

**ETUDE REGIONALE SUR LA
LOCALISATION DES AIRES
PERMANENTES
D'ACCUEIL EN ILE-DE-FRANCE**

Cette étude a été réalisée avec pour objectif d'organiser une journée consacrée à l'offre publique en matière d'accueil et d'habitat à destination des Voyageurs franciliens, celle-ci devrait avoir lieu avant l'été 2021. Le présent document est une partie d'un futur document qui traitera également des politiques publiques en matière d'habitat à destination des Voyageurs d'Ile-de-France.

Réalisation de l'étude et rédaction : Clément Larhantec

Visites des lieux de vie : Juliette Fauchoux et Clément Larhantec

Relecteurs : Patrick Briens, Juliette Fauchoux

Comité de rédaction : Marc Béziat, Patrick Briens, Juliette Fauchoux, Ariane Koblik, et Clément Larhantec

SOMMAIRE

Editorial	4
Observation des réalisations.....	6
Geographie de l'offre publique a destination des voyageurs	9
Répartition régionale	9
Insertion socio spatiale des aires d'accueil	10
Le classement des aires d'accueil dans les plans locaux d'urbanisme	13
Quel accès aux services de la vie courante ?.....	14
Les aires d'accueil et les risques	19
Annexes.....	27

EDITORIAL

L'incendie fin septembre 2019 de l'usine Lubrizol à cinq cents mètres de laquelle est située une aire d'accueil des Gens du voyage de 25 familles a remis en lumière, le temps de cette catastrophe industrielle, le sujet de l'implantation de ces aires d'accueil.

Cette aire d'accueil du Petit Quevilly située en zone Seveso, en infraction à la réglementation, ne possède aucun local de confinement et ne dispose d'aucun plan d'évacuation. **Les résidents ont déclaré notamment à paris-normandie.fr : « à un moment donné trois policiers sont arrivés à l'entrée de l'aire et on nous a dit qu'on ne nous évacuerait pas, parce que nous n'étions pas dans une zone habitable, restez confinés dans vos caravanes et si vous voulez évacuer faites - le mais les caravanes restent ici », c'est selon eux la seule information qu'ils ont reçue.**

Comme la plupart d'entre elles cette aire d'accueil a été en effet aménagée sur une zone qui n'est pas dédiée à l'habitation, et les conséquences qui en découlent sont vécues à raison par les familles comme une discrimination.

Pourtant le schéma départemental d'accueil des gens du voyage de Seine-Maritime

prévoyait dès 2012 que « certaines aires d'accueil devront cependant donner lieu à des relocalisations, car elles se trouvent édifiées sur des zones à risques (Seveso, inondations, glissements de sols...) » ! Outre que la relocalisation de l'aire du Petit Quevilly n'avait pas été réalisée, plus de 20 mois après l'incendie elle est toujours en activité !

C'est dans ce contexte, comme la Fnasat, ou encore William Acker, juriste voyageur, que l'Adept a décidé d'avoir, sur la région Ile-de-France, une approche étayée de ce sujet et plus particulièrement au regard de leur implantation. L'objectif général est de dépasser la boutade, on le verra pourtant empreinte de vérité qui circule chez les Voyageurs **« si tu ne sais pas où se trouve l'aire d'accueil, cherche la déchetterie ».**

Cette étude de l'Adept s'appuie sur une analyse cartographique et des données publiques disponibles sur l'ensemble des domaines à étudier tels que ceux de localisation des services ou des équipements publics, ceux recensant les risques de nuisances pour la santé ou la sécurité des personnes....

Par extrapolation, elle fait ressortir pour exemple qu'**au moins quatre mille personnes, femmes, hommes et enfants soit 41% des Voyageurs résidant en aire d'accueil en Ile de France vivent au sein de périmètre à risque¹ pour leur santé et/ou leur sécurité** ; rapportée à la population générale d'Île-de-France, ce serait comme si plus de cinq millions de personne vivaient dans de tels zones de risques !

L'objectif de cette étude rigoureuse est triple, :

- **Rendre incontestable** ce que finalement chacun sait tout en l'ignorant à savoir que les aires permanente d'accueil des Gens du voyage sont très souvent des équipements publics de relégation spatiale parfois peu soucieux de la santé et de la sécurité de leurs résidents,
- **Alerter** sur l'urgence à réaliser les améliorations indispensables sur certaines d'entre elles,
- **Interpeller** sur l'impérieuse nécessité que les réalisations à venir ne reproduisent pas les mêmes errements.

En Ile de France seulement **53 %** des places d'aire d'accueil des Gens du voyage prévues par les schémas départementaux ont été réalisées, il y a là un véritable enjeu d'équité territoriale et environnementale pour les **2 349** places restant à réaliser.

Enfin gardons à l'esprit tout au long de la lecture de cette étude que la vocation d'accueil temporaire rappelée par le décret n°2019-1478 du 26 décembre 2019 est bien souvent battue en brèche par ce déficit majeur d'équipements et de réalisation d'habitat adapté ou de terrains familiaux. Dès lors les iniquités de traitement analysées qui ne pourraient être que des « handicaps mineurs » pour les familles parce que transitoires, constituent des discriminations majeures rapportées à des occupations durables dont les aggravations ont par ailleurs été notables dans les périodes de confinement liées au coronavirus.

**Patrick Briens,
Président de l'Adept.**

¹ En géographie un risque est la possibilité qu'un aléa se produise et touche une population vulnérable à cet aléa.

OBSERVATION DES REALISATIONS

P EUT-ON PARLER DE MISE A L'ECART DE L'OFFRE OU BIEN DE SEGREGATION DES AIRES D'ACCUEIL ? L'OBSERVE-T-ON ?

La ségrégation est définie comme la séparation physique ou bien la mise à distance de groupes sociaux dans l'espace. Cette notion polysémique désigne à la fois la séparation physique des lieux de résidence des groupes sociaux de l'espace urbain ; un processus de mise à l'écart des groupes sociaux ; une perception que les groupes sociaux ont vis-à-vis de l'espace urbain et des autres catégories sociales². Concernant les équipements d'accueil franciliens à destination des Voyageurs, **la ségrégation s'observe le plus souvent à l'échelle d'enclaves résidentielles à l'écart des zones d'habitat.**

La ségrégation comme processus implique l'idée d'intentionnalité. Or le mode de légitimation de la création de ces équipements s'est appuyé sur une politique de santé

publique destinée en théorie à faire cesser les inégalités sociales et sanitaires auxquelles sont exposés les Voyageurs : les « *préconisations du législateur se fondent sur l'idée que l'aire s'inscrit dans un dispositif permettant une meilleure prise en charge de la santé des Gens du voyage. De fait, dans la majorité des schémas départementaux relatifs à l'accueil et à l'habitat des Gens du voyage, « l'accès aux soins » est mis en avant pour inciter à la création d'aires d'accueil dans les communes du département* »³.

