

# LE MAL-LOGEMENT

# DES VOYAGEUSES ET VOYAGEURS

177 000 PERSONNES PRIVÉES DE DROIT AU LOGEMENT

Synthèse



**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.

---

Ce rapport a été réalisé par un groupe de six étudiants et étudiantes 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, qui a accompagné la définition du cadre de l'étude, ainsi que le suivi des différentes étapes. Les auteurs et autrices remercient les partenaires de l'étude (FNASAT et ANGVC) ainsi que l'ensemble des personnes rencontrées, acteurs associatifs et institutionnels mais aussi les voyageuses et voyageurs qui ont accepté de parler de leur situation de logement. Un grand merci.

---

Étude encadrée par :

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

*Edgar Aubisse et Manuel Domergue*, Fondation pour le Logement des Défavorisés

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

Photographies : *Pierre Faure*

# INTRODUCTION

## ÉCLAIRER LE MAL-LOGEMENT DES VOYAGEUSES ET VOYAGEURS

En 2017, l'étude « Ancrages et besoins des habitants permanents de résidence mobile - Analyse nationale des politiques Départementales »<sup>1</sup> 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.

Cette nouvelle étude vise à mettre à jour la connaissance des situations de mal-logement de ce public et à documenter leurs conséquences. Elle aborde le mal-logement sous l'angle de la précarité du statut d'occupation, à laquelle ces personnes sont particulièrement sujettes en considérant les spécificités de l'habitat mobile en caravane, au centre des pratiques contemporaines des communautés.

Cette étude s'inscrit dans le sillage de différentes publications récentes de la Cour des comptes<sup>2</sup> et de la DIHAL, qui regrettent une méconnaissance persistante de cette population, la mise en œuvre partielle de la loi Besson du 5 juillet 2000<sup>3</sup>, liée en particulier au non-respect des obligations légales des collectivités locales en matière d'habitat<sup>4</sup>, le manque de réponses aux besoins d'ancrage territorial des populations et enfin, les inégalités sociales, scolaires, démocratiques criantes auxquelles font face les voyageuses et voyageurs.

---

1. FNASAT-Gens du voyage, *Ancrages et besoins des habitants permanents de résidence mobile - Analyse nationale des politiques Départementales*, 2017.

2. 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](#)

3. 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 5 000 habitants) et d'équipement pour les collectivités, tout en conditionnant le droit à l'expulsion à l'accomplissement préalable de ces obligations

4. 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*. <https://www.angvc.fr/wp-content/uploads/2018/04/ANGVC-122018-Enqu%C3%AAtre-sur-les-indicateurs-des-diags-%C3%A0-360-2.pdf>

## UNE MÉTHODOLOGIE MIXTE : ANALYSE NATIONALE ET ENQUÊTES DE TERRAIN

La méthodologie de notre étude s'organise autour de trois approches : la quantification des situations de mal-logement à partir des Schémas Départementaux d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage (SDAHGV) et des données locales, une enquête auprès des actrices et acteurs des politiques de l'habitat et une auprès des voyageuses et voyageurs. Elle comporte deux échelles d'analyse : nationale et à l'échelle de quatre départements.

La qualification du mal-logement s'appuie sur la typologie élaborée par la FNASAT et sur la typologie européenne ETHOS de l'exclusion liée au logement 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 mois) ou circulant d'une aire à l'autre au sein d'un territoire restreint ;
- Les situations d'errance ou d'itinérance contrainte ;
- Les personnes résidant dans des quartiers de logements dédiés, présentant des formes d'insalubrité et/ou de suroccupation.

Le premier volet de l'étude vise à actualiser l'estimation de 208 000 voyageuses et voyageurs en situation de mal-logement, issue de l'étude de 2017 de la FNASAT. Pour cela, nous avons procédé à l'analyse systématique des 95 Schémas Départementaux d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage (SDAHGV) de France métropolitaine à partir d'une grille d'analyse commune. Les chiffres mentionnés dans la plupart de ces documents nécessitant un approfondissement auprès d'acteurs locaux, nous avons échangé avec une centaine de personnes issues des services de l'État local ou d'associations locales pour préciser les estimations.

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 : le Puy-de-Dôme, le Val-d'Oise, la Moselle et la Haute-Garonne. Nous y avons mené 25 entretiens avec des acteurs institutionnels, 16 avec des acteurs associatifs et 48 avec des voyageuses et voyageurs.



