

# Projet de Fin d'Etudes

2022-2023

Les injustices socio-spatiales liées à l'application  
des politiques d'adaptation au changement  
climatique - cas des Iles Noires à La Riche

Rosie CHATEAU  
5A - DAE  
Sous la direction de Mathilde Gralepois

Face à une population vivant en marge de la société moralement,  
traditionnellement et physiquement depuis des décennies ;  
comment des politiques nationales traditionnelles françaises,  
peuvent être égalitaires et justes pour tous lors de leur mise en  
œuvre à une échelle locale ?

Rosie CHATEAU  
5A - DAE  
Sous la direction de Mathilde Gralepois

# AVERTISSEMENT

---

Cette recherche a fait appel à des lectures, enquêtes et interviews. Tout emprunt à des contenus d'interviews, des écrits autres que strictement personnel, toute reproduction et citation, font systématiquement l'objet d'un référencement.

L'auteur de cette recherche a signé une attestation sur l'honneur de non-plagiat.

## **Formation par la recherche, Projet de Fin d'Etudes en génie de l'Aménagement et de l'Environnement**

---

La formation au génie de l'aménagement et de l'environnement, assurée par le département aménagement et environnement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, associe dans le champ de l'urbanisme, de l'aménagement des espaces fortement à faiblement anthropisés, l'acquisition de connaissances fondamentales, l'acquisition de techniques et de savoir-faire, la formation à la pratique professionnelle et la formation par la recherche. Cette dernière ne vise pas à former les seuls futurs élèves désireux de prolonger leur formation par les études doctorales, mais tout en ouvrant à cette voie, elle vise tout d'abord à favoriser la capacité des futurs ingénieurs à :

- Accroître leurs compétences en matière de pratique professionnelle par la mobilisation de connaissances et de techniques, dont les fondements et contenus ont été explorés le plus finement possible afin d'en assurer une bonne maîtrise intellectuelle et pratique,
- Accroître la capacité des ingénieurs en génie de l'aménagement et de l'environnement à innover tant en matière de méthodes que d'outils, mobilisables pour affronter et résoudre les problèmes complexes posés par l'organisation et la gestion des espaces.

La formation par la recherche inclut un exercice individuel de recherche, le projet de fin d'études (P.F.E.), situé en dernière année de formation des élèves ingénieurs. Cet exercice correspond à un stage d'une durée minimum de trois mois, en laboratoire de recherche, principalement au sein de l'équipe Dynamiques et Actions Territoriales et Environnementales de l'UMR 7324 CITERES à laquelle appartiennent les enseignants-chercheurs du département aménagement.

Le travail de recherche, dont l'objectif de base est d'acquérir une compétence méthodologique en matière de recherche, doit répondre à l'un des deux grands objectifs :

- Développer toute ou partie d'une méthode ou d'un outil nouveau permettant le traitement innovant d'un problème d'aménagement
- Approfondir les connaissances de base pour mieux affronter une question complexe en matière d'aménagement.

**Afin de valoriser ce travail de recherche nous avons décidé de mettre en ligne sur la base du Système Universitaire de Documentation (SUDOC), les mémoires à partir de la mention bien.**

# REMERCIEMENTS

---

Je tenais à remercier tout d'abord ma directrice de projet Mathilde Gralepois qui a été à l'écoute et de bons conseils tout au long de ce projet.

Un grand merci également à Jérôme Cardinal, doctorant en partenariat avec le laboratoire CITERES<sup>1</sup>, pour son aide et pour m'avoir partagé l'avancée ses recherches bibliographiques et ses entretiens riches en information pour mon sujet.

Vos conseils et le partage de vos avancées m'ont été précieux et m'ont permis de progresser dans mon travail pendant des moments de difficultés.

# MOTS CLEFS

---

## Mots clefs

- Gens du Voyage
- Politique d'adaptation au changement climatique
- Injustices socio-spatiales
- Droits fondamentaux
- Justice environnementale
- Sédentarisation
- Schéma Départementaux d'Accueil et d'Habitat aux Gens du Voyage
- PPRI

---

<sup>1</sup> Cités, Territoires, Environnement et Sociétés

# SOMMAIRE

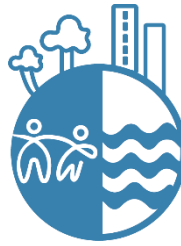
INTRODUCTION .....	1
A. Des politiques socio-spatiales mises en place relevant un clivage entre le mode de vie des populations roms et leur inclusion dans la société normative .....	3
i. Une communauté diverse vivant et mise à l'écart par la norme sociale locale.....	3
ii. Un accès aux droits fondamentaux bafoué.....	5
iii. Une culture tenant à l'écart les politiques locales .....	5
2. Des politiques nationales engagées pour l'accueil spatial des gens du voyage mais une tout autre réalité à une échelle locale .....	6
i. Les grandes lois encadrant physiquement les roms Besson I, II.....	7
ii. La participation des gens du voyage dans les politiques locales .....	10
iii. La répartition spatiale des aires dans le département d'Indre-et-Loire : un modèle qui se reproduit .....	13
B. Un projet métropolitain s'appuyant sur les politiques publiques pour parvenir à sa réalisation	18
1. Un projet d'aménagement freiné par la sédentarisation de gens du voyage.....	18
i. Une ville à deux vitesses, restreinte par un PPRI .....	18
ii. L'historique des populations roms au Noires .....	21
iii. Les grands projets de la métropole et de la commune pour les Île Noires.....	24
2. Des mesures de prévention des risques encore trop ajustables aux besoins des politiques locales.....	27
i. Un droit d'expulsion venant d'une commune qui ne respecte pas ses devoirs d'accueil	27
ii. Pas tous égaux face aux risques .....	28
CONCLUSION .....	30
ANNEXES.....	31
BIBLIOGRAPHIE .....	34



## INTRODUCTION

À l'heure où le changement climatique est au cœur de tous les débats, les politiques d'adaptation se doivent de trouver des solutions concrètes pour répondre à ces enjeux et anticiper la réponse aux besoins futurs tout en prévenant des injustices.

Le sujet de ce PFE traitera donc des injustices socio-spatiales liées à l'implication des politiques d'adaptation au changement climatique. Il est issu d'une étude de cas du projet SOLARIS (SOLidarity in climate change Adaptation policies : socio-spatial justice in the face of multiple RISks), réalisé par un



**SOLARIS**  
SOLIDARITY IN CLIMATE CHANGE

consortium de chercheur·euse·s, professeur·e·s et docteur·e·s et coordonné par Mathilde Gralepois. Le projet SOLARIS consiste à la comparaison des moyens mis en place depuis l'élaboration jusqu'à la mise en œuvre des politiques d'adaptation au changement climatique, ainsi que leurs impacts à une échelle locale. En effet, existe à l'heure actuelle peu d'études sur l'impact des politiques d'adaptation au changement climatique à une échelle locale. C'est pourquoi ce projet se consacre à comprendre quelles sont ces injustices sociales et spatiales, quelles sont les populations qui y sont le plus confrontées et comment les politiques d'adaptation intègrent ces personnes dans la participation, le processus d'élaboration et l'application de celles-ci. L'application de ce projet se base sur plusieurs cas d'études dans les 4 pays d'origine des chercheur·euse·s composant le consortium (Angleterre, Belgique, Finlande et France). Tous les cas d'études choisis sont liés à la menace de submersion et d'inondation ; on retrouve en France des cas d'étude à Blois et à La Riche, étant tous deux des territoires vulnérables et menacés en cas d'inondation par une crue de la Loire.

Pour ce projet, je me suis donc intéressée au cas des Îles Noires sur la commune de La Riche. Ce cas est particulièrement intéressant dans le cadre du projet. D'abord car il est situé en zone inondable et bénéficie de support autour de la prévention contre les inondations. Et ensuite, car il a été occupé par des personnes de la communauté rom de Bulgarie, qui constitue une population en marge de la société française et des politiques mises en place par le gouvernement.

Dans un premier temps, pour définir le terme d'« **adaptation au changement climatique** », il est nécessaire de revenir à la création de la stratégie d'adaptation à l'échelle nationale, qui voit le jour en France à la fin des années 1990. Entreprise par le ministère de l'Environnement, elle vient compléter celle de l'atténuation déjà amorcée auparavant. Comme le définit la Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (CCNUCC) de 1992, l'atténuation et l'adaptation sont deux types de réponses pouvant impacter et réduire ces changements climatiques déjà en cours. Tandis que l'atténuation vise le déclin du réchauffement climatique ; l'adaptation a pour objectif d'« *ajuster des systèmes naturels ou humains en réponse à des stimuli climatiques réels ou prévus et à leurs effets, afin d'atténuer les effets néfastes ou d'exploiter des opportunités bénéfiques* » (CCNUCC, 1992). C'est dans ce deuxième pilier de politique climatique que s'insère la stratégie de prévention contre les inondations. Pour la réalisation d'une telle intégration, la planification spatiale et l'aménagement urbain semblent être

les approches les plus pertinentes (Bertrand et Richard, 2015). Ces stratégies d'adaptation peuvent être mises en place à plusieurs échelles tant européenne, que nationale, ou à une échelle plus locale au niveau des collectivités territoriales (régions, départements et communes, EPCI).

Ce sont ces mêmes politiques publiques qui ont pour but d'atténuer les inégalités entre classes socio-spatiales et atteindre une justice équitable (Reynaud, 1981). Les injustices seraient alors la différence des classes entre elles face à la justice. Notre but sera alors de relever ces différences d'égalité socio-spatiales des groupes étudiés, face à la justice des politiques publiques en termes de prévention des risques d'inondation.

Afin d'analyser la **prévention contre les inondations**, je me suis principalement reposée sur le Plan National d'Adaptation au Changement Climatique publié en décembre 2018 (PNACC 2) ainsi que sur le Plan de Prévention des Risques d'Inondation paru en juillet 2016 (PPRI Val de Tours - Val de Luynes). Pour les recherches de **procédures d'application et de stratégie d'application de ces politiques nationales à une échelle locale**, je me suis basée sur des lois précisant les droits des gens du voyage, des schémas départementaux d'accueil et d'habitat aux gens du voyage, et également des conseils municipaux de la ville de La Riche ainsi que du conseil métropolitain de Tours Métropole Val de Loire. J'ai également pu approfondir et étayer mes recherches grâce aux entretiens de quelques personnalités publiques, habitants et travailleurs des Îles Noires menés par Jérôme Cardinal.

La problématique centrale de cet essai est formulée comme telle : **face à une population vivant en marge de la société moralement, traditionnellement et physiquement depuis des décennies, comment des politiques nationales traditionnelles françaises, peuvent être égalitaires et justes pour tous lors de leur mise en œuvre à une échelle locale ?**

On peut présupposer que ces politiques d'adaptation accentueraient les injustices des populations marginales plutôt que de les atténuer. Elles ne prendraient pas réellement en compte l'avis, n'informerait pas également toutes les populations contre les risques climatiques. Les relogements ou autres processus d'accompagnement ne seraient pas tous conduits comme promis. Certaines populations ne seraient pas égales devant la justice environnementale, tant en termes d'accès à l'information que de mise en pratique des instructions des politiques.

Après avoir relevé de quelles manières les politiques d'adaptation impactent socialement et spatialement les populations roms de France, nous changerons d'échelle afin d'étudier la mise en place de ces politiques à l'échelle du département puis de la commune avec l'étude de cas de La Riche, qui jouent un rôle dans le projet d'aménagement des Îles Noires, situées en zone inondable.



## A. Des politiques socio-spatiales mises en place relevant un clivage entre le mode de vie des populations roms et leur inclusion dans la société normative

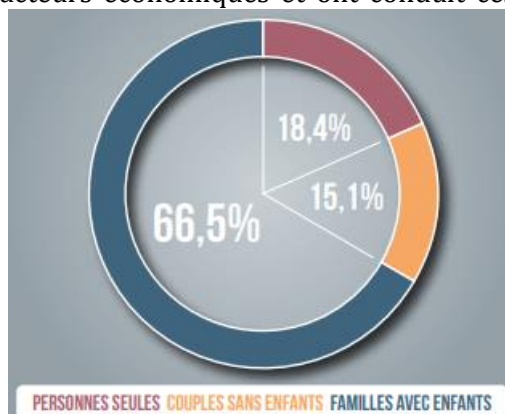
La question rom, et plus généralement celle des gens du voyage se heurte à des politiques françaises traditionnelles, qui sont en contradiction avec leur mode de vivre et d'habiter. Etablies par la société dominante, ces politiques d'accueil s'appliquent à une part de la population mais certaines minorités sont contraintes dans leurs capacités à s'exprimer, par cette même société majoritaire. Dans cette première partie, nous allons observer l'organisation de la communauté rom et leur inclusion sociale en France, puis nous étudierons les lois encadrant leur spatialisation sur ce même territoire et à l'échelle du département.