Rappelons que la mise à distance des équipements d'accueil est le fruit de prises de décisions à l'échelle communale et/ou intercommunale, mais que l'Etat reste garant de « l'égalité » et de la bonne mise en œuvre des politiques nationales. En matière de

²Géoconfluence, définition de la ségrégation : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/segregation>

³Foisneau, L (2020). Les aires d'accueil des Gens du voyage : une source majeure d'inégalités environnementales. *Etudes Tsiganes*, n° 67, p. 28-52

localisation la circulaire ministérielle du 5 juillet 2001⁴ précise que la localisation de l'aire « doit garantir le respect des règles d'hygiène et de sécurité des gens du voyage et éviter les effets de relégation. Ayant une vocation d'habitat, les aires d'accueil sont situées au sein de zones adaptées à cette vocation, c'est-à-dire de zones urbaines ou à proximité de celles-ci afin de permettre un accès aisé aux différents services urbains (équipements scolaires, éducatifs, sanitaires, sociaux et culturels ainsi qu'aux différents services spécialisés) et d'éviter les surcoûts liés aux travaux de viabilisation est donc naturellement à proscrire tout terrain jugé incompatible avec une fonction d'habitat ». La question de l'acceptabilité sociale.

La question de l'acceptabilité sociale

La prise de décision du lieu d'implantation d'une aire d'accueil est aussi assujettie au degré d'acceptabilité sociale des « voisins », personnes physiques ou morales et de la volonté ou de la frilosité des collectivités décisionnaires de défendre un projet.

Ainsi dans les années 2013-2014, la ville de Paris a été confrontée à une opposition organisée de communes riveraines du bois de



Source : Patrick Briens

Vincennes situé sur le territoire parisien, ou depuis l'aire d'accueil prévue de 17 emplacements a été réalisé et ouverte en 2017.

Sur ce sujet comme sur d'autres, des citoyens peuvent être atteint par le syndrome « Nimby »⁵. Ainsi en janvier 2021, à l'occasion des travaux de l'aire d'accueil de Lagny sur Marne décidée en 2017, des habitants de la commune déclaraient « d'ici quelques années, nous aurons peut-être envie de vendre notre maison et le prix du terrain baissera, pourquoi installer ce terrain ici, en pleine ville ? »

⁴ Circulaire UHC/IUH1/12 n° 2001-49 du 5 juillet 2001 traitant de l'application de la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage.

⁵ Le syndrome NIMBY (Not In My Backyard, en français « pas dans mon arrière-cour ») désigne

l'attitude d'une personne ou d'un groupe de personnes qui refusent l'implantation dans leur environnement proche d'une infrastructure et préféreraient son installation « plus loin ».

OU SONT SITUEES LES AIRES D'ACCUEIL ? LA LOCALISATION DES
EQUIPEMENTS D'ACCUEIL PERMET-ELLE UN BON ACCES AUX
SERVICES DE LA VIE COURANTE ? LES AIRES D'ACCUEIL SONT-ELLES
EXPOSEES AUX RISQUES ET NUISANCES URBAINES ?

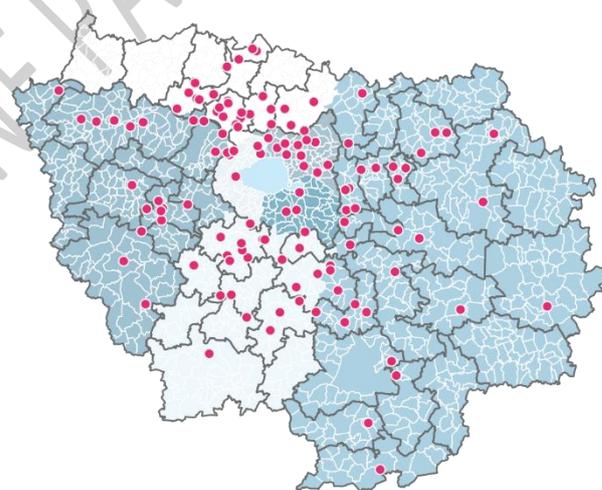
GEOGRAPHIE DE L'OFFRE PUBLIQUE A DESTINATION DES VOYAGEURS

Répartition Régionale

Les aires d'accueil franciliennes se situent essentiellement dans les départements de la grande couronne⁶ : 88% (soit 94 aires) se situent dans ces départements, contre 12% pour la petite couronne⁷ (soit 13 aires). Le département des Hauts-de-Seine n'offre qu'une aire d'accueil située à Colombes⁸. Cette localisation périphérique ou relégation spatiale des aires d'accueil est un enjeu d'équité territoriale, qui pose la question de l'accès des Voyageurs aux opportunités économiques ou bien aux services urbains offerts par la capitale ou les « zones centres » comme les équipements spécialisés de santé. Certains territoires franciliens peuvent être qualifiés de déserts médicaux⁹ : l'accès aux soins de premier recours y est difficile du fait d'une répartition inégale des professionnels de

santé et de la désaffection de ces derniers des zones socialement défavorisées.

Bien que Les aires soient principalement situées dans des communes densément peuplées (63%) ou de densité intermédiaire (35%)¹⁰, et que seulement 3% des aires se situent dans des communes peu denses et aucune n'est située dans une commune très peu dense, cette urbanité ne préjuge pas pour autant pas d'une bonne insertion géographique.



⁶ Seine-et-Marne, Yvelines, Essonne et Val-d'Oise.

⁷ Paris, Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne. 56% des franciliens habitent au sein de ces départements.

⁸ Une nouvelle aire doit bientôt ouvrir à Nanterre.

⁹ Mangeney C, Grémy I (2018). Les déserts médicaux en Île-de-France, de quoi parle-t-on ? Quels leviers

d'action ? Paris : Observatoire régional de santé Île-de-France.

¹⁰ Typologie européenne. Celle-ci est fondée sur des calculs de densité et de population selon un principe d'agrégation de carreaux de 1 km de côté. Chaque commune est classée selon la part majoritaire de sa population vivant dans l'un des 4 types de carreaux.

Insertion socio spatiale des aires d'accueil

Peu d'aires se situent dans ou à proximité de zones habitées, en effet **85% des aires sont situées dans des espaces non destinée à cet effet. 54 % des aires sont localisés dans des espaces non construits et à priori non constructibles**, c'est-à-dire au milieu de champs (figure n°4), à la lisière (figure n°4) ou en plein bois (figure n°1).

La mauvaise localisation des équipements d'accueil est notamment rendue possible par la non reconnaissance de la caravane comme logement et par conséquent par la dénégation aux Voyageurs de leur qualité d'habitants du territoire. Les Voyageurs, par la localisation périphérique des aires d'accueil et la quasi-absence d'offre alternative, sont de fait assignés à résider dans des espaces non destinés à l'habitat.

L'insertion socio-spatiale des aires s'appréhende de façon empirique (voir les exemples ci-dessous) mais également par ces deux variables : l'implantation géographique (distance par rapport au centre-ville / à l'école / aux commerces) et l'environnement (tableau ci-dessus). Cette nomenclature avait déjà été

proposée par l'URAVIF dans ses deux études de 1991-92 et de 2005¹¹:

- Proximité : moins de 1000 mètres
- Intermédiaire : de 1000 à 2000 mètres
- Excentré : plus de 2000 mètres

Environnement urbain

		Espace habité	Espaces non construits	ZI ou Zone commerciale
Implantation géographique	Excentré (plus de 2000 mètres)	moyenne	médiocre	médiocre
	Intermédiaire (1000 à 2000 mètres)	bonne	moyenne	médiocre
	Proximité (moins de 1000 mètres)	bonne	bonne	moyenne

Lecture : une aire à plus de 2 km de l'hôtel de ville et de l'école la plus proche et au milieu des champs est mal située



Au regard de cette nomenclature 8% des aires sont bien situées, pour 36% la localisation est moyenne et finalement 56% de ces équipement sont mal situés.