# 177 000 VOYAGEUSES ET VOYAGEURS MAL-LOGÉS EN FRANCE

## DES SCHÉMAS HÉTÉROGÈNES

Si l'entrée par les SDAHGV permet de choisir une source commune à l'ensemble des départements, la production d'un diagnostic national du mal-logement des voyageuses et voyageurs est limitée par la grande hétérogénéité des schémas. Tout d'abord, si un cadrage juridique commun existe, les SDAHGV sont très hétérogènes sur le plan formel, en termes de précision des diagnostics et de détail des préconisations. 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 des diagnostics qui peuvent être obsolètes, surtout pour les documents les plus anciens.

Les SDAHGV sont également hétérogènes sur le plan du contenu. Les diagnostics reposent sur des méthodes, des sources et des moyens très variables selon les territoires : certains s'appuient sur des comptages policiers, tandis que d'autres mobilisent des études plus approfondies menées par les services des collectivités ou par des bureaux d'études. Cette diversité explique des caractérisations inégales du mal-logement.

## DE FORTES DISPARITÉS TERRITORIALES

Dès lors, 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 personnes vivant de manière permanente en résidence mobile et ayant un besoin identifié d'accéder à un habitat ou d'améliorer le leur. Ce chiffre est considérable et représente entre un et deux tiers des 250 000 à 500 000 voyageuses et voyageurs estimés en France<sup>5</sup>.

Ce chiffre est inférieur à celui de 208 000 personnes, obtenu dans le cadre de l'étude de 2017. Néanmoins cette différence ne traduit pas nécessairement une amélioration de la situation. Elle s'explique principalement par des différences méthodologiques : corpus de schémas analysés différent, modalités de diagnostic variables selon les territoires, recours à des sources locales parfois distinctes (services de l'État, collectivités ou associations) et mobilisation de schémas plus récents que les précédents. Au-delà du chiffre national, la répartition territoriale fait apparaître de fortes disparités qui sont liées à la répartition géographique historique des voyageuses et voyageurs, aux dynamiques démographiques et aux politiques locales.



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

# UNE DIVERSITÉ DE SITUATIONS DE MAL-LOGEMENT ET DE PRÉCARITÉS RÉSIDENIELLES

Au-delà du chiffre national, les voyageuses et voyageurs sont confrontés à différentes formes de mal-logement caractérisées par l'instabilité et la précarité résidentielle.

## L'ANCRAGE EN AIRES D'ACCUEIL : UN PHÉNOMÈNE MASSIF

Une première forme de mal-logement des voyageuses et voyageurs correspond à l'ancrage sur les aires d'accueil, c'est-à-dire à des 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). L'analyse des SDAHGV met en évidence le caractère systémique de ce phénomène, identifié dans près de 9 départements sur 10.

Dans les schémas départementaux comme dans les entretiens, les installations durables sur les aires d'accueil sont majoritairement interprétées par les acteurs publics comme le résultat de contraintes plutôt que comme un choix délibéré. Celles-ci s'expliquent avant tout par le déficit d'une offre d'habitat adaptée, 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. En parallèle, ce phénomène entrave la rotation des emplacements, détourne les aires de leur vocation initiale, et favorise le stationnement « illicite » par les familles de passage qui ne trouvent plus de places temporaires sur celles-ci.

## L'ERRANCE CONTRAINTE OU FORCÉE ET LES LIEUX DE VIE INFORMELS

Une autre forme de mal-logement des voyageurs relève du stationnement dans un lieu non autorisé, recouvrant des situations particulièrement diverses, selon la nature du site occupé, la durée de l'installation et son degré de stabilité. Ces situations prennent des formes variées, allant du stationnement sur des parkings, des terrains privés ou des zones d'activité, jusqu'aux allers-retours entre aires d'accueil, emplacements informels et lieux de vie précaires. Si certaines de ces installations peuvent offrir davantage d'espace et d'autonomie que certaines aires d'accueil, les parcours d'errance s'accompagnent le plus souvent d'une forte insécurité résidentielle, de l'absence de titre d'occupation et d'un risque constant d'expulsion.

Ces formes de « mal-stationnement » résultent d'un déficit structurel de solutions d'habitat adaptées. Les contraintes propres aux aires d'accueil, leur coût, leur réglementation et leur inadaptation aux besoins de certaines familles conduisent de nombreux ménages à quitter ces espaces pour d'autres occupations précaires.

## 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 ancienne. Certaines familles vivent ainsi sur un même terrain depuis plusieurs années, voire plusieurs décennies, avec la tolérance implicite 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). Les exemples d'un 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. L'installation sur ces sites résulte rarement d'un choix, mais plutôt d'une absence d'alternatives.

