquelle il poursuit sa scolarité, en espérant que la présence de sa famille puisse être tolérée dans ce contexte, sans succès : « *J'ai fait les mêmes demandes, monsieur je vais quitter l'école, vous pouvez me tolérer s'il vous plaît sur la commune, s'il vous plaît ? À l'époque on était trois caravanes, moi, mon père et mon grand-père. Vous pouvez nous tolérer s'il vous plaît sur la commune, pour éviter ça ?* ». Sa scolarité s'interrompt alors au cours de son avant-dernière année de lycée, malgré sa volonté de poursuivre sa formation jusqu'au baccalauréat.

Dans le Val-d'Oise, les difficultés de scolarisation des enfants dans le cadre du projet de relogement de la Butte Pinson, présentées dans l'encadré suivant, illustrent également comment les expulsions peuvent tout autant perturber les scolarités quand elles représentent un risque imminent que quand elles constituent une réalité quotidienne.

Ainsi, parmi tous les éléments qui contribuent au contexte défavorable à la poursuite de la scolarité des enfants de voyageuses et voyageurs,

89. Défenseur des droits. (2021). « Gens du voyage » : lever les entraves aux droits.

90. Entretien n°52 du 03/03/2026 (cf. Annexe n°4).

LES ENFANTS DE LA BUTTE PINSON

Christophe Angebault, enseignant au collège de Montmagny au sein d'une Unité Pédagogique Spécifique (UPS) et membre de l'ADVOG*, suit depuis 2012 des jeunes voyageuses et voyageurs affectés par le projet de relogement de la Butte Pinson à Montmagny-Grosly, dans le Val-d'Oise. Il témoigne de son travail et expérience au contact de ces familles**.

La Butte Pinson est un espace vert d'environ 120 hectares, à cheval sur les communes de Pierrefitte, Villetaneuse (Seine-Saint-Denis), Grosly et Montmagny, et un lieu historique d'ancrage de familles de voyageuses et voyageurs, parmi d'autres communautés. Sur le secteur, alors qu'entre 60 et 80 enfants de familles de voyageuses et voyageurs devaient être scolarisés, il y a une dizaine d'années, dix ou quinze étaient inscrits sur les listes et cinq ou six fréquentaient les cours de manière plus ou moins sporadique. L'équipe pédagogique s'est rapprochée des associations et des familles, a progressivement tissé des liens de confiance à travers des projets collectifs et artistiques, et la fréquentation scolaire a augmenté, atteignant aujourd'hui une quarantaine d'élèves.

Ces progrès sont toutefois fragilisés par le projet de relogement et les menaces d'expulsion qui pèsent sur les familles de la Butte Pinson. Dans le contexte d'un projet de réhabilitation écologique et requalification du site en Espace Naturel Régional, l'agglomération Plaine Vallée a ainsi engagé un vaste projet de relogement, supposé améliorer les conditions d'habitat des familles de voyageuses et voyageurs ancrées. Cependant, dès 2012, lors du deuxième recensement des familles, des élèves cessent de fréquenter le collège, et il devient clair pour l'équipe qu'il s'agit d'une conséquence du projet de relogement.

Entre 2012 et 2025, les familles vivent dans une incertitude permanente. L'approche de la concrétisation du projet, en discussion depuis les années 1980, ne s'accompagne pas de la moindre clarté sur les dates d'expulsion et de relogement ou sur le format des habitations

dans lesquelles les groupes seront relogés, d'autant plus que les retards dans la livraison des logements, annoncée pour 2017, sont très importants. De plus, il semble que le relogement ne concernerait pas toutes les familles, notamment celles qui n'auraient pas été recensées car absentes au moment des recensements. D'après Christophe Angebault et l'ADVOG, il y aurait alors plus de familles présentes sur la Butte que de logements prévus par le projet. Ce contexte général crée un stress chronique pour les familles, incertaines quant à l'avenir de leur situation d'habitat.

Cette situation affecte profondément les parcours scolaires des enfants. Tout d'abord, il est difficile pour les familles de comprendre et suivre le projet : le manque d'information, les malentendus et les contradictions dans la communication avec les collectivités et le bailleur renforce une défiance profonde des familles vis-à-vis des institutions, parmi lesquelles elles identifient l'école. Certaines familles considèrent ainsi le fait de retirer leurs enfants de l'école, ou de les y emmener avec moins de régularité, comme une représaille contre ce qu'elles perçoivent comme une maltraitance institutionnelle à leur égard.

Par ailleurs, la crainte constante d'expulsions potentiellement imminentes pendant plus d'une dizaine d'années implique une souffrance certaine et des conséquences psychosociales lourdes pour certaines familles. Les enfants les ressentent et les vivent également, et leurs parcours scolaires en sont perturbés, y compris pour celles et ceux qui continuent à fréquenter le collège. Les conséquences de cette usure de longue durée se ressentent encore aujourd'hui chez les familles relogées. Pour les familles qui décident de quitter le territoire, il est fréquent que les enfants ne soient pas scolarisés à nouveau, d'après les retours fait par les familles à l'enseignant. C'est également le cas des familles qui n'ont pas été relogées, qui vivent les expulsions violentes de l'été 2025 et subissent le départ des lieux. Le lien avec l'institution scolaire peut être fragile dans certaines familles de

voyageuses et voyageurs, et celui qui a été tissé à Montmagny est rompu. Lors des départs, la réticence à scolariser peut reprendre le dessus ; d'autant plus que les dispositifs adressés aux élèves voyageuses et voyageurs sont très peu harmonisés au niveau national, et qu'on ne retrouve pas les mêmes formats et volontés sur tous les territoires.

Enfin, même lorsque les familles souhaitent poursuivre la scolarité suite à leur départ dans d'autres territoires à travers des dispositifs de type camion-école, elles rencontrent des obstacles administratifs dus à l'existence d'une scolarisation antérieure au sein d'un autre secteur.

Face à la défiance d'une partie des voyageuses et voyageurs vis-à-vis de l'école, le travail pour établir ce lien est une entreprise de long terme, qui demande une forte implication des équipes pédagogiques. Pour Christophe Angebault, il faut considérer qu'on « travaille pour la génération suivante », qui sera peut-être moins réticente à scolariser ses propres enfants. Pour la génération présente, ce travail de long terme est remis en question par l'instabilité liée aux expulsions et relogements, qui rompent régulièrement les liens tissés au fil des années.

* L'Association Départementale Voyageurs Gadjé et tsiganes en France, agissant dans le Val-d'Oise

** Entretien n°62 du 20/03/2026 (cf. Annexe n°4)

le mal-logement participe à renforcer leur exclusion sociale, de génération en génération, y compris dans la mesure où les ruptures scolaires mettent en difficulté l'insertion professionnelle.

Concernant les discontinuités professionnelles, ces dernières ont moins été abordées au cours des entretiens : lorsque les personnes enquêtées sont actives, elles et ils le sont principalement en tant qu'auto-entrepreneurs. Cette forme d'activité semble s'adapter aux mobilités choisies et subies. Toutefois, parmi les injonctions d'assimilation qui sont faites aux voyageuses et voyageurs figure la pression à la recherche d'un poste salarié, pression qui est exercée notamment dans le cadre d'accompagnements sociaux adossés à des objectifs d'insertion professionnelle. Cependant, l'instabilité résidentielle subie peut mettre en difficulté les personnes qui acceptent cette voie. Un jeune homme ayant vécu pendant des années en errance contrainte fait l'expérience du salariat, et constate son incompatibilité avec sa situation de mal-logement. Lorsqu'il subit une expulsion, sa situation l'empêche à plusieurs reprises d'être présent et à l'heure au travail, conduisant sa direction à le licencier malgré la connaissance de sa situation, comme il l'explique :

« C'est difficile d'avoir une place si t'es absent deux fois. Moi j'étais salarié. J'étais expulsé, alors la directrice elle m'a dit, nous on veut te garder, on veut

pas que tu partes. Ben j'ai dit oui, je suis bien d'accord avec toi. Elle voulait, mais elle a dit "l'équipe derrière, c'est compliqué parce que toi t'es absent (...) et eux s'ils arrivent en retard deux trois fois, moi je suis obligé de mettre un blâme... Nous on le sait que toi t'es expulsé. Mais eux, l'équipe, c'est des salariés, ils s'en foutent que t'es expulsé ou pas." Donc tu ne peux pas être salarié. »⁹¹

Après cette expérience, il renonce au salariat et poursuit un parcours dans l'auto-entrepreneuriat, à l'image d'une partie significative des voyageuses et voyageurs. Son expérience suggère que le mal-logement des voyageuses et voyageurs constitue un frein supplémentaire à l'insertion socio-professionnelle, pour des voyageuses et voyageurs qui souhaiteraient accéder à cette forme d'emploi. Si l'auto-entrepreneuriat s'adapte bien à l'itinérance choisie et subie, et qu'elle ne contraint pas à révéler sa situation de logement, plusieurs personnes nous ont fait part du fait qu'elles se sentaient contraintes à cacher leur appartenance à la communauté des voyageuses et voyageurs pour maintenir un afflux suffisant de clientes et clients⁹².

Enfin, la domiciliation est un enjeu de taille pour les voyageuses et voyageurs, dans la mesure où elle conditionne l'accès à tous les droits

91. Entretien n°62 du 20/03/2026 (cf. Annexe n°4).

92. Entretien n°24 du 17/02/2026 (cf. Annexe n°4).

fondamentaux (carte d'identité, inscription sur les listes électorales, accès aux prestations sociales, ouverture d'un compte bancaire, accès aux soins, scolarisation des enfants). Malgré les changements opérés par la loi relative à l'égalité et à la citoyenneté de 2017⁹³ et l'accès à la domiciliation de droit commun, notamment *via les CCAS* (centre communal d'action sociale) ou les organismes agréés, il existe toujours des discordances importantes entre lieux de vie réels et lieux de domiciliation. Ces discordances représentent des obstacles pratiques majeurs pour l'exercice de la citoyenneté. Pour les élections municipales par exemple, il paraît difficile de se mobiliser pour voter dans des communes que l'on n'habite pas, comme l'explique Ben, ancré en aire d'accueil :

« On n'a même pas d'adresse. Moi, je ne vais pas aller voter à Il va faire quoi le maire pour moi à ... ? Entre nous. On n'a pas d'adresse. On est sur l'aire d'accueil, il n'y a même pas une boîte aux lettres pour faire venir notre courrier. Donc, si tu (un candidat) fais une campagne électorale, que tu veux dire, allez, venez voter, venez, venez, comment tu fais pour voter ? L'un est domicilié là, l'autre est là-bas (...) Ça nous bloque un peu sur tout. »⁹⁴

En Moselle, l'association Amitiés Tsiganes est agréée comme centre de domiciliation et confirme recevoir du courrier de familles habitant parfois à plus de 200 kilomètres. Ces obstacles nourrissent probablement le manque de représentation politique dont souffrent les voyageuses et voyageurs, comme le distingue aussi Ben : « *Franchement, on va voter pour qui ?* ». Il déclare souhaiter s'investir pour représenter localement les voyageuses et voyageurs, mais en être également empêché par la discordance entre lieu de vie et domiciliation.

III.2. DES CONSÉQUENCES SUR LA QUALITÉ DE VIE ET DE SANTÉ DES VOYAGEUSES ET VOYAGEURS

III.2.1. LA MENACE DE L'EXPULSION ET LE SENTIMENT DE REJET, SOURCE DE STRESS CHRONIQUE

Ces ruptures résidentielles répétées engendrent une usure physique et psychologique, qui mine la qualité de vie et la santé des individus. L'instabilité du statut d'occupation ne se résume pas à une contrainte logistique ; en touchant aux conditions d'existence des personnes, elle constitue une violence dont les effets sur la santé psychologique sont rapportés par les personnes enquêtées elles-mêmes.

L'omniprésence de l'incertitude domine les récits. Être exposées à l'expulsion à tout moment soumet les voyageuses et voyageurs à un état d'alerte permanent, comme l'exprime un voyageur : « *Quand vous n'êtes pas en sécurité sur un endroit ou sur un lieu, vous ne parlez que de votre préoccupation première, c'est-à-dire c'est l'appel à la sécurité et à être bien. Et là, vous ne l'avez pas, donc ça vous ronge. C'est comme un cancer.* »⁹⁵ L'image du cancer dit la progression insidieuse sur le corps de l'affliction causée par l'angoisse : « *On va pas tenir longtemps... on va arrêter, on est fatigués* », ajoute-t-il.

Cette fatigue se double d'un sentiment d'humiliation et d'une révolte contenue. Les interventions des forces de l'ordre - parfois disproportionnées, comme le cas de Portet-sur-Garonne en décembre 2025 où cinquante agentes et agents CRS ont été mobilisés sur un terrain occupé par dix personnes, laissent des traces durables dans les mémoires, comme l'expriment plusieurs voyageuses et voyageurs :

« *La Haute-Garonne est hallucinante, sa violence... détruire sous les yeux des enfants les caravanes (...). Ça traumatise les gens de voir ça. Moi j'ai des petits-enfants, quand on est en voiture et*

93. Celle-ci corrige le régime juridique d'exception du système de la « commune de rattachement » de la loi de 1969, jugé discriminatoire par le Conseil Constitutionnel en 2012.

94. Entretien n°62 du 20/03/2026 (cf. Annexe n°4).

95. Entretien n°24 du 17/02/2026 (cf. Annexe n°4).

qu'il y a la police qui passe, ils se cachent sous les fenêtres pour ne pas être vus. »⁹⁶

La peur est intégrée dès le plus jeune âge comme une donnée ordinaire de l'existence autour de laquelle s'organiser. Cette condition de « sous-citoyens » - terme employé par les personnes enquêtées elles-mêmes - est vécue comme une guerre subreptice : « *Les gadjés nous font la guerre* » ; « *Un préfet paraît plus sympa s'il exclut les voyageurs* »⁹⁷. La violence n'est pas seulement physique, elle est aussi symbolique : « *Le problème c'est pas la caravane, c'est parce que t'es voyageur et que tu vis dans une caravane* »⁹⁸.

L'instabilité résidentielle est souvent mentionnée comme la cause de difficultés psychologiques : usure nerveuse liée à l'incertitude et à la peur des expulsions, traumatismes transmis aux enfants, pathologies somatiques nourries par des conditions de vie dégradées, et sentiment d'une discrimination irréductible qui, à force de répétition, finit par ronger la santé psychique.

III.2.2. LA SANTÉ COMME FACTEUR D'ANCRAGE SUBI POUR L'ACCÈS AUX SOINS

Si le voyage est mis en péril par une multitude de facteurs, la maladie, et plus largement les contraintes liées au suivi médical, s'imposent de plus en plus comme un frein à la mobilité, conduisant à une sédentarisation non choisie, face aux exigences d'un système de santé organisé autour de la fixité.

Ces dispositions s'organisent en une contrainte collective pour les groupes familiaux. Une famille installée sur le site d'une usine désaffectée en Moselle illustre cette configuration : c'est en grande partie pour des raisons de santé touchant une part importante du groupe familial que la sédentarisation s'est imposée. Il ne s'agit pas d'un choix relevant du mode de vie, mais d'une adaptation contrainte pour l'accès aux soins.

Ben décrit avec précision les mécanismes par lesquels le suivi médical entame progressivement la liberté de déplacement : « *Il faut être organisé, il ne faut pas avoir de problèmes de santé, parce que si on a des problèmes de santé on a des suivis, donc on ne va pas trop s'en aller comme on veut* »⁹⁹. C'est une nouvelle forme de dépendance territoriale : le rattachement au médecin traitant, aux rendez-vous réguliers, aux prescriptions à renouveler, au centre public de soin à proximité. De fait, des personnes âgées de la région parisienne, qui partaient autrefois plusieurs mois en Normandie ou dans le Nord, ne peuvent plus désormais s'éloigner plus d'un mois, et dans un rayon d'environ deux cents kilomètres parce que leur état de santé impose une présence régulière auprès des soignantes et soignants. Ben nous partage également l'exemple de ses grands-parents :

« Mon grand-père a eu cinq pontages, donc il est suivi assez régulièrement. Il ne peut plus faire de la grande route, il est fatigué, il ne peut plus descendre dans le Sud avec la caravane : il a une journée de route, il met un mois pour descendre... il ne peut plus conduire comme il veut, il ne voit pas bien clair »¹⁰⁰. Le voyageur résume la situation : « *Il faut des ancrages dans la ville pour pouvoir avoir un suivi concret.* » L'ancrage devient donc ici une nécessité.

La dimension forcée de cette fixation est encore plus manifeste lorsqu'elle s'accompagne de conditions de vie particulièrement précaires. Dans le Puy-de-Dôme, Angèle est installée sur un parking jouxtant une usine, un emplacement inconfortable, soumis à des amendes hebdomadaires¹⁰¹. Mais la présence dans le groupe d'une personne atteinte d'un cancer exige une proximité avec l'hôpital qui prime sur toute autre considération : les amendes, la promiscuité avec l'industrie, l'absence de confort, l'absence de sanitaires - tout cela passe après l'impératif du traitement.

Dans le même département, Marie est installée

96. *Ibid.*

97. *Ibid.*

98. *Ibid.*

99. Entretien n°52 du 03/03/2026 (cf. Annexe n°4).

100. *Ibid.*

101. Entretien n°31 du 24/02/2026 (cf. Annexe n°4).

depuis vingt ans sur un terrain public en présence tolérée¹⁰². Son mari Elie est dialysé quotidiennement, et cette réalité médicale dicte leur ancrage à proximité de l'hôpital. La tolérance de la commune est la condition précaire d'une stabilité nécessaire. Autre exemple sur l'aire de Saint-Avoid, où une femme ne voyage plus depuis son opération du dos¹⁰³ : de façon générale, l'usure des corps est un des premiers facteurs d'interruption du voyage, les personnes âgées devant en conséquence souvent être entièrement sédentarisées.

Les liens entre mal-logement et santé des voyageuses et voyageurs relèvent ainsi d'une boucle rétroactive délétère : les problèmes de santé subis par les voyageuses et voyageurs sont accentués par le mal-logement (stress et anxiété, insalubrité, proximité des aires, exigence physique de la mobilité), or ces facteurs médicaux impliquent une sédentarisation souvent subie afin de pouvoir bénéficier d'un système de soins, dans de mauvaises conditions de logement.

III.2.3. LE RACISME ENVIRONNEMENTAL, MANIFESTATION SOCIALE ET SANITAIRE DE LA RELÉGATION

Ces conditions de vie et de santé dégradées des voyageuses et voyageurs relèvent de ce que William Acker qualifie de racisme environnemental, comme documenté dans sa cartographie des aires d'accueil parue en 2021¹⁰⁴, en parallèle de son ouvrage *Où sont les « gens du voyage » ? Inventaire critique des aires d'accueil*. Dans cette cartographie, William Acker répertorie 1355 « lieux d'accueil » attribués aux voyageuses et voyageurs en France, en les classant selon trois critères : l'isolement géographique (par rapport aux espaces bâtis et aux limites communales), la pollution (atmosphérique, géologique, sonore, vi-

suelle...) et la proximité avec un site SEVESO¹⁰⁵. Son constat est alors sans équivoque et révèle la ségrégation socio-environnementale que subissent les voyageuses et voyageurs : sur les 1355 « lieux d'accueil », seuls 257 (19%) ne sont ni isolés, ni pollués. À l'inverse, 509 lieux (38%) sont répertoriés comme étant à la fois isolés et pollués, et 546 (43%) sont isolés ou pollués. Pire encore, ils sont 43 à être situés à proximité d'un site SEVESO.

Une étude réalisée en Nouvelle-Aquitaine sur quatre départements (Gironde, Charente-Maritime, Charente et Creuse) démontre à l'échelle régionale ces résultats nationaux. Parmi les plus de 1300 voyageuses et voyageurs interrogés, 43 % des ménages vivent à moins de 200 m d'un axe routier ou ferroviaire majeur, 20 % à moins de 200 m d'un site industriel, 21 % à proximité immédiate de cultures agricoles, et 9 % à moins de 500 m d'une déchetterie. Cette étude montre également que la prévalence d'épisodes dépressifs majeurs et la prescription de médicaments au long cours sont significativement plus élevées en habitat précaire et illégal qu'en habitat adéquat¹⁰⁶.

Ces relégations socio-environnementales se vérifient au cours de nos enquêtes de terrain et de nos entretiens. Celles-ci concernent des voyageuses et voyageurs installés en stationnement illicite, comme Angèle, Ruben, et leurs cinq enfants, rencontrés dans le Puy-de-Dôme¹⁰⁷ : installés sur le parking privé d'une usine, elles et ils sont quotidiennement exposés aux diverses pollutions de cette dernière. Mais ces situations concernent également des sites aménagés par les pouvoirs publics comme des aires d'accueil ou des TFL. En Haute-Garonne, l'exemple du projet de TFL de Saint-Gaudens traverse quasiment

102. Entretien n°32 du 24/02/2026 (cf Annexe n°4).

103. Entretien n°9 du 12/02/2026 (cf Annexe n°4).

104. Disponible en libre-accès sur le site Internet [VisionsCarto](#).

105. Les sites SEVESO sont des sites industriels identifiés « à risque » par la directive Seveso de l'Union Européenne (UE). Les États membres de l'UE sont tenus de maintenir sur ces sites un haut niveau de prévention du fait de la production ou stockage de substances pouvant être dangereuses pour l'Homme et l'environnement.