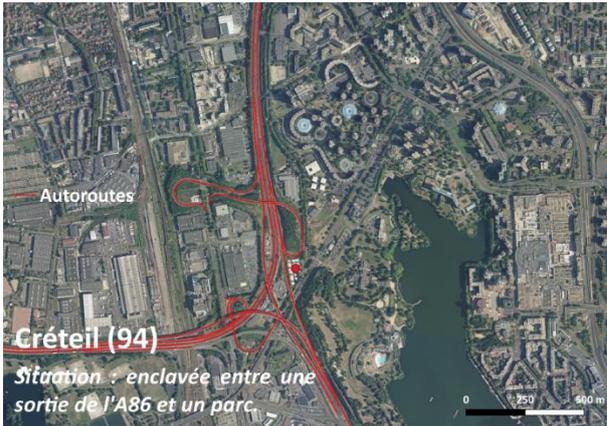
En outre, de nombreuses aires sont souvent coupées du reste de l'espace urbain par des barrières physiques ou bien des discontinuités territoriales morphologiques : encerclement

¹¹ Nous ne reprenons seulement pas la distance par rapport aux commerces, et préférons faire une

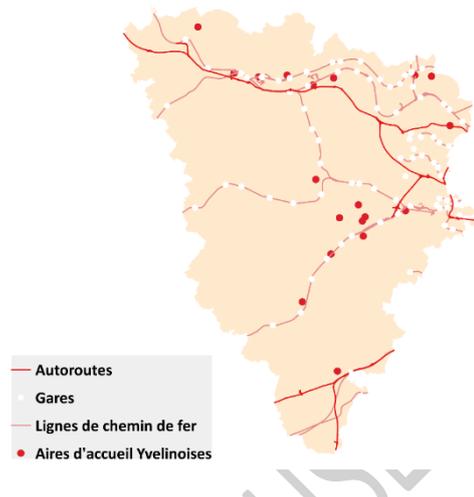
moyenne de la distance entre le centre-ville (hôtel de ville), l'école et l'aire.

de l'aire par des voies de communication non franchissables (figure 2), fond de zone industrielle ou commerciale (figure 3), milieu des bois, proximité de fleuves (figures 2), etc. Pour exemple, l'aire de Bezons est enclavée entre la Seine, deux voies ferrées de part et

d'autre de l'aire et la zone industrielle. Le pont le plus proche pour traverser la Seine se situe à environ 2 km. Ces fractures ou coupures urbaines en plus de compliquer l'accès aux équipements d'accueil provoquent l'enclavement ou l'enfermement. Ces situations vont de pair avec la mauvaise accessibilité physique des aires.



La qualité de l'accès à l'aire est une variable à prendre en compte. Plusieurs équipements d'accueil du fait de leurs localisations périphériques débouchent sur des voies inadaptées aux piétons : **à Aulnay-sous-Bois, l'aire est située le long de la nationale 370 sur un tronçon limité à 70 km/h**, par conséquent les habitants ne peuvent n'y entrer et n'en sortir qu'en voiture. Plusieurs équipements débouchent sur des départementales sans trottoirs. En outre beaucoup d'équipements sont mal desservis par les transports en commun : 40% des aires sont situées à plus de 970 mètres d'un arrêt de transport en commun¹² et en moyenne **les aires se situent à plus de 1,426 mètres d'un mode de transport lourd**¹³. Ces résultats sont objectivement discriminants pour une région où la desserte en transport est excellente et pour des aires principalement situées dans des communes denses. L'éloignement des transports n'incite pas les potentiels usagers à les prendre, de ce fait ces derniers, notamment les femmes, dépendent de l'automobile : mode de transport plus onéreux et nécessitant le permis de conduire.



Dans les Yvelines, les aires sont situées en moyenne à 2,1 km d'une gare alors que celles-ci sont proches des lignes de chemin de fer, les Gens du voyage en ont ainsi souvent les désagréments sans en avoir les bénéfices !

¹² Tous modes confondus

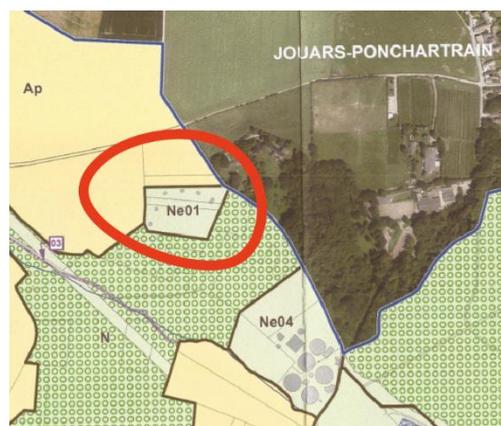
¹³ Garer RER, Transilien, Metro, Tramway.

Le classement des aires d'accueil dans les Plans Locaux d'Urbanisme

Le Plan Local d'Urbanisme ou PLUi (intercommunal) est destiné à définir la destination générale des sols et les règles concernant les constructions. Les aires on l'a noté précédemment ne sont pas considérées comme des lieux d'habitat, ces équipements peuvent être dès lors construits dans n'importe quel zonage. Le classement des équipements d'accueil dans un zonage impropre à l'habitat n'est donc pas illégal, ce qui nous interpelle c'est :

- Le voisinage : des constructions potentiellement dangereuses ou sources de nuisances.
- L'éloignement des aménités urbaines.
- L'aménagement de l'espace avoisinant : manière de concevoir les espaces alentours, beaucoup ne sont pas parcourables à pied.

Le zonage des PLU et PLUi appliqué aux aires d'accueil est bien souvent celui dédié aux activités économiques et industrielles (43%).



Dans ces zonages l'habitat n'y est permis que pour le gardiennage des activités économiques. En deuxième position arrive les zonages liés à la nature ou aux activités agricoles (32%). Ce positionnement contrevient aux politiques de contrôle de l'étalement et du mitage urbain c'est-à-dire de « l'éparpillement, sans plan d'urbanisme réellement cohérent, d'infrastructures, de zones d'habitat, de zones d'activité, dans des espaces initialement ruraux (forestiers ou agricoles) »¹⁴ ; l'exemple de Maurepas (image ci-dessus) dans les Yvelines illustre bien notre propos, en effet l'aire est située dans une zone naturelle (NE01) et celle-ci est longée par un espace boisé classé et un zonage agricole. A l'instant de leur création, ces équipements sont bien souvent situés en périphérie éloignée des espaces urbanisés avec rien autour. Ces

¹⁴ Géoconfluences, définition du mitage.

<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/mitage>

zonages associent explicitement aux aires des équipements incarnant la relégation comme les stations d'épuration, les cimetières ou bien les déchetteries (au moins 3 aires), etc.

Quel accès aux services de la vie courante ?

Cette partie de notre étude aborde la question des temps d'accès¹⁵ des résidents des aires franciliennes.

Les temps d'accès aux services courants¹⁶ des résidents des aires sont-ils les mêmes que ceux des franciliens ? La différence de temps d'accès entre les aires dépend-elle de la densité de la commune ?

Concernant les temps d'accès aux services courants de la population générale, nous nous appuyons sur deux études de l'INSEE de janvier 2016 dont le sujet est l'accès aux services en France métropolitaine et en Ile de France. Les principaux résultats sont les suivants :

- L'accessibilité aux équipements et services courants dépend de la densité du

territoire et du maillage de transport en commun, etc.