### i. Une communauté diverse vivant et mise à l'écart par la norme sociale locale

La population Rom actuelle serait estimée entre 10 et 12 millions dont 6,2 vivrait en Europe et 17 000 à 20 000 en France selon la DIHAL<sup>2</sup> (DIHAL, 2021). Ils représenteraient la plus grande minorité ethnique d'Europe. Les Roms sont génériquement définis comme les descendants d'une population ayant quitté le nord de l'Inde il y a plus de mille ans, et partageant une langue commune ; le romanès, ou romani. Après des années de migrations, cet éclatement des populations a permis l'apparition de plusieurs groupes, c'est pourquoi le terme « Roms » désigne la grande diversité des ethnies telles que les Manouches, Gitans, les groupes s'identifiant comme Tsiganes et gens du voyage (ECA, 2016). Aujourd'hui il n'existe pas de typologie rom, car ils se différencient par leur religion (orthodoxe, catholique, évangéliste, athée), leur nationalité, leur langue et leur degré d'attache à leurs traditions et culture. L'origine de la migration des roms de Yougoslavie, Hongrie et Pologne en France a débuté dans les années 1980 puis les flux migratoires bulgares (et roumains) se sont intensifiés dans les années 1990. Ces migrations sont notamment dues à l'effondrement du système communisme dans ces pays, ce qui a découlé sur leur perte de logement et l'espoir d'avoir un meilleur avenir dans les pays de l'Europe de l'Ouest. Ce qui était au départ des migrations spontanées s'est répandu et est devenu une migration en chaîne (Gheorghe, 2010). Ces flux sont donc principalement dus à des facteurs économiques et ont conduit ces populations notamment vers l'Italie et l'Espagne qui offrent des opportunités pour du travail agricole par exemple (Cailloce, 2017). Pour ce qui est de la France, on observe plus **une migration familiale** que de travail.

Composition familiale (en %) des personnes recensées dans une étude recensant 899 personnes vivant dans des bidonvilles en France

Source : Trajectoires, habitants des bidonvilles en France



<sup>2</sup> Délégation Interministérielle à l'Hébergement et à l'Accès au Logement.

Selon le journal du CNRS, il existerait 400 « campements illicites » en France en 2017, dont les deux tiers seraient localisés en Ile-de-France (Cailloce, 2017). De plus, 80 à 85% d'entre eux ont un mode de vie semi ou pleinement sédentaire (Commission Européenne, 2011) et implique donc un mode de vie permanent centré autour d'un même lieu (Kris Hirst, 2019). Contrairement à des pays comme l'Espagne, l'Italie, la Grèce où les Roms peuvent trouver à se loger dans des habitations du parc immobilier classique ou plus informel comme des squats ou sous-location (Cailloce, 2017) ; en France, de nombreuses discriminations racistes et économiques sont à l'origine de leur exclusion à l'accès à l'habitat social. Les Roms vivent donc généralement dans leur caravane, et construisent des cabanons à côté lorsqu'ils se sédentarisent. Ils sont également appelés **bidonvilles**, des espaces stigmatisés par la société et mis de côté par les politiques urbaines. L'association Trajectoires, spécialisée dans les populations habitant bidonvilles et squats en France, définit ces types d'habitation comme des « *formes d'habitats particulièrement indignes et souvent dangereuses, installées sans droit ni titre sur des espaces publics ou privés* » (Trajectoires, 2021). Les Roms installent leurs caravanes et construisent leurs cabanes dans des « espaces rebuts » (Gouhier, 1999 : Olivera, 2015) et exploitent donc des lieux cachés, à l'écart du regard public de la société (Guest, M., & Nacu, A., 2008).

Ces bidonvilles construits avec des objets de récupération, ces « habitats spontanés », « habitat bidon », « insalubre et misérable » (Cattedra, 2006) traduisent l'alternative et l'urgence de cette communauté à se loger. Les habitants Roms vivant dans ces espaces cachés, en marge de la société et de la ville urbaine ont créé des lieux de stigmatisations ethniques car hors normes sociales locales. On assiste donc à une ségrégation urbaine.

Cependant, il existe également des clivages et **rapports de pouvoir au sein même des bidonvilles**. Par leur mise à l'écart, les Roms se rassemblent et créent un premier réseau de soutien. En effet, la vie entre pairs permet aux nouveaux arrivants une insertion facilitée dans ce nouvel habitat grâce au partage et à la transmission de la connaissance du système à la communauté (Trajectoires, 2015). Conjointement à cela, les difficultés d'accès au logement ainsi que les expulsions à répétitions ont instauré des rapports de force et de hiérarchisation au sein des bidonvilles. L'association Trajectoires a dressé quatre grands profils de Roms (souvent liés à leur cause d'émigration) cohabitant au sein des bidonvilles : les plus représentés (à 39%) sont les **ostracisés**, les plus exposés aux discriminations et au non-accès aux systèmes éducatifs et de santé, leur insertion est compliquée. Ensuite viennent les **exilés** à 17%, souvent partis de leur pays pour une raison de travail ou de contrainte. Puis les **migrants économiques** qui réussissent leur insertion dans la société grâce à leurs compétences professionnelles ; ils représentent environ 15% des Roms. Et enfin les **autonomes** à 14% sont les personnes dont la mobilité professionnelle n'est pas récente, à la recherche de nouvelles opportunités économiques et qui ont la volonté de maintenir les coutumes et traditions strictes (endogamie, contrôle social, régulation des conflits au sein de la communauté). En effet, les personnes étant sédentarisées à un lieu depuis longtemps vont vouloir tirer avantage de leur position à l'accueil de nouvelles familles vivant avec dans des conditions plus précaires. Cette domination peut aller des marchands de sommeil (location d'espaces bâtis impropres à l'habitation) jusqu'à des formes d'exploitation inhumaines (Trajectoires, 2017). Il peut s'agir d'exploitation économique comme payer un droit d'entrée au bidonville, ou d'accès à ses équipements. Les personnes isolées peuvent par exemple être contraintes de vivre éloignées des autres, loin de l'espace commun avec sanitaires mais également de l'entrée du bidonville et donc des particuliers ou associations venant proposer leur aide. Les exploitations peuvent également être humaines (sexuelles, esclavage moderne, ...) lorsque les familles plus vulnérables ne peuvent plus payer et sont menacées d'expulsion. La faute

d'espace approprié pour ces personnes, et l'absence de législation des bidonvilles amènent une cohabitation systémique de personnes différentes en raison de leur statut migratoire et hiérarchie qui aboutit à des conflits et crimes au sein d'une même communauté.

## ii. Un accès aux droits fondamentaux bafoué

Comme le rappelle l'association Trajectoires, les bidonvilles sont des espaces qui « *soulèvent des questions liées à [...] l'accès aux **droits fondamentaux*** » (Trajectoires, 2021). Ces droits sont garantis par la Charte des droits et libertés de la personne et inscrits dans la déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789 ainsi que la Constitution de 1958. Ils sont également garantis par la CEDH<sup>3</sup> et la Charte de l'environnement. Pour les politiques françaises, l'application de ces droits passe par l'intégration des Roms et est vue comme le passage et la **validation contrainte des normes imposées par la société locale** qui semble omettre les spécificités sociales, culturelles et utilisation de l'espace de la communauté Rom (Guest, M., & Nacu, A., 2008). Depuis leur arrivée en France, les Roms ont été tenus à l'écart, oubliés dans l'application des politiques et lorsque des droits leur ont été accordés, ces derniers ont été limités et n'ont fait qu'intensifier leur marginalisation par la société. Les droits fondamentaux en termes sociaux (ceux à charge de l'Etat et mis en place à l'échelle de la collectivités) sont les suivants : le droit à l'emploi, à la sécurité, au logement, à l'instruction, à la protection de la santé et de l'environnement (Ooreka.fr, 2022)

Dès les premiers échanges de 2002 avec l'Union Européenne quant à l'adhésion de la Bulgarie, les ressortissants ont pu se déplacer librement mais uniquement à titre de « touriste », avec **l'impossibilité de s'installer ni de travailler** dans les pays de l'espace Schengen. Cinq ans plus tard, lors de l'adhésion à l'UE, le sort des travailleurs est resté inchangé par peur de « *voir débarquer une masse de travailleurs non qualifiés* » (Cailloce, 2017). Seuls quelques métiers qui nécessitaient un certain niveau d'études leur étaient proposés. Ce n'est qu'en 2014 que ces mesures ont cessé, pour ouvrir à tous le marché du travail français. Bien que leur **exclusion soit restée fondamentalement la même institutionnellement et dans les meurs de la société**, quelques individus arrivent à sortir des bidonvilles grâce à leur métier. Cette inégalité discriminatoire face à l'emploi est, en plus d'être raciste, dû au faible niveau de scolarisation. La majorité des Roms ne parlent pas la langue du pays, il est donc quasi impossible d'échanger ou de trouver un métier. La faible scolarisation constitue la norme pour les enfants roms présents en France ; la qualité de vie et les expulsions des bidonvilles, l'absence de suivi scolaire après expulsion, l'attente et le refus d'affectation ainsi que l'absence d'aides financières en sont les causes principales (Romeurope, 2009). Généralement on observe un suivi durant l'école élémentaire mais un décrochage lors de la période collège.

## iii. Une culture tenant à l'écart les politiques locales

Qu'il soit sédentarisé ou non, le mode de vie des gens du voyage est généralement mal vu par le reste de la société qui les juge responsable de vivre à sa marge. Cependant, il est difficile de se conformer à un mode de vie avec des conceptions territoriales, et **un mode d'habiter commun**

---

<sup>3</sup> Convention Européenne de sauvegarde des Droits de l'Homme et de libertés fondamentales

**qui est organisée autour de la s d ntarit .** Les politiques d'intégration françaises se tournant majoritairement vers la création d'une unité nationale, elles estompent les spécificités identitaires ou culturelles, religieuses. Or, on peut penser que les gens du voyage sont **attachés à leurs traditions** d'où l'importance des transmissions familiales des savoir-faire, des professions, et pourrait expliquer leur crainte de perte d'identité en se conformant à un modèle français qui ne reconnaît pas leur diversité. On observe alors un paradoxe entre les coutumes de ces communautés qui amène à une discrimination voire un racisme de la part de celle qui est dominante. Ces différenciations peuvent être portées par les pratiques éducatives, professionnelles, un mode d'habitat qui correspondrait à un mode de vie non-conforme, précaire, selon la société majoritaire – notamment avec le fait de vivre en caravane, qui, même lorsque les familles les occupant ne sont plus mobiles , témoignerait d'un renoncement au confort d'un habitat fixe, d'une sorte de régularité (Bidet, 2010). Il est difficile de voir comment, avec le modèle actuel d'accueil ou plutôt de rejet de ces populations, il serait possible de concilier ces **deux modes de vie qui semblent paradoxaux**.

Mais alors comment les inclure au mieux dans la société ? Comme l'aborde William Acker dans un entretien (Maunier, 2022) :

« La connaissance est justement la clé pour lutter contre l'antitsiganisme, mais pour qu'elle puisse exister, il faut que cette connaissance soit produite. Le fait que des Voyageurs prennent la parole et aient accès à la sphère publique serait le B.A.BA. »

En effet, leur représentation dans la sphère publique reste limitée aux associations qui tentent de refléter leurs besoins mieux. Elles restent cependant un intermédiaire : les gens du voyage ne sont donc pas les locuteurs directs. Leur représentation dans les médias ou dans les espaces de concertation, de débats, ... ne leur permet pas de porter véritablement leur voix dans l'espace public. Avoir accès à cet espace leur donnerait les clefs pour déconstruire leur stigmatisation et banaliser ou du moins informer sur leurs modes de vie.

Néanmoins, la barrière linguistique reste un point freinant l'avancée de leurs droits. En effet, la majorité des adultes de cette communauté ne parle ni ne sait lire, écrire le français. Cet aspect nuit à leur inclusion dans la société, à leur accès à l'information et à l'écoute qu'on leur donne ; tous ces facteurs renforcent leur marginalisation sociale.