106. Mondeilh A. et al., « Étude épidémiologique sur l'état de santé, le recours aux soins et la prévention des Gens du voyage en Nouvelle-Aquitaine, 2019-2022 », Bulletin épidémiologique hebdomadaire (BEH), n° 4, 20 février 2024, pp. 58-67.

107. Entretien n°31 du 24/02/2026 (cf. Annexe n°4).

tous les entretiens. Située en zone inondable et à proximité d'une usine à papier classée SEVESO, une aire d'accueil de 20 places et 20 emplacements de terrains familiaux accueillent des voyageuses et voyageurs dans des conditions déplorable. Les voyageuses et voyageurs comme Noa s'interrogent alors, critiquant les risques et les « odeurs nauséabondes » que les familles doivent subir : « À Saint-Gaudens on ne ferait pas une école, pas un hôpital, ... pourquoi faire des TFL ? »¹⁰⁸.

Ben dénonce cette ségrégation nationale, mettant en avant le cas de l'aire d'accueil du Petit-Quevilly à Rouen, située à 500 mètres de l'usine de produits chimiques Lubrizol classée SEVESO (seuil haut) : « l'usine Lubrizol, à Rouen, quand elle a explosé, les gitans qui étaient sur l'aire d'accueil, c'était impossible de les faire sortir !¹⁰⁹ Donc les enfants, ils étaient en train de mourir sur l'air sans solution v'voyez ? parce que bon ben c'est pas des zones d'habitat... »¹¹⁰. Face à ce constat, il résume : « (...) on nous pousse encore à vivre dans des zones polluées quand on nous accueille : 80% des zones sont polluées (...). Je dis à nos enfants, à nos vieux : on vit encore jusqu'à mourir, souffrir jusqu'à mourir. » Ce témoignage n'est pas sans faire écho aux analyses de Lise Foisneau (2019) sur l'incendie de Lubrizol à Rouen : il met en évidence la vulnérabilité spécifique des habitantes et habitants d'aires d'accueil situées à proximité de sites industriels à risque, un lien également évoqué par Ben au cours de l'entretien.

Les lieux d'ancrage sont donc largement situés dans des zones inadaptées, au prix des conditions de vie des voyageuses et voyageurs. Certaines actrices et acteurs locaux ont pu en prendre conscience, comme le mentionne une agente d'une collectivité locale du Val-d'Oise : « (...) par rapport aux écrits de William Acker, c'est vrai qu'on n'échappe pas ou peu au stéréotype de où sont nos aires. Nos aires, à part une qui est vraiment ni sous les lignes à haute tension, ni

en bordure de zones d'activité aux confins de l'agglomération, ni au bord de l'autoroute... toutes cumulent un certain nombre de nuisances, sans parler de pollution (...). Mais c'est qu'au moment où elles ont été construites, on pouvait construire les aires à ces endroits-là ; aujourd'hui, effectivement, on ne le referait peut-être plus. »¹¹¹

Cependant, la prise en compte de cet enjeu d'environnement par les services de l'État semble encore partielle, comme le souligne un urbaniste interrogé : « Une fois, l'État nous avait montré en groupe de travail un exemple d'installation de terrain (...) en nous disant c'est bien fait, c'est bien conçu. Sauf que quand on regarde le plan, on se dit oui, ce n'est pas mal : il y a le truc en dur, chaque parcelle est identifiée, il y a des services attendus, il y a une entrée, c'est clos, les poubelles, c'est organisé... Mais quand on dézoome, on se rend compte que le site en question, que la collectivité a bien voulu aménager, il est situé en bordure de la 104 en face d'une zone d'activité où il y a l'incinérateur de déchets, (et) au pied de trois pylônes électriques. Voilà, donc ce n'est pas le meilleur exemple. (...) Et voilà, quand on est sous les lignes hautes tensions, entre les lignes hautes tensions, l'autoroute et la zone d'activité où il y a l'incinérateur, ce n'est pas l'endroit où on a envie d'être logé. »¹¹²

Même ce prototype d'une aire d'accueil « modèle » est localisé dans un environnement délétère, voire dangereux.

Ce dernier exemple illustre le mécanisme du racisme environnemental : les voyageuses et voyageurs, de par la discrimination qu'elles et ils subissent, sont le plus souvent relégués dans des espaces isolés et pollués, que personne ne souhaite, car ce sont les « terrain(s) le(s) plus acceptable(s) (...) pour le politique et les habitants »¹¹³. Les aspirations des individus, quant à elles, sont rarement prises en compte par les pouvoirs publics dans l'élaboration de solutions adaptées à leur mode de vie.

108. Entretien n°27 du 19/02/2026, (cf. Annexe n°4).

109. L'usine Lubrizol de Rouen a connu un incendie le 26 septembre 2019, provoquant la montée d'un « gigantesque nuage noir de fumées ». Les voyageuses et voyageurs de l'aire du Petit-Quevilly n'ont reçu aucune aide de la métropole rouennaise et ont dû rester sur place (cf. Léobal, C., Photos : Blue, D., Merlin, V., Carte : Desquesnes, N. et Klein, A., 2020).

110. Entretien n°52 du 03/03/2026 (cf. Annexe n°4).

111. Entretien n°55 du 11/03/2026 (cf. Annexe n°4).

112. Entretien n°59 du 16/03/2026 (cf. Annexe n°4).

113. *Ibid.*

III.3. LES ASPIRATIONS DES VOYAGEUSES ET VOYAGEURS : ENTRE BESOINS PLURIELS ET RÉCURRENCES

Les voyageuses et voyageurs sont donc sujets à une instabilité persistante et des conditions de vie précaires, souvent insalubres. De plus, elles et ils n'accèdent que très rarement à des formes d'habitat compatibles avec leur mode de vie. Dès lors, interroger ce que souhaitent réellement les voyageuses et voyageurs pour bien habiter permet de donner la parole aux personnes directement concernées. Les aspirations exprimées par les voyageuses et voyageurs révèlent une volonté d'accéder à des conditions de vie stables et adaptées qui leur permettent de ne pas renoncer à leur mode de vie.

Cette analyse impose d'évoquer deux précautions. D'une part, les voyageuses et voyageurs tendent à minimiser les besoins, leurs aspirations et leurs projets, de crainte qu'exprimer trop d'exigences compromettent leurs chances d'améliorer leurs conditions d'habitat. Cela conduit de fait à une sous-expression de leurs besoins réels auprès des pouvoirs publics. En conséquence, les solutions d'habitat qui leur sont proposées s'avèrent fréquemment inadaptées à leurs modes de vie et à leurs attentes ou à leurs ressources économiques.

D'autre part, définir un habitat idéal uniforme pour tous les voyageuses et voyageurs n'aurait pas vraiment de sens : les aspirations sont multiples et varient en fonction des pratiques d'itinérance, des situations sociales, de la composition familiale (nombre et âge des enfants), de la proximité avec le groupe familial, de l'attachement à la caravane et à l'espace extérieur, ou encore de la perception du logement en appartement. Comme pour l'ensemble de la population, l'habitat doit être adapté aux envies et aux besoins de chacune et chacun. Plusieurs critères reviennent néanmoins de manière récurrente dans les entretiens menés.

III.3.1. DES ASPIRATIONS À DES FORMES D'HABITAT HYBRIDES

Les aspirations des voyageuses et voyageurs ne se traduisent pas par une opposition simple entre caravane et logement « en dur ». Au contraire, plusieurs personnes enquêtées évoquent des formes d'habitat hybrides, combinant différents types d'espaces. Il est ainsi souvent question de petites bâtisses servant au minimum de cuisine, au mieux de pièce de vie, associées à un terrain permettant d'installer les caravanes. Nour insiste sur le fait qu'elles et ils n'attendent pas « *du dur, qui coûte cher* », mais plutôt des solutions simples et peu onéreuses, comme des algécos, à condition qu'ils soient correctement équipés¹¹⁴. Cette préférence pour des formes intermédiaires traduit une recherche d'adaptation aux produits de logement qui ne compromettent pas l'intégration de la caravane.

L'accès à des espaces extérieurs est au cœur des besoins manifestés par les personnes enquêtées, et revêt une dimension centrale du mode d'habiter. L'exemple d'Angèle et Ruben est représentatif d'un cas de figure entendu plusieurs fois : alors même qu'elles et ils avaient obtenu un logement en rez-de-chaussée d'un HLM, avec plusieurs chambres pour leur quatre enfants et un loyer modéré, elles et ils n'y sont restés que deux mois¹¹⁵. Angèle explique qu'elles et ils n'utilisaient que deux chambres sur les quatre, et surtout qu'elles et ils ne disposaient d'aucun espace pour sortir, à part un balcon, inadapté à leurs usages. Elle évoque un sentiment d'oppression, lié au fait de devoir rester enfermée. Leur logement idéal serait au contraire une maison « basse », avec un terrain permettant d'installer les caravanes et un espace extérieur important. Cet exemple montre que l'absence d'espace extérieur peut rendre inadapté un logement en principe confortable, et conduire à lui préférer des conditions matérielles plus modestes mais plus compatibles avec le mode de vie.

114. Entretien n°45 du 26/02/2026 (cf. Annexe n°4).

115. Entretien n°31 du 24/02/2026 (cf. Annexe n°4).

III.3.2. L'IMPORTANCE DE LA PROXIMITÉ DU GROUPE FAMILIAL ET LA RÉTICENCE À LA PROMISCUITÉ AVEC LES AUTRES VOYAGEUSES ET VOYAGEURS

La question de la proximité revient également de manière centrale dans les entretiens. Les voyageuses et voyageurs expriment un attachement fort à la proximité avec leur groupe familial, comme en témoigne là encore la situation d'Angèle et Ruben¹¹⁶, aujourd'hui installés sur un terrain sans droit ni titre avec une partie de leur famille élargie. Être spatialement proche de son groupe familial constitue une ressource cruciale pour les voyageuses et voyageurs. Cette proximité permet d'organiser des formes d'entraide quotidiennes, telles que la garde des enfants, le partage d'équipements, le soutien en cas de difficultés matérielles. Au-delà de ces dimensions pratiques, la proximité familiale joue un rôle essentiel dans le maintien d'un mode de vie et de repères communs. Dans des contextes marqués par l'incertitude résidentielle et des relations parfois tendues avec l'environnement extérieur, vivre à proximité des siens constitue ainsi un facteur de stabilité et de sécurité.

En revanche, la proximité, voire la promiscuité, avec d'autres groupes familiaux peut être déplorée dans certaines situations. Elle peut parfois être vécue de manière inconfortable voire insécurisante, notamment dans les aires d'accueil, principalement à cause de la faible intimité qu'induit ce mode d'habiter. Nour critique par exemple la proximité avec les autres familles sur l'aire d'Issoire, qu'il oppose à son ancienne aire à Tarbes, où les emplacements étaient bien séparés par des haies, de sorte que chaque famille puisse avoir son intimité et son espace de vie privatif, non exposé à la vue de toutes et tous¹¹⁷. De la même manière, Yann, qui habite sur un TFL adjacent à une aire d'accueil dans le Puy-de-Dôme, insiste sur ce « problème »¹¹⁸. Il souligne qu'à chaque fois que les habitantes et habitants de l'aire d'accueil font du bruit, cela mène à des risques de conflit.

Léana répète : « il faut un terrain au calme, mais pas ici hein ! (...) (on veut) un terrain un peu plus loin, tranquille »¹¹⁹. Jessica, leur fille, mentionne les problèmes que ses parents ont avec le voisinage : « il y a beaucoup de gens pas nets dans le coin vous savez, tous les gens du voyage ne sont pas pareils »¹²⁰. Elle mentionne un épisode de cet été où son fils de 4 ans a failli se faire « écraser une bouteille en verre sur la tête par un ivrogne de l'aire ». Les conflits de voisinage, accentués par la proximité, reviennent régulièrement dans les récits. Ainsi, la proximité avec le groupe familial, l'intimité et la tranquillité sont principalement recherchés et privilégiés.

III.3.3. DES ASPIRATIONS DIFFÉRENCIÉES SELON LES TRAJECTOIRES ET LES MODES DE VIE

Enfin, les entretiens montrent que tous les voyageuses et voyageurs n'ont pas les mêmes envies ni les mêmes besoins. Si la majorité des voyageuses et voyageurs refuse d'intégrer un logement du parc résidentiel standard, l'exemple de Jessica montre qu'il convient de ne pas tomber dans l'écueil d'une généralisation excessive : vivant en appartement en centre-ville avec son fils, elle s'y sent bien et n'exprime pas de rejet particulier du logement « en dur »¹²¹. Elle envisage éventuellement pour plus tard une maison avec un espace extérieur, mais sans volonté de retourner en caravane. Elle souligne toutefois l'importance de rester proche de ses parents, ce que lui permet sa localisation actuelle. Cet exemple montre que chaque situation est singulière, et qu'il est difficile de penser une réponse uniforme aux besoins en habitat des voyageuses et voyageurs.

Les éléments présentés dans cette partie mettent en évidence un décalage entre les besoins exprimés par les voyageuses et voyageurs et les réponses qui leur sont apportées. Qu'il s'agisse des formes d'habiter, des aspirations résidentielles ou des conditions de vie observées,

116. *Ibid.*

117. Entretien n°45 du 26/02/2026 (cf. Annexe n°4).

118. Entretien n°36 du 24/02/2026 (cf. Annexe n°4).

119. Entretien n°35 du 24/02/2026 (cf. Annexe n°4).

120. Entretien n°37 du 24/02/2026 (cf. Annexe n°4).

121. *Ibid.*

les situations décrites renvoient moins à des choix individuels qu'à des contraintes fortes, liées à l'insuffisance et à l'inadaptation de l'offre existante.

Ces constats conduisent ainsi à interroger directement le rôle et l'efficacité de l'action publique. Face à la diversité des situations et à l'ampleur des besoins, comment les politiques

d'accueil et d'habitat se structurent-elles, et dans quelle mesure parviennent-elles à y répondre ? L'analyse des dispositifs existants, de leur mise en œuvre et de leurs limites permet d'éclairer les mécanismes qui contribuent à la persistance de ces situations de mal-logement.



CHAPITRE IV

IV. DILUTION DES RESPONSABILITÉS ET INSUFFISANCES DES RÉPONSES : LES POLITIQUES PUBLIQUES FACE AUX BESOINS D'HABITAT DES VOYAGEUSES ET VOYAGEURS

L'ampleur des situations de mal-logement des voyageuses et voyageurs pose la question de la réponse apportée par l'action publique à ces situations. Cette partie analyse le rôle de l'action publique et les réponses apportées (ou non) aux situations de mal-logement. Elle mobilise des éléments issus de l'analyse des schémas départementaux mais aussi des enquêtes de terrain. Elle montre que les politiques publiques d'accueil et d'habitat à destination des « gens du voyage » relèvent d'une pluralité d'actrices et acteurs publics avec un partage de responsabilité entre services de l'État, conseils départementaux, EPCI et communes. Cette gouvernance multi-niveaux complexifie la mise en œuvre des politiques d'accueil et d'habitat répondant aux besoins des voyageuses et voyageurs en diluant les responsabilités. En outre, d'autres freins obèrent à cette mise en œuvre d'une politique d'habitat de qualité : les réticences politiques, les enjeux d'acceptabilité sociale et les contraintes financières et techniques.

IV.1. UNE GOUVERNANCE MULTI-ÉCHELLE DES POLITIQUES D'ACCUEIL ET D'HABITAT DES VOYAGEUSES ET VOYAGEURS

IV.1.1. LE PILOTAGE PAR L'ÉTAT ET LES DÉPARTEMENTS FACE AU RÔLE CLÉ DES COMMUNES ET DES EPCI

La politique d'accueil et d'habitat est dirigée par les services de l'État et les conseils départementaux, qui signent conjointement les SDAHGV. Selon les départements, les actrices et acteurs associés à la réalisation du schéma peuvent varier (cf. I.2.1). En Haute-Garonne, la personne chargée de coordonner le schéma travaille au département, en Moselle à la préfecture. Dans le Puy-de-Dôme, le conseil départemental et les services de l'État sont à l'origine de la création de l'AGSGV63, association missionnée pour identifier les besoins et guider la définition des prescriptions.

Dans le contexte mosellan, le pilotage par l'État et le département est renforcé par la présence de médiateurs « gens du voyage » au sein de la préfecture, en charge notamment de la réalisation du schéma et de sa coordination. Les deux postes, dont l'un est financé par le département, réalisent au nom des services de l'État la médiation autour des procédures d'évacuation des stationnements illicites relevant de décisions préfectorales. Parmi leurs missions figure notamment la gestion des grands passages, fréquents sur le territoire durant la période estivale. Tout au long de l'année, les médiateurs sont appelés lors des stationnements jugés problématiques et interviennent au contact des voyageuses et voyageurs, des élus et élus, des propriétaires, et des forces de l'ordre. Ils participent à déterminer la pertinence de l'évacuation et contribuent à la négociation d'un délai le cas échéant, pour que les échanges se déroulent dans les meilleures conditions possibles. Ce travail de terrain permet un contact régulier avec les groupes en errance ainsi qu'une connaissance fine et centralisée des enjeux locaux d'accueil et d'habitat des voyageuses et voyageurs, mobilisée pour la rédaction et la coordination du prochain schéma.

Les Établissements Publics de Coopération Communale (EPCI) détiennent la compétence d'accueil des « gens du voyage » depuis la loi NOTRe du 7 août 2015, précédemment attribuée aux communes. Les communes restent pourtant des actrices centrales dans la mesure où la réalisation des équipements ne se fait pas sans leur accord pour mobiliser leur foncier. En cas de non-respect des prescriptions fixées par le schéma par les collectivités territoriales compétentes, l'État peut se substituer aux collectivités défaillantes et réaliser les aménagements aux frais de la collectivité concernée. En pratique, ce rôle coercitif est rarement déployé. Dans un des départements étudiés, certains vont jusqu'à considérer que « la préfecture se fait clairement balader »¹²².

IV.1.2. LES GESTIONNAIRES : ACTEURS DU QUOTIDIEN DES AIRES

Les aires d'accueil peuvent être gérées en délégation de service public ou en régie selon les volontés des EPCI, et ce travail peut être confié à des gestionnaires. Il existe plusieurs structures privées ou associatives qui participent aux marchés publics pour les différents équipements liés aux lois Besson, et certaines étendent leur présence sur tout le territoire français. Les gestionnaires assurent sur les aires la maintenance, le respect du règlement, une présence, et perçoivent les redevances.

La comparaison des territoires étudiés suggère des configurations variables en termes de compétition entre gestionnaires pour emporter les marchés publics. En Moselle, la gestion des aires d'accueil est assurée par Saint-Nabord Services (SNS), une association initialement dédiée à l'insertion socio-professionnelle mais qui a rapidement développé une branche « gens du voyage ». Sur le territoire mosellan, SNS est en situation de quasi-monopole. En Haute-Garonne, des actrices et acteurs comme MANEO occupent une place centrale dans la gestion quotidienne des

122. Entretien n°22 du 16/02/2026 (cf. Annexe n°4).

aires et l'accompagnement social. Le syndicat mixte gère neuf aires du département et intervient auprès d'une vingtaine d'EPCI, avec des missions qui couvrent à la fois la gestion et le suivi social. Dans le contexte haut-garonnais, il existe davantage de compétition dans le cadre de ces marchés publics.

Outre ces acteurs associatifs et publics, la gestion des aires relève également dans certains territoires d'entreprises privées, telle que Vago. Certaines structures de gestion ont parfois été dénoncées pour des pratiques et propos questionnables¹²³, mettant en évidence que les voyageuses et voyageurs doivent parfois vivre au quotidien avec des personnes qui les discriminent ouvertement. Ces éléments interrogent sur le recours à des entreprises, inscrites dans une logique de profit pour la gestion des aires.

IV.1.3. LES POSITIONNEMENTS DES ASSOCIATIONS EN SOUTIEN AUX VOYAGEUSES ET VOYAGEURS FACE À LA DÉFINITION ET LA MISE EN ŒUVRE DES POLITIQUES PUBLIQUES

Les enquêtes de terrain ont fait apparaître le rôle central des associations dans la prise en compte des besoins d'habitat des voyageuses et voyageurs.

Par exemple, en Moselle, l'association Amitiés Tsiganes assure des missions d'accompagnement social et éducatif en Moselle. Elle dispose également d'une antenne en Meurthe-et-Moselle. En Moselle, ses locaux sont implantés à Metz et la structure emploie actuellement une équipe de sept salariées et salariés. L'association est agréée centre de domiciliation et reçoit le courrier de 399 ménages, pour un total de 989 personnes en comptant les titulaires et les ayantes et ayants-droits. En 2025, 967 personnes bénéficient d'un accompagnement social dans le cadre des activités de l'association, ponctuellement ou de manière plus suivie. D'après notre expérience de terrain,

Amitiés Tsiganes est la seule association ayant explicitement les voyageuses et voyageurs pour public cible sur le territoire mosellan. Mandatée pour intervenir sur le dispositif RSA (Revenu de Solidarité Active) par le département, l'association réalise une mission de service public avec des moyens de plus en plus contraints.