- En France métropolitaine, 50% de la population, vivant dans 8,6 % des communes (3000) accède à chacun des équipements du « panier de la vie courante » en moins de 4 minutes. Les 5 % les plus éloignés, résidant dans 13 000 communes, parcourent un trajet d'au moins 9 minutes. Tous les temps de parcours cités sont calculés pour un trajet en voiture.
- En Ile de France, le temps maximum d'accès aux équipements par la route est, en 2013, de **quatre minutes dans les communes très denses** et de **six minutes dans les communes de densité intermédiaire**. Ainsi, pour **95 % de la population francilienne, ce temps d'accès ne dépasse pas six minutes**.

Ici, nous nous intéressons aux temps d'accès des résidents des aires d'accueil franciliennes vers les services de la vie courante en 2020. La première étape a été de récolter les coordonnées des aires afin de les référencer dans un système d'information géographique (QGIS)¹⁷. Ces données géoréférencées ont

¹⁵ Le temps d'accès à un service est le temps théorique de trajet par la route vers celui qui est le plus proche

¹⁶ Selon l'INSEE, un panier de la vie courante regroupe à la fois des commerces (boulangeries, supermarchés...), des établissements

d'enseignement (écoles, collèges, lycées), des services de soins de première nécessité, des services pour les personnes âgées ou les jeunes enfants

¹⁷ Géolocalisation de toutes les aires d'accueil de la région Ile-de-France à l'aide des schémas

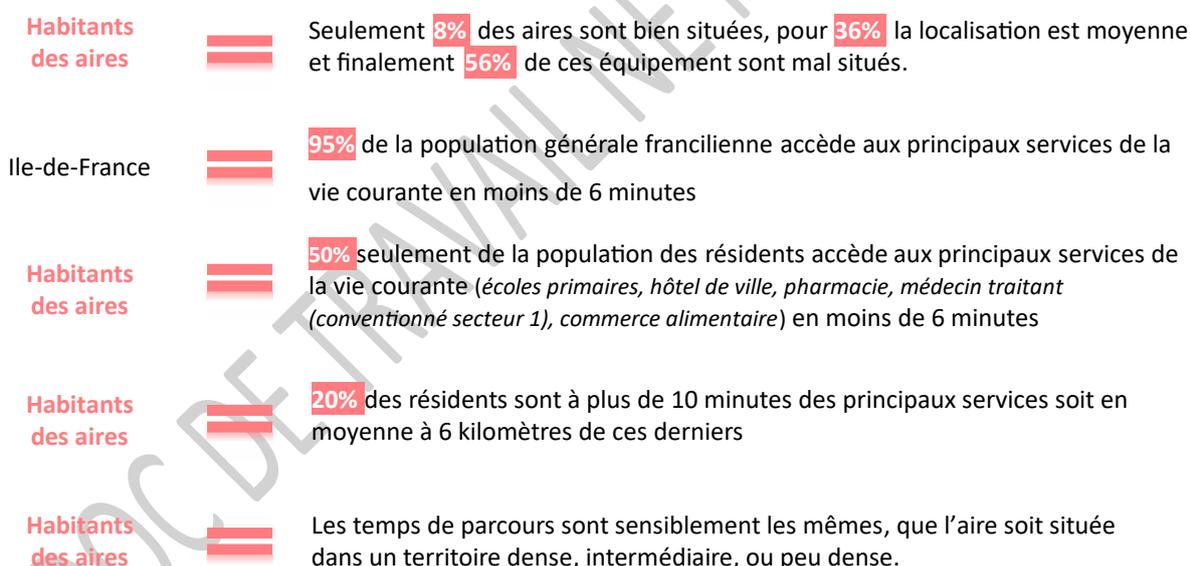
ensuite été croisées avec les coordonnées des équipements de santé, des services publics et des commerces¹⁸. Les temps de parcours sont obtenus par l'outil de Matrice des distances d'ORS Tools qui repose sur des distances routières¹⁹. Cette étude a pour objectif d'appréhender de façon concrète et objective l'inégalité d'accès aux services pour les habitants des aires.

Nous pouvons affirmer que pour les habitants des aires : **Alors que 95% de la population française accède en moins de 6 minutes aux**

services de la vie courante, seulement 50% des résidents des aires d'accueil bénéficient de ces temps moyens d'accès.

20% des résidents sont à plus de 10 minutes des principaux services soit en moyenne à 6 kilomètres de ces derniers.

Ces distances sont difficilement parcourables à pieds et demandent aux résidents de pouvoir se déplacer en voiture. Or les résidents ne sont pas égaux concernant l'obtention du permis de conduire, on sait que la proportion d'hommes ayant le permis de conduire est plus



5

départementaux, des travaux de l'ADVOG sur le Val-d'Oise, des travaux de William Acker dans les Yvelines, de la cartographie déjà réalisée sur le site de l'ADGVE pour l'Essonne

¹⁸ Ecoles primaires de la commune, collège le plus proche, hôtel de ville principal (ou mairie

d'arrondissement pour Paris), pharmacie, médecin traitant (conventionné secteur 1), commerce alimentaire (Alimentation générale, supermarché, hypermarché, primeur/fruitier).

¹⁹ Les distances sont non euclidiennes c'est-à-dire qu'elles ne sont pas faites à vol d'oiseau

importante que celle des femmes²⁰. Le niveau de diplôme est bien souvent déterminant pour l'obtention du permis chez les femmes. L'éloignement des aires est donc doublement pénalisant pour les femmes résidentes des aires et par conséquent les enfants.

La densité du territoire ne détermine pas les temps de parcours entre les aires d'accueil et les services de la vie courante²¹.

L'accessibilité ne dépend pas seulement des temps de parcours mais également de : l'information sur leur existence et leurs conditions d'utilisation, de leur coût, et de leur disponibilité (horaires, délai d'attente...).

Etude thématique : l'école

Les enfants des aires d'accueil habitent à environ 2 kilomètres de l'école communale (la plus proche) **soit à environ une heure de marche ou entre 2h et 2h45 selon l'âge de l'enfant**²². Pour 40% de ces enfants, l'école est située à plus de 2 km de l'aire. L'école est à

moins de 800 m de l'aire pour seulement 10% des enfants du voyage alors que pour les enfants franciliens hors aires d'accueil²³: « L'espace de vie des enfants de primaire s'inscrit dans la proximité, entre le domicile et l'école, située en moyenne à 800 mètres. Ils se déplacent majoritairement à pied ou se font accompagner en voiture par un parent. Ils parcourent en moyenne 3,2 km dans la journée et, pour quatre sur dix, moins d'1 km. ». 40% des enfants du voyage en aire d'accueil en Ile-de-France sont à plus de 2km de l'école primaire alors que pour 40% de la population générale elle est à moins d'1km.

Les enfants des aires d'accueil sont plus éloignés de l'école que le reste des enfants franciliens Le trajet aire d'accueil – école est rarement parcourable à pieds et non accompagné du fait de l'éloignement, de la qualité pédestre de l'accès et du manque de desserte en transport scolaire.