## 2. Des politiques nationales engagées pour l'accueil spatial des gens du voyage mais une tout autre réalité à une échelle locale

Ces premières constatations nous exposent un rejet social systémique des gens du voyage. Pourtant, instaurées depuis 40 ans et évoluant depuis, les politiques publiques obligent l'accueil de ces familles sur certaines communes. Nous nous attarderons ici sur les grandes lois qui « encadrent » ces gens du voyage, comment ils se sont approprié ces droits et s'ils répondent véritablement à leurs besoins.

## i. Les grandes lois encadrant physiquement les roms Besson I, II

### Les lois à l'échelle nationale

En France, les premières lois encadrant spatialement les gens du voyage sont les lois Besson I et II. Adoptées respectivement en 1990 et 2000, elles tentent de renforcer le droit au logement des personnes défavorisées, incluant les gens du voyage. La première loi reconnaît leur identité juridique et leur donne le droit à un accès égal à l'hébergement. Elle demande notamment aux communes de plus de 5000 habitants de disposer d'aires d'accueil répondant à des normes sanitaires et aux besoins de la population de gens du voyage de la commune. Il est également précisé que ces derniers ont le droit de stationner sur les terrains publics pour une durée déterminée, avec l'accord de la commune.

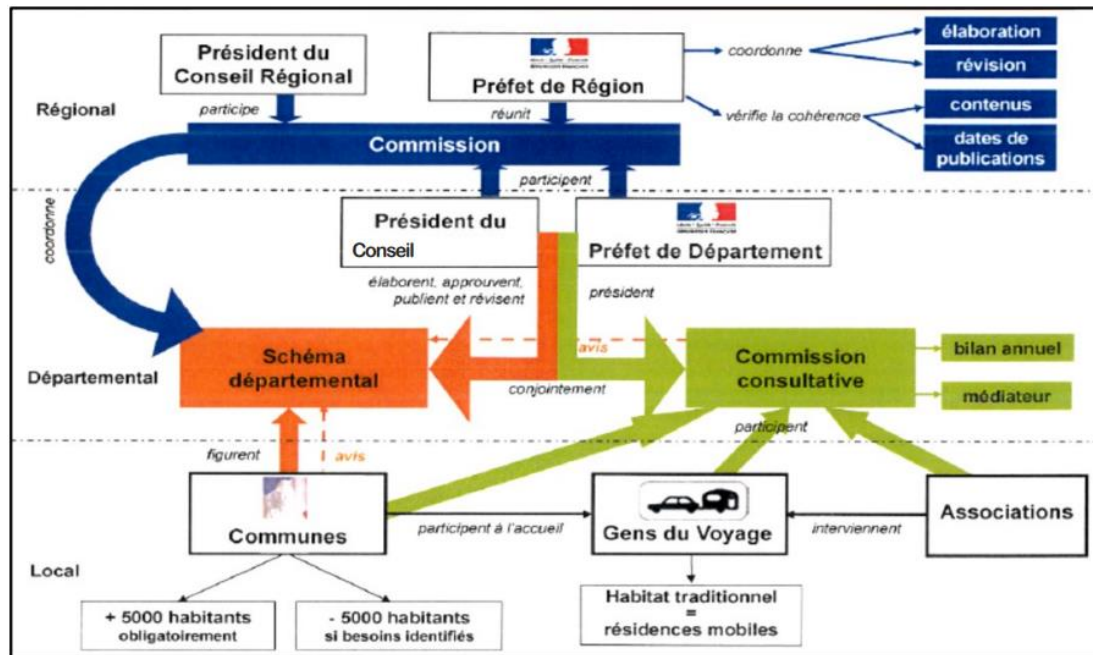
Dix ans plus tard, une révision de cette loi est proposée. Celle-ci apporte des mesures de durcissement à la première loi, en augmentant les pouvoirs des autorités pour expulser et limiter les recours judiciaires pour les étrangers en situations irrégulières. Elle précise également que lorsqu'une commune de plus de 5000 habitants est pourvue d'une aire d'accueil, les autorités municipales peuvent, par arrêté, interdire le stationnement des gens du voyage sur l'extérieur de la zone délimitée. Alors que la première loi Besson était déjà discutée, la seconde a été très controversée et largement critiquée par les associations et organisations humanitaires pour son manque de respect des droits fondamentaux des personnes concernées par la loi.

Malgré cette restriction des droits, la loi Besson II tente d'améliorer l'accès à l'hébergement en facilitant l'accès à des logements décents, fournis en eau, énergie et d'accompagnement à leurs besoins. Spécifiquement aux gens du voyage, elle impose la mise en place de Schémas Départementaux d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage (SDAHGV) qui auront pour objectif de définir les orientations et les actions garantissant un accueil adapté et respectueux des gens du voyage par département. Ces schémas permettront alors de définir les besoins en aires d'accueil et stationnement ainsi que les modalités d'accès à ces aires. Ils prévoient également des actions de prévention et de lutte contre les discriminations à l'encontre de ces populations et de favoriser leur intégration sociale. Pour la première fois, la loi inclut également les conditions de scolarisation des enfants et des activités économiques et accès aux droits à la santé. Les SDAHGV ont donc été mis en place à compter de 2001. Ils sont élaborés en parallèle des commissions consultatives en collaboration avec les élus locaux, les associations de gens du voyage ainsi que des représentants des services de l'Etat. Ces schémas définissent, en fonction des besoins constatés :

- L'emplacement et capacité des aires d'accueil permanentes ;
- La nature des actions sociales à l'intention des gens du voyage sur ces aires ;
- Les emplacements temporaires possiblement disponibles pour les rassemblements traditionnels ou occasionnels (aires de grands passages) ;
- La manière dont l'Etat garantit le bon déroulement de ces rassemblements.

Pour la région Centre-Val de Loire, des commissions consultatives sont réalisées, ainsi que des bilans d'application du schéma. Nous nous attarderons plus tard sur le département de L'Indre-et-Loire, qui s'applique à notre terrain d'études.





Principe d'organisation du schéma à l'échelle départementale

Source : rapport d'information du Sénat, (*Les aires d'accueil des gens du voyage*, 2015)

Une nouvelle loi nationale sur la sécurité intérieure, proposée par M. Sarkozy en 2003, restreint une nouvelle fois les droits des gens du voyage concernant l'occupation de terrains. Elle renforce les sanctions sur l'implantation illicite dans une propriété privée ou publique lorsque ces personnes sont véhiculées. Les autorités peuvent alors saisir le véhicule ou suspendre le permis de conduire et même distribuer des peines d'emprisonnement et amendes. La loi fut critiquée car trouvée stigmatisante pour les gens du voyage et par le fait qu'elle n'aborde pas les vraies causes du problème rencontré : c'est-à-dire que la loi réprime les personnes concernées et aggrave leur situation par la même occasion. Par la suite, la loi sur la prévention de la délinquance de 2007 substitue les règles d'expulsion des familles à la procédure administrative (elles étaient jusque-là traitées de manière pénale, par procédure judiciaire). De ce fait, les affaires d'expulsion deviennent des infractions mineures et relèvent seulement de la compétence et de la volonté des autorités administratives (Article 27 - LOI n° 2007-297, 2007).

### **Des changements de mobilités définissant de nouvelles obligations communales**

La révision de la circulaire de la Loi Besson II prévoit des financements d'un prestataire lorsqu'il y a besoin d'études de terrains, le financement de création d'aires d'accueil ou de grands passages pour les nouvelles communes concernées (selon le dernier recensement), et le financement de terrains familiaux destinés aux sédentaires. Car en effet, les gens du voyage ont des modes différents d'habiter ; certains restent nomades tandis que d'autres se sont sédentarisés au fil des années. On peut parler d'ancrage territorial lorsque certaines personnes sont plus attachées à l'habitat en caravane, qu'au fait de se déplacer et d'avoir un mode de vie itinérant grâce à celle-ci.

Les raisons de la diminution voire l'absence de cette mobilité, ou plutôt de la naissance d'un ancrage territorial, peuvent s'expliquer par la volonté de scolarisation des enfants grâce aux droits accordés, la précarité des familles, la crainte de perdre leur emplacement, ... Les gens du voyage

étant juridiquement définis par leur mode de vie, on peut donc remarquer que cette dénomination n'est plus juste car ils ne sont plus nécessairement itinérants (Bilan de la Cour des Comptes, 2012).

En réponse à ces différents modes d'habiter, la loi relative à l'égalité et à la citoyenneté adoptée début 2017 appuie sur le besoin d'adapter l'offre d'accueil aux besoins des populations selon les territoires. Pour cela, chaque Schéma Départemental SDAHGV se doit de diversifier les types d'habitats proposés car ils s'adressent à des populations aux habitudes diverses :

- Les aires permanentes d'accueil : conseillées pour avoir une capacité entre 15 et 40 places, elles offrent des services permanents comme l'accès à l'eau, l'électricité, les égouts et les services sanitaires. Elles s'organisent avec un règlement intérieur et les durées de séjour peuvent varier de quelques jours à plusieurs mois ;
- Les aires de grand passage : ces aires temporaires peuvent être utilisées pour des séjours de courte durée, généralement en transit dans une région. Destinées aux groupes de résidences mobiles (capacité d'accueil autour de 200 places), pour quelques jours à deux semaines ;
- Les terrains familiaux locatifs : introduit par la loi de 2017, ces terrains sont loués à des gens du voyage pour des séjours plus longs, une année ou plus. Au vu de l'ancrage territorial progressif, certains départements sont en deçà des attendus, car certains schémas n'offrent pas d'accueil sur ce type de terrains.

Ces trois structures d'accueil sont recensées dans le schéma départemental, cependant, il en existe d'autres qui ne sont pas citées car s'adressent aux petits groupes (Annexe 1).

Tous les 6 ans au moins sont réalisées les circulaires visant à actualiser le contenu des SDAHGV. La dernière en date est celle du 30 janvier 2022. Elle évoque la grande disparité d'équipements entre les départements, mais également entre les différentes infrastructures d'accueil (aires permanentes, grands passages ou terrains familiaux locatifs) et les besoins réels au sein des départements.

La circulaire rappelle que bien qu'introduits récemment (2017) aux schémas départementaux, les terrains familiaux locatifs sont encore trop absents. Le manque d'aires prévues à l'accueil des gens du voyage incitant à des stationnements illégaux et donc de tensions avec les propriétaires de terrains et les autorités ; il devient nécessaire de faire un travail sur ce point, d'autant plus que les sanctions en cas de stationnement illicite ont été renforcées (Ministère de l'Intérieur, 2022b). Il est également rappelé l'importance de procéder à une étude des besoins et d'instaurer un dialogue favorisant la concertation pour quantifier les nouvelles exigences sur territoire. En effet, le recensement de données afin de créer un observatoire national des gens du voyage.

Finalement, bien que récentes, les lois ont subi de nombreux ajustements et le cadre instauré au niveau national et départemental (notamment avec les schémas) a permis de mettre en place un modèle se voulant à l'écoute des différents besoins des populations. Si les premiers schémas se concentraient sur la quantité d'aires d'accueil, les plus récents tentent à présent d'offrir une qualité d'accueil plus adaptée à la demande. Cependant, tous les acteurs concernés doivent se sentir concernés pour œuvrer collectivement et s'efforcer continuellement d'améliorer cette écoute.



## ii. La participation des gens du voyage dans les politiques locales

Pour continuer avec cette nécessité d'écoute des gens du voyage, nous allons maintenant nous intéresser à la manière dont les principaux concernés sont concertés pour l'élaboration du SDAHGV. D'abord nous verrons les directives générales, puis l'application sur le département de l'Indre-et-Loire.

### **Le fonctionnement de la concertation entre acteurs à l'échelle locale**

Comme évoqué précédemment, les schémas départementaux sont le lien entre la politique publique et son application locale. Leur élaboration nécessite la création d'un comité de pilotage qui devra mener et organiser les étapes de révision des schémas. Ces comités sont composés de représentants de l'Etat, du département, les responsables chargés de la thématique des gens du voyage, le bureau coordonnant la révision du schéma, et d'autres structures selon le cadre local comme des associations (Annexe 2). Ces associations peuvent être des représentantes des gens du voyage ; elles sont essentielles à leur représentation lors de ces comités. Or, elles ne sont pas présentes sur tous les territoires, leur présence varie et par conséquent, les besoins des concernés ne sont pas toujours entendus. Toutefois, tous les gens du voyage ne se sentent pas représentés par ces associations, il est donc essentiel qu'en tant que citoyens et surtout usagers des équipements mis en place, ils puissent exprimer leurs attentes ou même faire connaître au comité ce qui ne fonctionne pas localement.