Dans le cas du Puy de Dôme, le conseil départemental et les services de l'État s'appuient sur l'AGSGV63, association créée en 2002 à la suite du premier schéma, pour intervenir à la fois dans l'identification des besoins et dans la mise en œuvre des actions. L'AGSGV63 joue un rôle central dans cette ingénierie. Composée d'une quinzaine de salariées et salariés, elle déploie un large éventail de missions telles que définies dans le SDAHGV : assistance à maîtrise d'ouvrage ; accompagnement de la programmation et de la planification des équipements d'accueil et d'habitat, en lien avec les EPCI, les communes et les bailleurs sociaux ; suivi technique et social des ménages ; animation d'un centre de ressources qui centralise l'information, favorise la sensibilisation des actrices et acteurs et des familles, et soutient l'orientation vers les dispositifs existants ; participation à l'évaluation et à l'évolution continue du schéma garantissant l'adaptation des dispositifs aux réalités du terrain et aux besoins émergents. Ses interventions s'appuient sur une forte présence de terrain : les chargées et chargés de mission de l'AGSGV63 assurent un suivi rapproché des familles, tant dans leurs démarches administratives que dans leur parcours vers le logement. Cette proximité, parfois construite sur près de quinze ans, permet de tisser des liens solides et d'obtenir une vision précise des besoins à l'échelle de chaque ménage. L'association joue également un rôle d'interface avec les bailleurs sociaux, facilitant l'accès au logement et accompagnant les intercommunalités dans la recherche de solutions adaptées. Cette démarche individualisée s'appuie sur le diagnostic social, outil central du dispositif : « *c'est le rôle de l'AGSGV de faire un diagnostic social, pour voir quel est le besoin* », précise la DDT Puy-de-Dôme, « *et ainsi faire du sur-mesure* »¹²⁴. Contrairement à certains territoires guidés par des objectifs quantitatifs, le Puy-

123. Maëva Cosme, « Gens du voyage » : chez Vago, leader des aires d'accueil, les préjugés ont la peau dure », Mediapart, 26 juin 2023.

124. Entretien n°39 du 25/02/2026 (cf. Annexe n°4).

de-Dôme privilégie la mise en correspondance directe entre les besoins exprimés et les solutions apportées : « nous on priorise rien du tout, c'est mis en face du besoin des ménages »¹²⁵.

Les associations constituent ainsi des acteurs centraux de la prise en compte des besoins des voyageuses et voyageurs. Toutefois, ce secteur associatif traverse une crise profonde, dont les manifestations les plus visibles sont des dissolutions ou des restructurations douloureuses : l'ADVOG a été placée en liquidation judiciaire ; Amitiés Tsiganes a connu un revers économique douloureux qui les a contraints à licencier plusieurs de leurs salariées et salariés et à réduire drastiquement leurs activités. Ces cas ne sont pas isolés et traduisent une tension structurelle qui pèse sur l'ensemble du secteur, pris en étau entre la nécessité de trouver des financements publics et l'exigence, souvent implicite, de se conformer aux attentes des pouvoirs publics.

Ce dilemme éthique est au cœur du positionnement associatif contemporain. Pour obtenir ou maintenir leurs financements, de nombreuses associations se voient pressées d'endosser un rôle de quasi-délégué de service public, centré sur des missions essentiellement administratives et financières ; un glissement vers une forme de contrôle social qui entre en contradiction avec leur vocation initiale d'accompagnement et de défense des droits. Comme en témoignent certaines actrices et acteurs, celles et ceux qui résistent à cette pression voient leurs budgets entamés, parfois jusqu'au point de rupture. Ces négociations avec les institutions peuvent se lire à travers la grille de trois postures distinctes vis-à-vis de l'action publique : agir contre elle, en s'érigeant en contre-pouvoir ; agir malgré elle, en palliant ses manquements sans s'y soumettre ; ou agir à sa place, en en devenant le bras armé. Comme le déplore un membre d'Amitiés Tsiganes, c'est vers cette troisième posture que la logique des financements pousse aujourd'hui un nombre croissant d'actrices et acteurs associatifs, au détriment des deux premières¹²⁶.

La mise en concurrence des associations sur des marchés publics pour les missions d'accom-

pannement social accentue encore ce phénomène. Espoir 31, qui remporte les marchés en Haute-Garonne, se trouve dans une situation budgétaire relativement stable, mais au prix d'une coopération étroite avec l'action publique locale qui rend toute posture contestataire structurellement improbable. Une association qui dépend d'un marché public n'a guère intérêt à contrarier le donneur d'ordre. La coopération devient ainsi synonyme d'alignement, et le secteur associatif perd de sa capacité à jouer un rôle d'observatoire critique.

Les associations dont les budgets ont été les plus amputés se retrouvent souvent contraintes à un périmètre d'action très restreint : accompagnement administratif limité aux demandes de RSA et d'obtention de carte Vitale, voire simple domiciliation (soit traitement des demandes et réception du courrier). C'est le cas de Amitiés Tsiganes, qui a dû mettre fin à ses permanences sociales, d'abord sans rendez-vous puis même sur rendez-vous, faute de moyens humains suffisants. Un rétrécissement du champ d'action s'opère : l'accompagnement administratif prend le pas sur des actions sociales, éducatives et culturelles.

Certaines associations conservent néanmoins une fonction précieuse de caractérisation des besoins à l'échelle locale. L'ADVOG, avant sa liquidation, pratiquait ainsi une forme de plaidoyer par l'acte en remplissant systématiquement des demandes de logement social pour chaque voyageuses et voyageurs en situation d'instabilité résidentielle. Cette démarche, au-delà de son utilité directe pour les personnes concernées, produisait une matière documentaire permettant de rendre visibles des besoins que les pouvoirs publics auraient autrement pu ignorer ou minorer. La disparition de telles actrices et tels acteurs représente donc une perte non seulement pour les individus accompagnés, mais aussi pour la connaissance collective des réalités des voyageuses et voyageurs.

Enfin, la crainte de la répression institutionnelle pèse sur les associations les plus fragiles, au point de contraindre leurs positionnements publics. Certaines d'entre elles, contactées dans le cadre de cette étude, n'ont accepté de transmettre des informations qu'à la condition d'un anonymat strict, redoutant un retour de bâton de la part des préfetures et/ou des collectivités.

125. *Ibid.*

126. Entretien n°2 du 09/02/2026 (cf. Annexe n°4).

Cette autocensure témoigne du rapport de force profondément inégal qui structure les relations entre le secteur associatif et les pouvoirs publics locaux, et souligne combien les marges de manœuvre des actrices et acteurs de terrain demeurent étroites lorsque leur existence dépend de la bienveillance de celles et ceux-là mêmes qu'elles et ils seraient censés surveiller.

IV.2. LES OUTILS DE L'ACTION PUBLIQUE FACE AUX BESOINS DE LOGEMENT/HABITAT DES VOYAGEUSES ET VOYAGEURS

Après avoir décrit le système d'actrices et acteurs impliqué dans la gouvernance des politiques d'accueil et d'habitat des « gens du voyage », cette partie analyse les différentes actions mises en œuvre par l'action publique pour satisfaire les besoins en habitat des voyageuses et voyageurs.

Ces actions sont de plusieurs types :

- Développement des aires d'accueil ;
- Régularisation des stationnements illicites ou des terrains privés familiaux ;
- Production d'une offre de logement social adaptée (TFL, PLAI adapté ou autre) ;
- Accès au logement social.

IV.2.1. LA PRODUCTION D'AIRES D'ACCUEIL COMME RÉPONSE AUX BESOINS D'HABITAT ET DE LOGEMENT DES VOYAGEUSES ET VOYAGEURS : UN USAGE DÉTOURNÉ

L'instrument central de l'action publique d'accueil et d'habitat des « gens du voyage »

Les aires d'accueil constituent le principal outil des politiques publiques à destination des « gens du voyage »¹²⁷. Malgré un cadre juridique contraignant, leur mise en œuvre reste incom-

plète : 1 093 aires permanentes d'accueil ont été réalisées sur les 1 352 prescrites, et 26 287 places sur les 34 362 places prescrites. Le taux de réalisation des prescriptions en matière d'aires permanentes d'accueil est de 76,50 % du total des prescriptions des SDAHGV. Au total, 30 départements respectent leurs obligations en matière de places et d'équipements¹²⁸.

Un usage des aires d'accueil détourné de sa fonction première

Face aux situations d'ancrage dans les aires d'accueil, les actrices et acteurs publics et gestionnaires font parfois preuve de « tolérance », validant de fait ces situations résidentielles précaires. Par exemple, dans le Puy-de-Dôme, certains ménages sont présents depuis plus de vingt ans sur les mêmes aires, dans des formes d'ancrage tolérées, voire quasi institutionnalisées. En Haute-Garonne, un gestionnaire adopte une gestion souple, en ne faisant pas systématiquement respecter les règlements intérieurs ou les systèmes de carence, ce qui permet aux familles de rester de manière pérenne sur l'aire d'accueil. Plusieurs actrices et acteurs évoquent également des arrangements informels construits entre gestionnaires et habitantes et habitants. De même, en Moselle, le système de carence est officiellement appliqué mais largement contourné : les familles quittent temporairement l'aire avant d'y revenir quelques semaines plus tard. Ce fonctionnement est toléré par les gestionnaires des règles sous couvert d'un respect formel des règles. Dans le Val-d'Oise, dans un contexte de forte tension, des pratiques informelles de « réservation » des emplacements ont également été observées. Lorsqu'une famille quitte temporairement une aire, il est admis que l'emplacement soit conservé pour une ou un membre du même groupe familial, afin de préserver les équilibres internes.

127. Cf. II.1.

128. Délégation interministérielle à l'hébergement et à l'accès au logement, Mise en œuvre des schémas départementaux d'accueil et d'habitat des gens du voyage : bilan au 31 décembre 2024, juin 2025.

Des stratégies de transformation des aires d'accueil sédentarisées

Depuis peu de temps, dans certains départements, les actrices et acteurs publics engagent la transformation en TFL des aires d'accueil occupées par des voyageuses et voyageurs ancrés. En effet, William Acker explique que les collectivités peuvent se résoudre à transformer des aires d'accueil en TFL lorsque les familles qui y habitent y sont sédentarisées depuis très longtemps¹²⁹.

Dans le Val-d'Oise par exemple, la CAVP¹³⁰ porte un des premiers projets nationaux de transformation d'une aire d'accueil sédentarisée en terrain familial locatif¹³¹. Ces solutions sont considérées comme « innovantes » et ont vocation à être répliquées dans d'autres départements. En Moselle, dans le contexte d'élaboration du nouveau schéma, une agglomération a négocié de remplacer ses prescriptions d'aire d'accueil par la réalisation de TFL ou de logement social adapté pour 30 familles. Le projet se tiendra sur le même foncier que celui sur lequel aurait été l'aire d'accueil. Cette tendance se confirme également dans le Val-d'Oise, où les prescriptions de TFL dépassent largement les nouvelles prescriptions en aire d'accueil¹³².

Toutefois, ces mesures en faveur de l'accès à l'habitat portent préjudice aux objectifs d'accueil des collectivités, car les aires transformées en TFL ne sont pas pour autant remplacées. Si la volonté politique locale de prise en compte des besoins d'ancrage peut être saluée, il est regrettable qu'itinérance et sédentarisation soient toujours opposées, et que la seconde soit seulement prise en compte au détriment de la première.

Ne rien faire : l'inaction comme forme d'action publique ?

Enfin, une dernière forme d'action publique relève de l'absence d'action, notamment de formes de tolérance à l'égard de situations d'occupations « illicites » ou de sédentarisation sur les aires d'accueil. Par exemple, un agent de DDETS précise que cette position s'appuie sur un constat pragmatique : « l'évacuation, si c'est pour les remettre sur un terrain illicite, c'est ridicule »¹³³. Dans certains cas, les ménages finissent par aménager durablement des terrains occupés, conduisant les collectivités à s'y résoudre. Comme cela est exprimé, si ces terrains ont été investis, c'est souvent faute d'alternative, et la collectivité peut alors considérer alors que « c'est la solution la moins pire ».

Une certaine tolérance envers l'ancrage en aire d'accueil ou en illicite a également été soulignée dans le Val-d'Oise lors de notre entretien avec une collectivité : « C'est un phénomène, dans tous les cas, qu'on a sur la plupart des territoires, c'est qu'il y a une tolérance par rapport à ces aires d'accueil et sur l'ancrage »¹³⁴. Néanmoins cette « tolérance » apparaît différenciée selon les situations et les temps de l'année :

« Alors en fait, si l'installation est dans un secteur où il n'y a pas d'habitat proche et où ça ne gère pas de nuisances (...), on laisse, on risque un peu. Quand celui qui est gêné est bruyant, on finit par faire en sorte qu'il y ait une procédure (...). Et puis il y a des choses qui sont tolérées un temps : par exemple, on a régulièrement des implantations sur les parkings d'établissements scolaires en période de vacances d'été ; ça peut être toléré, mais après on leur dit "du coup, vous partez une semaine avant la rentrée" : avec certaines familles, on sait que c'est possible, puisque de toute manière, on sait qu'on l'a déjà fait, ça a fonctionné ; et avec d'autres familles, ils vont nous dire oui, mais ils ne partent pas, donc là, c'est un arrêté immédiat. (...) En fait, c'est là qu'on dit qu'on est tolérant, parce qu'il n'y a pas de dogme. C'est au cas par cas, finalement. »¹³⁵

129. Entretien n°63 du 25/02/2026 (cf. Annexe n°4).

130. Communauté d'agglomération de Val-Paris.

131. Entretien n°58 du 13/03/2026 (cf. Annexe n°4).

132. Préfecture du Val-d'Oise, Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage du Val-d'Oise, 2022, document administratif.

133. Entretien n°40 du 25/02/2026 (cf. Annexe n°4).

134. Entretien n°55 du 11/03/2026 (cf. Annexe n°4).

135. *Ibid.*

IV.2.2. UNE FORTE DEMANDE DE TFL, SANS RÉPONSE SUFFISANTE DE L'ACTION PUBLIQUE

Les terrains locatifs familiaux (TFL) constituent un dispositif d'habitat destiné aux « gens du voyage », inscrit dans les politiques publiques d'accueil et d'habitat. Il s'agit de parcelles aménagées, louées par une collectivité ou un bailleur, permettant l'installation durable d'une ou plusieurs familles. À la différence des aires d'accueil, ces terrains répondent à une logique d'ancrage territorial et de stabilisation, tout en maintenant l'usage de l'habitat mobile.

Sur le plan réglementaire, notamment précisé par le décret du 26 décembre 2019, un TFL correspond à un terrain viabilisé et organisé en emplacements privatifs. Il doit être clôturé, accessible, et raccordé aux réseaux (eau, électricité, assainissement), avec des compteurs individuels. Chaque unité comprend généralement plusieurs places pour caravanes, un bloc sanitaire (douche, WC,) ainsi qu'un local permettant certains usages domestiques. L'ensemble vise à garantir des conditions de vie dignes tout en laissant une place au mode d'habitat mobile.

Présentés par l'État comme une solution adaptée aux aspirations des familles, notamment en matière de stabilité, de confort minimal et de maintien du mode de vie, les TFL occupent aujourd'hui une place croissante dans les politiques publiques. Leur développement est encouragé, et une part importante des schémas départementaux en prescrivent (plus de 50 % en 2022)¹³⁶, en plus de faire l'objet d'une demande réelle sur certains territoires. Toutefois, cette reconnaissance institutionnelle contraste avec une mise en œuvre limitée. En pratique, leur production reste faible, en raison de contraintes foncières, financières et politiques, et de l'absence de mécanismes réellement contraignants pour les collectivités.

Au-delà de ces freins opérationnels, les TFL révèlent également des limites plus structurelles : pensés comme une réponse standardisée, ils peinent à s'ajuster à la diversité des situations et des aspirations des voyageuses et voyageurs (taille des ménages, évolutions familiales, conditions économiques, vieillissement, handicap). Dès lors, s'ils constituent un outil pertinent dans certains cas, ils ne peuvent à eux seuls répondre à la pluralité des besoins, ni résorber l'ensemble des situations de mal-logement. Cette tension entre adéquation supposée et limites concrètes interroge la place réelle des TFL dans les réponses apportées par l'action publique.

Face aux aspirations des voyageuses et voyageurs, un produit de plus en plus privilégié par les pouvoirs publics

Les terrains locatifs familiaux prennent aujourd'hui une place croissante dans les politiques publiques. Ils sont souvent perçus par les collectivités comme une réponse adaptée aux besoins des voyageuses et voyageurs, en cherchant à concilier maintien du mode d'habitat et besoin d'ancrage.

Cette lecture est partagée par un certain nombre des actrices et acteurs rencontrés. Dans un de nos terrains d'étude, un gestionnaire souligne ainsi que les familles expriment régulièrement une préférence pour ce type de dispositif, notamment pour le confort qu'il apporte¹³⁷. Dans le Val-d'Oise, plusieurs professionnelles et professionnels évoquent également une demande importante de TFL, renforcée par le renouvellement des schémas départementaux, qui en prescrivent un nombre important¹³⁸.

Cette manière de penser les besoins se traduit dans les choix des collectivités. Une collectivité locale rencontrée indique ainsi avoir réorienté sa production vers les TFL et le logement social adapté, au détriment des aires d'accueil. Deux

136. Délégation interministérielle à l'hébergement et à l'accès au logement (DIHAL), Tableau de mise en œuvre des schémas départementaux au 31 décembre 2022 (2022).

137. Entretien n°23 du 17/02/2026 (cf. Annexe n°4).

138. Entretien n°55 du 11/03/2026 (cf. Annexe n°4).

opérations de logement adapté (19 et 15 logements) ont été prescrites, ainsi que 134 places en TFL, notamment via la transformation d'une aire existante¹³⁹. Ce choix repose à la fois sur des considérations de coût et sur l'idée que les TFL correspondent davantage aux attentes des familles. Cette orientation est également soutenue au niveau institutionnel. La sous-préfète rencontrée dans le Puy-de-Dôme insiste sur la nécessité de « *trouver des solutions* », en identifiant les TFL comme « *très adaptés* » au mode de vie des « gens du voyage »¹⁴⁰.

Du point de vue de certaines voyageuses et voyageurs rencontrés, les TFL peuvent effectivement représenter une amélioration tangible des conditions de vie. Sarah, prochainement installée avec sa famille sur un terrain familial, s'en réjouit : « *ça va permettre de faire la cuisine au chaud (...) le froid c'est vraiment pour moi le plus gros truc* »¹⁴¹. L'accès à un espace abrité et équipé apparaît ici comme un élément déterminant. De manière plus générale, les actrices et acteurs associatifs, comme l'AGSGV63, soulignent que les TFL permettent de maintenir l'habitat mobile tout en apportant un certain confort, même si d'autres solutions comme le logement social restent parfois mieux adaptées au prix d'une sédentarisation plus marquée¹⁴².

Ainsi, les TFL s'imposent progressivement comme une réponse privilégiée par l'action publique, à la fois parce qu'ils correspondent à une demande exprimée sur le terrain et parce qu'ils traduisent une certaine manière de repenser les besoins des voyageuses et voyageurs, autour d'un équilibre entre mobilité et ancrage.

Mais des limites institutionnelle, opérationnelle, politique et financière majeures à leur mise en place

Malgré une volonté affichée de développer les TFL, la mise en œuvre concrète reste très faible.

Au niveau national, la DIHAL estimait qu'au 31 décembre 2024, seulement 20 % des TFL prescrits avaient été réalisés, contre 80 % pour les places en aires d'accueil¹⁴³. Dans le Puy-de-Dôme, à deux ans de la mise en place du schéma départemental, seulement 10 terrains sur 126 prescrits avaient été effectivement construits. Ces chiffres traduisent un décalage manifeste entre les objectifs institutionnels et la production effective.

Plusieurs facteurs expliquent cette situation. D'une part, la question du foncier constitue un obstacle majeur. Comme le souligne W. Acker, « *quand on annonce à une collectivité qu'il faut dépenser 1,5 million pour 4 terrains et que ça va consommer 10 000 mètres carrés, ils n'en veulent pas... ils mettent ça tout en bas de la liste* »¹⁴⁴. Les contraintes liées à la réduction de la consommation foncière (ZAN) et aux budgets limités des collectivités renforcent cette difficulté et sont souvent mobilisés comme totem par les actrices et acteurs institutionnels. Dans le Val-d'Oise, au vu de la forte pression foncière, certaines communes n'acceptent de produire des TFL que sur des terrains déjà occupés par des voyageuses et voyageurs, rendant quasi impossible la création ex-nihilo de nouvelles places¹⁴⁵.

Le coût des opérations constitue également un frein. Sur le territoire d'une collectivité rencontrée, pour une opération d'habitat, la construction de 45 places a représenté 11,5 millions d'euros, soit environ 255 000 € par ménage, hors acquisition du terrain. Ce coût, comparable à celui d'un pavillon individuel, a freiné l'enthousiasme des élues et élus, explique une agente de la collectivité, et peut considérablement rallonger les délais de réalisation¹⁴⁶. Dans ce contexte, un collègue de l'agente estime qu'il faudrait près de 50 ans pour mettre en œuvre l'ensemble des prescriptions du schéma¹⁴⁷.

139. *Ibid.*

140. Entretien n°41 du 25/02/2026 (cf. Annexe n°4).

141. Entretien n°33 du 24/02/2026 (cf. Annexe n°4).

142. Entretien n°30 du 28/02/2026 (cf. Annexe n°4).

143. Délégation interministérielle à l'hébergement et à l'accès au logement (DIHAL), Mise en œuvre des schémas départementaux d'accueil et d'habitat des gens du voyage, Bilan au 31 décembre 2024, 2024.