²⁰ Demoli, Y. (2014). Les femmes prennent le volant : Diffusion du permis et usage de l'automobile auprès des femmes au cours du xx^e siècle. *Travail, genre et sociétés*, 32(2), 119-140

²¹ 63 % des aires se situent dans des communes densément peuplées et 35 % dans des communes de densité intermédiaire (35%) et seulement 3% des aires se situent dans des communes peu denses.

²² Selon le Docteur Philippe Moteau, médecin de la Fédération Française de randonnée, il faut compter une moyenne de 1 km/h pour un **enfant** de 4 ans, et de 3 km/h pour un **enfant** de 8 ans"

²³ Sagot, M. Louchart, P (2017). Le quotidien des franciliens à travers leurs déplacements : une multitude d'agendas. Note rapide de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France, n°747, 6p.

Pour exemple, l'aire d'accueil de Marcoussis se situe en périphérie au nord-est à proximité de Nozay dont le centre-ville est le plus proche. Elle est située dans les bois sous des lignes à Haute Tension et débouche sur une route départementale. La commune de Marcoussis est située au sud-ouest de Paris (à 26km) dans l'Essonne, c'est une commune dense péri-urbaine composée d'un centre-ville et de périphéries urbaines. La commune est dotée de deux écoles maternelles publiques, deux écoles primaires publiques et d'un collège public.

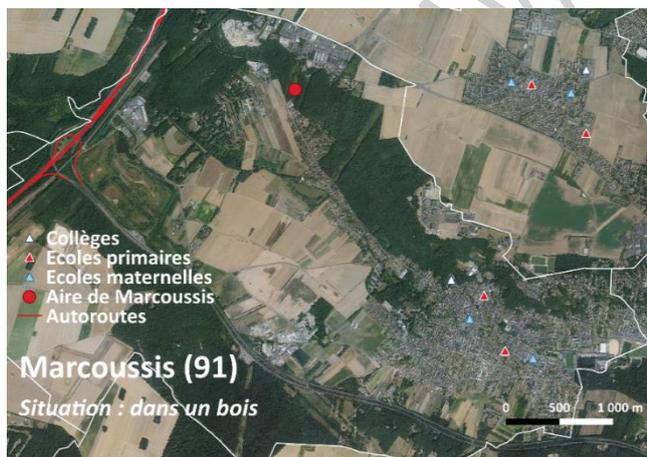
L'aire est située à :

- 38 minutes à pieds (2.9 km) de l'école maternelle Jean Jacques Rousseau.

- 41 minutes à pieds, (3,1 km) de l'école primaire Les acacias.
- 36 minutes à pied (2.7 km) du collège Pierre Mendès France.

Ces temps de parcours calculés pour un adulte doivent être ajustés au rythme de marche plus lent des enfants, ainsi un enfant de 8 ans mettra plus d'une heure pour se rendre à son école primaire. De plus, la sortie de l'aire ne semble pas sécurisée et adaptée (voir photo) au trajet d'un enfant non accompagné.

On rappellera enfin que cette dimension est d'autant plus pénalisante pour les enfants de voyageurs que depuis la loi du 28 juillet 2019 pour une école de la confiance, l'obligation de l'instruction scolaire a été abaissée à trois ans.





Les habitants des aires sont significativement plus éloignés des services et biens de la vie courante que le reste de la population francilienne. La qualité temporaire de l'occupation, la non reconnaissance de la caravane comme élément de logement et la stigmatisation dont les Voyageurs font l'objet, a conduit à une relégation des équipements d'accueil dans les périphéries de la ville où les Voyageurs sans alternatives sont assignés à résidence. La localisation des aires, éloignée des centres-villes et des services publics, constitue une cause d'exclusion spatiale importante pour les résidents et aggrave les inégalités auxquelles sont déjà exposés les Voyageurs. L'éloignement des services publics conduit inexorablement à une privation de certains droits sociaux et à une difficulté d'accès aux services inférieure à la population générale.



Les aires d'accueil et les risques

Au moins 41% des aires soit plus de 4000 personnes²⁴ se situent dans des périmètres à risque pour la santé et/ou pour la sécurité des résidents rapportée à la population générale d'Île-de-France, ce serait comme si plus de cinq millions de personnes vivaient dans de telles zones de risques. En géographie un risque est la possibilité qu'un aléa se produise et touche une population vulnérable à cet aléa. Celui-ci peut être de nature technologique ou bien être naturel.

- Risques liés aux zones d'activités commerciales et industrielles
- Risques liés aux activités de déchets
- Risques liés au bruit, risques liés à la proximité des voies de communication
- Risques naturels
- Cumul des risques

a) Risques industriels, zones commerciales et industrielles

L'Île-de-France est la première région industrielle de France²⁵. Les équipements industriels sont bien souvent situés dans des espaces aménagés à cet usage, ce sont des portions de l'espace urbain spécialement aménagées et équipées hors des espaces centraux²⁶. Ces zones d'activités accueillent également des aires d'accueil, elles sont **21.5%** en Île-de-France à se situer à l'intérieur ou à proximité (moins de 200 mètres) de ces espaces. Certaines de ces zones concentrent des équipements dont le risque technologique est important : incendie, fuite toxique ou explosion ; leur concentration peut générer un effet domino en cas d'accident. En France toute exploitation industrielle ou agricole susceptible de créer des risques ou de provoquer des pollutions ou nuisances, notamment pour la sécurité et la santé des riverains doit être classifiée. Il existe différents régimes d'activité des installations classées (ICPE) : « Les activités [...] sont énumérées dans une nomenclature qui les soumet à un **régime d'autorisation**,

²⁴ Si l'on considère qu'il y a environ 4 personnes par place en Île-de-France, et que 1017 places sont dans des périmètres à risque.

²⁵ Jean-Christophe Blésius (2014). Vivre avec les industries ? La prise en compte du risque industriel majeur dans les pratiques d'aménagement.

²⁶ Lejoux, P., Charieau, C (2019). La zone d'activités économiques : objet urbain non identifié ? *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement*, 43.

d'**enregistrement** ou de **déclaration** en fonction de l'importance des risques ou des inconvénients qui peuvent être engendrés :

« **Autorisation** : pour les installations présentant les risques ou pollutions les plus importants. L'exploitant doit faire une demande d'autorisation avant toute mise en service, démontrant l'acceptabilité du risque. Le préfet peut autoriser ou refuser le fonctionnement. A noter que les sites Seveso sont comptabilisés dans les établissements autorisés.

Enregistrement : conçu comme une autorisation simplifiée visant des secteurs pour lesquels les mesures techniques pour prévenir les inconvénients sont bien connues et standardisées. Ce régime a été introduit par l'ordonnance n°2009-663 du 11 juin 2009 et mis en œuvre par un ensemble de dispositions publiées au JO du 14 avril 2010.

Déclaration : pour les activités les moins polluantes et les moins dangereuses. Une simple télédéclaration vers la préfecture est nécessaire. »²⁷

A ce régime d'enregistrement s'ajoute la directive européenne Seveso 2012/18/UE concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses. Cette directive impose la rédaction de plans de prévention des risques

par rapport aux travailleurs et aux populations voisines.

En Ile-de-France, 3 aires sont proches (moins de 500m) d'un site Seveso seuil bas (sur 55 sites) et 1 est proche d'un site Seveso seuil haut (sur 38 sites). 19 % des aires sont proches d'un site ICPE dont le régime d'activité est celui de l'autorisation (1700 dans la région), ces derniers présentent des risques²⁸. Il conviendrait de réaliser des déplacements in situ pour vérifier si les aires concernées disposent d'espaces de confinement de plans d'évacuations comme l'impose la réglementation.