Le processus de révision et de mise en place des SDAHGV doit être accompagné par une commission consultative départementale des gens du voyage (CDCGDV). Composées des représentants des services de l'Etat, du département ou métropole, de l'EPCI<sup>4</sup> (en charge de la mise en œuvre du schéma), elle doit également s'accompagner de 5 à 7 personnes choisies par le préfet pour leurs proximité et connaissance des gens du voyage. Ces personnes peuvent venir d'associations ou de personnes qualifiées. Lorsqu'aucune de ces personnes n'est disponible sur le territoire donné, il est possible de faire appel à une personne des départements voisins.

Comme le précise le CEREMA<sup>5</sup> dans le guide d'élaboration/révision des SDAHGV (2020), le contenu de ce schéma doit comprendre de nombreuses informations précises quant aux données à fournir sur les différentes aires d'accueil, les services proposés, l'accès aux droits... Par exemple, pour l'installation (autorisée ou non) sur des terrains privés ou publics, le document doit recenser les ménages occupants ceux n'étant pas « conformes par rapport aux règles d'urbanisme ou environnementales (proportion de ménages propriétaires / non-propriétaires / occupants sans droits ni titres...) » (ibid.), les causes de cette non-conformité (zonages, servitudes) ainsi que les défauts de réseaux et contentieux. Ces données doivent être recensées après enquête auprès des communes du département. Les recensements comme celui-ci permettent de connaître les insuffisances auxquelles font face les occupants des aires et également de questionner leur dimensionnement et capacité selon leur sur- ou sous-occupation. Selon le guide, si l'on décompte un grand nombre de terrains privés occupés, cela témoignerait le besoin de réviser le schéma afin de modifier la planification des aires mises à disposition.

---

<sup>4</sup> Etablissement Public de Coopération Intercommunale

<sup>5</sup> Centre d'Etudes et Expérience en Risques, Environnement, Mobilité et Urbanisme

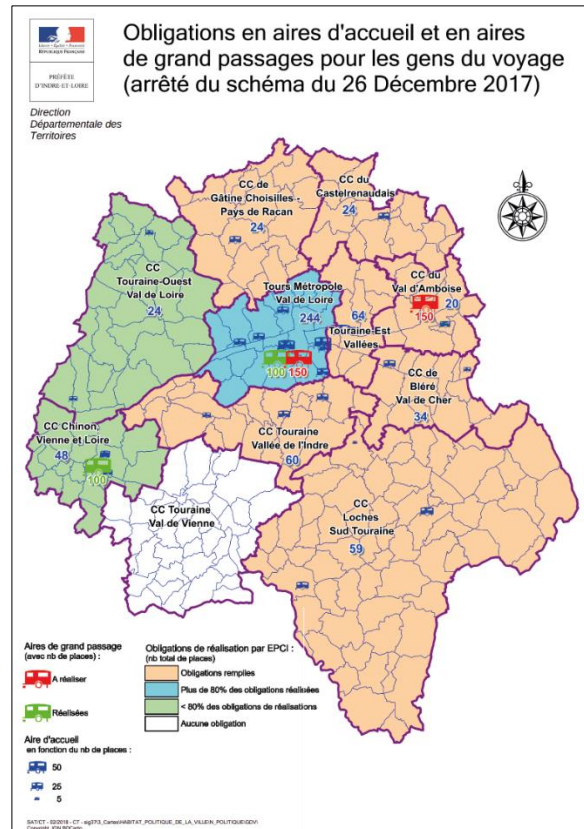
Ce guide des SDAHGV rappelle la nécessité des co-constructions et des concertations avec les partenaires (en ne citant que les associations) à de nombreuses reprises. Cependant, il existe des territoires avec un plus grand nombre d'acteurs engagés associativement que d'autres et cela crée des disparités et surtout une non-écoute des gens du voyage sur ces derniers territoires. Il n'est jamais mentionné la concertation directe, le contact direct avec les populations concernées ; comme si elles étaient difficiles à approcher, concerter et qu'elles n'exprimaient pas la volonté ni le besoin d'améliorer leur qualité de vie. Cet aspect souligne encore plus le clivage et la mise en place d'un contrôle de ces populations plutôt qu'une écoute et une considération.

### **La valeur de ces concertations à une échelle locale : le département d'Indre-et-Loire**

Le département d'Indre-et-Loire a adopté son premier schéma en juin 2002 et a ensuite procédé à une première révision en juillet 2010. La suivante et dernière date du 26 décembre 2017 et a été modifiée par arrêté le 13 mars 2018.

Bien que quasiment 10 des 11 EPCI du département possèdent des aires d'accueil, on remarque une forte concentration des effectifs dans l'EPCI Tours Métropole Val de Loire (TMVL) ; qui, malgré une aire de grand passage et 8 aires d'accueil, n'atteint toujours pas atteint ses obligations. Les EPCI d'Amboise et de Chinon sont eux aussi des bassins importants de regroupement des gens du voyage.

Au niveau du département on remarque tout de même un grand déficit sur la moitié Ouest, tandis que la moitié Est s'est acquitté de ses devoirs.



Concernant la concertation sur ce territoire, les représentants des gens du voyage sont les suivants :

- L'association Tsigane Habitat : intervient dans les départements d'Indre-et-Loire et du Loir-et-Cher. Elle accompagne les municipalités dans la conception et la mise en œuvre d'aires d'accueil, d'habitats et favorise l'insertion dans la société civile (Tsigane Habitat, 2009) ;
- L'association Voyageurs 37 : intervient uniquement dans l'Indre-et-Loire et s'occupe de faire valoir les droits des gens du voyage, de l'accompagnement social et l'insertion (Ligue des droits de l'Homme, 2007) ;
- La société VAGO : installée à l'échelle nationale, VAGO est spécialisé dans la gestion d'aire d'accueil. Cette mission passe par l'encadrement de la gestion de l'aire, l'entretien et la médiation sociale sur place (site web VAGO) ;

- La société SG2A L'Hacienda : l'Hacienda propose les mêmes services que VAGO, c'est-à-dire la gestion des aires d'accueil et la branche SG2A s'occupe de la gestion administrative et financière des lieux (L'Hacienda, s. d.) ;
- La société ACGV Services : la société agit à l'échelle nationale auprès des collectivités afin d'accompagner la maîtrise d'ouvrage, la gestion des aires et aussi l'accompagnement (ACGV Services, s. d.) ;
- La société VESTA : présente sur la partie Nord et Centre de la France, la société intervient sur 300 aires dont deux en Indre-et-Loire en tant que gestionnaire des aires, de conseiller et d'accompagnateur (VESTA, 2022).

#### *Schéma 2002 :*

Si l'on s'intéresse à TMVL (anciennement la Communauté d'Agglomération de Tours), l'étude menée par le cabinet CATHS (2002) appuie le fait que cette agglomération possède une densité supérieure de voyageurs que d'autres agglomérations équivalentes. Elle est caractérisée par de nombreuses familles sédentarisées occupant des stationnements sauvages sur les zones Est et Ouest de Tours. La dépendance à la proximité urbaine et à un emplacement intéressant (proximité avec Paris, l'axe ligérien et les travaux saisonniers comme les vendanges et le maraîchage) sont des facteurs pouvant expliquer cet ancrage local. Ces familles, stationnant illégalement sur des parcelles non constructibles sont une problématique pour l'application du SDAHGV. La réalisation d'une Maîtrise d'Œuvre Urbaine et Sociale (MOUS) semble nécessaire pour permettre d'évaluer les besoins des voyageurs et pour permettre une mise en œuvre d'habitats adaptés (ibid.).

Ce premier schéma fixe le besoin à 280 emplacements sur 15 à 20 sites sur l'agglomération tourangelle. Ces 280 emplacements correspondent à plus de 60% des besoins sur le département qui devra, lui, comprendre 460 emplacements sur 33 à 41 sites. Finalement, le schéma acte 15 aires avec la volonté de réfléchir à en créer 5 à 8 supplémentaires (Schéma Départemental, 2002).

#### *Révision 2010 :*

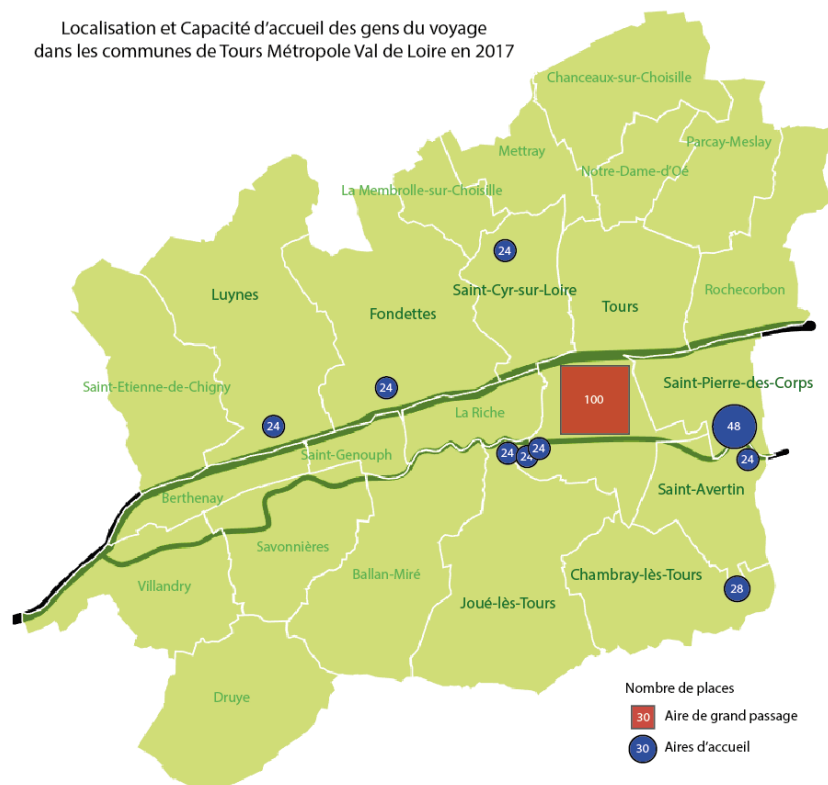
La majorité des aires d'accueil prévues par le schéma ont été réalisées, excepté pour les communes de Ballan-Miré, Fondettes et La Riche (Annexe 3). Ces dernières vont donc être reconduites dans la révision de 2010. Les tissus associatifs (Voyageurs 37) proposent des aides scolaires et de loisirs itinérants, mais le font uniquement dans les communes où une aire a été aménagée ; certaines familles précaires n'ayant pas la possibilité d'être accueillies dans ces aires ne peuvent donc pas bénéficier de ces aides mises en place.

L'aspect de la sédentarisation de certains voyageurs est également abordé et la réponse apportée est la réalisation de terrains familiaux dans les secteurs concernés tels que l'agglomération tourangelle.

#### *Révision 2017-2018 :*

Parmi les trois aires qui avaient été reconduites en 2010, seulement une a été réalisée dans la commune de Fondettes. Une seule des deux aires manquantes est reconduite, comprenant 12 emplacements, soit 24 places caravanes. Les terrains familiaux sont abordés et la création d'une vingtaine de places est planifiée dans la ville de Tours, ainsi que l'agrandissement de l'aire de grands passages.

Localisation et Capacité d'accueil des gens du voyage  
dans les communes de Tours Métropole Val de Loire en 2017



Sources : (Ministère de l'Intérieur, 2017) (Tours Métropole Val de Loire, 2016)

Cette carte ci-dessus nous montre la répartition fin 2017 des aires d'accueil au sein de Tours Métropole Val de Loire. Avec une volonté de 15 aires et de 280 places, on a aujourd'hui 9 aires de 244 places et une aire de grands passages.

Les besoins indispensables recensés par le cabinet CATHS pour l'élaboration du SCAHGV en 20002 semblent être les mêmes que ceux de 2017. Les problématiques semblent inchangées : il n'y a pas eu de création de nouvelles aires depuis, seulement un abandon.