144. Entretien n°63 du 25/02/2026 (cf. Annexe n°4).

145. Entretien n°55 du 11/03/2026 (cf. Annexe n°4).

146. *Ibid.*

147. *Ibid.*

La FNASAT appuie en ce sens en soulignant que le faible niveau de réalisation des TFL s'explique par des contraintes budgétaires. Alors même que les crédits dédiés ont longtemps été sous-consommés, les services déconcentrés de l'État sont, depuis 2022, invités à prioriser les projets avant leur transmission pour instruction, ce qui limite encore leur développement. La fédération insiste également sur le fait que ces subventions apparaissent « *sous-évaluées* » au regard des objectifs fixés par les schémas départementaux et inadaptées aux réalités foncières, en particulier dans les zones tendues. Elle estime, en 2022, qu'il faudrait au moins 37,6 millions d'euros, soit l'équivalent de vingt années de budgétisation au rythme actuel, pour répondre aux prescriptions existantes. Dans ce contexte, la faiblesse des subventions publiques, notamment celles de l'État, contraint les opérateurs, publics comme privés, à rechercher d'autres sources d'équilibre financier. Faute d'aides au logement suffisantes, cet équilibre est difficile à atteindre sans répercussion sur les loyers. Dès lors, en l'absence de modèle économique viable, les bailleurs sociaux restent peu enclins à s'engager dans ce type d'opérations¹⁴⁸.

À cela s'ajoutent des contraintes techniques et environnementales. Marc Béziat, ex-membre de l'ADVOG, note que certaines restrictions, par exemple liées au maniement de métaux polluants, empêchent de développer de nouveaux TFL¹⁴⁹. La densification des sites existants pose également des problèmes : comme le souligne un agent d'une collectivité, « *on remplace des terrains où il y avait 50 ménages et on ne peut en mettre que 32* », ce qui sécurise la qualité de l'habitat mais rompt avec l'équilibre social initial¹⁵⁰.

De plus, la difficulté à mobiliser des bailleurs sociaux constitue un autre facteur d'inertie dans la mise en œuvre des projets d'habitat à destinations des voyageuses et voyageurs. Plusieurs actrices et acteurs soulignent une réticence mar-

quée des bailleurs à s'engager dans des opérations destinées aux « gens du voyage », notamment en raison des incertitudes financières et des spécificités de ces projets. En Moselle, cette difficulté apparaît particulièrement prégnante : dans le cadre d'une opération de résorption de l'habitat insalubre bidonville, pourtant fortement soutenue financièrement, aucun bailleur n'a accepté de se positionner pendant plusieurs années. Cette frilosité s'explique également par l'absence de reconnaissance pleine de la caravane comme logement, qui limite l'accès des ménages aux APL (aide personnalisée au logement) et renforce, aux yeux des bailleurs, les risques d'insolvabilité. Ainsi, au-delà des contraintes foncières, financières et techniques, les réticences des opérateurs du logement social participent à freiner le développement effectif de ces dispositifs.

Enfin, des facteurs politiques et sociaux peuvent bloquer la production. En Haute-Garonne, la création de TFL a provoqué des tensions locales, jusqu'à la démission d'un maire face à l'opposition citoyenne. Le succès d'un projet dépend ainsi largement de la volonté politique locale : comme le note Luc Monnin du bureau d'étude CATHS, « *quand il y a une volonté politique, on fait les choses* »¹⁵¹.

Le constat est clair : malgré une prescription forte et un intérêt réel pour ce dispositif, la mise en œuvre des TFL reste freinée par un cumul de facteurs matériels, financiers, réglementaires et politiques. Les ambitions des schémas départementaux se heurtent à la réalité du terrain, limitant l'impact des TFL dans la résorption du mal-logement.

La standardisation face aux besoins individuels : un produit critiqué et parfois jugé inadapté

Le TFL reste un outil dont l'adaptation aux besoins réels des voyageuses et voyageurs est limitée, comme le souligne William Acker : « *on*

148. FNASAT-Gens du Voyage. Note d'interpellation – *Pour une évolution des politiques d'accueil et d'habitat des Gens du voyage*. 15 mai 2023. Dernière consultation 30 mars 2026.

149. Entretien n°54 du 06/03/2026 (cf. Annexe n°4).

150. Entretien n°55 du 11/03/2026 (cf. Annexe n°4).

151. Entretien n°21 du 16/02/2026 (cf. Annexe n°4).

développe des solutions d'habitat pour les gens du voyage, qui sont en fait des solutions de cabanisation. (...) Ces outils ne correspondent pas aux besoins de tout le monde. Ils ne correspondent pas aux envies et aux aspirations de tout le monde »¹⁵². Cette critique met en évidence le problème d'une réponse uniforme face à des besoins exprimés individuellement.

Une limite récurrente pointée par les voyageuses et voyageurs concerne ainsi la taille des TFL, souvent jugée trop petite et rigide pour s'adapter à la vie réelle des familles et à l'évolution de leur composition. Yann et Léana expliquent que le terrain sur lequel ils se trouvent était initialement adapté à la taille de leur ménage, mais qu'avec leurs enfants désormais propriétaires de leurs propres caravanes, il devient trop petit pour les accueillir correctement toutes et tous. Yann précise que la taille du terrain est aujourd'hui un enjeu majeur et qu'il serait prêt à rogner sur certaines aménités pour gagner de l'espace¹⁵³. Cette analyse entre toutefois en tension avec les aspirations de certaines voyageuses et voyageurs, qui privilégient les aménités et la qualité de vie plutôt que l'espace strictement alloué, mettant en lumière l'inflexibilité du TFL face à la diversité des besoins et des modes de vie.

Chris, un voyageur rencontré en Haute-Garonne, insiste également sur le décalage entre les normes administratives et les besoins réels des familles : « Comment eux peuvent savoir ce dont nous on a besoin ? »¹⁵⁴. Selon lui, les terrains standardisés ne prennent pas toujours en compte le mode de vie et l'organisation spécifique des familles, ce qui provoque des tensions sur la répartition de l'espace. Marc Béziat souligne également les limites du TFL, qu'il juge souvent inadéquat pour préserver le mode de vie en caravane. Selon lui, le dispositif est envisagé comme un outil de résorption du mal-logement, plutôt que comme un véritable habitat répondant aux besoins réels des voyageuses et voyageurs¹⁵⁵.

Les TFL posent aussi des problèmes financiers pour les voyageuses et voyageurs, qui doivent souvent payer elles et eux-mêmes l'ensemble du loyer, faute d'aides. En Haute Garonne, une agente de collectivité rappelle ainsi que l'absence d'APL pour les TFL rend ces dispositifs difficiles à mettre en œuvre pour les familles aux moyens limités, qualifiant cette situation réglementaire de « vraie erreur »¹⁵⁶. Dans le Val-d'Oise, un agent s'interroge également quant à la pertinence de sortir les TFL du droit aux APL : « Ça fait partie des normes, ou peut-être que c'est la règle qu'il faut changer »¹⁵⁷. La réussite de ces projets nécessite donc de réunir dès le départ toutes les conditions financières pour les familles.

Si les TFL représentent une amélioration par rapport au mal-logement et apportent des solutions pour une partie des voyageuses et voyageurs, ils restent un produit parfois inadapté. La standardisation, la taille insuffisante des terrains, l'absence de consultation des familles et les contraintes financières montrent qu'ils ne peuvent répondre uniformément aux besoins des voyageuses et voyageurs et nécessitent des ajustements pour mieux correspondre à leurs pratiques et aspirations.

Le TFL comme étape d'un parcours résidentiel évolutif

Cette lecture peut toutefois être nuancée par une approche plus dynamique des trajectoires résidentielles. Dans le Val-d'Oise, un urbaniste interrogé observe ainsi que les terrains locatifs familiaux constituent souvent une étape dans un processus d'ancrage plus progressif. Selon lui, les familles passent fréquemment par une phase de stabilisation en terrain familial avant d'engager des transformations plus durables : « j'ai l'impression que l'objectif c'est quand même progressivement qu'il y ait une mutation vers du logement en dur »¹⁵⁸. Il souligne ainsi que de nombreuses familles, après s'être installées sur un terrain

152. Entretien n°63 du 25/02/2026 (cf. Annexe n°4).

153. Entretiens n° 35 et n°36 du 24/02/2026 (cf. Annexe n°4).

154. Entretien n°24 du 17/02/2026 (cf. Annexe n°4).

155. Entretien n°54 du 06/03/2026 (cf. Annexe n°4).

156. Entretien n°26 du 18/02/2026 (cf. Annexe n°4).

157. Entretien n°55 du 11/03/2026 (cf. Annexe n°4).

158. Entretien n°59 du 16/03/2026 (cf. Annexe n°4).

pour y stationner leurs caravanes, amorcent une évolution de leurs conditions d'habitat, en aménageant progressivement leur parcelle ou en développant des constructions « en dur ».

Dans cette perspective, le TFL ne serait pas tant une solution figée qu'un support évolutif, permettant une transition entre habitat mobile et ancrage résidentiel. L'urbaniste insiste ainsi sur le fait que « *les gens ont besoin de passer par une phase terrain familial* », qui constitue une étape intermédiaire avant une éventuelle installation en habitat plus traditionnel, « avec un pavillon et un espace extérieur »¹⁵⁹. Cette lecture met en évidence l'intérêt de penser les TFL dans une logique de parcours, et non comme une réponse définitive. Elle suppose néanmoins d'introduire davantage de souplesse dans les dispositifs avec des terrains conçus pour permettre des aménagements ultérieurs « en dur », grâce à des adaptations des documents d'urbanisme. Elle invite ainsi à repenser le TFL non comme une réponse standardisée, mais comme un élément d'un parcours résidentiel évolutif, mieux à même de s'ajuster aux transformations des besoins et des modes de vie. Ce produit gagnerait à être pensé comme une étape parmi d'autres, sans hiérarchie entre les différents produits d'habitat.

Les TFL apportent ainsi des solutions pour certaines familles, mais ne permettent pas de résorber l'ensemble des situations de mal-logement et doivent être envisagés comme une pièce d'un dispositif plus large. Si ces dispositifs améliorent certaines conditions de logement, ils restent partiels et insuffisants face à la diversité des besoins et aux pratiques réelles des familles voyageuses.

IV.2.3. LE LOGEMENT SOCIAL ADAPTÉ, UNE SOLUTION ENCORE MARGINALE

Le logement social adapté constitue un produit d'habitat spécifiquement mobilisé pour répondre aux besoins de certains ménages à faibles ressources, dont les publics voyageurs peuvent faire partie. Pour les voyageuses et voyageurs, il est généralement conçu sous la forme de maisons individuelles, type pavillon, et offre un niveau de confort supérieur au TFL, avec des espaces plus adaptés à la vie familiale et une meilleure qualité d'habiter. À ce titre, il est par exemple identifié par le CEREMA comme une réponse pertinente et éprouvée pour accompagner les voyageuses et voyageurs¹⁶⁰. Comme le souligne William Acker, il présente notamment l'intérêt de faire entrer, au moins partiellement, le mode de vie en caravane dans le logement social¹⁶¹.

Le logement social adapté apparaît ainsi, dans certaines configurations, comme une solution plus protectrice que le TFL, notamment en matière de droits : là où le TFL s'apparente à « une aire d'accueil à l'échelle familiale », il n'ouvre pas les mêmes droits (APL, chèques énergie) et constitue, selon Acker, « du PLAI en moins bien »¹⁶². Si le TFL répond à certains besoins, il peut aussi être demandé par défaut, faute d'alternatives connues ou accessibles.

Le logement social adapté présente également des atouts en matière d'adaptation aux parcours de vie, notamment face au vieillissement ou au handicap. Comme le rappelle Acker : « *quand vous avez une personne en situation de handicap (...) une caravane, c'est pas toujours adapté. (...) Quand on est en perte d'autonomie, monter les trois marches de la caravane, vivre dans une caravane, c'est pas toujours adapté* »¹⁶³. À l'inverse, la présence d'une chambre et d'équipements « en dur » permet de mieux répondre à ces enjeux, ce qui explique que, lorsqu'elles sont informées,

159. *Ibid.*

160. Cerema, Guide PLAI : réussir la production de logements très sociaux accompagnés – Les enseignements du programme PLAI adapté (2021).

161. Entretien n°63 du 25/02/2026 (cf. Annexe n°4).

162. *Ibid.*

163. *Ibid.*

certaines familles réorientent leurs demandes vers ce type de produit. Des évolutions de dispositifs existants en témoignent, comme à Brest, où certains TFL sont transformés en logements sociaux financés par un prêt de type PLAI, afin d'ajouter des chambres et de mieux répondre à l'évolution des besoins familiaux.

Un produit peu diffusé

Pour autant, il s'agit d'un produit encore peu diffusé, qui relève souvent d'expérimentations locales plutôt que d'un déploiement à grande échelle. Selon le CEREMA, en 2021, les opérations destinées aux « gens du voyage » ne représentent qu'une part minoritaire des logements programmés en PLAI adapté (environ 20 %) ¹⁶⁴. En outre, selon la FNASAT, en 2023, la moitié de l'offre en logement social adapté se concentre dans sept départements ¹⁶⁵. Plusieurs freins limitent en effet sa généralisation : un coût plus élevé lié à la production de logements individuels neufs, la rareté du foncier disponible, ainsi que des réticences de la part de certaines actrices et acteurs publics. À cela s'ajoute une vigilance quant aux formes que peuvent prendre ces opérations : William Acker alerte sur le risque de produire des formes d'habitat regroupé pouvant s'apparenter à des « ghettos » ou à des « campements ethniques », rappelant les dérives de certains grands ensembles des années 1970 si ces projets ne sont pas pensés dans une logique d'intégration ¹⁶⁶ (cf. II.5.1).

Par ailleurs, le logement social adapté financé par prêt PLAI demeure un produit multiforme, dont la prise en compte des modes de vie voyageurs varie selon les opérations. Certaines expériences, comme à Ambarès-et-Lagrave, dans le département de la Gironde, témoignent de démarches plus qualitatives, avec un travail en

amont mené avec les futures habitantes et habitants permettant d'intégrer certaines spécificités d'usage, comme la possibilité de stationner une caravane. Toutefois, ces adaptations restent souvent limitées (une seule caravane, voire aucune place prévue), ce qui implique une forme de sédentarisation plus contrainte et moins flexible que celle permise par d'autres dispositifs comme le TFL. Comme le souligne l'AGSGV63, le modèle pavillonnaire adapté « fonctionne bien », mais suppose d'accepter cette sédentarisation ¹⁶⁷.

Ainsi, bien que le logement social adapté financé par prêt PLAI soit fréquemment considéré comme une solution plus qualitative, plus protectrice et mieux adaptée aux évolutions des parcours de vie que le TFL, il demeure encore marginal dans les politiques de l'habitat et ne répond qu'à une partie des besoins exprimés par les voyageuses et voyageurs.

Un déficit d'accompagnement et de communication

Dans ce contexte, la question de l'information et de l'accompagnement des familles apparaît centrale. La connaissance limitée des dispositifs disponibles constitue en effet un obstacle important. Comme le souligne William Acker : « C'est rare que les familles soient bien au courant des dispositifs. Et quand on leur suggère que c'est possible d'avoir une chambre, souvent, elles veulent une chambre. » Plus largement, il observe que « les gens réclament moins que ce à quoi ils pourraient avoir le droit, parce qu'ils se disent, en réclamant moins, on va avoir au moins quelque chose » ¹⁶⁸. Cette méconnaissance conduit ainsi les ménages à formuler des demandes peu ambitieuses ou peu adaptées à leurs besoins réels, par accoutumance à des réponses publiques jugées limitées.

En Île-de-France, plusieurs mères interrogées expriment cette forme de retenue stratégique, se déclarant prêtes à se contenter d'un terrain similaire à celui qu'elles occupent, simplement

164. Cerema, Guide PLAI : réussir la production de logements très sociaux accompagnés – Les enseignements du programme PLAI adapté (2021).

165. FNASAT-Gens du Voyage. Note d'interpellation – Pour une évolution des politiques d'accueil et d'habitat des Gens du voyage. 15 mai 2023. Dernière consultation 30 mars 2026.

166. Entretien n°63 du 25/02/2026 (cf. Annexe n°4).

167. Entretien n°50 du 28/02/2026 (cf. Annexe n°4).

168. Entretien n°63 du 25/02/2026 (cf. Annexe n°4).

équipé de sanitaires, percevant des solutions comme le TFL ou le logement social adapté financé par prêt PLAI comme difficilement accessibles¹⁶⁹. Or, lorsque les familles sont informées des possibilités existantes, leurs aspirations évoluent. William Acker souligne que, mieux accompagnées, elles s'orientent plus volontiers vers des solutions de type PLAI adapté plutôt que vers des dispositifs plus précaires : « *quand on leur explique, elles vont plus facilement demander du PLAI que du TFL* »¹⁷⁰.

Cela met en évidence le rôle déterminant de la communication et de l'accompagnement social pour favoriser l'appropriation de ce type de produit, qui, bien que pertinent, reste encore insuffisamment connu, peu déployé et donc sous-mobilisé par les familles elles-mêmes.

IV.2.4. LE TERRAIN AMÉNAGÉ LOCATIF PUBLIC (TALP), UNE INITIATIVE PROMETTEUSE DANS LE PUY-DE-DÔME

Le terrain aménagé locatif public constitue une forme d'innovation récente dans l'offre d'habitat à destination des « gens du voyage », développée à titre expérimental dans le Puy-de-Dôme. Ce dispositif s'inscrit en rupture avec les cadres plus normés que sont le TFL ou le logement social adapté en prêt PLAI, en proposant une approche plus souple et davantage centrée sur les besoins réels des ménages.

Contrairement au TFL, fortement encadré par des décrets qui standardisent ses caractéristiques, le terrain aménagé locatif repose sur une logique de « sur-mesure ». Comme le souligne William Acker, il s'agit d'un format « *qui permet beaucoup plus de souplesse* » et qui ouvre la voie à « *une ingénierie de projet beaucoup plus en lien avec les familles concernées* »¹⁷¹, dans le sens où celles-ci sont directement associées à la définition de leur habitat. On est ainsi « hors cadre », dans une démarche où le projet se construit avec les ménages, et non à partir d'un modèle prédéfini.

Dans le Puy-de-Dôme, cette approche s'est traduite par la mise en place d'un système d'équivalence permettant de développer des projets alternatifs aux terrains familiaux locatifs, sans pour autant respecter strictement les critères réglementaires associés. Comme l'indique une agente de la DDT, « *depuis la mise en œuvre du schéma, aucun TFLP n'a été financé* », mais plusieurs projets de TALP ont vu le jour en dehors de ce cadre¹⁷². Le département a ainsi instauré une procédure permettant de reconnaître ces opérations comme équivalentes, à condition qu'elles répondent aux besoins identifiés des ménages. Ces terrains aménagés locatifs publics, financés notamment par la préfecture via la DETR (dotation d'équipement des territoires ruraux), constituent donc une offre alternative, juridiquement encadrée mais plus flexible dans sa mise en œuvre.

Le principe repose sur une adaptation fine aux situations individuelles : « *C'est mis en face du besoin des ménages* » précise l'agente de la DDT¹⁷³. Le rôle de l'AGSGV63 est ici central, à travers la réalisation de diagnostics sociaux permettant d'identifier précisément les attentes et contraintes des familles, afin de « *faire du sur-mesure* ». Cette logique se traduit concrètement par des projets très diversifiés, combinant par exemple terrains privés, habitats légers (type mobil-home), modules sanitaires, espaces extérieurs (jardin, potager), et intégration dans l'environnement urbain (proximité des transports, insertion paysagère).

Plusieurs opérations illustrent cette dynamique. À Clermont-Ferrand (Pont de la Sarre), un terrain aménagé locatif public a été créé pour répondre aux besoins spécifiques de deux frères, avec un habitat léger de deux chambres, un module sanitaire et un environnement arboré. À Gerzat, une ancienne aire d'accueil a été transformée en six terrains aménagés locatifs, chacun équipé d'un habitat léger, d'une terrasse et de sanitaires, à destination de ménages en errance.

169. Entretien n°57 du 12/03/2026 (cf. Annexe n°4).

170. Entretien n°63 du 25/02/2026 (cf. Annexe n°4).

171. *Ibid.*

172. Entretien n°39 du 25/02/2026 (cf. Annexe n°4).

173. Entretien n°39 du 25/02/2026 (cf. Annexe n°4).



Ces projets témoignent d'une volonté de diversification de l'offre et d'adaptation aux trajectoires résidentielles.

Ce type de dispositif présente ainsi plusieurs atouts : une plus grande flexibilité que le TFL, une meilleure adéquation aux besoins réels, et une capacité à intégrer différentes formes d'habitat (caravanes, mobil-homes, constructions légères). Il permet également de sécuriser les parcours résidentiels via un statut locatif, tout en laissant une marge d'appropriation plus importante aux ménages. Toutefois, en raison du statut locatif spécifique au TALP, les voyageuses et voyageurs qui choisissent d'investir dans ce terrain, par exemple en y installant une construction ou un mobil-home, ne pourraient pas réellement bénéficier des aménagements réalisés. Cette situation s'apparente à celle d'un locataire d'appartement qui entreprendrait des travaux relevant normalement de la responsabilité du propriétaire.