En dehors des risques technologiques représentés par certains équipements les zones d'activité sont considérées comme porteuses de fortes nuisances : congestion (va et vient et poids-lourds), bruit et pollution²⁹. Leur aménagement repoussé en périphérie des centres urbains tout en étant bien desservi par la route est en général dans un espace peu propice au piéton : « *La faible accessibilité des zones d'activités économiques se reflète aussi par l'importance des emprises privées : parcelles clôturées, portails fermés, caméras de surveillance, entreprises de gardiennage qui filtrent l'accès, même dans certaines zones commerciales. Selon David Mangin, les zones d'activités économiques s'apparentent à des « territoires franchisés », c'est-à-dire à : « [...] de grandes emprises privées ou publiques,*

²⁷<http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/>

²⁸ Explosion, fumées toxiques, fuites de produits, incendie, etc.

²⁹ Ibid., note 17.

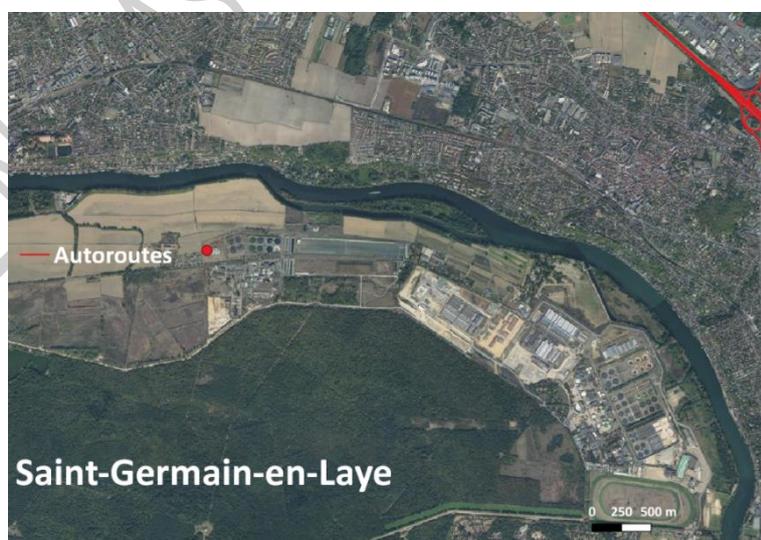
gardées, accessibles seulement sous conditions »³⁰.

Pour exemple, l'aire d'accueil de Saint-Germain-en-Laye se situe au nord-est du territoire et de sa forêt, en sa périphérie. L'espace y est peu urbanisé. A 200 mètres les installations du Syndicat Interdépartemental pour l'Assainissement de l'Agglomération parisienne jouxtent l'aire d'accueil. La station d'épuration Seine Aval géré par ce syndicat est la plus grande station française. Le site est composé de 6 usines d'épuration sur 3 km. Ces installations sont classées comme site Seveso seuil haut, les phénomènes suivants peuvent apparaître :

- « L'incendie : feu de nappe (liquide), feu torche (gaz) et boule de feu.
- L'explosion : explosion chimique, explosion de gaz, hydrocarbures ou produits inflammables ou explosion physique ou pneumatique
- La dispersion/l'épandage : épandage (liquide), fuite (gaz ou consécutive à une explosion³¹ »

L'aire se trouve à proximité de l'unité de production de boue déshydratées qui utilise divers réactifs.

Le 13 février 2018, Un bâtiment « filtre-pressé » prend feu. Le bâtiment de 2500m² a été entièrement détruit par l'incendie³², Le 3 juillet 2019 un incendie a touché un bâtiment servant à la « clarifloculation » des eaux usées³³. Dans les deux cas, aucune victime n'a été à déplorer. Ces deux incidents montrent bien le risque encouru par les résidents de l'aire de Saint-Germain-en-Laye.



³⁰ Ibid., note 16.

³¹ <https://cutt.ly/hjP1o4G>

³² <https://cutt.ly/PjP1zaX>

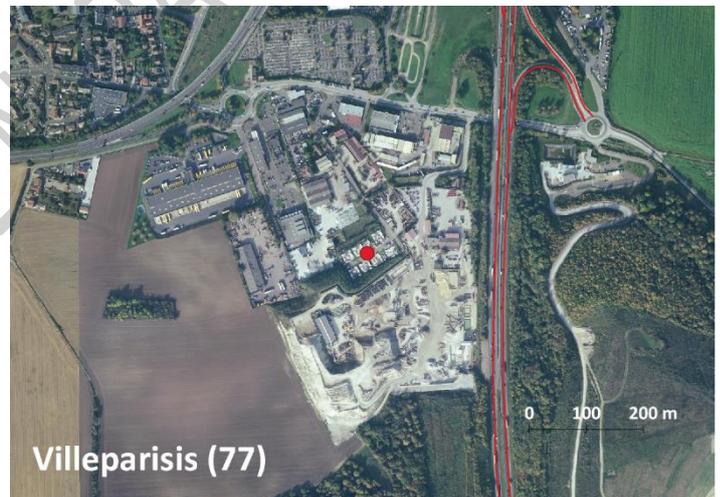
³³ <https://cutt.ly/rjP1m4P>

b) Risques liés aux activités de déchets

Une quinzaine d'aires d'accueil en Ile-de-France ont été construites à proximité de déchèteries. Ces lieux sont des points de dépôt de déchets encombrants (monstres, gravats, déchets verts) ou autres plus interpellant (huiles de vidange, pots de peinture...), voire dangereux (amiante...). Ces équipements sont construits à l'écart des centres urbains à partir des années 1960, en effet la création ou l'extension des déchèteries génèrent des mobilisations collectives contre ces projets³⁴ tout comme pour certains projets à destination des Voyageurs. Le voisinage de la déchèterie est l'un des symboles de la relégation urbaine des Voyageurs. Outre l'éloignement urbain, la déchèterie est à l'origine de plusieurs nuisances : olfactives, sonores (bruits des activités), pollutions, congestion des accès (va-et-vient des camions). Si les conditions de confinement des déchets ne sont pas respectées dans les centres de stockages, des éléments chimiques ou microbiologiques peuvent se répandre dans le sol, l'air ou l'eau et exposer les populations riveraines.

Aux déchèteries s'ajoutent les stations d'épuration comme symbole de la relégation : 5 aires d'accueil se situent à proximité de ces équipements.

Pour exemple, l'aire d'accueil de Villeparisis, au sud-est de la commune non loin de l'A104 est prise en tenaille entre diverses sociétés de recyclages de matériaux. Au sud de l'aire l'entreprise recycle les boues de béton et concasse du béton afin de produire des matériaux pour le bâtiment. L'entreprise a ainsi recyclé 300 000 tonnes de boues de bétons et 50 000 tonnes de boues de chantier en 2010. L'entreprise à l'ouest de l'aire quant à elle traite différents matériaux tels que : métaux, de verre, de bois, plastique, laine de verre, déchets agricoles. Ces activités génèrent beaucoup de poussières auxquelles sont exposées les résidents de l'aire d'accueil.



³⁴ Cirelli, C. (2015). Du déni à la mobilisation. Vivre à côté d'une décharge (le cas de Vienne, Isère). *Ethnologie française*, vol. 45(3), 467-476.