Bien que certaines associations représentant les gens du voyage lors des commissions consultatives semblent être compétentes sur le territoire d'Indre-et-Loire, la majorité exerce à l'échelle nationale et n'a pas forcément connaissance de tous les besoins des gens du voyage locaux. Ces demandes varient spatialement et temporellement. Concrètement, aucun des rapports de schéma ne rapporte des idées venues de concertation, les révisions semblent vouloir uniformiser les aires et les nombres d'emplacements.

### iii. La répartition spatiale des aires dans le département d'Indre-et-Loire : un modèle qui se reproduit

Après avoir étudié la quantité de l'offre d'accueil sur le territoire départemental, nous allons à présent étudier l'aspect qualités et confort de ces aires en tant que lieu d'habitat pour ensuite étudier comment les gens du voyage perçoivent les aménagements mis en place.



## Une conformité dangereuse dans les choix d'implantation des aires

### *Des aires d'accueil tenant à l'écart du reste de la société*

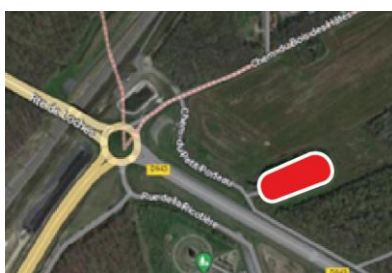
En réalisant ces schémas et les aménagements en découlant, les politiques publiques ont accueilli les gens du voyage sans leur permettre de s'approprier le territoire. La vision des voyageurs a été écartée et les politiques ne se sont pas construites en s'appuyant dessus, ce qui appuie encore plus sur le fait que ces personnes ne sont pas incluses dans le mécanisme de planification du territoire. Ils apparaissent plutôt comme un « problème à régler », à contenir, à accueillir mais à garder à l'écart.

Nous allons voir à présent la manière systémique dont les aires d'accueil sont réparties sur le territoire d'Indre-et-Loire et quels en sont les risques pour les populations qui y transitent ou y vivent. La Rotative<sup>6</sup> publiait en avril 2021 un inventaire des aires d'accueil du département afin d'alerter sur le modèle adopté (La Rotative, 2021).

D'une part, on observe que 3 des 9 aires sont situées dans des zones avec de fortes nuisances sonores ou à risque. L'aire de Saint-Pierre-des-Corps située à proximité d'un site Seveso, ce qui témoigne du danger pour la santé des occupants de l'aire. La preuve en est : une circulaire datant de janvier 2022 préconise de ne pas autoriser la construction d'aires proches de sites classés Seveso.



Saint-Cyr-sur-Loire  
Echangeur routier



Chambray-lès-Tours  
départementale à 4 voies



St-Pierre-des-Corps  
Voisin d'un dépôt de bus et  
d'une usine classée Seveso

D'autre part, 3 autres aires en plus de celles déjà citées sont situées dans des zones fortement isolées des espaces donnant accès à la scolarisation ou l'insertion professionnelle, ...



Luynes



Saint-Avertin



Fondettes

<sup>6</sup> Site collaboratif d'informations locales sur Tours et alentours

Pour les communes de Tours et de Joué-lès-Tours, on remarque qu'elles ont choisi de regrouper et fusionner les trois aires sur un même espace : la Gloriette. L'aire de grands passages de Tours étant sur la même zone, on observe une stratégie de la part des deux communes quant à la manière de spatialiser et de gérer ces aires. La ville de Tours, qui avait pourtant le projet d'ouvrir une aire au Nord a fait le choix de les installer dans un même endroit. Le fait de les regrouper et de les éloigner dans une zone de non-passage, un cul-de-sac, permet aux communes de remplir leur devoir sans avoir à inclure ces personnes dans le paysage urbain ni dans la société locale ; elles se contentent du simple accueil de ces voyageurs.



On peut d'abord observer une **politique de rejet** ; les stratégies locales d'intégration des populations sont en effet de construire ces aires d'accueil à l'écart des habitations dans des zones peu sollicitées. Elles se retrouvent donc dans des zones isolées, industrielles, exposées à des nuisances sonores ou à des risques naturels.

Le choix des emplacements de certaines municipalités de TMVL semble être fait afin que l'aire, une fois créée, soit sous-occupée. En effet, quelles sont les raisons poussant une commune à penser que la proximité avec un grand axe pourrait satisfaire un habitant, même temporairement ? En plus de ces nuisances, des dangers sont également existants, comme les dangers physiques avec la proximité des familles avec les grands axes routiers et des zones inondables, mais également de santé avec la proximité d'usines. De plus les zones citées sont toutes éloignées des zones urbaines et économiques, comme si elles étaient tenues à l'écart pour ne pas être vues ni déranger. Une enquête a permis d'établir que seulement 36% des gens du voyage occupant les aires d'accueil à l'échelle nationale avaient accès aux transports publics (European Union Agency For Fundamental Rights, 2020).

Cependant, seulement 36 % des Gens du voyage qui séjournent dans des aires d'accueil en France ont accès aux transports publics

L'inhospitalité organisée de certains lieux expliquerait cette sous-occupation, amenant alors à revoir les obligations en termes d'accueil des gens du voyage. Les municipalités exercent un contrôle social en proposant ces aires, loin des lieux de vie et difficiles d'accès, mais remplissent leur devoir d'accueil selon la politique nationale.

#### *Une politique d'évitement sur la commune de La Riche*

Nous l'avons évoqué précédemment, deux communes sur le territoire métropolitain n'ont pas réalisé l'implantation d'une aire d'accueil sur leur territoire ; il s'agit de Ballan-Miré et de La Riche. Pourtant prescrite dès le premier schéma départemental, ces communes ont contourné la loi pour ne pas à avoir à organiser cet accueil. Mais comment ont-elles réussi à contourner cette prescription et quelles en sont les conséquences sur ces territoires.

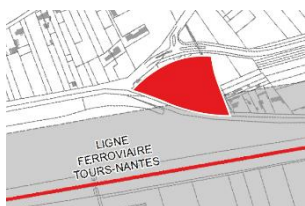
Tout d'abord, on pourrait penser que ces communes auraient dû être contraintes à construire ces aires car la loi Besson II impose un délai de deux ans pour leur mise en œuvre ; cependant, cette même loi ne sanctionne pas les municipalités si ce délai n'est pas respecté.

Comme le dénonce William Acker dans un article de La Rotative (La Rotative, 2021), ces communes :

« désignent un terrain, pourri, qu'elles savent non-viable. A la fin, de la procédure de désignation, la préfecture refuse le terrain, et on repart sur une nouvelle procédure de deux ou trois ans. Cette stratégie [...] peut faire traîner un projet sur vingt ans ».

Ces communes joueraient des failles de la loi pour repousser l'échéance de la création d'une aire.

Si l'on s'intéresse à la stratégie adoptée par la ville de La Riche, de nombreuses propositions semblent avoir été transmises aux services de l'Etat, mais la non-conformité des terrains fait qu'ils n'ont pas pu aboutir à l'aménagement d'une aire. C'est en 2016 qu'un terrain voit enfin la possibilité de l'accueillir, mais sa situation nous rappelle le schéma d'exclusion des aires vues précédemment dans la métropole. En effet, ce terrain potentiel, situé rue des Patys, fait face à de nombreux risques et nuisances.



Le **risque sonore** est le risque le plus évident, situé à moins de 100 m de la ligne reliant Tours à Nantes, une partie du terrain est située dans un secteur affecté aux nuisances de catégorie 3. Il se situe également entre deux routes.

Source : PPBE Tours Métropole



En bleu sur la carte, les **canalisations de gaz naturel** traversant le terrain

Source : georisques



Situé à quelques mètres d'un **site industriel pollué** ou potentiellement pollué et à moins de 300 m d'anciens sites industriels susceptibles d'être à l'origine de pollution des sols.

Source : georisques

La ville de La Riche est également critiquée pour ses orientations d'aménagement : détentrice de nombreuses réserves foncières, la mairie fait le choix de réaliser des projets ambitieux et



d'envergure sur son territoire, mais passe à côté de projets nécessaires demandant que très peu d'espaces et de moyens.

Avec la révision du schéma de 2017 proposant l'ouverture d'une seule aire supplémentaire sur le territoire métropolitain, on pourrait s'imaginer l'ouverture de celle à La Riche, mais ce projet semble abandonné depuis et aucune construction n'a été amorcée.

On observe donc un problème dans la politique nationale qui permet à des municipalités d'arriver à leur fin en repoussant année après année la création de cette aire qui pourtant répondrait à des besoins locaux.

### **Une politique nationale encadrante mais détournable à l'échelle locale**

#### *Une politique qui cloisonne et conformise à un mode de vie immobile*

La loi Besson prétend respecter les traditions culturelles des voyageurs, cependant elle leur demande en contrepartie de s'adapter à des façons d'habiter le territoire très normées, en leur offrant une place à la marge de la société.

Les lois mises en place limitent les possibilités de vivre de manière itinérante, limitent les déplacements et surtout les stationnements, en restreignant les possibilités à ces quelques espaces et en punissant tout autre type d'installation. La loi de janvier 2020 témoigne une nouvelle fois de ce durcissement progressif en renforçant les peines pour cause d'installation illégale.

Ces aires donc devenues obligatoires deviennent des menaces pour les gens du voyage. Le besoin de déclarer les trajets, le contrôle et la surveillance permanente compliquent et freinent les voyages récurrents. Le mode de vie et les réglementations imposées (interdiction des campements « sauvages ») réduit donc les déplacements des populations et augmente l'utilisation de ces aires. Une sédentarisation progressive dans ces aires est apparue et les familles voyageant ne trouvent plus nécessairement de place. C'est pourquoi il est indispensable d'adapter l'offre et donc de favoriser les terrains familiaux locatifs pour les familles qui s'ancrent dans le territoire. Cependant, ces modes de faire résultent d'une conformisation à un mode de vie établi par ces politiques en ancrant le lieu de vie sur un territoire spécifique (Acker, 2020).

#### *Des collectivités obnubilées par les taux d'occupation des aires : un clivage entre l'échelle nationale et locale*

Les départements se doivent de relater l'avancée de mise en œuvre et également les taux d'occupation des aires de leurs communes. A titre d'exemple, en Indre-et-Loire, les aires permanentes d'accueil en 2021 étaient occupées à 100%, les terrains familiaux locatifs à 22,6% et les aires de grands passages à 66,7% (Ministère de l'Intérieur, 2022). Cette obligation amène à plusieurs inconvénients pour l'accueil correct des gens du voyage. Dans un premier temps, la rapidité de réalisation des aires d'accueil passe avant la qualité des équipements ; les délais de construction (la loi Besson II prévoit une mise en œuvre sous deux ans), ainsi que le budget d'un tel projet font que le confort passe en second plan. Le taux d'occupation permet également d'obtenir des subventions plus ou moins importantes pour l'entretien et le fonctionnement du site. Effectivement, plus une aire est fortement occupée, plus elle reçoit d'aide financière de l'Etat mais également des occupants qui doivent payer leur place. Cependant, l'augmentation globale

des taux d'occupation devient un problème car l'offre n'est plus adaptée à la demande. Certains terrains deviennent saturés du fait de la sédentarisation de nombreuses familles, comme évoqué précédemment. Les familles en transit ne peuvent donc plus être accueillies, et les communes craignent que leur taux d'occupation soit réduit par le départ des familles sédentarisées qu'elles préfèrent à l'incertitude de celles de passage.

Finalement, par la réalisation de ces schémas et les aménagements en découlant, les politiques publiques ont finalement créé une dépendance à un mode de vie sédentaire et ont permis aux gens du voyage de s'ancrer dans des espaces.

Quand la politique nationale espérait une inclusion des gens du voyage aux villes les accueillant, on a plutôt observé une intégration voire une ségrégation de ces derniers. Ces deux politiques rentrent alors en conflit bien que supposées tendre vers le même objectif d'inclusion et d'adaptation mutuelle.