En somme l'AGSGV63 précise que « *Le terrain aménagé locatif public constitue donc une alternative au terrain familial locatif public en offrant la possibilité d'une diversification du mode d'habitat à partir du moment où celui-ci est conforme aux règles d'urbanisme.* »¹⁷⁴

LA PLAINE DE PIERRELAYE-BESSANCOURT : UN EXEMPLE D'INNOVATION LOCALE

Au-delà du cas du Puy-de-Dôme, des formes d'innovation plus ponctuelles émergent également à l'échelle d'opérations locales, traduisant une évolution des pratiques d'aménagement sur d'autres territoires. Dans le Val-d'Oise, le projet d'aménagement de la plaine de Pierrelaye-Bessancourt, porté par le Syndicat mixte d'aménagement de la plaine de Pierrelaye-Bessancourt, illustre cette dynamique. Dans le cadre de la création de la forêt de Maubuisson, des « secteurs de relocalisation » ont été conçus pour accueillir des ménages voyageurs, sous forme de terrains familiaux. Toutefois, ces derniers se distinguent par l'intégration de règles d'urbanisme spécifiques, visant à introduire davantage de souplesse dans les formes d'habitat autorisées. Comme le souligne un urbaniste interrogé, ces dispositifs prennent en compte les trajectoires résidentielles observées, marquées par une tendance à la sédentarisation progressive et à l'évolution vers des formes d'habitat "en dur"^{*}. Les règlements locaux d'urbanisme permettent ainsi d'accompagner ces transformations dans le temps, en autorisant une mutation progressive des installations, tout en inscrivant ces espaces en continuité des zones urbaines existantes. Cette approche témoigne d'une adaptation des outils d'aménagement aux réalités sociales, en conciliant encadrement réglementaire et prise en compte des usages évolutifs.

^{*} Entretien n°59 du 16/03/2026 (cf. Annexe n°4)

174. Entretien n°30 du 23/02/2026 (cf. Annexe n°4).

Toutefois, cette innovation reste encore limitée dans sa diffusion. Le recours à la procédure d'équivalence implique des démarches administratives lourdes, avec des validations au cas par cas par les instances départementales, ce qui freine un déploiement à plus grande échelle. Par ailleurs, ce modèle repose fortement sur une ingénierie sociale exigeante (diagnostics individualisés, accompagnement des ménages, association au projet), difficile à généraliser sans moyens dédiés.

En outre, si le TALP s'adapte finement aux besoins des voyageuses et voyageurs et constitue une solution pertinente sur le plan qualitatif, sa production à grande échelle reste limitée et polarise deux philosophies de l'action publique rappelant les débats passés autour de la production de logement social. Face à l'urgence de la situation, faut-il privilégier une construction massive, comme cela a été fait autrefois pour le logement social, afin de soutenir les parcours résidentiels, ou opter pour des projets sur-mesure et concertés, mais plus longs à mettre en œuvre et plus coûteux ? Face à l'inertie de l'action publique, l'essor du TALP peut compliquer encore davantage la réalisation de projets déjà rares, alors que le TFL peut apparaître pour certaines actrices et acteurs comme un « moindre mal » face à des situations de mal-logement urgentes. Il convient néanmoins de rappeler que même le TFL, en théorie plus facile à sortir, reste très peu mis en œuvre.

Ainsi, le terrain aménagé locatif public apparaît comme une piste prometteuse pour renouveler l'offre d'habitat à destination des « gens du voyage », en sortant du cadre standardisé du TFL. Il permet de mieux articuler diversité des modes de vie et ancrage territorial, mais son développement reste conditionné à la capacité des acteurs publics à assouplir les cadres existants et à investir dans une approche plus qualitative et individualisée des besoins.

IV.2.5. LE LOGEMENT SOCIAL « CLASSIQUE » : UN ACCÈS DISCRIMINÉ ET UNE RÉTICENCE CULTURELLE

Dans le cadre du droit commun, les voyageuses et voyageurs peuvent théoriquement accéder au logement social comme tout autre demandeur. En pratique, cet accès varie fortement selon les territoires : certaines collectivités et actrices et acteurs institutionnels mettent en place des dispositifs spécifiques pour faciliter leur entrée dans le parc social comme dans le Puy-de-Dôme, tandis que d'autres n'y recourent que peu ou pas. Cette disparité se combine à la frilosité des bailleurs et des collectivités, souvent fondée sur des représentations stéréotypées du public voyageur. Parallèlement, certaines voyageuses et voyageurs restent réticents au logement collectif, jugé incompatible avec leurs modes de vie mobiles. Le logement social apparaît ainsi comme une option ambivalente : potentiellement viable et pérenne, mais limitée par des freins institutionnels, des résistances culturelles et des choix individuels.

Un public accusant des difficultés d'accès au logement social de droit commun

Malgré le droit théorique des voyageuses et voyageurs à accéder au logement social, la réalité montre de nombreuses entraves pratiques et symboliques. Un agent de la DDETS Puy-de-Dôme témoigne ainsi d'une appréhension persistante des bailleurs et des collectivités¹⁷⁵. Ces derniers invoquent régulièrement des représentations stéréotypées des voyageuses et voyageurs : « ils ne sont pas habitués à vivre en collectif », « ils ne connaissent pas le fonctionnement d'une quittance de loyer », ou encore qu'elles et ils seraient « bruyants » ou « trop nombreux ». Ces perceptions alimentent une méfiance qui se traduit par des exigences d'accompagnement social renforcé lorsque des logements sont attribués, par exemple via des mesures d'intermédiation

175. Entretien n°40 du 25/02/2026 (cf. Annexe n°4).

locative (IML) ou des allocations permettant à une association de guider administrativement les familles. Cet accompagnement, considéré par les bailleurs comme une « sécurité », souligne une prudence quasi systématique : le risque que le logement social devienne, dans leur perception, un espace difficile ou coûteux à gérer reste très présent. Lisa, de l'AGSGV63 parle ainsi de « crainte et méfiance envers les gens du voyage » des bailleurs, perçus comme des locataires à risque¹⁷⁶.

Cette « prudence » s'étend aussi aux instances institutionnelles. Ainsi, selon la DDETS Puy-de-Dôme, le nombre de recours DALO déposés par des voyageuses et voyageurs est en augmentation, mais l'inertie du système de logement social, combinée à la crise générale du parc et à une rotation limitée, freine encore l'attribution¹⁷⁷. De nombreux dossiers restent en attente pendant plusieurs années, comme le cas de Fabien en Moselle, dont la demande via DALO reste sans réponse depuis sept ans¹⁷⁸, ou celui de Polo, engagé dans une procédure DALO depuis 2011 sans proposition concrète¹⁷⁹. Ces situations accentuent la frustration et le découragement des voyageuses et voyageurs face à un système administratif déjà complexe et renforcent l'impression que le logement social de droit commun est difficilement accessible.

Par ailleurs, certaines demandes ne sont pas immédiatement transmises au SIAO¹⁸⁰ afin d'éviter que des dossiers fragiles soient présentés aux bailleurs et suscitent des refus. Dans ce contexte, la DDETS Puy-de-Dôme précise que l'AGSGV a monté deux dossiers l'année dernière pour lesquels les ménages avaient annulé leur engagement au dernier moment (deux familles

de voyageuses et voyageurs n'avaient pas signé leur bail), ce qui avait mobilisé inutilement le temps des bailleurs et suscité des frustrations. L'agent souligne alors que « l'idée est d'éviter de présenter des dossiers qui risqueraient d'échouer, afin de préserver la relation avec les bailleurs »¹⁸¹. Les actrices et acteurs locaux insistent ainsi sur la nécessité de « rester en bonne entente » et de ne pas « mettre la pression » sur les organismes sociaux. Ces expériences renforcent la prudence et la nécessité de « border » les dossiers avant toute présentation. Cette prudence institutionnelle, bien que stratégique, contribue à retarder l'accès au logement, renforçant l'impression d'exclusion et le découragement des ménages.

Enfin, au niveau local, l'accès des voyageuses et voyageurs au logement social demeure un sujet sensible. Selon la DDETS Puy-de-Dôme, les communautés d'agglomération et collectivités locales peuvent manifester des divergences politiques, voire des tensions liées à des préjugés ou des formes de racisme, rendant plus complexe la mise en œuvre de politiques d'attribution équitables¹⁸². Les actrices et acteurs associatifs, comme l'AGSGV63, tentent de sécuriser les dossiers avant transmission au SIAO, mais cette vigilance traduit bien l'existence d'un climat de défiance structurelle qui pèse sur chaque étape de l'accès au logement social pour ce public.

En somme, l'accès des voyageuses et voyageurs au logement social, bien que juridiquement garanti, reste fortement conditionné par des représentations stéréotypées, la prudence des bailleurs, la lenteur administrative et la sensibilité politique locale. Ces obstacles combinés rendent le logement social une option incertaine et souvent difficile à concrétiser pour ces familles.

176. Entretien n°30 du 23/02/2026 (cf. Annexe n°4).

177. Entretien n°40 du 25/02/2026 (cf. Annexe n°4).

178. Entretien n°18 du 13/02/2026 (cf. Annexe n°4).

179. Entretien n°24 du 17/02/2026 (cf. Annexe n°4).

180. Le Service Intégré d'Accueil et d'Orientation centralise les demandes de logement et d'hébergement, évalue la situation des ménages et les oriente vers des solutions adaptées. Dans le contexte des « gens du voyage », il joue un rôle de relais entre les associations (comme l'AGSGV) et les bailleurs, notamment pour sécuriser les dossiers et faciliter l'accès au logement social, tout en tenant compte de la fragilité ou de la spécificité de certains ménages.

181. Entretien n°40 du 25/02/2026 (cf. Annexe n°4).

182. *Ibid.*

Une réticence culturelle face au logement social

Au-delà des obstacles institutionnels, l'accès au logement social se heurte à des déterminants culturels et liés au mode de vie voyageur. Pour de nombreuses voyageuses et voyageurs, vivre en logement collectif représente une rupture avec des habitudes quotidiennes profondément ancrées. Comme le souligne l'agent de la DDETS Puy-de-Dôme, leurs modes de vie sont ainsi « *radicalement différents* », et il est « *difficile pour eux de vivre dans du collectif* »¹⁸³. Ce qu'elles et ils veulent en général, c'est « *avoir une maison avec un terrain où ils installent leur caravane* ». L'acteur interrogé précise ainsi que « *par exemple, quand on a vécu seul on a l'habitude de claquer les portes* », ce qui entre en tension avec les règles de cohabitation en immeuble et les attentes des voisines et voisins. Ces habitudes reflètent un attachement à l'autonomie, à l'espace extérieur et à la mobilité, difficilement conciliables avec les contraintes du logement social « classique » qui n'alloue pas d'espace pour les caravanes.

Cette difficulté est exprimée directement par les personnes concernées. Arnaud, voyageur dans le Val-d'Oise, illustre ce rejet culturel du logement collectif : il parle « d'habitations en étage », qu'il méprise et rejette : « *on n'est pas faits pour être en cage* »¹⁸⁴. L'enfermement perçu, le manque d'accès à un espace extérieur et la fin de la mobilité imposée par le médium du logement social de droit commun sont des obstacles majeurs à l'appropriation du logement.

Ces difficultés se retrouvent également chez les familles qui tentent l'expérience du logement social mais peinent à s'y maintenir. Le cas d'Angèle, dans le Puy-de-Dôme, est révélateur : relogée dans un HLM avec sa famille, elle quitte le logement après seulement deux mois. Malgré un appartement qu'elle qualifie de spacieux, le sentiment d'enfermement persiste. Le balcon ne permet pas d'utiliser l'extérieur comme elles et ils le feraient sur un terrain, et des conflits avec

le voisinage, accusé de dégrader les parties communes, aggravent la situation. Angèle décrit un espace qu'elle n'occupe qu'à moitié, jugeant l'appartement « *trop grand* », et exprime son malaise face à la verticalité de l'immeuble : « *les maisons les unes sur les autres ? On peut pas* », « *Moi, j'ai besoin d'un jardin pour les enfants.* »¹⁸⁵

Ainsi, le logement social se heurte à une double difficulté : pour certaines et certains, il est rejeté d'emblée comme incompatible avec leur culture et leur mode de vie mobile ; pour d'autres, il devient un espace difficile à habiter et dans lequel se maintenir. Ces dynamiques soulignent que l'adaptation au logement social n'est pas seulement une question d'accès ou de dispositifs institutionnels, mais aussi de compatibilité culturelle et de mode de vie. Ces situations mettent ainsi en évidence l'inadéquation du logement social « classique » pour une partie des voyageuses et voyageurs, qui ne répond que partiellement à leurs aspirations en termes d'habitat.

Des évolutions des représentations et des pratiques chez les jeunes générations et d'autres publics

Malgré les difficultés d'accès au logement social et les réticences culturelles historiques des voyageuses et voyageurs, la DDETS Puy-de-Dôme observe que les représentations évoluent progressivement chez les jeunes générations : « *on commence à voir de plus en plus de demandes* », note l'acteur interrogé¹⁸⁶. Selon lui, ces jeunes perdent en partie l'attachement au mode de vie non-sédentaire et se tournent davantage vers le logement social, perçu comme une assurance d'un logement décent, ni insalubre ni indigne. Cet intérêt est particulièrement marqué chez les jeunes parents, qui recherchent des conditions de vie plus stables et moins difficiles, acceptant de cohabiter avec des voisins et de s'adapter à la vie collective si la qualité du logement est au rendez-vous.

Cette dynamique n'est toutefois pas limitée aux jeunes : la DDETS souligne également que les per-

183. *Ibid.*

184. Entretien n°56 du 12/03/2026 (cf. Annexe n°4).

185. Entretien n°31 du 24/02/2026 (cf. Annexe n°4).

186. Entretien n°40 du 25/02/2026 (cf. Annexe n°4).

sonnes âgées et les personnes en situation de handicap se dirigent plus volontiers vers le logement social, en raison de contraintes physiques qui rendent la vie en caravane difficile. Les problèmes de mobilité, fréquents chez ces publics, nécessitent souvent des logements adaptés PMR (personnes à mobilité réduite) ou des aménagements spécifiques, que le parc social peut proposer. Cette adaptation contribue à faciliter l'accès et l'intégration au logement social pour ces populations. Ainsi, selon la Fnasat, au niveau national, entre 2018 et 2021, le nombre de demandes de logement social chez les voyageuses et voyageurs a été multiplié par huit, passant de 475 à 3 820¹⁸⁷.

Cette évolution se traduit également dans des trajectoires individuelles. Jessica, issue d'une famille voyageuse, témoigne de son adaptation réussie au logement collectif : son appartement en centre-ville lui convient parfaitement, elle s'y sent bien avec son fils et entretient de bonnes relations avec le voisinage. Elle évoque la possibilité d'acquérir une petite maison avec jardin et piscine pour offrir un cadre de vie plus confortable à ses enfants, mais n'a pas l'intention de retourner en caravane¹⁸⁸. Ce témoignage illustre la mobilité et la flexibilité croissante des jeunes générations, qui, tout en restant attachées à certains aspects de leur culture, voient dans le logement social un moyen d'améliorer leurs conditions de vie, tandis que le parc social répond également aux besoins spécifiques liés au vieillissement ou au handicap.

Faciliter l'accès des voyageuses et voyageurs au logement social : l'exemple du Puy-De-Dôme

Pour diversifier les profils logés, les actrices et acteurs publics du Puy-de-Dôme (DDT, DDETS, préfecture, etc.) ont mis en place plusieurs dispositifs visant à faciliter l'accès des voyageuses et voyageurs au logement social. Depuis 2023 et la généralisation de la gestion en flux délégué, les

bailleurs attribuent une part de logements du contingent préfectoral à des publics prioritaires, identifiés par les services de l'État et accompagnés par les associations dans la constitution de leur dossier. Parmi ces publics, une catégorie spécifique de « labellisés » a été créée, incluant notamment les « gens du voyage », les réfugiés ou encore les femmes victimes de violences. La labellisation est assurée par le SIAO, déléguataire de l'État, qui identifie les personnes éligibles au sein du fichier partagé de la demande de logement social. Les bailleurs consultent ainsi le fichier partagé et privilégient souvent les dossiers labellisés, car ceux-ci ont été étudiés en amont et présentent un risque réduit sur le plan administratif et social. Comme le souligne la DDETS Puy-de-Dôme, l'idée est d'envoyer un signal positif aux bailleurs : « sur le fichier partagé vous allez rencontrer des personnes dont on a bien étudié le dossier, administrativement le dossier est complet et on a échangé sur leur capacité à habiter - ils vont pas avoir des problèmes de voisinage »¹⁸⁹.

Afin de sécuriser encore l'accès au logement, des dispositifs d'accompagnement social, tels que l'intermédiation locative (IML), sont mobilisés. Dans ce cadre, une association accompagne l'entrée dans le parc locatif, assure un suivi social et joue un rôle d'intermédiaire pour le paiement du loyer. Ce recours s'inscrit dans un contexte où, comme le souligne la DDETS, les bailleurs sont « un peu frileux » face aux « gens du voyage », souvent perçus à travers des représentations persistantes comme « des gens qui n'ont pas l'habitude de vivre en collectif »¹⁹⁰. Ce mécanisme est ainsi particulièrement apprécié par les bailleurs, car il permet de lever ces réticences : « ça rassure le bailleur qui ne prend aucun risque et sait que le loyer sera payé » précise l'agent de la DDETS. En effet, dans le cadre de l'IML, « c'est l'association qui prend un risque », en assurant le paiement et le suivi du ménage. Dès lors, le bailleur social « adore l'IML », dans la mesure où ce dispositif réduit fortement les incertitudes liées à l'occupation du logement. Bien que le dispositif ne supprime pas les mesures d'expulsion en cas de

187. FNASAT-Gens du Voyage. Note d'interpellation – Pour une évolution des politiques d'accueil et d'habitat des Gens du voyage. 15 mai 2023. Dernière consultation 30 mars 2026.

188. Entretien n°37 du 24/02/2026 (cf. Annexe n°4).

189. Entretien n°40 du 25/02/2026 (cf. Annexe n°4).

190. Ibid.

nuisances ou de défaut de paiement, elle permet de maintenir au maximum les familles dans leur logement. Initialement prévu pour le parc privé, ce dispositif fait l'objet, selon la DDETS, d'une tolérance élargie dans le Puy-de-Dôme pour les logements sociaux, afin de faciliter l'accès des profils les plus fragiles¹⁹¹.

Par ailleurs, la réforme des attributions a introduit un système de cotation des demandes utilisé en commission d'attribution (CALEOL). Concrètement, chaque demande de logement social est évaluée à partir d'un ensemble de critères (ressources, situation familiale, conditions de logement, vulnérabilités, etc.), qui donnent lieu à un nombre de points : plus la cotation est élevée, plus la demande est considérée comme prioritaire. Comme le souligne la DDETS Puy-de-Dôme, « *le demandeur a intérêt à être stratégique* », en renseignant tous les éléments de sa situation susceptibles d'augmenter son nombre de points¹⁹². Dans ce cadre, certaines collectivités territoriales peuvent choisir d'attribuer davantage de points à certains publics, dont les « gens du voyage », afin de faciliter leur accès au logement social. Ce levier est décrit comme « *un coup de pouce* », permettant de mieux prendre en compte des situations spécifiques. Toutefois, le service insiste sur la nécessité d'une harmonisation des pratiques : toutes les collectivités ne pondèrent pas les critères de la même manière, ce qui peut créer des inégalités territoriales.

Cette cotation ne détermine cependant pas à elle seule l'attribution : « *les commissions ne sont pas obligées de la suivre* », et doivent examiner plusieurs candidatures pour un même logement¹⁹³. Dans le cadre du PDALHPD, les services de l'État encouragent ainsi les collectivités à faire évoluer ces systèmes de cotation lorsqu'il existe une forte demande de la part des « gens du voyage », tout en rappelant que le DALO demeure le principal levier d'accès prioritaire au logement social.

L'action publique dans le Puy-de-Dôme cherche ainsi à combiner labellisation, cotation, accom-

panement social et intermédiation locative pour sécuriser l'accès des voyageuses et voyageurs au logement social, tout en rassurant les bailleurs et en tenant compte des spécificités territoriales et des profils individuels des ménages.

Une volonté d'intégrer au logement social « celles et ceux qui veulent »

Si le logement social peut représenter une solution adaptée pour certaines voyageuses et voyageurs, les actrices et acteurs institutionnels insistent sur le fait qu'il ne doit jamais être imposé. Comme le souligne la DDETS Puy-de-Dôme, « *l'objectif est de ne pas pousser des voyageurs vers du logement social s'ils ne le veulent pas* », et il faut avant tout tenir compte de leurs aspirations¹⁹⁴. La préfète du Puy-de-Dôme précise que la recommandation d'un logement social ne doit intervenir que lorsque le ménage est prêt, en privilégiant l'écoute des vécus et des besoins : « *ce qui compte ce sont les vécus et les aspirations ; un accompagnement républicain* »¹⁹⁵.

Un travail de sensibilisation est donc nécessaire. La majorité des familles voyageuses ignore l'existence de certains types de logements et les différences entre les régimes, formulant souvent des demandes modestes simplement pour garantir l'obtention d'un habitat pérenne. Lorsqu'on leur présente le panel de dispositifs disponibles, certains ménages, notamment les familles vieillissantes ou en situation de handicap, peuvent s'y intéresser et orienter leur demande vers des logements plus adaptés. Pourtant, ces options restent largement méconnues.