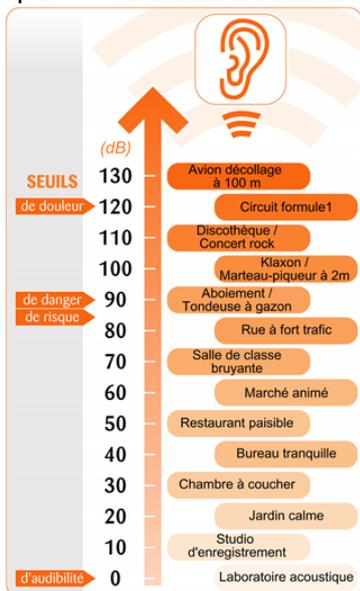
c) Risques liés au bruit et à l'exposition aux grands axes de communication



La zone orange représente une zone exposée à un bruit dépassant 68dB.

Au moins 10% des aires sont situées à proximité directe d'autoroutes ou de voies de

chemin de fer (moins de 200m) Cette proximité génère diverses nuisances. Les aires sont particulièrement exposées au bruit des infrastructures, en effet les cartes de bruit stratégiques montrent³⁵ qu'au moins **25%** des aires sont situées dans des zones où le bruit dépasse 68dB contre **10,8%** pour la population francilienne. Le seuil de 68db correspond à une salle de classe bruyante, rappelons que l'exposition des résidents est quotidienne, fréquente et longue. Rappelons également la mauvaise isolation phonique des caravanes. L'exposition à un tel niveau sonore produit des effets extra-auditifs sanitaires importants :



> 105 dB(A) : Risques immédiats/ court terme pour l'audition : surdité, acouphènes...

85-105 dB(A) : Risques à moyen/long terme pour l'audition si exposition chronique : pertes auditives

A partir de 40 dB(A) la nuit et de 55 dB(A) le jour : effets extra-auditifs du bruit (fatigue, stress, troubles du sommeil, troubles de l'humeur, troubles cardiovasculaires, troubles des apprentissages, g ne...)

Source : Bruitparif

Plusieurs facteurs entrent en considération : niveau sonore, fréquence, caractère continu ou intempestif du bruit, durée d'exposition, sensibilité individuelle...

³⁵ Une carte de bruit est le produit de modélisation informatique effectuée à partir de données descriptives de la topographie (relief, bâtiments, écrans anti-bruit...) et des sources de bruit (notamment les données sur les débits moyens, les vitesses, les parts de VUL/PL dans le parc roulant, le régime de circulation, les revêtements de chaussée

ou les caractéristiques des rails...) recueillies auprès de multiples acteurs. C'est la directive européenne 2002/CE/49 sur la gestion du bruit dans l'environnement qui a rendu obligatoire l'élaboration de cartes de bruit et leur révision au minimum tous les 5 ans. La Commission européenne considère que la carte stratégique de

perturbations du sommeil, gêne et perturbations de l'apprentissage scolaire³⁶, stress, problèmes cardiovasculaires et selon une étude récente, le fait de vivre à proximité de grands axes routiers augmente les troubles psychiques. Ce voisinage multiplie les chances d'être exposé à divers polluants tels que les particules fines ou bien le benzène qui sont responsables d'environ 15 à 30 % des nouveaux cas d'asthme de l'enfant, et, de proportions similaires ou plus élevées de pathologies chroniques respiratoires et cardiovasculaires fréquentes chez les adultes âgés de 65 ans et plus³⁷. Certains de ses polluants influencent l'apparition ou aggravent les pathologies des personnes³⁸. Finalement, ce voisinage est une grande cause d'inégalité sociale.

c) Risques naturels

Les aires d'accueil sont également assujetties aux risques naturels : au moins 7 équipements sont exposés au risque inondation. L'aléa de ces risques est variable : pour une aire d'accueil l'aléa est faible, pour deux il est classé « faible à moyen », pour une il est moyen, une est dans un périmètre dont l'aléa est très fort, et pour deux l'aléa n'est pas indiqué.

d) Cumul des nuisances et limites de l'étude

En tout 43 aires, soit 41%, comme cela a déjà été précédemment précisé sont exposées à des risques mais certaines sont multi-exposées et cumulent plusieurs formes de nuisances : 6 aires sont exposées à deux types de risque, deux aires sont exposées à trois risques et finalement une aire est exposée à quatre types de risque. A toutes ces données, il manque encore des renseignements concernant la qualité de l'air sur les aires notamment pour les équipements jouxtant des productions agricoles utilisant pesticides et engrais, des informations sur les lignes à haute tension et postes de transformation qui émettent des champs électromagnétiques. Finalement la plus grande limite de cette étude est, pour des questions de moyens financiers, qu'elle ne s'appuie que sur la visite de 14 aires soit 13%, et pour la compléter il serait nécessaire d'y agréger le vécu des familles.

brui est une aide à la décision pour mettre en place des plans d'action permettant de prévenir et de réduire les expositions au bruit et d'améliorer le cadre de vie des habitants.

³⁶ Bruitparif (2019). Impacts sanitaires du bruit des transports dans la zone dense de la région Île-de-France. Rapport d'étude. Disponible en ligne : <https://cutt.ly/jhYjDBK>

³⁷Santé Environnement (2012). Résumé des résultats du projet Aphekom 2008-2011 Des clefs pour mieux comprendre les impacts de la pollution atmosphérique urbaine sur la santé en Europe. <https://cutt.ly/qhYjaLr>

³⁸ Vandentorren, S. Roingeard, C (2020). Effets de santé et déterminants environnementaux chez les Gens du voyage. Etudes Tsiganes, n°67.

Aux inégalités sociales et discriminations s'articulent les inégalités environnementales, cette notion « exprime l'idée que les populations ou les groupes sociaux ne sont pas égaux face aux pollutions, aux nuisances et aux risques environnementaux, pas plus qu'ils n'ont un accès égal aux ressources et aménités environnementales »³⁹. Cette étude montre et démontre que l'implantation des équipements d'accueil proposés conduisent les voyageurs à être significativement plus exposés que d'autres aux nuisances urbaines et aux risques (naturels et technologiques). Cette surexposition constitue un enjeu majeur de justice environnementale. En outre, nous constatons que les Voyageurs séjournant sur les aires ont un inégal accès à l'urbanité et au cadre de vie (habitat, équipements et services de santé sociaux ou culturels, commerces, transports, espaces verts et qualité de l'environnement urbain). Les Voyageurs ne sont pas insensibles à ces questions : plusieurs collectifs dénoncent depuis plusieurs années ces conditions de vie comme les femmes d'Hellemmes-Ronchin.

39 Durand, M. & Jaglin, S. (2012). Inégalités environnementales et écologiques : quelles

applications dans les territoires et les services urbains ? Flux, 89-90(3-4), 4-14.

Travaux à venir

- Etude sur le budget des Voyageurs consacrés à l'habitat : questionnaires remplis par les travailleurs sociaux de l'association à l'occasion de rendez-vous.
- Entretiens qualitatifs/récits à propos des aires d'accueil. Des extraits d'entretiens seront diffusés lors de la présentation et un reportage radiophonique (une dizaine de minute) sera produit. Des extraits viendront également émailler ce document synthèse écrite. Sujets : parcours résidentiel, séjour sur l'aire, avis sur les aires d'accueil, attentes/rêves/projets.
- Histoire de la localisation des Voyageurs depuis 1895 en Ile-de-France. Travail sur les recensements de 1895, 1947, 1960 et 1961, + diverses archives.
- Analyse des politiques publiques consacré à l'habitat et à l'accueil des voyageurs en Ile-de-France.
- Entretiens habitat adapté à Rosny sous-bois. Également enregistrés.