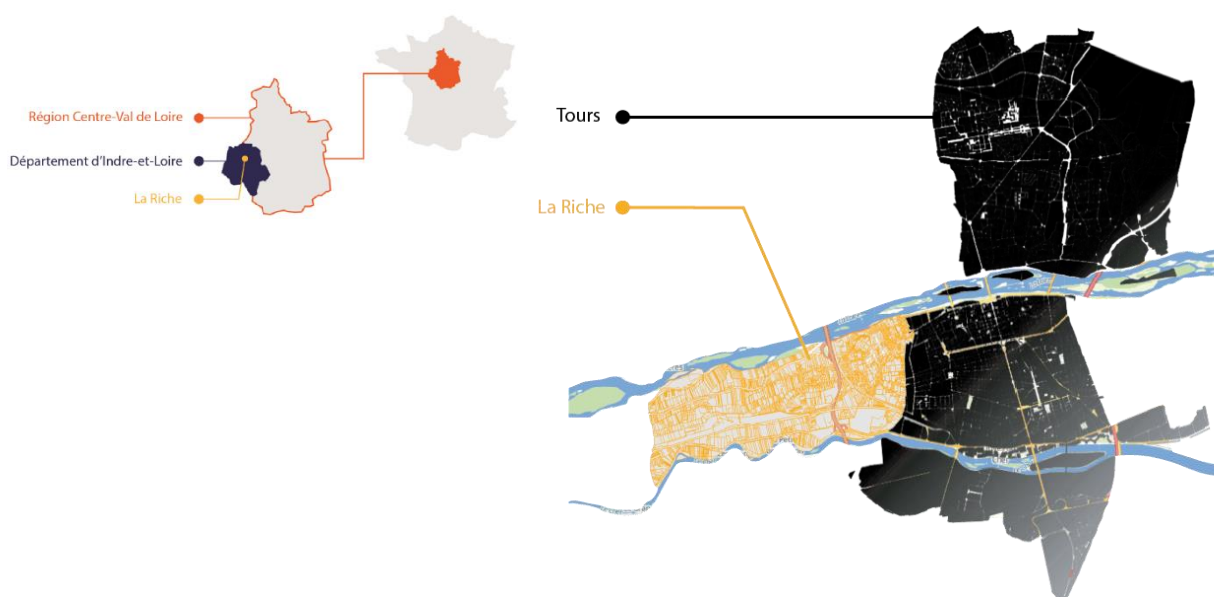


## B. Un projet métropolitain s'appuyant sur les politiques publiques pour parvenir à sa réalisation

Nous allons à présent nous concentrer sur un cas particulier, celui de la commune de La Riche. La commune a procédé à l'expulsion de familles roms installées dans une zone inondable, en 2019-2020. Nous allons ici nous intéresser aux motifs d'expulsion, aux politiques d'accueil et d'accompagnement mises en place pour ces familles aux différentes échelles d'action.

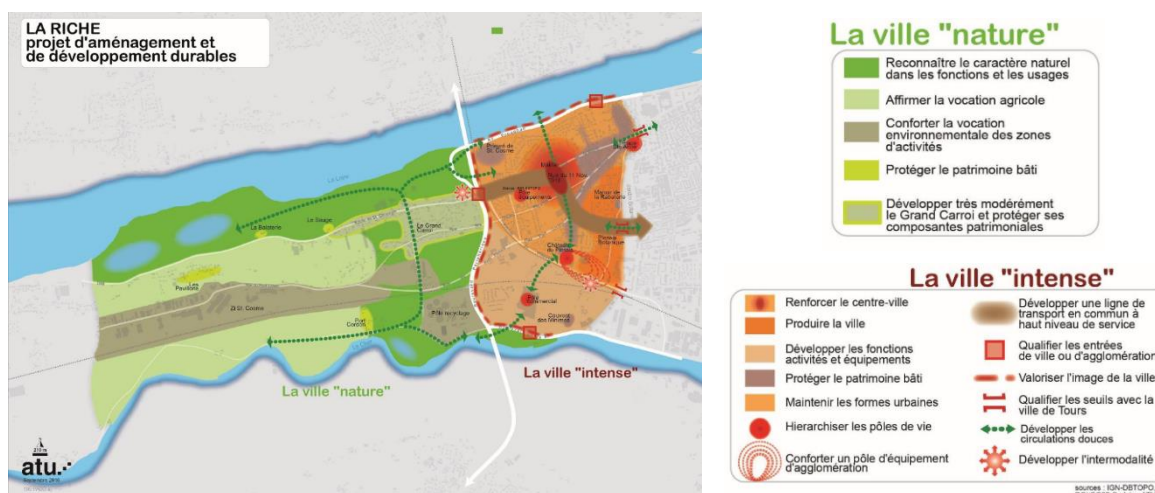
### 1. Un projet d'aménagement freiné par la sédentarisation de gens du voyage

#### i. Une ville à deux vitesses, restreinte par un PPRI



La commune de La Riche est située en région Centre-Val de Loire, dans le département d'Indre-et-Loire, accolée à Tours, la capitale régionale. Elle recensait 10 317 habitants en 2019. La population passe de 4000 habitants au début de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle, et se stabilise autour des 10 000 habitants depuis les années 2000 (Insee, 2019).

Géographiquement, la commune pourrait être scindée en deux (partie Est et Ouest) à partir de la départementale D37 qui traverse la commune du nord au sud :



La stratégie de développement de la commune, inscrite dans le PADD<sup>7</sup>, reprend bien ce développement à deux vitesses :

- La partie Est, aussi appelé ville « intense », représente un tiers de la surface de la commune est quasi essentiellement urbanisée. Elle est dans la continuité urbaine de la ville de Tours ; le projet pour cette zone est l'amélioration des mobilités et la mise en valeur du patrimoine qualitatif existant (Prieuré de Saint-Cosme, Château du Plessis-lès-Tours, le manoir de la Rabaterie, ...) ;
- La partie Ouest, la ville « nature », aurait la vocation d'être un espace ressourçant pour la commune, proche de l'environnement, afin de pouvoir accueillir des loisirs et offrir une meilleure qualité de vie à ses habitants. Cela passe par la diversification des usages, tant récréatifs que pédagogiques comme la création de circuits de promenade, de sports, du jardinage et des productions maraîchères.

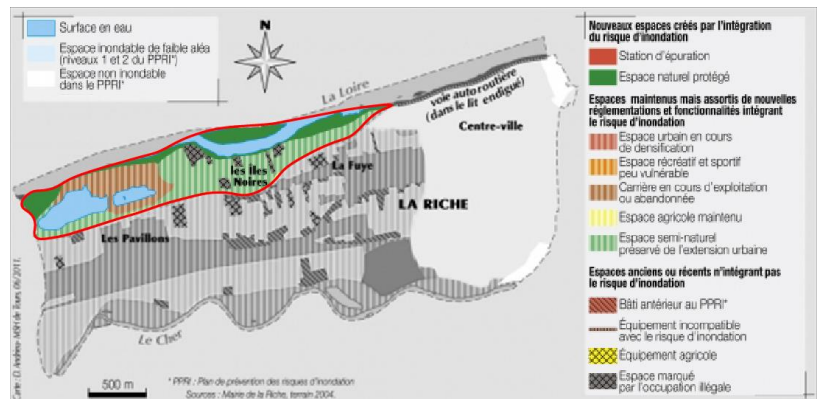
Bien que cet aménagement soit volontaire, il est avant tout conditionné par le PPRI<sup>8</sup>, qui limite et encadre les projets de la ville. En effet, située entre la Loire et le Cher, La Riche est totalement inondable et doit donc limiter son développement urbain, notamment dans les parties Ouest et Sud de son territoire.

<sup>7</sup> Plan d'Aménagement et de Développement Durable

<sup>8</sup> Plan de Prévention des Risques Inondation

## Le site des Îles Noires

Pour ce cas d'études, nous allons nous intéresser à une zone spécifique de la commune : celle appelée des « Îles Noires ». Cette appellation trouve son origine au XIXe siècle, lorsqu'une usine de coloration de textile installée sur le bord du fleuve utilisait des pigments de charbon pour ses teintures, donnant aux eaux une couleur sombre. D'autres variantes existent comme l'existence des peupliers noirs en bord de Loire.

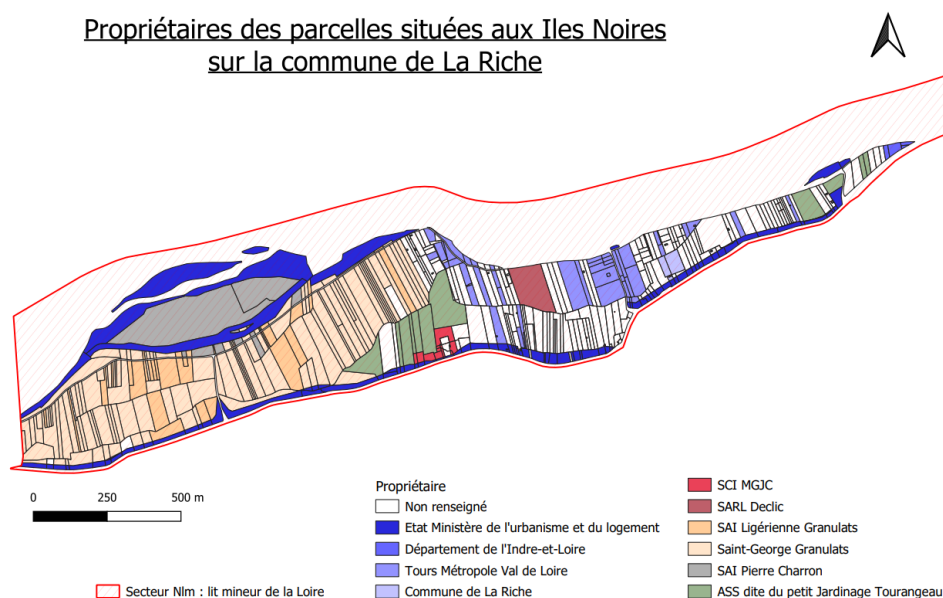


Le site possède de nombreuses classements afin de protéger sa biodiversité ; c'est d'abord un site naturel (en vert foncé ci-dessus) du réseau Natura 2000 depuis 2005 sous l'appellation « Vallée de la Loire d'Indre-et-Loire » composé de la directive oiseau et habitat (Institut National du Patrimoine Naturel, 2022). La zone du Val de Loire est également classée au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Les Îles Noires se situent au nord de la commune, et sont partagées en deux ; la moitié Ouest est composée des carrières du Gevrioux qui s'étendent sur 36,7 ha ; et de jardins familiaux, potagers, espaces naturels sur la moitié Est, pour une superficie de 40,6 ha. Selon l'enquête publique visant à l'élaboration du futur PLU de la commune (Tonelle, 2017), il existerait 94 propriétaires différents la zone.

Pour la partie Ouest, les propriétaires sont les entreprises gérant la carrière, et pour la partie Est, de nombreux particuliers possèdent des terrains, quelques sociétés mais le propriétaire majoritaire est Tours Métropole Val de Loire (TMVL) et probablement le Petit Jardinage Tourangeau en charge des jardins familiaux (parmi les « non renseignés » sur la carte ci-contre).