## 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 (en propriété ou en location) 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. L'achat de terrains privés non conformes relève de choix résidentiels contraints, mais néanmoins structurés par des logiques d'adaptation aux contraintes. L'acquisition d'un terrain, y compris non constructible, est 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 dans des conditions matérielles et réglementaires qui limitent les possibilités d'installation durable.

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

Parmi les situations de mal-logement, il existe aussi des quartiers d'habitat « dédiés » aux personnes voyageuses, présentant des situations de suroccupation, d'insalubrité et/ou comprenant de l'auto-construction. Ces quartiers ont souvent été aménagés par des bailleurs sociaux, mais 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, contribue à leur dégradation progressive. Ces quartiers sont souvent concernés par des formes d'auto-construction : les habitants et habitantes y ajoutent des algécos, des caravanes, des branchements de fortune ou de petites constructions « en dur » pour mieux répondre à leurs besoins. La dégradation de ces quartiers est associée fréquemment à un laisser-faire des collectivités et des bailleurs.

Ces situations apparaissent moins dans l'analyse des SDAHGV et les enquêtes de terrain par rapport aux autres situations de mal-logement. Cette invisibilisation peut être liée à des formes de laisser-faire des collectivités, déjà intervenues, et du fait de leur gestion par des bailleurs. En outre, les habitantes et habitants de ces quartiers sont dits « sédentarisés », c'est-à-dire ayant intégré un logement social « en dur », adapté (disposant d'une place caravane) ou « standard ».



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

Le mal-logement de ce public prend ainsi différentes formes, qui peuvent se recouper et/ou se succéder au cours du 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. Les politiques d'accueil et d'habitat contribuent en outre à la relégation socio-spatiale de ces populations.

## VIVRE SOUS LA MENACE DE L'EXPULSION ET AU RYTHME DES RUPTURES RÉSIDENIELLES

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. Ainsi, le mal-logement des voyageuses et voyageurs est traversé par l'exposition à la menace de l'expulsion.

L'instabilité des conditions d'habitat affecte plusieurs autres dimensions de la vie des individus : des discontinuités scolaires chez les enfants (avec un faible taux de scolarisation), des discontinuités professionnelles et des difficultés de domiciliation avec des impacts sur l'accès à tous les droits fondamentaux (carte d'identité, inscription sur les listes électorales, prestations sociales, compte bancaire, soins, scolarisation...).

## DES CONSÉQUENCES SUR LA DÉGRADATION DE LA QUALITÉ DE VIE ET DE LA SANTÉ DES VOYAGEUSES ET VOYAGEURS

Les ruptures résidentielles répétées et la précarité 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 sont rapportés par les personnes enquêtées elles-mêmes.

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.

Les liens entre mal-logement et santé 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.

Selon William Acker, ces conditions de vie et de santé dégradées relèvent d'une forme de « racisme environnemental ». Dans son recensement, il montre que sur les 1 355 « lieux d'accueil » d'initiative publique existant à l'échelle nationale, seuls 257 (19 %) ne sont ni isolés, ni pollués<sup>6</sup>.

## LES ASPIRATIONS DES VOYAGEUSES ET VOYAGEURS : DES BESOINS PLURIELS, MAIS DES CRITÈRES RÉCURRENTS

Les aspirations exprimées mettent souvent en avant une volonté d'accéder à des conditions de vie stables et adaptées qui leur permettent de ne pas renoncer à leur mode de vie.

Interroger ce que souhaitent les voyageuses et voyageurs pour bien habiter, implique de leur donner la parole. Cette analyse impose d'évoquer deux précautions. D'une part, elles et ils tendent à minimiser leurs besoins, aspirations et projets, de crainte qu'exprimer trop d'exigences compromette leurs chances d'améliorer leurs conditions d'habitat. D'autre part, définir un habitat idéal uniforme pour toutes et tous n'a pas de sens : les aspirations sont multiples et varient en fonction de l'âge, des situations sociales, des pratiques d'itinérance, de l'attachement à la caravane et à l'espace extérieur, ou encore des représentations du logement en appartement. Néanmoins, quelques points reviennent de manière récurrente : une opposition non binaire entre caravane et logement « en dur » avec l'évocation d'habitat hybrides et l'importance de la proximité du groupe familial pour organiser des formes d'entraide quotidiennes.