L'agent de la DDETS interrogé insiste également sur le rôle des associations comme l'AGS-GV63 dans cette sensibilisation : elles doivent accompagner les voyageuses et voyageurs pour mieux connaître leurs droits et les dispositifs disponibles, tout en veillant à ce que l'accès au logement reste un choix personnel et non

191. *Ibid.*

192. *Ibid.*

193. *Ibid.*

194. *Ibid.*

195. Entretien n°41 du 25/02/2026 (cf. Annexe n°4).

une contrainte¹⁹⁶. L'objectif n'est donc pas de contraindre les familles au logement social, mais de leur montrer qu'il s'agit d'une solution possible parmi d'autres, adaptée à certaines situations, notamment le vieillissement ou le handicap.

IV.2.6. LA RÉGULARISATION DES SITUATIONS ET LA PÉRENNISATION DES STATIONNEMENTS ILLICITES : DES RÉPONSES « PRAGMATIQUES » MAIS LIMITÉES

Un autre ensemble d'actions relèvent de la régularisation des situations. Face à la persistance de stationnements illicites et des terrains privés non conformes, certaines collectivités développent des stratégies de pérennisation et de mise en conformité, consistant à régulariser des situations existantes lorsque celles-ci apparaissent stabilisées dans le temps. Cette approche repose sur une forme de pragmatisme, reconnaissant que certains sites ont fait l'objet d'investissements importants de la part des familles et qu'ils sont devenus, de fait, des lieux d'habitat durable. Comme l'explique un urbaniste dans le Val-d'Oise, « *on a des actions des communes pour régulariser réglementairement des situations devenues irréversibles* », notamment lorsque « *des gens du voyage sont allés tellement loin dans l'aménagement des terrains* » que leur maintien apparaît comme la solution la plus réaliste¹⁹⁷. Dans certains cas, cette reconnaissance se traduit par une évolution des documents d'urbanisme, à l'image de communes comme Pierrelaye ou Herblay, où des secteurs initialement occupés de manière informelle sont requalifiés en zones constructibles, permettant une régularisation des situations.

Ce type d'intervention présente plusieurs avantages. Il permet d'améliorer les conditions de vie des ménages sans passer par un déplacement contraint, de sécuriser juridiquement des situations précaires, et de s'appuyer sur des dynamiques déjà existantes d'appropriation et

d'aménagement des terrains. Cette logique est également observable dans d'autres territoires, comme dans le Puy-de-Dôme, où une volonté institutionnelle de régularisation est affirmée. Une agente de la DDT interrogée indique qu'un certain nombre de situations illicites ont été identifiées et quantifiées dans le schéma départemental, ce qui donne lieu à un suivi spécifique¹⁹⁸. Des actrices et acteurs comme l'AGSGV63 accompagnent alors les ménages dans leurs démarches administratives, notamment pour le dépôt de permis, tandis que les services veillent, lors de l'élaboration des documents d'urbanisme, à adapter les zonages afin de permettre la légalisation de ces occupations.

Cette solution demeure toutefois partielle et ne saurait constituer, à elle seule, une réponse globale. D'une part, l'ensemble des situations ne se prête pas à une régularisation, et ce type d'intervention se heurte à une forte inertie, liée notamment aux contraintes environnementales, réglementaires et économiques, certaines familles ne pouvant payer les frais afférents à la viabilisation du terrain. Ainsi, dans le Puy-de-Dôme, sur les 109 sites identifiés comme devant être mis en conformité, seuls deux avaient effectivement été régularisés deux ans après le lancement du dispositif. Plus largement, à l'échelle du département, 183 ménages occupent encore des sites considérés comme non régularisables. D'autre part, la régularisation ne permet pas de répondre à la demande globale d'habitat, comme le souligne l'agente de la DDT du Puy-de-Dôme interrogée : « *ça ne fait pas une offre nouvelle d'habitat* »¹⁹⁹.

Ainsi, si la pérennisation des stationnements illicites constitue un levier utile, elle ne peut être envisagée que comme un complément aux politiques de production d'une offre nouvelle, selon la DDT du Puy-de-Dôme : « *la priorité c'est vraiment développer une offre nouvelle d'habitat* »²⁰⁰.

196. Entretien n°40 du 25/02/2026 (cf. Annexe n°4).

197. Entretien n°59 du 16/03/2026 (cf. Annexe n°4).

198. Entretien n°39 du 25/02/2026 (cf. Annexe n°4).

199. *Ibid.*

200. *Ibid.*

IV.3. LES LIMITES DE L'ACTION PUBLIQUE FACE À L'AMPLEUR DES BESOINS

Cette dernière partie aborde les limites de l'action publique face aux besoins de logement et d'habitat des voyageuses et voyageurs.

IV.3.1. DES PRESCRIPTIONS EN DEÇÀ DES BESOINS ET DES RÉALISATIONS PARTIELLES

Les diagnostics, souvent partiels (cf. **annexe 1**), les capacités limitées de mise en œuvre et les limites politiques conduisent à ce que les prescriptions formulées dans les SDAHGV soient fréquemment inférieures aux besoins réels. Ainsi, dans le Puy-de-Dôme, les services institutionnels reconnaissent avoir défini des prescriptions en deçà des besoins constatés sur le terrain²⁰¹. En effet, si les besoins ont été identifiés de manière relativement fine, leur traduction dans le schéma reste plus limitée : pour répondre aux 875 ménages identifiés comme en besoin d'habitat pérenne, 126 TFLP ou équivalents sont prescrits au schéma et 422 mise en conformité sont « préconisés » dans le PDH (plan départemental de l'habitat). Ce dernier document précise ainsi que les besoins de 327 ménages ne seront pas couverts par le schéma : « si les EPCI réalisent l'ensemble des terrains locatifs prescrits et des mises en conformité, il resterait encore 327 ménages sans réponse d'habitat »²⁰².

En Moselle, les besoins en habitat semblent également peu mis à l'honneur parmi les priorités de l'action publique locale destinée aux voyageuses et voyageurs. Si l'identification des besoins est pourtant assez partagée entre les actrices et acteurs de terrain, - avec autour de 245 ménages en besoin d'amélioration de leur situation d'habitat -, les prescriptions de projets d'habitat, que ce soit en TFL ou en logement social financé par

prêt PLAI, sont rares. À Nilvange, dans la communauté d'agglomération Thionville-Fensch, un projet de logement social adapté a vu le jour il y a une vingtaine d'années, représentant la seule occurrence dans le paysage départemental.

Au-delà du contenu des schémas, les enquêtes soulignent également le décalage entre les objectifs et les réalisations. Dans ce cadre, la Haute-Garonne se caractérise par un écart particulièrement marqué entre les prescriptions du schéma et leur mise en œuvre effective. Malgré un cadre départemental formellement structuré, les réalisations restent extrêmement limitées avec, comme l'indique Cléo, « une seule réalisation (...) depuis 2013 », correspondant de surcroît à une opération engagée antérieurement et ayant bénéficié d'une dérogation²⁰³. Cette faiblesse est confirmée par les actrices et acteurs du secteur : Luc Monnin du cabinet CATHS souligne également l'absence de concrétisation des orientations du schéma²⁰⁴, tandis qu'un gestionnaire évoque un « décalage persistant entre besoins identifiés et réponses effectives »²⁰⁵.

Dans le Puy-de-Dôme, les solutions prescrites ou préconisées dans le Schéma présentent également un niveau de transformation en projets effectifs limité. Le bilan à deux ans du schéma indique que seulement 10 TFLP ont été réalisés, pour 2 mises en conformité sur 126 prescriptions²⁰⁶.

De son côté, le Val-d'Oise, qui ambitionne un des plus hauts nombres de prescriptions à son schéma (556 TFL)²⁰⁷ reconnaît également une très forte inertie au niveau des réalisations d'équipements : selon un agent d'une collectivité locale, il faudrait ainsi plusieurs décennies pour répondre à l'ensemble des besoins voyageurs sur le terri-

201. *Ibid.*

202. Conseil départemental du Puy-de-Dôme, Plan départemental de l'habitat du Puy-de-Dôme 2025-2030 (2025).

203. Entretien n°22 du 16/02/2026 (cf. Annexe n°4).

204. Entretien n°21 du 16/02/2026 (cf. Annexe n°4).

205. Entretien n°23 du 17/02/2026 (cf. Annexe n°4).

206. Commission départementale consultative des gens du voyage, Présentation du 27 janvier 2026 : Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage 2023-2028 (2026).

207. Préfecture du Val-d'Oise, Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage du Val-d'Oise, 2022, document administratif.

toire²⁰⁸. Plus globalement, pour la région Île-de-France, Éric Constantin de la Fondation pour le Logement des Défavorisés estime qu'au rythme actuel, il faudrait 55 ans pour réaliser les 5 350 places prescrites.

IV.3.2. UNE GOUVERNANCE FRAGMENTÉE, DES RÉTICENCES POLITIQUES FORTES

Si cette concrétisation partielle et cette inertie de l'action publique s'expliquent en partie par des contraintes matérielles, foncières, financières et opérationnelles²⁰⁹, elles ne sauraient toutefois être un totem masquant les défaillances de gouvernance et les blocages politiques, qui freinent fortement la production d'une offre adaptée aux voyageuses et voyageurs et constituent l'une des principales causes de son insuffisance.

Une gouvernance fragmentée

Tout d'abord, plusieurs actrices et acteurs insistent sur la fragmentation de la gouvernance et sur un déficit de coordination au sein d'un système d'actrices et d'acteurs pluriel. Ces points peuvent se manifester à différentes échelles, avec des collectivités publiques qui sans cesse se renvoient « la balle sur la responsabilité » de la réussite, ou plutôt de l'échec souvent, de la lutte contre le mal-logement des voyageuses et voyageurs²¹⁰. En Haute-Garonne, une collectivité évoque ainsi des relations « pas très fluides entre les différents niveaux d'intervention » et souligne l'absence de « pilotage fort » à l'échelle métropolitaine²¹¹. Plusieurs actrices et acteurs convergent vers l'idée d'un manque de volontarisme politique. Dans ce contexte, les outils existent mais leur portée reste limitée, et le système repose largement sur des ajustements locaux et informels.

Des réticences politiques locales fortes

Ensuite, les réticences politiques constituent des limites fortes. À Metz par exemple, la Métropole refuse de considérer de créer des solutions d'habitat alors qu'elle est en conformité avec ses obligations inscrites au schéma, en particulier tant que d'autres EPCI du département n'auront pas accompli leurs prescriptions. Cela souligne les limites de politiques d'accueil exemptes d'accompagnement ou de prescriptions de solutions d'habitat, instaurant de plus une dynamique de compétition entre EPCI :

« Aujourd'hui, la métropole est la seule à aller de l'avant (...), il est temps que les voisins fassent quelque chose (...): la métropole attend que les voisins fassent quelque chose pour qu'on puisse aussi discuter parce qu'aujourd'hui on ne peut pas. On n'est pas dans un rapport de force égale, on est en position dominante parce qu'on a fait nos équipements. »²¹²

Dans le Puy-de-Dôme, malgré une organisation structurée et une connaissance fine des besoins, les projets peinent à émerger à l'échelle locale. Cette situation tient en grande partie à un déficit de portage politique : selon la DDT, « la volonté politique n'est pas toujours là »²¹³. Les maires, en première ligne, doivent arbitrer entre différents usages du foncier. Si des terrains ont été identifiés, leur mobilisation dépend de choix politiques, entre logement social adapté et autres équipements. Pourtant, il est souligné que « les outils existent, les financements existent, l'ingénierie existe », avec un ensemble d'acteurs mobilisés (préfecture, sous-préfecture, DDETS, DDT, AGSGV, chargés de mission habitat). Dès lors, « ce n'est pas un problème d'ingénierie » mais de portage politique²¹⁴. Le Puy-de-Dôme illustre ainsi le cas d'un territoire fortement doté en ressources, en expertise et en outils, mais qui peine à concrétiser les projets à l'échelle locale. Dans certains EPCI, « il ne se passe rien et il suffit de voir les chiffres » précise la DDT. Si le levier

208. Entretien n°55 du 11/03/2026 (cf. Annexe n°4).

209. Cf. IV.2.2, Sous-titre : « Mais des limites institutionnelle, opérationnelle, politique et financière majeures à leur mise en place »

210. Entretien n°58 du 13/03/2026 (cf. Annexe n°4).

211. Entretien n°22 du 16/02/2026 (cf. Annexe n°4).

212. Entretien n°4 du 11/02/2026 (cf. Annexe n°4).

213. Entretien n°39 du 25/02/2026 (cf. Annexe n°4).

214. *Ibid.*

financier est souvent invoqué, l'agent interrogé nuance cette lecture : « *on n'a pas le sentiment que des projets n'ont pas abouti car il n'y a pas de financement* ». Entre les dispositifs existants (DETR, cofinancements départementaux) et l'ingénierie mobilisable, les conditions sont réunies. L'enjeu réside donc avant tout dans la capacité à traduire ces moyens en décisions politiques effectives.

Les collectivités locales, et notamment les communes, mettent également souvent en avant la difficulté de trouver du foncier pour accomplir leurs obligations. Un argument démenti par l'exemple du Puy-de-Dôme, où ont été mis en place des outils d'identification et de mobilisation du foncier pour la production d'équipements : « *l'objectif est de repérer des fonciers publics, situés à proximité des réseaux et dépourvus de servitudes, afin d'évaluer les possibilités d'aménagement opérationnel* », précise la DDT²¹⁵. De même dans le Val-d'Oise, département au foncier très limité, les collectivités s'appuient sur des terrains déjà occupés par des voyageurs et voyageurs pour réaliser leurs prescriptions : « *en fait, la question foncière, lorsqu'elle est abordée assez frontalement, il y a des solutions aussi qui peuvent être trouvées* » relève une agente SOLIHA-SEDES²¹⁶. Gaëlla Loiseau résume alors : « *Les élus évoquent généralement des difficultés liées à la "tension foncière" lorsqu'ils craignent en fait la dévalorisation du foncier que peut susciter la présence de gens du voyage à proximité d'une zone d'habitat* » (Loiseau, 2023).

Une collectivité métropolitaine confirme cette situation, en insistant sur les difficultés à produire de nouveaux équipements, liées à la fois à des contraintes foncières, à des arbitrages politiques défavorables et à une faible force incitative et coercitive réglementaire : « *on ne peut pas les obliger (parlant des communes), pas de sanction* »²¹⁷. Dans ce contexte, certaines intercommunalités n'ont « *jamais réalisé d'équipement* » depuis la prise de compétence²¹⁸. Il en ré-

sulte un système dans lequel les prescriptions du schéma peuvent être négociées ou contournées, contribuant à une inadéquation structurelle entre l'offre et les besoins, et à un report implicite vers des formes d'habitat non planifiées.

De même, la discrimination et le recours des riverains contre des projets d'équipements sont régulièrement évoqués par les élues et élus en tant qu'obstacles à des réalisations. Interrogée sur ce point, une responsable du pôle Habitat d'une intercommunalité, relativise cette limite, soulignant que lorsqu'il y a pu avoir un « *fort rejet citoyen envers un projet, c'est souvent du fait d'un antitsiganisme primaire* »²¹⁹. Dès lors, des communes du territoire ont pu dépasser ce blocage en engageant des discussions et de la sensibilisation auprès des habitants : l'action publique dispose ainsi d'une marge de manœuvre.

Par ailleurs, Ben, voyageur dans le Val-d'Oise remarque que cette discrimination de la part des riveraines et riverains peut être directement alimentée et instrumentalisée par des élues et élus locaux :

« *C'est les maires qui agitent contre la population, contre les gitans : quand un gitan arrive, le maire met un arrêté : ne répondez pas au porte-à-porte, les gitans sont installés ici* »²²⁰.

Ces constats sont également partagés par William Acker, qui explique que la question de l'antitsiganisme ne peut être réduite aux seules tensions avec les riveraines et riverains, mais doit être appréhendée à une échelle plus structurelle. En effet, « *combattre l'antitsiganisme (...) ne vient pas à dire que les riverains sont méchants* », mais implique d'interroger le rôle des institutions elles-mêmes, dans la mesure où « *toute forme de racisme (...) crée des oppressions qui sont aussi du fait de nos propres institutions* »²²¹. Cette analyse met en lumière un paradoxe central de l'action publique : les collectivités sont à la fois chargées de lutter contre les discriminations

215. *Ibid.*

216. Entretien n°58 du 13/03/2026 (cf. Annexe n°4).

217. Entretien n°22 du 16/02/2026 (cf. Annexe n°4).

218. *Ibid.*

219. Entretien n°25 du 18/02/2026 (cf. Annexe n°4).

220. Entretien n°52 du 03/03/2026 (cf. Annexe n°4).

221. Entretien n°63 du 25/02/2026 (cf. Annexe n°4).

et d'appliquer des politiques d'expulsion visant les « gens du voyage », ce qui rend leur position particulièrement ambivalente. Dès lors, si les oppositions locales aux projets d'aires d'accueil sont souvent mises en avant, elles ne sauraient occulter la responsabilité des actrices et acteurs publics, dont l'inaction, voire certaines formes de soutien implicite, peuvent contribuer à entretenir ces résistances. Comme l'indique William Acker, certaines collectivités peuvent ainsi se retrancher derrière les mobilisations de riveraines et riverains, voire, dans certains cas, les encourager, pour éviter de porter politiquement des projets d'accueil et d'habitat²²².

Néanmoins, l'enquête permet aussi de voir la diversité des formes d'engagement des communes et des intercommunalités, certaines apparaissant volontaristes, malgré tout, en particulier lorsque leur territoire est concerné par des implantations importantes et anciennes de voyageuses et voyageurs, comme dans le Val-d'Oise. Dans le département, les collectivités du Sud apparaissent ainsi les plus volontaristes du fait de l'importance des voyageuses et voyageurs sur leur territoire. À l'inverse, le Nord et l'Ouest du département, plus ruraux, mettent en œuvre peu d'actions du fait en premier lieu de besoins moins importants que dans les collectivités urbaines. Il a cependant été également évoqué dans nos entretiens que certaines élues et élus locaux pouvaient parfois aussi « contourner » leurs obligations d'accueil et d'habitat des voyageuses et voyageurs, comme l'indique Florian Ferreira dos Santos, chef de projets à la Communauté d'Agglomération Plaine Vallée (CAPV) : « Je sais aussi que, par exemple, je ne vais pas citer la commune, mais je sais qu'il y a une commune dans le nord du Val-d'Oise (...) qui a créé une aire d'accueil et donc répond au schéma, mais a mis des tarifs très élevés pour ne pas accueillir trop de personnes sur cette aire d'accueil. Donc, c'est un peu contourner aussi et biaiser un peu le schéma »²²³. Marc Béziat indique également que « (...) L'Isle Adam, il me semble, effectivement, ce n'est pas donné »²²⁴. En

outre, M. Ferreira dos Santos résume ainsi l'action publique dans le Val-d'Oise pour l'accueil et l'habitat des voyageuses et voyageurs : « Je pense que chacun - quand on pense au Parisien, à Cergy, et même à notre territoire - on fait des efforts, on essaye de répondre avec notre potentiel. Après, c'est vrai que certains se disent que c'est toujours notre commune ou toujours notre territoire qui est impacté, à qui on demande de réaliser des choses, et pourquoi on ne demande pas aux autres ? C'est un peu touchy, un peu compliqué comme problématique, mais on fait ce qu'on peut. »²²⁵

Que fait l'État ?

Face à l'inaction locale et au manque de volontarisme de certaines élues et élus, le rôle de l'État est alors mis en avant. Certains ont pu dénoncer la tolérance des préfètes et préfets envers les problèmes énoncés :

(En réponse à la question « Il faudrait que l'État ait plus de pouvoir avec le préfet pour imposer aux maires de faire leurs prescriptions ? ») :

« Mais ils ont le pouvoir ! Quand ils ont décidé de faire sauter une ville, toute une allée de maisons (...), quand ils ont décidé de faire quelque chose, que c'est en zone habitable ou pas, ils le font sans demander à l'autre ou à l'autre ! Vous voyez ce que je veux dire ? »²²⁶

Il nous a même été confié que des intercommunalités avaient pu négocier avec le préfet pour réduire les prescriptions du SDAHGV sur leur territoire : « on a, ça c'est récent, un EPCI qui négocie ses prescriptions, qui fait pression sur le Département et l'État pour négocier ses prescriptions à la baisse ; je n'avais jamais vu ça. » Notre interlocuteur résume clairement : « le mal-logement des voyageurs n'est pas un sujet pour lequel le préfet veut risquer de se fâcher (...) avec les collectivités »²²⁷.

La question des coûts de construction étant aussi centrale dans la réalisation, ou non, des pres-

222. Ibid.

223. Entretien n°53 du 04/03/2026 (cf. Annexe n°4).

224. Entretien n°54 du 06/03/2026 (cf. Annexe n°4).

225. Entretien n°53 du 04/03/2026 (cf. Annexe n°4).

226. Entretien n°52 du 03/03/2026, (cf. Annexe n°4).

227. Entretien n°22 du 16/02/2026 (cf. Annexe n°4).

criptions, des EPCI regrettent que l'État n'alloue pas assez de ressources pour la mise en œuvre de projets²²⁸. La lutte contre le mal-logement des voyageuses et voyageurs est ainsi à remettre dans le contexte des choix politiques d'austérité budgétaire.