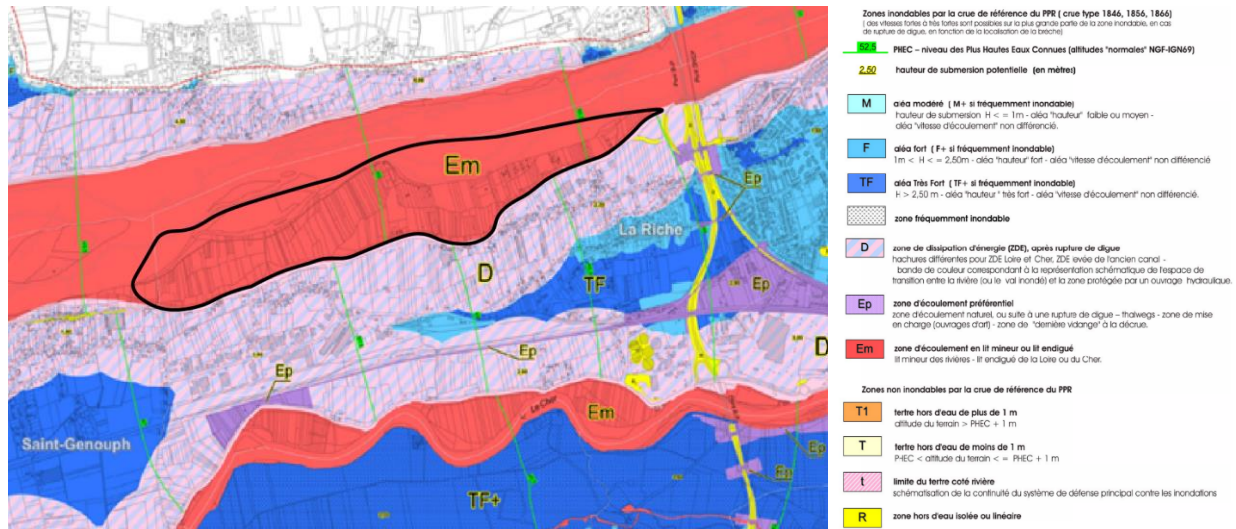
## Propriétaires des parcelles situées aux Îles Noires sur la commune de La Riche



Sources : GéoFoncier 2023, délibérations du bureau métropolitain



Onze habitations ont été construites avant 1943, date à laquelle le site est devenu inconstructible face au risque d'inondation (Magnant & Nattier, 2018), ce sont donc les seules constructions légales sur la zone. Effectivement, les Îles Noires sont situées en zones inondables car situées dans le lit mineur de la Loire (en rouge sur la carte). Le PPRI du Val de Tours – Val de Luynes révisé en 2016 situe les Îles Noires en zone d'écoulement du lit endigué de la Loire, classé en aléa très fort :



Zonage réglementaire du PPRI sur la commune de La Riche

Source : PPRI Val de Tours – Val de Luynes, 2016

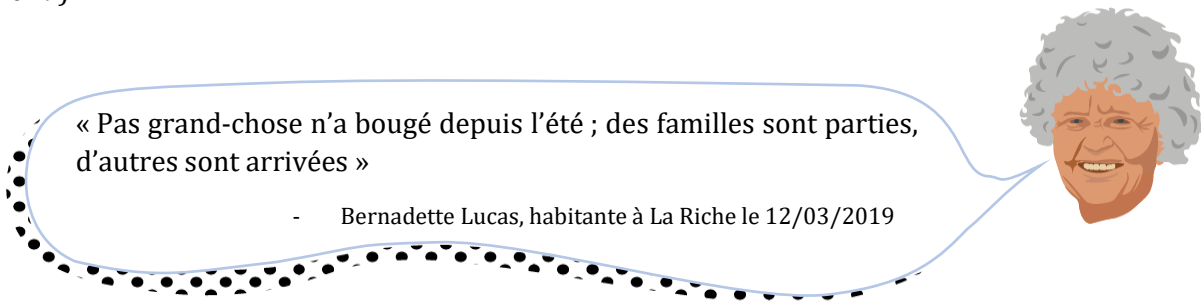
## ii. L'historique des populations roms au Noires

Depuis plus de 10 ans, des personnes issues de la communauté Rom de Bulgarie ont élu domicile aux Îles Noires et auraient atteint le nombre de 86 ressortissants dont 40% environ seraient mineurs. Ces usagers des lieux seraient **sédentarisés** depuis dix ans tandis que d'autres seraient **semi-sédentarisés** et utiliseraient le bidonville quelques mois/années pour repartir ensuite. Les habitants alentours et la presse locale dépeint des conditions de vies déplorables, insalubres, dangereuses pour la santé. La vie dans ces baraquements sans eau, ni électricité au milieu des débris, et déchets en tous genre (300 tonnes de déchets ramassés en 2019) a eu raison de la patience de la municipalité et des propriétaires des jardins voisins, gênés par le bruit, les odeurs et la non-scolarisation des plus jeunes. De nombreuses **atteintes à l'environnement** ont également été relevées comme des vidanges faites à même la terre, des feux toxiques et autres déchets dans la Loire. Les habitants et jardiniers relatent des vols et également des feux sur leurs propriétés, amenant à des relations conflictuelles.

C'est en novembre 2017 que les élus de la ville de La Riche et de Tours Métropole se rapprochent des services de l'Etat (notamment la préfecture) pour récupérer les terrains lui appartenant mais étant occupés par les Roms. L'appel à la Préfecture a été fait afin de trouver une solution face à la grande précarité des familles vivant dans pauvreté. Face à l'avocat maître C. Moysan mobilisé pour la cause des Roms Bulgares par une habitante active (Bernadette Lucas), le tribunal de Grande Instance de Tours examine le dossier depuis le 19 juin 2018 et rend son verdict le 3 juillet 2018 en accordant **l'expulsion sous quatre mois des familles vivant aux Îles Noires**.

La circulaire interministérielle du 26 août 2012 établie par le GISTI<sup>9</sup>, la rédaction d'un **diagnostic social et économique** est nécessaire avant chaque démantèlement de camp (GISTI, 2012). La préfète d'Indre-et-Loire Corinne Orzechowski annonce au lendemain du verdict avoir débloqué une enveloppe de 40 000€ permettant la réalisation d'une Maîtrise d'Œuvre Urbaine et sociale confiée à un prestataire : l'association Trajectoires, aux côtés du Conseil Départemental, de la CAF<sup>10</sup> 37 et du CCAS<sup>11</sup> de Tours. Une assistante sociale de l'association *Entraide et Solidarités* a également été déployée. La rédaction du diagnostic a débuté le 15 octobre 2018 et a pour objectif d'établir un constat social des personnes, et la mise en pratique de leur accompagnement après l'expulsion. Le diagnostic a été rendu courant mai 2019 et propose alors des propositions d'emploi, de scolarisation et surtout de relogements afin de résorber le bidonville.

Le 19 mars 2019, une seule famille a été relogée dans le quartier de la Rabière à Joué-lès-Tours. Les familles du bidonville perdent espoir et ne croient plus aux promesses de relogement (Coquet, 2019).



Le délai de 4 mois prend fin début novembre 2018 mais est reconduit pour « trêve hivernale » jusqu'au 31 mars 2019. La tension de l'expulsion monte et plus aucune communication ne se fait entre les institutions et les Roms.

Les élus promettent une prise en charge individuelle tant sur l'emploi/scolarisation que sur le relogement. Ce sont les associations et entreprises locales qui sont contactées pour trouver des solutions aux demandes, sous la coordination de la Direction Départementale de la Cohésion Sociale (DDCS) :

- L'association *Entraide et Solidarités* s'est occupée de superviser l'accompagnement des personnes dans la recherche d'emploi ou de formation, de logement et de scolarisation et de la prise en charge médicale ;
- L'association *Emergence* a mis à disposition des hébergements d'urgence à des familles sans solutions avant l'expulsion ;
- La *Mission Locale*, *Pôle Emploi* et la *SIPAE*<sup>12</sup> ont permis des premières expériences et insertions professionnelles dans le bâtiment, l'entretien d'espaces verts, maraîchage et se sont déplacés sur site ;
- L'association *Equinoxe* a proposé des cours d'apprentissage de la langue française ;

<sup>9</sup> Groupe d'Information et de Soutien aux (anciennement Travailleurs·euse·s) Imigré·e·s

<sup>10</sup> Caisse d'Allocations Familiales

<sup>11</sup> Centre Communal d'Action Sociale

<sup>12</sup> Service d'Insertion Par l'Activité Economique

- Le comité de soutien RESF<sup>13</sup> 37 et la mobilisation de certains habitants ont permis l'accélération des démarches de scolarisation des enfants (Giua, 2019).

### **L'étape de réinsertion : témoin des clivages au sein d'une même communauté**

L'évacuation des derniers habitants a donc lieu les 14 et 16 mai 2019. Les résultats de étapes de réinsertion par le logement, l'emploi et la scolarisation font ressortir certains profils.

On observe un premier groupe qui accueille les aides proposés. D'une part on retrouve une trentaine de Roms « autonomes », qui parlent français et ont un savoir-faire professionnel. Ce premier groupe semble avoir la capacité et la volonté d'une insertion facile et rapide dans la société, tandis que la deuxième partie de ce groupe est plus dépendante des aides (pour l'apprentissage de la langue et d'un métier). Ces Roms jugés « fragiles » par la préfète sont soit malades ou bien trop isolés et bien qu'il y ait des solutions d'hébergement, l'accompagnement dans une formation professionnelle paraît compromis.

Parmi ce groupe, 57 personnes ont été relogés dans des communes du département à Tours, Fondettes, Loches, Chinon, Joué-lès-Tours. Cinq familles ont été prises en charges par l'assistante sociale de l'association *Entraide et Solidarités* ; une a été accompagnée médicalement et les quatre autres se sont vu offrir des hébergements d'urgence.

Le second groupe composé d'environ 29 Roms n'est, lui, plus enclin à écouter les associations ni les élus. Les dernières familles installées illégalement sont celles qui refusent d'être accompagnées dans ces démarches d'insertion dans le cadre de la MOUS. Il est possible de faire un parallèle entre ces personnes et celles liées aux trafics divers tels que la mendicité ou même la prostitution et sont les moins insérées dans la société. Ces 7 ou 8 familles ne veulent pas de cette insertion sociale et certaines n'adhèrent pas à la scolarisation de leurs enfants car sont attachées à leurs traditions ou habitudes.

L'expulsion du bidonville n'a pas été aisée face à ces familles réfractaires car attachées à cet endroit qui est leur lieu de vie depuis des années. Les dernières familles avec qui le dialogue ne marchait plus, ont été évacuées par la force publique, et certaines rebellions ont mené à des procédures judiciaires. Les associations, alors dépitées s'inquiètent du devenir de ce clan de la communauté, d'autant plus que de nombreux mineurs en font partie. Se déplaçant quelques temps à Tours Nord, cette part de la communauté a ensuite migré en Île-de-France.

Pour les personnes bénéficiant et acceptant l'aide des associations, elles ont continué d'être accompagnées dans leurs démarches d'accès aux droits sociaux, médicaux et d'emploi ainsi que d'une entrée durable dans un logement.

En plus de la ségrégation urbaine que les Roms subissent et de la pleine possession de leur droits fondamentaux compromise ; le travail et essais autour de l'insertion dans la société (par l'éducation, le travail, l'accès au logement et à la santé) des associations fonctionne par à-coups et semble avoir pour conséquence le renforcement de cette marginalisation.

---

<sup>13</sup> Réseau Education Sans Frontière



### iii. Les grands projets de la métropole et de la commune pour les Îles Noires

#### **Un projet qui évolue depuis vingt ans**

L'aménagement du site des Îles Noires n'est pas un projet nouveau. Déjà en 2000, l'idée est proposée en octobre 2000 dans le Bulletin Officiel des Annonces de Marchés Publics (BOAMP) et met en avant l'"étude et proposition d'un programme d'actions pour un projet de reconversion du site des Îles Noires comportant un volet habitat". C'est en décembre 2002 que sa reconversion est déclarée d'intérêt communautaire au titre de la politique de la ville s'inscrivant dans le Grand Projet de Ville ; c'est donc la communauté d'agglomération Tour(s)plus qui a la charge du projet. Afin d'encadrer cet aménagement, une ZAD<sup>14</sup> est créée en avril 2003 par arrêté préfectoral (Annexe 4). Le projet verrait alors la création d'un plan d'eau qui pourrait être réalisé après la fin de l'exploitation du sol par la Ligérienne Granulats.

Après une première phase de constats et de premiers contacts avec les populations installées, une phase de concertation a ensuite été réalisée, permettant de relever que le mode de vivre et d'habiter de ces occupants était tel qu'il est plus risqué pour eux d'aller vivre ailleurs que de rester sur place.

Cependant, la société gérante de la carrière du Gévrioux possédant un droit d'exploitation allant jusqu'en février 2019, le projet n'a donc pas pu voir le jour car l'arrêté préfectoral de la ZAD des Îles Noires s'est lui achevé début juin 2016. Malgré cela, cette période a permis à la Communauté d'agglomération d'acquérir quelques terrains en faisant valoir son droit de préemption, notamment sur le site du Saugé (partie centrale des Îles Noires) grâce à la déclaration d'utilité publique sur ce secteur fin 2010.

#### **Une nouvelle stratégie pour que le projet voit le jour**

Après quelques années de flottement, c'est début 2014, à l'arrivée de la nouvelle équipe municipale avec à sa tête Wilfried Schwartz qui marque une étape clef pour le site. Les projets de ce dernier pour les Îles Noires sont claires : réaménager le site afin d'offrir à la commune et à Tours un espace naturel ouvert sur la Loire. Le projet d'aménagement des Îles Noires est donc questionné une nouvelle fois en 2015 en coordination avec Tour(s)plus, les services de l'Etat et la ville de La Riche. La création de cette ZAD se concrétise début 2016 en conseil municipal, lors de discussions autour de la révision du PLU<sup>15</sup> de la commune et donc du PADD.