---

6. William Acker, *Où sont les « gens du voyage » ?*, Éditions du Commun, Paris, 2021.

# DILUTION DES RESPONSABILITÉS ET INSUFFISANCES DES RÉPONSES

Face à la diversité des situations et à l'ampleur du mal-logement des voyageuses et voyageurs, quelles réponses sont apportées par les politiques d'accueil et d'habitat ?

## UNE GOUVERNANCE MULTI-ÉCHELLE DES POLITIQUES D'ACCUEIL ET D'HABITAT

Les politiques publiques d'accueil et d'habitat à destination des « gens du voyage » relèvent d'une pluralité d'acteurs publics avec un partage de responsabilité entre services de l'État, conseils départementaux, EPCI et communes. Cette gouvernance multi-niveau complexifie la mise en œuvre des politiques d'accueil et d'habitat et dilue les responsabilités.

La politique d'accueil et d'habitat est dirigée par les services de l'État et les conseils départementaux, qui signent conjointement les SDAHGV. 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 conservent une place centrale dans la mesure où la réalisation des équipements ne se fait pas sans leur accord pour maîtriser et mobiliser le 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. 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. Les gestionnaires assurent sur les aires la maintenance, le respect du règlement, une présence, et perçoivent les redevances. Certaines structures de gestion ont parfois été dénoncées pour des pratiques et propos questionnables<sup>7</sup>, mettant en évidence que les voyageuses et voyageurs doivent parfois vivre au quotidien avec des personnes qui les discriminent ouvertement. Enfin, les enquêtes de terrain ont fait apparaître le rôle central des associations dans la prise en compte des besoins.

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

# LES DIFFÉRENTS OUTILS DE L'ACTION PUBLIQUE FACE AUX BESOINS DE LOGEMENT/HABITAT DES VOYAGEURS ET VOYAGEUSES

## LE DÉVELOPPEMENT DES AIRES D'ACCUEIL

En premier lieu, le développement des aires d'accueil constitue le principal outil des politiques publiques à destination des « gens du voyage ». Malgré un cadre juridique contraignant, leur mise en œuvre reste incomplète : 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 ainsi de 76,50 % du total des prescriptions des SDAHGV. Seuls 30 départements respectent leurs obligations en matière de places et d'équipements<sup>8</sup>.

Face aux situations d'ancrage dans les aires d'accueil, les acteurs publics et gestionnaires font parfois preuve de « tolérance », validant de fait ces situations résidentielles précaires. Dans certains départements, les acteurs publics engagent la transformation en terrains locatifs familiaux (TLF) des aires d'accueil occupées par des voyageurs ancrés.

Toutefois, les aires transformées en TLF 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.

## LA CRÉATION DE TERRAINS LOCATIFS FAMILIAUX

En second lieu, les TLF tendent à être considérés comme un dispositif d'habitat pertinent pour les « gens du voyage ». 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.

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 TLF 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)<sup>9</sup>, 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

8. DIHAL, *Mise en œuvre des schémas départementaux d'accueil et d'habitat des gens du voyage : bilan au 31 décembre 2024*, juin 2025.

9. 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).

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 TLF révèlent également des limites plus structurelles : pensés comme une réponse standardisée, ils peinent à s'ajuster à la diversité des situations et des aspirations (taille des ménages, évolutions familiales, conditions économiques, vieillissement, handicap).

### 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. Il est généralement conçu sous la forme de maisons individuelles, de type pavillon, et offre un niveau de confort supérieur au TLF, avec des espaces plus adaptés à la vie familiale et une meilleure qualité d'habiter.

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 %) <sup>10</sup>. En outre, selon la FNASAT, en 2023, la moitié de l'offre en logement social adapté se concentre dans sept départements <sup>11</sup>. 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 certains acteurs publics.

### 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 TLF ou le logement social adapté en prêt PLAI, en proposant une approche plus souple et davantage centrée sur les besoins réels des ménages.

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).

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

11. 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.



Ce type de dispositif présente ainsi plusieurs atouts : une plus grande flexibilité que le TLF, 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. 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 TLF. Il permet de mieux articuler diversité des modes de vie et ancrage territorial, mais son développement reste limité du fait de freins administratifs et liés à l'ingénierie.

### 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. Cette disparité se combine à la frilosité de certains bailleurs et collectivités, souvent fondée sur des représentations stéréotypées du public voyageur. Parallèlement, certains ménages 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.

Néanmoins, les représentations évoluent progressivement chez les jeunes générations. 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 3 820<sup>12</sup>.