Des pistes d'actions restent toutefois envisageables à l'échelle étatique : revaloriser les dotations locales pour donner plus de moyens aux collectivités pour accomplir leurs missions, et assumer le pouvoir du préfectoral et sa possibilité de se substituer aux collectivités locales récalcitrantes pour permettre le déblocage de projets.

Cependant, une logique discriminante et policière du mal-logement des voyageuses et voyageurs s'observe désormais dans le contexte de la proposition de loi portée par des sénatrices et sénateurs LR et Union Centriste « relative à la lutte contre les installations illicites des gens du voyage », adoptée par le Sénat le 10 février 2026 et en cours d'examen à l'Assemblée nationale au moment de la rédaction du présent rapport. Cette loi a pour objectif de renforcer la lutte contre les installations illicites, notamment en facilitant les mises en demeure de quitter les terrains occupés illicitement et les évacuations forcées. Les sanctions prévues sont alourdies (amende forfaitaire délictuelle, confiscation du véhicule...).

Ce sentiment d'aggravation de la coercition politique dans la lutte contre le mal-logement des voyageuses et voyageurs est partagé par plusieurs personnes avec qui nous avons pu échanger, qu'elles et ils soient voyageuses et voyageurs, associatifs ou institutionnels. William Acker précise ainsi qu'il y a une ambivalence profonde de l'action publique à l'égard des « gens du voyage », marquée par des contradictions²²⁹. D'un côté, « on peut se dire qu'il y a eu un progrès », notamment à travers « la loi Besson » ou encore « la prise en compte de l'antitsiganisme dans les politiques publiques de lutte contre les discriminations », traduisant une reconnaissance progressive des enjeux d'accueil et de lutte contre

les discriminations. Mais, simultanément, « de l'autre côté (...) c'est le mouvement tout répressif », porté en particulier par les politiques de sécurité. William Acker souligne ainsi que « les questions de délinquance » sont prises en charge par le ministère de l'Intérieur, avec la mise en place de dispositifs spécifiques, comme « une gendarmerie (...) spécialisée dans la délinquance itinérante et rurale », dans laquelle « on intègre (...) des voyageurs ». Cette logique participe d'un glissement vers une approche sécuritaire, où les populations concernées sont en partie assimilées à des enjeux d'ordre public.

Il en résulte un paradoxe durable : « on a eu ce paradoxe (avec des) avancements ; mais de l'autre côté on a régressé », notamment « avec, tout de suite derrière la loi Besson, la loi de sécurité intérieure (...) en 2003 ». Plus largement, comme le souligne William Acker, « on a toujours eu ce mouvement où tous les progrès sont freinés par les questions sécuritaires », ce qui limite la portée des avancées en matière d'accueil et de reconnaissance des droits²³⁰.

IV.3.3. LES CONSÉQUENCES DÉLÉTÈRES DE L'INERTIE DE L'ACTION PUBLIQUE SUR LES VIES DES VOYAGEUSES ET VOYAGEURS

Ces limites entraînent des temporalités de mise en œuvre des projets particulièrement longs. Certaines opérations mettent plusieurs décennies à aboutir : à titre d'exemple, un projet engagé sur le site de la Butte Pinson (Val-d'Oise) a nécessité plus de 25 ans avant de se concrétiser. Ces délais témoignent d'une forte inertie des projets et d'un décalage profond entre les temps de l'action publique et l'urgence des situations.

Ce rallongement des temporalités a des conséquences directes sur les conditions de vie des familles, en prolongeant des situations de mal-logement. En Moselle, des ménages anciennement installés sur un bidonville démantelé ont ainsi été relogés dans des mobil-homes d'occasion,

228. Entretien n°55 du 11/03/2026, (cf. Annexe n°4).

229. Entretien n°63 du 25/02/2026 (cf. Annexe n°4).

230. *Ibid.*

présentés comme une solution temporaire. Pourtant, certaines familles y demeurent depuis cinq ans, dans l'attente d'un accès à un logement social, « classique » ou adapté. Cette situation produit un effet de blocage en chaîne : tant que ces ménages ne sont pas relogés, d'autres, vivant également dans des conditions précaires, ne peuvent accéder à ces solutions intermédiaires.

Au-delà du mal-logement, ces délais affectent également l'adéquation des projets aux besoins des ménages. Ils ne correspondent ainsi pas à l'évolution des compositions familiales, marquées par des dynamiques de croissance et de décohabitation. Comme le souligne Luc Monnin, le temps de réalisation des projets conduit souvent à proposer des solutions déjà inadaptées au moment de leur livraison, car fondées sur des diagnostics devenus obsolètes²³¹. Certains projets, comme celui de la forêt de Maubuisson (Val-d'Oise),

illustrent ces limites en ne prenant en compte que les ménages initialement recensés, sans intégrer les évolutions intervenues entre-temps²³².

À l'inverse, des démarches portées notamment par Luc Monnin, et mises en œuvre par certaines actrices et acteurs comme CATHS, visent à anticiper ces transformations en intégrant, dès la conception des projets, les évolutions des ménages sur la durée, qu'il s'agisse de croissance démographique ou de décohabitation. Toutefois, dans la plupart des cas, comme sur le site de la Butte Pinson, ces dynamiques ne sont pas prises en compte ce qui contribue à maintenir un décalage durable entre l'offre produite et les besoins effectifs.

231. Entretien n°21 du 16/02/2026 (Annexe n°4).

232. Entretien n°59 du 16/03/2026 (Annexe n°4).



CONCLUSION

Aujourd'hui, près de 177 000 voyageuses et voyageurs sont mal logés en France, soit entre 35,2 % et 70,4 % d'entre eux, à en croire l'estimation d'une population totale de voyageuses et voyageurs comprise entre 250 000 et 500 000 personnes en France hexagonale²³³. Ce rapport proportionnel est alarmant et doit faire l'objet d'une attention particulière de la part de l'action publique nationale comme locale et de la société civile. Aucune amélioration n'est manifeste en la matière, et on peut même craindre une aggravation de la situation : la population des voyageuses et voyageurs augmente à un rythme plus soutenu que celle des non-voyageuses et voyageurs²³⁴, ce qui entraîne une dynamique démographique croissante et, par conséquent, une augmentation du nombre de personnes mal logées. La construction de logement social adapté, notamment financé par prêt de type PLAI, ainsi que de TFL, insuffisante, ne suit pas le rythme de croissance de la population.

Derrière l'inaction des pouvoirs publics nationaux et locaux se cache un problème social et sociétal : l'antitsiganisme commun et institutionnel. Les voyageuses et voyageurs constituent l'une des minorités les plus discriminées du pays, victime d'un racisme historique structurant les conditions d'existence des membres du groupe, de l'arsenal administratif auquel elles et ils se heurtent à leurs relations de voisinage. « *Tout le monde se permet d'être raciste envers les voyageurs* », regrette un voyageur enquêté²³⁵. Cet antitsiganisme latent justifie en partie l'occultation du sujet dans le débat public, dans lequel les voyageuses et voyageurs souffrent de médiatisations fortement focalisée sur la délinquance et

les occupations illicites²³⁶. Les pouvoirs publics et les parlementaires envisagent principalement des réponses répressives à la marginalisation de cette population et à ses problèmes de mal-logement : les propositions de loi dans l'ère du temps visent le durcissement de la législation et la facilitation des expulsions, dans un contexte de criminalisation des groupes les plus vulnérabilisés.

Cette stigmatisation ambiante influence directement la manière dont les enjeux d'habitat des voyageuses et voyageurs sont traités. À l'échelle nationale, le cadre législatif apparaît insuffisamment contraignant : la loi « Besson II », notamment, demeure peu coercitive et, en pratique, la préfète ou le préfet se substitue rarement au ou à la maire pour faire appliquer les prescriptions des SDAHGV. Le recours à la seule procédure d'expulsion administrative comme levier d'incitation ne suffit pas à garantir leur mise en œuvre systématique. À l'instar de la loi SRU en matière de logement social, la loi « Besson II » gagnerait ainsi à prévoir des sanctions effectives en cas de non-respect des obligations fixées.

Par ailleurs, les pouvoirs publics disposent encore d'une connaissance insuffisamment précise et d'une expertise limitée sur les besoins d'habitat des voyageuses et voyageurs, malgré de récents progrès en matière d'études et diagnostics à l'échelle locale. Il en résulte une ingénierie territoriale toujours largement insuffisante et inadaptée dans la plupart des départements français.

D'autre part, l'offre actuelle en matière d'habitat ne répond ni quantitativement ni qualitativement aux besoins des voyageuses et voyageurs et ne permet pas de satisfaire les aspirations et nécessités en matière de parcours résidentiel.

D'un point de vue quantitatif, plus de la moitié des départements ne proposent simplement

233. Mission d'information sur les gens du voyage, 2011 ; CNC-DH, 2023.

234. FNASAT-Gens du voyage, [Ancrages et besoins des habitants permanents de résidence mobile - Analyse nationale des politiques Départementales](#), 2017.

235. Entretien n°42 du 25/02/2026 (cf. Annexe n°4).

236. Cf. Introduction, 1.

aucun produit d'habitat adapté, de type terrain familial locatif (TFL), à destination des voyageuses et voyageurs. En outre, lorsque des prescriptions existent, elles apparaissent souvent insuffisantes au regard des besoins identifiés. Enfin, leurs réalisations concrètes demeurent très limitées, en raison d'importantes inerties techniques et politiques. Cette double inertie met en évidence un blocage structurel dont il semble difficile de sortir sans repenser les modes de production, les outils mobilisés et les produits proposés.

Sur le plan qualitatif, la gamme de produits existante, dominée par le TFL, constitue une réponse partielle et largement standardisée à des besoins pourtant hétérogènes et individualisés. Si ce type de dispositif permet de résorber certaines situations d'urgence et d'améliorer les conditions de vie, il ne saurait, dans sa forme actuelle, constituer une réponse pleinement satisfaisante au regard de la diversité et de l'ampleur des besoins. Des initiatives telles que les terrains aménagés locatifs publics (TALP), expérimentées dans le Puy-de-Dôme et co-construites avec les voyageuses et voyageurs, apparaissent à cet égard prometteuses. Toutefois, leur généralisation se heurte à des contraintes budgétaires et techniques importantes. Dans un contexte de stagnation, voire de recul, de la volonté politique sur ces enjeux, il semble peu réaliste d'envisager un déploiement à grande échelle de solutions entièrement personnalisées. Les TFL peinent encore à se concrétiser ; il est donc difficile d'imaginer que les TALP puissent connaître un développement plus rapide, d'autant qu'ils reposent sur une ingénierie territoriale lourde et une connaissance fine des besoins locaux.

Dès lors, pour répondre au caractère à la fois insuffisant et inadapté de l'offre actuelle, une voie intermédiaire semble devoir être privilégiée. Le principal enjeu réside aujourd'hui dans le dé-

ficit d'une offre publique à la fois suffisante et diversifiée, notamment en termes de taille et de coût. Si les TFL présentent une certaine variabilité en nombre d'emplacements, ils pourraient être davantage modulés afin de mieux s'adapter à la diversité des configurations familiales. Plus largement, l'insuffisance d'un parc morphologiquement diversifié freine les parcours résidentiels des ménages.

Dans cette perspective, il conviendrait de tendre vers un modèle intermédiaire, inspiré du logement social, reposant sur une gamme de produits évolutive. Des TFL modulables, tant en taille qu'en coût, permettraient ainsi de mieux répondre aux différentes typologies de familles de voyageuses et voyageurs et d'accompagner plus efficacement leurs trajectoires résidentielles.

En somme, la lutte contre le mal-logement des voyageuses et voyageurs ne peut être envisagée sans une véritable prise de conscience à l'échelle nationale, impliquant une remise en question des logiques de discrimination structurelle qui conditionnent encore les vies des « gens du voyage ». Au-delà de la reconnaissance des besoins exprimés et de la conception de dispositifs adaptés, c'est bien l'absence de portage politique qui constitue aujourd'hui le principal obstacle à une amélioration des conditions de logement dont le constat a été établi.

Sans engagement clair, sans volonté effective d'agir, les projets demeurent à l'état d'intention, suspendus entre diagnostics partagés et inerties persistantes. Les outils existent, les expérimentations se multiplient, mais peinent à franchir le seuil de la concrétisation. Dès lors, l'enjeu ne réside pas seulement dans l'identification de solutions, mais surtout dans la capacité collective à les traduire en décisions politiques effectives. C'est à l'action publique que la responsabilité d'un passage du possible au réel incombe.

BIBLIOGRAPHIE

- Acker, W. (2021). Où sont les « gens du voyage » ? Éditions du Commun. <https://www.editionsducommun.org/products/ou-sont-les-gens-du-voyage-william-acker>
- Adam, M., & Acker, W. (2025). « On voit le racisme du ciel. » Contre l'antitsiganisme : visibiliser le racisme environnemental, lutter pour la justice sociale. *Métropoles*, 36. <https://journals.openedition.org/metropoles/12707>
- Beaud, S., Confavreux, J., & Lindgaard, J. (2008). Gens du voyage : quand la caravane passe. Dans *La France invisible* (pp. 187-199). La Découverte. <https://doi.org/10.3917/dec.conf.2008.01.0187>
- Bergeon, C. (2017). Habiter en étant mobile : parcours, ancrages et sentiments d'appartenance. *Études Tsiganes*, 61-62(2), 68-83. <https://doi.org/10.3917/tsig.061.0068>
- Bettendorff, F. (2023). La scolarisation des enfants issus de familles itinérantes : entre adaptation institutionnelle et enjeux de continuité éducative. *Revue française de pédagogie*.
- Bhopal, K. (2016). The role of stereotypes in educational inequality. *International Journal of Inclusive Education*, 20(5), 541-558. <https://doi.org/10.1080/13603116.2015.1091857>
- Castro, A. (2009). Tsiganes, mobilité et sédentarisme : quel lieu dans la ville ? *Études Tsiganes*, 39-40(3), 112-127.
- Cossée, C. (2016). Le statut « gens du voyage » comme institution de l'antitsiganisme en France. *Migrations Société*, 163(1), 75-90. <https://doi.org/10.3917/migra.163.0075>
- Cousin, G., & Lacaze, J. (2020). L'éternel retour : l'antitsiganisme politique. *Communications*, 107(2), 103-113. <https://doi.org/10.3917/commu.107.0103>
- Cousin, G., & Legros, O. (2014). Gouverner par l'évacuation ? L'exemple des « campements illégaux » en Seine-Saint-Denis. *Annales de géographie*, 700(6), 1262-1284. <https://doi.org/10.3917/ag.700.1262>
- Délégation interministérielle à l'hébergement et à l'accès au logement. Mise en œuvre des schémas départementaux d'accueil et d'habitat des gens du voyage : bilan au 31 décembre 2024. Juin 2025. <https://www.info.gouv.fr/upload/media/content/0001/15/1c0bbe54785d18a8f-3822fala25e63818eae7fbf.pdf>
- Dufournet Coestier, V. (2017). La scolarisation de l'enfant voyageur en France : problème pédagogique ou politique ? (Thèse de doctorat, Université de Cergy-Pontoise). <https://rechercheavec.com/la-scolarisation-de-lenfant-voyageur-probleme-pedagogique-ou-politique/>
- Filhol, E., & Hubert, M.-C. (2009). Les Tsiganes en France : un sort à part, 1939-1946. Paris : Perrin.
- Foisneau, L. (2019). Les aires d'accueil des gens du voyage : une source majeure d'inégalités environnementales. *Études Tsiganes*, 67(3), 28-51.
- Foucault, M. (1997). Il faut défendre la société. Cours au Collège de France (1975-1976). Paris : Gallimard/Seuil.
- Girard, V. (2019). « Les classes populaires sont reléguées à la périphérie des grandes villes. » Dans *Dirigé par O. Masclat, S. Misset et T. Poullaouec La France d'en bas ? : Idées reçues sur les classes populaires* (p. 29-36).
- Humeau, J.-B. (1995). Tsiganes en France : de l'assignation au droit d'habiter. Paris : L'Harmattan.
- Humeau, J.-B. (1994). Les Tsiganes en Europe : problématique géographique. *Espace Populations Sociétés*, 12(3), 349-358.
- Kenrick, D., & Puxon, G. (1995). Destins gitans : des origines à la solution finale. Paris : Gallimard.
- Le schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage : guide d'élaboration / révision, 2020. Cerema ; Ministère de la Transition

- écologique. https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/publications/Guide_schema_departemental_accueil_habitat_gens_du_voyage.pdf
- Lewy, G. (2003). *La persécution des Tsiganes par les nazis*. Paris : Les Belles Lettres.
- Loiseau, G. (2009). Les « grands passages » : une forme d'itinérance alternative. *Le Sociographe*, 28(1), 13–26. <https://doi.org/10.3917/graph.028.0013>
- Loiseau, G. (2012). Maintenus dans leur ethnicité au nom de l'ordre public. Dans *Du point de vue de l'ethnicité* (pp. 157–174). Armand Colin. <https://doi.org/10.3917/arco.crenn.2012.01.0157>
- Loiseau, G. (2023). Les mécanismes du racisme structurel à travers la politique d'accueil des gens du voyage. *Espaces et sociétés*, 190(3), 41–61. <https://doi.org/10.3917/esp.190.0041>
- Loiseau, M. (2016). Le statut « gens du voyage » comme institution de l'antitsiganisme en France. *Migrations Société*, 28(163), 75–98.
- Ministère des Solidarités. Annexe 1 – ETHOS 2 : typologie européenne de l'exclusion liée au logement. 2023. Disponible en ligne https://solidarites.gouv.fr/sites/solidarite/files/2023-06/Annexe_1_-_ETHOS-2.pdf
- Mondeilh A. et al., « Étude épidémiologique sur l'état de santé, le recours aux soins et la prévention des Gens du voyage en Nouvelle-Aquitaine, 2019-2022 », *Bulletin épidémiologique hebdomadaire (BEH)*, n° 4, 20 février 2024, pp. 58-67.
- Peschanski, D., Hubert, M.-C., & Philippon, E. (1994). *Les Tsiganes en France, 1939-1946*. Paris : Éditions du CNRS.
- Reyniers, A. (1987). *Mobilité et pratiques de déplacements des Tsiganes en France*. Communication présentée au colloque du Centre d'ethnologie française, Paris.
- Robert, C. (2006). *Les groupes tsiganes en France : éternels étrangers de l'intérieur ?* (Thèse de doctorat, Université Paris 10). <https://theses.fr/2006PA100022>
- Santé publique France. (2019-2020). *La santé des gens du voyage : étude en Nouvelle-Aquitaine (2019-2020)*.
- Sénat. (2013). *Scolarisation des enfants issus de familles itinérantes* (Question écrite n° 0445S).
- Spire, A., & Weidenfeld, K. (2011). Le tribunal administratif : une affaire d'initiés ? *Droit et société*, 79(3), 689–713.
- Sutre, A. (2021). Les circulations tsiganes en Europe (1860-1950). *Encyclopédie d'histoire numérique de l'Europe*.
- Sutre, A. (2021). Géopolitique des tsiganes : Des façons d'être au monde entre circulations et ancrages. *Le Cavalier Bleu*. <https://doi.org/10.3917/lcb.sutre.2021.01>.
- Vidal, J. (2018). *Enjeux et défis de la scolarisation des enfants de minorités en France*. CNRS Éditions.
- Wacquant, Loïc. (2018). *A Janus-Faced Institution of Ethnoracial Closure: A Sociological Specification of the Ghetto*. *The Ghetto: Contemporary Global Issues and Controversies*.
- Weinhard, J. (2017). Le traitement administratif des gens du voyage en France. *Études Tsiganes*, 61–62(2), 22–53. <https://doi.org/10.3917/tsig.061.0022>

GLOSSAIRE

AA / APA : Aire d'accueil / Aire permanente d'accueil

ADVOG : Association départementale des voyageurs d'Occitanie et de Gascogne

ADGVE : Association départementale des gens du voyage de l'Essonne

AGP : Aire de grand passage

AGSGV63 : Association de gestion du schéma des gens du voyage du Puy-de-Dôme

ANGVC : Association nationale des gens du voyage citoyens

APL : Aide personnalisée au logement

APP : Aire de petit passage

CA : Communauté d'agglomération

CACP : Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise

CALEOL : Commission d'attribution des logements et d'examen de l'occupation des logements

CAPV : Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise

CAVP : Communauté d'agglomération Val Parisis

CCGDV (ou CDCGDV) : Commission consultative départementale des gens du voyage

CNCDH : Commission nationale consultative des Droits de l'Homme

CT / CL : Collectivité territoriale / collectivité locale

DALO : Droit au logement opposable

DDT : Direction départementale des territoires

DEETS : Direction départementale de l'emploi, du travail et des solidarités

DETR : Dotation d'équipement des territoires ruraux

DGF : Dotation globale de fonctionnement

DIHAL : Délégation interministérielle à l'hébergement et à l'accès au logement

EPCI : Établissement public de coopération intercommunale

FEANTSA : Fédération européenne des associations nationales travaillant avec les sans-abri

FNASAT : Fédération nationale des associations solidaires d'action avec les Tsiganes et les gens du voyage

HLM : Habitation à loyer modéré

IML : Intermédiation locative

MOUS : Maîtrise d'œuvre urbaine et sociale

PDALHPD : Plan départemental d'action pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées

PLAI / PLAI-A : Prêt locatif aidé d'intégration / Prêt locatif aidé d'intégration adapté

PLH : Programme local de l'habitat

PLU / PLUi : Plan local d'urbanisme / Plan local d'urbanisme intercommunal

PPRI : Plan de prévention du risque inondation

RHMP : Résidence d'habitat mobile permanent

RLGDV : Reconnaissance des locataires gens du voyage

RMHP : Résidence mobile d'habitat permanent

RNU : Règlement national d'urbanisme

RSA : Revenu de solidarité active

SCoT : Schéma de cohérence territoriale

SDAHGV : Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage, anciennement

SDAGV : Schéma départemental d'accueil des gens du voyage.