Annexes

Départements	Années	Aires Permanentes d'Accueil				Habitat adapté
		Objectif nombre de places prévus sur le département	Nombre de place réalisé à la fin du schéma (avec places rénovés)	Taux de réalisation	Nombre de places à conventionner ou à rénover	Objectif nombre de places
Paris	2004 - 2013	200	0	0%	0	0
	2013 - 2019	200	64	32%	0	0
Seine-et-Marne	2003 - 2019	988	683	69,10%	101	0
	2013 - 2019	1203	899	74%	0	0
	2020 - 2026	1203		74%		449
Yvelines	2006 - 2013	650	367	58%	12	0
	2013 - 2019	650	En 2018 : 403	62%	0	0
Essonne	1993 - 2003			Manquant		
	2003 - 2013	937	416	44%	135	0
	2013 - 2019	1116	532	48%	135	0
	2019 - 2026	1077			71	339
Hauts-de-Seine	2002 - 2015	300	26	8,60%	0	0
	2015	300	26	8,60%	0	0
Seine-Saint-Denis	2016-2022	565	170	30%	0	0
Val-de-Marne	Pas de schéma : Loi Besson de 1990 qui s'applique (1 aire par ville de + de 5000hab)					0
Val d'Oise	2002-2011	1035	268	25,90%	NSP	0
	2011	1086	532 en 2018	49%	NSP	0

Typologies de l'INSEE	Nombre de communes en Ile-de-France	Communes d'Ile-de-France (%)	Répartition des aires (nombre)	Répartition des aires (%)
Communes densément peuplées (en moyenne 2969 hab/km ²)	316	25 %	67	63 %
Communes de densité intermédiaire (en moyenne 413 hab/km ²)	278	22 %	37	35 %
Communes peu denses (en moyenne 64 hab/km ²)	526	41 %	3	3 %
Communes très peu denses (en moyenne 14 hab/km ²)	148	12 %	0	0 %
	1268 communes en Ile-de-France		107 aires	

Départements	Aires franciliennes	Temps médian du parcours en voiture entre l'aire permanente d'accueil et le service (en minutes en voiture)						Temps médian d'accès entre l'APA et tous les services confondus pour les Gens du voyage en APA	Temps médian d'accès aux principaux services de la vie courante en France pour l'ensemble de la population
		APA_école primaire	APA_collège	APA_hôtel de ville	APA_pharmacie	APA_médecin généraliste	APA_commerce alimentaire		
Paris	2 aires	13'	11'	15'	6'	6'	6'	9'	3,5'
Seine-et-Marne	31 aires	6'	7'	7'	6'	5'	4'	6'	
Yvelines	19 aires	6'	8'	8'	6'	6'	4'	6'	
Essonne	20 aires	8'	9'	9'	7'	6'	5'	7'	
Hauts-de-Seine	1 aire	3'	5'	8'	2'	2'	2'	3'	
Seine-Saint-Denis	7 aires	3'	4'	7'	5'	4'	2'	4'	
Val-de-Marne	3 aires	5'	8'	10'	5'	7'	3'	6'	
Val-d'Oise	24 aires	5'	6'	7'	4'	5'	4'	5'	
Temps médian d'accès entre l'APA et le service (en minute)	107 aires en Ile-de-France	6''	8'	8'	5'	6'	4'	6'	

Complément 1 en cours : montrer combien coûte de vivre sur une aire d'accueil et ce qui reste à la fin du mois l'idée est d'avoir un ordre d'idée et pas forcément des montants exacts. Complètement anonyme : pas de nom, ni de localisation géographique.

Enquêteur-trice :

Vivez-vous-en :

- Aire d'accueil
- Errance
- Hébergé par la famille à titre gratuit

Composition familiale du ménage

Nombre d'adultes (âge si possible)	
Nombre d'enfants à charge	

Ressources

Ressources professionnelles (ordre d'idée)	
Prestations sociales	
Autre	

Budget consacré à l'habitat

Prix de la place à la journée	
Coût des fluides à la semaine (eau+elec.)	
Coût du chauffage caravane (bouteille de gaz) : combien par semaine	
Prêts/crédits caravane : montant par mois	
Autre	

Question bonus : êtes-vous satisfait des aires d'accueil ? (Commentaire libre).

COMPLEMENT 2 EN COURS

GUIDE / QUESTIONNAIRE – ECHANGE AVEC LES RESIDANTS DES AIRES D'ACCUEIL

Parcours résidentiel

Dans quel type d'habitat viviez-vous auparavant ?

- Voyage, hors des aires d'accueil
- Terrains privés
- Propriétaire d'un terrain
- Maison

Qu'est-ce qui vous plaît et/ou ne vous plaît pas dans la vie en caravane ?

Dans quelles circonstances vous êtes-vous installé ici ? Pour quelles raisons ?

Comment est-ce que vous êtes informés de l'ouverture d'un terrain ou d'une aire d'accueil ?

Séjour sur l'aire

Durée de séjour sur l'aire :

- Depuis combien de temps
- Pour combien de temps ?
- Est-ce que vous voyager encore ?
- Séjournez-vous toute l'année sur l'aire ?
 - o Si oui, comment faites-vous lorsque celle-ci ferme ?
- Quel est votre budget ?
 - o Electricité
 - o Eau
 - o Loyer/redevance
 - o Prêt de la caravane
 - o Etc

Quel est le reste à vivre ?

Pourquoi séjournez-vous sur les aires d'accueil ? Choix ?

Avis sur les aires d'accueil

Votre avis sur les aires d'accueil : Qu'est-ce que vous pouvez nous dire à propos des aires d'accueil ?

- Est-ce que c'est adapté à vos besoins ?
- Est-ce que c'est bien pour les enfants et pour les jeunes ?
- Qu'est-ce qu'il manque sur les aires ?
- Qu'est ce qui est bien/pas bien ?
- Qu'est-ce que vous changeriez ?
- Vous y sentez-vous en sécurité ?

Est-ce que vous voyez des améliorations ou au contraire une dégradation des conditions de vie sur les aires d'accueil ?

Qu'est-ce que vous pouvez nous dire de la localisation des aires d'accueil ?

- Qu'est-ce que ça changerait pour vous que les aires soient situées plus proches du centre ville ?
- Si problèmes de santé, pensez-vous que c'est lié à la localisation des aires d'accueil ?

Attentes

Souhaits en matière d'habitat

Pensez-vous que l'aire d'accueil soit la solution de séjour / habitat qui vous convient le mieux ?

Qu'est-ce que ça changerait pour vous d'avoir un terrain familial ou habitat adapté ?

Avez-vous déjà fait une demande de logement ou entrepris des démarches en matière d'habitat c'est-à-dire essayer de louer ou d'acheter un terrain/une maison ?

Qu'est ce qui s'est passé ?

- Pourquoi n'avez-vous pas essayé ?

Supplément : qu'est-ce que vous aimeriez dire aux gadjé qui décident à propos de vos conditions de vie ? en 2-3 mots