### LA RÉGULARISATION DES SITUATIONS ET LA PÉRENNISATION DES STATIONNEMENTS ILLICITES : DES RÉPONSES « PRAGMATIQUES », MAIS LIMITÉES

Un autre ensemble d'actions relève 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. Dans certains cas, cette reconnaissance se traduit par une évolution des documents d'urbanisme.

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 solution demeure toutefois partielle et ne saurait constituer, à elle seule, une réponse globale.

## 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.

Tout d'abord, les prescriptions sont souvent en deçà des besoins. Les diagnostics, souvent partiels, 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. Au-delà du contenu des schémas, les enquêtes soulignent également le décalage entre les objectifs et les réalisations. À l'échelle de la région Île-de-France, au rythme actuel, il faudrait 55 ans pour réaliser les 5 350 places prescrites.

Si cette concrétisation partielle et cette inertie de l'action publique s'expliquent en partie par des contraintes matérielles, foncières, financières et opérationnelles,

12. 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.

elles sont liées également à des problèmes de gouvernance et des blocages politiques. Tout d'abord, plusieurs acteurs insistent sur la fragmentation de la gouvernance et sur un déficit de coordination au sein d'un système d'acteurs pluriels. 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 voyageurs. Ensuite, les réticences politiques constituent des limites fortes. À Metz par exemple, la Métropole, en conformité avec ses prescriptions d'aires d'accueil, refuse de considérer de créer des solutions d'habitat tant que d'autres EPCI du département n'auront pas accompli leurs prescriptions. Les collectivités locales, et notamment les communes, mettent également souvent en avant la difficulté de trouver du foncier pour accomplir leurs obligations. De même, la discrimination et les recours des riverains contre des projets d'équipements sont régulièrement évoqués par les élus comme des obstacles à des réalisations.

L'inaction locale et le manque de volontarisme de certains élus, interrogent quant au rôle de l'État dans la mise en œuvre de la politique d'habitat. Certains enquêtés dénoncent la tolérance des préfets envers les problèmes énoncés, ou encore les négociations, dans l'ombre, entre intercommunalités, département et préfecture pour réduire les prescriptions des SDAHGV. Le manque de moyens alloués par l'État pour la mise en œuvre de projets est également pointé dans un contexte 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 préfectoral et la possibilité de se substituer aux collectivités locales récalcitrantes pour permettre le déblocage de projets.

## CONCLUSION

Aujourd'hui, près de 177 000 voyageuses et voyageurs sont mal logés en France, soit entre 35 % et 70 % d'entre eux, à en croire l'estimation d'une population totale comprise entre 250 000 et 500 000 de personnes en France hexagonale<sup>13</sup>. Cette proportion est alarmante et doit faire l'objet d'une attention particulière de la part des acteurs publics et de la société civile. Aucune amélioration n'est manifeste en la matière. La construction de logement social adapté, notamment financé par prêt de type PLAI, ainsi que de TLF, est insuffisante et ne suit pas le rythme de croissance de la population.

13. Mission d'information sur les gens du voyage, 2011 ; CNCDDH, 2023.

Derrière l'inaction des pouvoirs publics nationaux et locaux se cache un problème social : l'antitsiganisme. 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 enquêté. Cet antitsiganisme latent explique en partie l'occultation du sujet dans le débat public, focalisé sur la délinquance et les occupations illicites. 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. L'ampleur du mal-logement des voyageuses et voyageurs appelle à l'inverse une véritable prise de conscience nationale et la mise en œuvre d'actions à la hauteur des enjeux. Cela implique 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. À l'échelle nationale, le cadre législatif apparaît insuffisamment contraignant : la loi « Besson II », notamment, demeure peu coercitive et, en pratique, le préfet ou la préfète se substitue rarement au ou à la maire pour faire appliquer les prescriptions des SDAHGV. 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 insuffisante des besoins d'habitat, malgré de récents progrès en matière d'études et diagnostics à l'échelle locale. Il en résulte une ingénierie territoriale insuffisante et inadaptée dans la plupart des départements.

L'offre actuelle en matière d'habitat ne répond ni quantitativement ni qualitativement aux besoins des voyageuses et des voyageurs et ne permet pas de satisfaire les aspirations en matière de parcours résidentiel. 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.



**FONDATION**  
**POUR LE LOGEMENT**

*Un combat en héritage*

**DÉLÉGATION GÉNÉRALE**

3, rue de Romainville 75019 Paris  
Téléphone : 01 55 56 37 00

**EDGAR AUBISSE**

Chargé d'études  
eaubisse@fondationpourlelogement.fr

[www.fondationpourlelogement.fr](http://www.fondationpourlelogement.fr)