SEVESO : Directive européenne relative aux sites industriels à risques majeurs

SDRF : Sans Domicile ou Résidence Fixe

SMAPP : Syndicat mixte d'aménagement de la plaine de Pierrelaye-Bessancourt

SRHH : Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement

STECAL : Secteur de taille et de capacité d'accueil limitées

TALP : Terrain aménagé locatif public

TFL/TFLP : Terrain familial locatif / Terrain familial locatif privé

ZAN : Zéro artificialisation nette

ANNEXES

ANNEXE 1

GUIDE MÉTHODOLOGIQUE : DES CONTRAINTES AUX CHOIX RETENUS

1. UN RECENSEMENT À L'ÉCHELLE DÉPARTEMENTALE, ENTRE COHÉRENCE INSTITUTIONNELLE ET LIMITES D'OBSERVATION

Dans la continuité des travaux antérieurs, et notamment de l'analyse nationale menée en 2017, le choix a été fait de retenir l'échelle départementale comme niveau principal de collecte et d'analyse des données. Ce choix répond à un double objectif : garantir une lecture homogène à l'échelle nationale et s'appuyer sur le principal document de diagnostic existant, à savoir le schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage (SDAHGV). Ce cadre présente toutefois plusieurs limites. D'une part, il ne permet pas de saisir finement les dynamiques locales, en particulier à l'échelle intercommunale, où se jouent pourtant les politiques effectives d'urbanisme et d'habitat (PLH, PLUi, SCoT). D'autre part, les SDAHGV restent des documents hétérogènes, tant dans leur contenu que dans leur niveau de précision.

Choix méthodologiques :

- S'appuyer prioritairement sur les SDAHGV, complétés lorsque cela est possible par d'autres documents de diagnostics, d'études préalables (MOUS notamment).
- Assumer une lecture départementale comme niveau de comparaison, tout en signalant ses limites pour l'analyse fine des situations.
- Compléter ponctuellement les données par des retours d'acteurs de terrain afin de pallier les lacunes des documents.

2. IDENTIFIER DES SITUATIONS HÉTÉROGÈNES : UN TRAVAIL D'INTERPRÉTATION DES CATÉGORIES

Les situations de mal-logement étudiées (ancrage, errance, occupations sans titre, non-conformité, etc.) ne font l'objet d'aucune définition harmonisée dans les documents analysés. Les terminologies varient fortement d'un territoire à l'autre, et les catégories peuvent se recouper ou être utilisées de manière ambiguë. Par exemple, des situations d'errance contrainte peuvent être décrites comme relevant de l'itinérance, tandis que des occupations sans titre peuvent être assimilées à des formes d'ancrage. De même, les diagnostics ne distinguent pas toujours clairement occupation illicite, non-conformité urbanistique et précarité d'habitat.

Choix méthodologiques :

- Construire une grille de lecture transversale permettant de regrouper des situations hétérogènes sous des catégories analytiques communes (**annexe 3**).
- Identifier les situations à partir d'un faisceau d'indices (vocabulaire utilisé, durée de présence, conditions d'habitat, accès aux droits).
- Ne pas se limiter aux catégories explicites des schémas, mais intégrer les situations décrites de manière indirecte ou qualitative.
- Signaler les cas de recouvrement entre catégories plutôt que chercher à les artificialiser.

3. PRODUIRE DES DONNÉES COMPARABLES : CONVERSION ET HARMONISATION DES UNITÉS

Les données issues des SDAHGV sont exprimées selon des unités très diverses : ménages, familles, caravanes, emplacements, terrains, parfois individus. Cette hétérogénéité rend impossible toute agrégation directe à l'échelle nationale. Dans la continuité du travail de 2017, une grille de correspondance a été mobilisée et actualisée afin de convertir ces différentes unités en un nombre estimé de personnes.

Choix méthodologiques :

- Retenir des équivalences permettant de convertir chaque unité en population estimée :

Ménage	1 ménage / famille	Estimation haute = 5 personnes
		Estimation basse = 4 personnes
Caravane	1 caravane	3 personnes
Terrain / TFL	1 terrain	3 caravanes
Aire d'accueil	1 emplacement	2 places
	1 place	1 ménage

- Produire deux estimations (basse et haute) afin d'intégrer l'incertitude démographique.
- Ajuster certaines équivalences lorsque les données locales sont plus précises (ex : nombre réel de ménages par terrain).

4. DES DONNÉES PARTIELLES ET SOUVENT SOUS-ESTIMÉES

Les diagnostics départementaux présentent des lacunes structurelles : certaines situations ne sont pas recensées, notamment les occupations informelles, les installations diffuses ou les ménages non suivis par les institutions. Par ailleurs, les données peuvent être anciennes, incomplètes ou produites selon des méthodologies différentes. Il en résulte une sous-estimation probable du nombre de personnes concernées.

Choix méthodologiques :

- Retenir, en cas de données multiples pour un même territoire, les estimations les plus élevées, sauf justification explicite d'une baisse.
- Intégrer, lorsque cela est possible, les données issues des acteurs de terrain (associations, services sociaux, DDT) afin de compléter les diagnostics.
- Signaler systématiquement les cas d'absence ou de faiblesse de données.

ANNEXE 2 SOURCES ET CONVERSION DES DONNÉES CHIFFRÉES PAR DÉPARTEMENT

N°	Département	Données quantitatives initiales	Nombre de personnes (estimation basse)	Nombre de personnes (estimation haute)	Source du chiffre
1	Ain	200 ménages	800	1 000	SDAHGV, 2020
2	Aisne	59 ménages	236	295	Pré-diagnostic / études préalables
3	Allier	126 ménages	504	630	SDAHGV, 2021
4	Alpes-de-Haute-Provence	300 individus	300	300	Chiffre de 2017
5	Hautes-Alpes	48 ménages	192	240	SDAHGV, 2020
6	Alpes-Maritimes	150 ménages	600	750	Pré-diagnostic / études préalables
7	Ardèche	236 individus	236	236	SDAHGV, 2020
8	Ardennes	360 ménages	1 440	1 800	Chiffre de 2017
9	Ariège	906 ménages	3 624	4 530	Chiffre de 2017
10	Aube	205 ménages	820	1 025	Chiffre de 2017
11	Aude	730 ménages	2 920	3 650	Chiffre de 2017
12	Aveyron	1300 individus	1300	1300	Chiffre de 2017
13	Bouches-du-Rhône	800 ménages	3 200	4 000	Chiffre de 2017
14	Calvados	Environ 100 ménages	400	500	SDAHGV, 2025
15	Cantal	31 ménages	124	155	SDAHGV, 2022
16	Charente	523 ménages	2 092	2 615	SDAHGV, 2020
17	Charente-Maritime	622 ménages	2 488	3 110	SDAHGV, 2025
18	Cher	67 ménages	268	335	Chiffre de 2017
19	Corrèze	Environ 150 individus	150	150	Acteurs associatifs et/ou institutionnels
2A	Corse-du-Sud	50 ménages	200	250	SDAHGV, 2013
2B	Haute-Corse	100 individus	100	100	SDAHGV, 2015
21	Côte-d'Or	160 ménages	640	800	SDAHGV, 2024
22	Côtes-d'Armor	137 ménages	548	685	SDAHGV, 2019
23	Creuse	131 individus	131	131	Acteurs associatifs et/ou institutionnels
24	Dordogne	500 ménages	2 000	2 500	Chiffre de 2017
25	Doubs	100 ménages	400	500	Pré-diagnostic / études préalables
26	Drôme	160 ménages	640	800	SDAHGV, 2022
27	Eure	150 terrains	1 800	2 250	Chiffre de 2017
28	Eure-et-Loir	350 ménages	1 400	1 750	SDAHGV, 2023
29	Finistère	2124 individus	2 124	2 124	Chiffre de 2017
30	Gard	280 ménages	1 120	1 400	SDAHGV, 2026

31	Haute-Garonne	1200 ménages	4 800	6 000	SDAHGV (2020) et acteurs associatifs et/ou institutionnels
32	Gers	Pas de données			
33	Gironde	850 ménages	3 400	4 250	SDAHGV, 2019
34	Hérault	175 familles	700	875	Chiffre de 2017
35	Ille-et-Vilaine	500 ménages	2 000	2 500	SDAHGV, 2020
36	Indre	320 ménages	1 280	1 600	Pré-diagnostic / études préalables
37	Indre-et-Loire	910 ménages	3 640	4 550	SDAHGV (2017) et acteurs associatifs et/ou institutionnels
38	Isère	352 ménages	1 408	1 760	SDAHGV, 2025
39	Jura	28 ménages + 433 caravanes	545	1 439	SDAHGV (2024) et acteurs associatifs et/ou institutionnels
40	Landes	815 individus	815	815	Chiffre de 2017
41	Loir-et-Cher	200 familles	800	1 000	Chiffre de 2017
42	Loire	111 ménages	444	555	SDAHGV, 2022
43	Haute-Loire	77 ménages	308	385	SDAHGV, 2022
44	Loire-Atlantique	950 ménages	3 800	4 750	SDAHGV, 2025
45	Loiret	43 ménages et 106 terrains	1 298	1 384	SDAHGV (2023) et acteurs associatifs et/ou institutionnels
46	Lot	140 ménages	560	700	Chiffre de 2017
47	Lot-et-Garonne	88 ménages	352	440	SDAHGV (2020) et acteurs associatifs et/ou institutionnels
48	Lozère	Une dizaine de ménages	40	50	SDAHGV, 2010
49	Maine-et-Loire	603 ménages	2 412	3 015	SDAHGV, 2025
50	Manche	84 ménages	336	420	Acteurs associatifs et/ou institutionnels
51	Marne	220 caravanes + 22 ménages	308	770	Chiffre de 2017
52	Haute-Marne	22 individus	88	110	Acteurs associatifs et/ou institutionnels
53	Mayenne	363 ménages	1 452	1 815	SDAHGV, 2022
54	Meurthe-et-Moselle	250 ménages	1 000	1 250	Pré-diagnostic / études préalables
55	Meuse	750 individus	750	750	Chiffre de 2017
56	Morbihan	495 ménages	1 980	2 475	SDAHGV, 2023
57	Moselle	245 ménages	980	1 225	SDAHGV (2018) et acteurs associatifs et/ou institutionnels
58	Nièvre	64 ménages	256	320	SDAHGV, 2020
59	Nord	570 ménages	2 280	2 850	SDAHGV (2019) et acteurs associatifs et/ou institutionnels
60	Oise	1100 ménages	4 400	5 500	SDAHGV, 2019
61	Orne	601 individus	601	601	Chiffre de 2017
62	Pas-de-Calais	3800 caravanes	3 800	11 400	Chiffre de 2017
63	Puy-de-Dôme	850 ménages	3 400	4 250	SDAHGV (2023) et acteurs associatifs et/ou institutionnels
64	Pyrénées-Atlantiques	2474 individus	2 474	2 474	Acteurs associatifs et/ou institutionnels
65	Hautes-Pyrénées	288 ménages	1 152	1 440	SDAHGV, 2018

66	Pyrénées-Orientales	500 ménages	2 000	2 500	SDAHGV, 2021
67	Bas-Rhin	1700 individus environ	1 600	1 800	SDAHGV, 2019
68	Haut-Rhin	1277 individus (404 ménages)	1277	1 277	Acteurs associatifs et/ou institutionnels
69	Rhône	443 ménages	1 772	2 215	SDAHGV, 2019
70	Haute-Saône	83 ménages	332	415	SDAHGV (2018) et acteurs associatifs et/ou institutionnels
71	Saône-et-Loire	150 ménages	600	750	SDAHGV, 2021
72	Sarthe	147 ménages	588	735	SDAHGV (2019) et acteurs associatifs et/ou institutionnels
73	Savoie	300 familles	1 200	1 500	Chiffre de 2017
74	Haute-Savoie	282 ménages	1 128	1 410	SDAHGV, 2019
75	Paris	50 familles	200	250	SDAHGV, 2024
76	Seine-Maritime	425 ménages	1 700	2 125	Acteurs associatifs et/ou institutionnels
77	Seine-et-Marne	600 ménages	2 400	3 000	SDAHGV, 2020
78	Yvelines	598 ménages + 277 caravanes	3 510	4 667	Pré-diagnostic / études préalables
79	Deux-Sèvres	Environ 100 ménages	400	500	Acteurs associatifs et/ou institutionnels
80	Somme	Environ 40 ménages	160	200	Acteurs associatifs et/ou institutionnels
81	Tarn	176 ménages	704	880	Pré-diagnostic / études préalables
82	Tarn-et-Garonne	164 ménages	656	820	SDAHGV (2024) et acteurs associatifs et/ou institutionnels
83	Var	620 ménages	2 480	3 100	SDAHGV, 2025
84	Vaucluse	350 ménages	1 400	1 750	Pré-diagnostic / études préalables
85	Vendée	312 ménages	1 248	1 560	SDAHGV, 2023
86	Vienne	2025 individus	2 025	2 025	Chiffre de 2017
87	Haute-Vienne	97 ménages	388	485	SDAHGV, 2023
88	Vosges	121 familles	484	605	SDAHGV, 2018
89	Yonne	Pas de données			
90	Territoire de Belfort	38 ménages	152	190	SDAHGV (2020) et acteurs associatifs et/ou institutionnels
91	Essonne	Environ 10000 à 12000 individus	10 000	12 000	SDAHGV (2019) et acteurs associatifs et/ou institutionnels
92	Hauts-de-Seine	95 ménages	380	475	SDAHGV 2015
93	Seine-Saint-Denis	6000 individus	6 000	6 000	Chiffre de 2017
94	Val-de-Marne	371 ménages	1 484	1 855	Pré-diagnostic / études préalables
95	Val-d'Oise	1600 ménages	6 400	8 000	SDAHGV (2022) et acteurs associatifs et/ou institutionnels
Total			139 324	176 718	

ANNEXE 3 GRILLE EMPLOYÉE POUR DÉPOUILLER LES SDAHGV

1. Conception du document	Date
	Contenu du document
	Gouvernance du Schéma
	Suivi
2. Etude et diagnostic des besoins	Caractérisation du public. Présence d'une définition du public ciblé, si oui laquelle ? Loi Besson ou autre ?
	Caractérisation des modes de vie (passage, sédentarisation, ancrage...) + évocation de « cabanisation » ?
	Caractérisation des besoins en habitat
3. Offre existante et actions	Bilan du schéma précédent
	Aires permanentes d'accueil (AA, GP)
	Terrains (privés, TFL, PLAla)
	Autres (petit passage, aires temporaires et/ou tournantes...)
4. Synthèse mal-logement et besoin d'ancrage	BILAN QUALITATIF
	BILAN QUANTITATIF
	Données 2017
5. Consolidation	Exhaustivité des données (vide ou presque / partielle ou ancienne / proche exhaustivité / très complète)
	Estimation haute
	Estimation basse
	Détail
	Sources
	Rapport chiffre schéma non consolidé / consolidé (%)

ANNEXE 4 TABLEAU RÉCAPITULATIF DES ENTRETIENS MENÉS

NB : Les noms en italique sont les noms des personnes (sans anonymisation, comme convenu avec elles). Les autres noms sont des pseudonymes, de façon à préserver l'anonymat des personnes enquêtées.

Numéro	Nom ou Pseudonyme	Catégorie d'actrices et d'acteurs	Date entretien
Entretiens de cadrage			
61	<i>Stephanie Chauchet-Houenon</i>	Associations	05/12/2026
62	<i>Clément Larhantec</i>	Associations	26/01/2026
63	<i>William Acker</i>	Associations	25/02/2026
Moselle			
10	<i>Karima</i>	Action sociale	12/02/2026
10	<i>Nouria</i>	Action sociale	12/02/2026
2	<i>Jean Alba</i>	Associations	09/02/2026
4	Agent.E De La Métropole	Collectivités locales	11/02/2026
4	Agent.E De La Métropole	Collectivités locales	11/02/2026
16	<i>Severine Breit</i>	Collectivités locales	12/02/2026
16	<i>Chloe Adami</i>	Collectivités locales	12/02/2026
16	<i>Marion D'amato</i>	Collectivités locales	12/02/2026
20	<i>Laure Ferre</i>	Collectivités locales	18/02/2026
4	Gestionnaire De L'aire De La Seulhotte	Gestionnaire	11/02/2026
15	<i>Elodie Fortel</i>	Gestionnaire	12/02/2026
1	<i>Thibaut Laplace</i>	Services de l'État	09/02/2026
1	<i>Dylan Coupa</i>	Services de l'État	09/02/2026
3	Lorenzo	Voyageur	10/02/2026
6	Nico	Voyageur	12/02/2026
5	Adam	Voyageur	12/02/2026
8	Greg	Voyageur	12/02/2026
12	Max	Voyageur	12/02/2026
14	Dorian	Voyageur	12/02/2026
18	Fabien	Voyageur	13/02/2026
18	Luc	Voyageur	13/02/2026
19	Zacharie	Voyageur	13/02/2026
5	Laura	Voyageuse	12/02/2026
7	Mme Weiss	Voyageuse	12/02/2026
9	Chiara	Voyageuse	12/02/2026
11	Jess	Voyageuse	12/02/2026
13	Cathy	Voyageuse	12/02/2026
13	Amanda	Voyageuse	12/02/2026
17	Mme Klein	Voyageuse	13/02/2026
19	Martha	Voyageuse	13/02/2026
Haute-Garonne			
28	<i>Laure</i>	Action sociale	26/02/2026
28	<i>Léa</i>	Action sociale	26/02/2026
28	<i>Blandine Host</i>	Association	26/02/2026
21	<i>Luc Monnin</i>	Bureau d'étude	16/02/2026
22	Cleo	Collectivités locales	16/02/2026
25	Christelle	Collectivités locales	18/02/2026
26	Aurelie	Collectivités locales	18/02/2026
29	Catherine	Collectivités locales	13/03/2026

23	Philippe / Un Gestionnaire	Gestionnaire	17/02/2026
24	Polo	Voyageur	17/02/2026
24	Chris	Voyageur	17/02/2026
24	Alex	Voyageur	17/02/2026
27	Fredo Lievy	Voyageur	19/02/2026
27	Noa	Voyageur	19/02/2026
Puy-de-Dôme			
30	Lisa Denau	Associations	23/02/2026
42	Marie	Associations	25/02/2026
42	Sandrine	Associations	25/02/2026
50	Lisa	Associations	28/02/2026
39	Agent.E Ddt	Services de l'État	25/02/2026
40	Agent.E Ddets	Services de l'État	25/02/2026
41	Pascale Rodrigo	Services de l'État	25/02/2026
31	Ruben	Voyageur	24/02/2026
32	Elie	Voyageur	24/02/2026
34	Robin	Voyageur	24/02/2026
36	Yann	Voyageur	24/02/2026
48	Alain	Voyageur	27/02/2026
49	Tom	Voyageur	27/02/2026
31	Angèle	Voyageuse	24/02/2026
32	Marie	Voyageuse	24/02/2026
33	Sarah	Voyageuse	24/02/2026
34	Selena	Voyageuse	24/02/2026
35	Leana	Voyageuse	24/02/2026
37	Jessica	Voyageuse	24/02/2026
38	Maria	Voyageuse	24/02/2026
43	Barbara	Voyageuse	26/02/2026
44	Elsa	Voyageuse	26/02/2026
45	Nour	Voyageuse	26/02/2026
46	Eve	Voyageuse	27/02/2026
47	Groupe de 3 femmes	Voyageuse	27/02/2026
48	Nadège	Voyageuse	27/02/2026
Val d'Oise			
51	Vasseur	Associations	13/02/2026
51	Batista	Associations	13/02/2026
54	Marc Béziat	Associations	06/03/2026
58	Packert Stéphane	Associations	13/03/2026
58	Delphine Lusson	Associations	13/03/2026
58	Gabriella Tanvé	Associations	13/03/2026
60	Christophe Angebault	Autre	20/03/2026
59	Un Urbaniste Interrog	Bureau d'étude	16/03/2026
53	Florian Ferreira	Collectivités locales	04/03/2026
55	Une Collectivité Du Val-D'oise	Collectivités locales	11/03/2026
55	Une Collectivité Du Val-D'oise	Collectivités locales	11/03/2026
55	Une Collectivité Du Val-D'oise	Collectivités locales	11/03/2026
52	Ben	Voyageur	03/03/2026
56	Arnaud	Voyageur	12/03/2026
57	Carmen	Voyageuse	12/03/2026
57	Anastasia	Voyageuse	12/03/2026
57	Lena	Voyageuse	12/03/2026





FONDATION
POUR LE LOGEMENT

Un combat en héritage

DÉLÉGATION GÉNÉRALE

3, rue de Romainville 75019 Paris
Téléphone : 01 55 56 37 00

MANUEL DOMERGUE

Directeur des Études
mdomergue@fondationpourlelogement.fr

www.fondationpourlelogement.fr