L'élargissement de la ZAD permet alors à la ville de repenser ce territoire. De nombreux projets sont envisagés lors de conseils municipaux tels que :

- La **prolongation de l'itinéraire de La Loire à vélo** qui devait contourner les Îles Noires en passant sur les rives du Cher à cause des carrières de Gévrioux ;
- **L'arrivée de la seconde ligne de tram** à quelques centaines de mètres de l'entrée des jardins partagés ;
- Le **Projet Alimentaire Territorial (PAT)** de la métropole de Tours qui a pour objectif à terme d'atteindre une auto-suffisance alimentaire.

---

<sup>14</sup> Zone d'Aménagement Différée

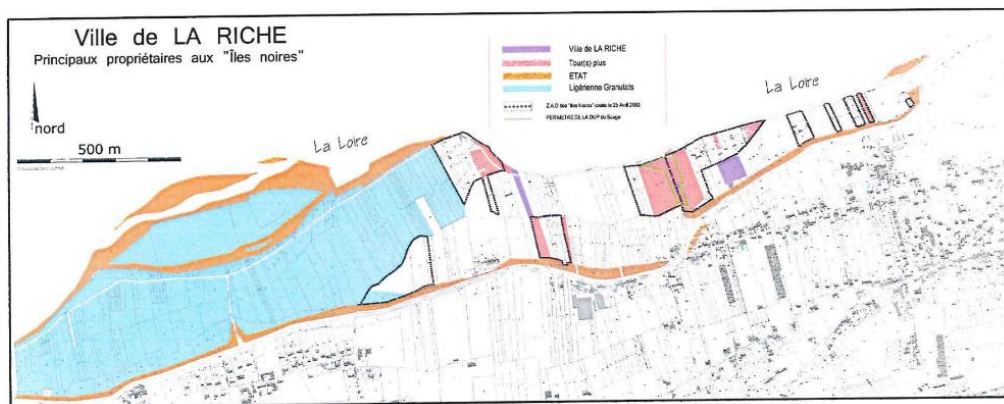
<sup>15</sup> Plan Local d'Urbanisme

La loi du 24 mars 2014, également connue sous le nom de loi pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové (ALUR), a pour but de favoriser l'accès au logement en imposant des réglementations immobilières et des protections aux locataires. Dans notre cas, elle empêche la communauté d'agglomération Tour(s)plus d'actionner son droit de préemption sur ces terrains car à présent, seuls les communes et EPCI ayant la compétence du PLU sur ces terrains peuvent jouir de ce droit. C'est donc la ville qui devra saisir la préfecture pour la création d'une nouvelle ZAD, malgré que le projet reste d'intérêt communautaire et donc porté par Tour(s)plus.

Le vote à l'unanimité des élus permet d'accéder à la demande de création de la ZAD, qui sera actée par l'arrêté préfectoral du 30 septembre 2016, dont la durée sera de 6 ans. Une fois créée, la ville a pu déléguer son droit de préemption sur le périmètre de la ZAD à la communauté d'agglomération.

Les élus municipaux souhaitent à présent se réappropriier les lieux et sont à la recherche d'un véritable projet de territoire ; les grands objectifs pour la ZAD sont les suivants :

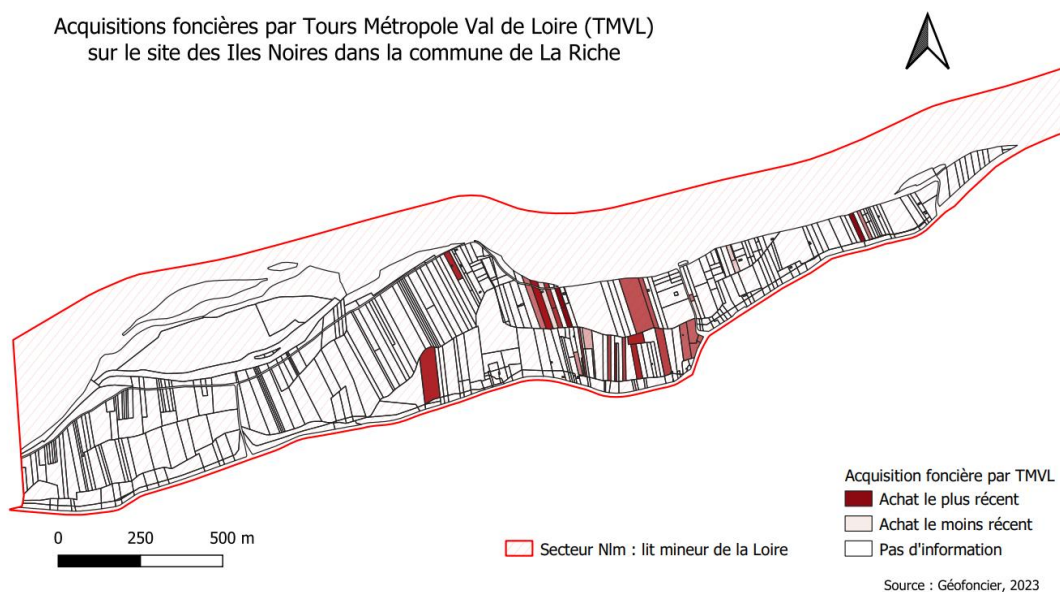
- La réduction de la vulnérabilité des populations vivant en zone inondable ;
- La résorption de l'habitat précaire, insalubre et illégal ;
- La poursuite de la réappropriation du site par maîtrise foncière ;
- La lutte contre les dépôts sauvages d'ordure et la sécurisation des terrains précédemment acquis ;
- Faire des Îles Noires un site de loisirs pour l'ouest de l'agglomération ;
- La définition d'un projet d'aménagement pour les points singuliers du site (belvédère, carrière de Gévrioux, antenne Loire à Vélo, ...



Délimitation de la ZAD et propriétés foncières des terrains  
Source : note descriptive, conseil municipal, La Riche, 2016

### Qu'en est-il de la situation actuelle ?

A la suite de l'annonce de fusion des régions en 2015 puis de leur application début 2016, la communauté d'agglomération Tour(s)plus s'est transformée en communauté urbaine Tours Métropole Val de Loire en début d'année 2017. Aujourd'hui, c'est cette dernière qui use du droit de préemption car la métropole est devenue compétente en matière de PLU. Elle est donc devenue gérante de la prospective foncière, elle est en charge des nouvelles acquisitions, majoritairement sur la partie centrale et Est des Îles Noires. Sur la carte ci-dessous, on peut voir les 40 acquisitions foncières réalisées uniquement par la métropole entre février 2014 et mars 2022.



Pour la partie Ouest concernant la carrière du Gévrioux, la fin d'exploitation et de commercialisation était actée pour la fin février 2019, après une durée d'exploitation de 30 ans. Cependant, avec son statut d'ICPE<sup>16</sup>, le site doit faire l'objet d'une remise en état du site. Le projet (Annexe 5) de remise en état comprend un plan d'eau, un espace de pêche, un espace d'accueil pour les espèces endémiques. De nombreux freins ont été observés comme l'absence d'un responsable de réalisation de remise en état. La préfecture a donc accordé deux ans supplémentaires à la société pour la mise en conformité du site. Les retards pris peuvent donc expliquer pourquoi la métropole n'a pas acquis de terrains sur la zone Ouest.

La municipalité, alors en attente de la seconde ligne de tram de Tours et de son terminus à quelques mètres des Îles Noires, envisage la création d'un parking relais sur la zone ainsi qu'une rampe d'accès au fleuve. Lors d'un conseil municipal en octobre 2017, le maire de La Riche plaide pour que ce projet de parking :

« s'intègre au mieux dans le paysage, qu'il soit à vocation végétale [...]. Il faut que ce parking puisse être un lieu de rencontre des habitants de la métropole et au-delà, qu'il permette de découvrir ce patrimoine mondial de l'UNESCO [la Loire]. C'est en lien avec le projet maintenant devenu projet métropolitain [...] des Îles Noires. »

<sup>16</sup> Installation Classée Protection de l'Environnement

On peut ici relever le manque de communication entre la commune et la métropole, car le projet ne voyant pas le jour et une opportunité se présentant, un tout autre projet est né ; celui du Potager de Loire, amorcé un peu plus tard dans l'année. Ce jardin agroécologique et permacole géré par Yolain Gauthier, s'inscrit dans le Projet Alimentaire Territorial (PAT) mis en place par la métropole. Ce projet alimentaire promeut une agriculture de proximité aux abords des villes de la métropole et vise 15% d'autonomie alimentaire d'ici 2025. Situé sur une ancienne parcelle régulièrement occupée par des roms, partis après une montée des eaux en 2016, il aura fallu près de deux ans de nettoyage, évacuation des déchets et de dépollution sur 6 parcelles. Le Potager de Loire ouvre au public en 2019 et organise sa vente de produits ainsi que de la sensibilisation au maraîchage auprès des clients. La même année s'ouvre la guinguette de l'association l'Arrose'Loire, gérée à moitié par Yolain Gauthier qui l'accueille sur ses terrains. Une seconde production maraîchère voit le jour en fin d'année sur un terrain municipal : l'Ilot Potager géré par Pierre Chartier, ainsi que le jardin-verger de La Belle et la Blette géré par Thibaut Rivière.

En parallèle de ces acquisitions et des nouvelles arrivées, des travaux de voiries pour aménager l'accès aux cycles et piétons. A la demande de certains maraîchers, la zone est aménagée avec quelques bordures et dos d'âne. Ces infrastructures légères facilitent les déplacements et l'accès aux Îles Noires depuis Tours et engage le lien à venir avec l'aménagement et activités des anciennes carrières de Gévrioux. Elles restent cependant insuffisantes selon Yolain Gauthier (gérant du Potager de Loire) qui voudrait instaurer une continuité cyclable depuis la métropole jusqu'aux Îles Noires.

La maîtrise foncière progressive faite par la métropole, les nouveaux usages maraîchers et de loisirs du site ainsi que l'aménagement de l'accès témoigne de sa « reconquête » et réappropriation de la zone pour une ouverture sur l'extérieur en conservant cette identité de proximité sur la nature et d'ouverture sur la Loire.

## 2. Des mesures de prévention des risques encore trop ajustables aux besoins des politiques locales

### i. Un droit d'expulsion venant d'une commune qui ne respecte pas ses devoirs d'accueil

Par la loi du 7 août 2015, le domaine de gestion des aires d'accueil a été transféré aux EPCI, elle devient obligatoire au début de l'année 2017. C'est donc aux cotés de Tours Métropole Val de Loire que La Riche entame une procédure contentieuse d'expulsion auprès d'un juge administratif. Etant propriétaire d'une partie des terrains alors occupés par les roms, l'EPCI saisit le Tribunal de Grande Instance.

Or, cette procédure passée en référé (procédure judiciaire d'urgence permettant de trancher rapidement un litige entre les parties) semble avoir été trop rapidement résolue. Il aura fallu seulement deux semaines pour adopter l'expulsion future, alors que le litige dure depuis des années.

D'autant plus que pour ce genre de procédure, il est nécessaire de s'assurer que les personnes à expulser occupent bien une « résidence mobile ». Pourtant sur le site des Îles Noires, de nombreuses familles étaient devenues sédentaires et n'étaient plus nomades. Certaines familles n'avaient plus de caravane et vivaient dans des baraquements qu'ils avaient construits.

Enfin, on peut être d'avis que le fait que la procédure soit portée par l'EPCI n'est peut-être pas la bonne fenêtre d'action. Elle permet en effet à ses communes ne respectant pas leur devoir

d'accueil d'en être exempté et de pousser ces gens du voyage hors de leur territoire et de les déplacer dans les aires des communes alentour. Dans notre cas, il a été proposé que les personnes expulsées puissent se rendre sur les aires de la Gloriette, c'est-à-dire les deux sur la commune de Tours et celle de Joué-lès-Tours

La commune ne semble donc ne pas être dans ses droits, surtout par le fait que l'interdiction du stationnement en dehors des aires et terrains dédiés se fait uniquement en contrepartie du respect des engagements au schéma départemental d'accueil (Annexe 6).

Bien que certaines communes s'empressent de construire ces aires dans le but d'obtenir plus rapidement les pouvoirs d'expulsions pour ces stationnements permanents illicites ; la ville de La Riche a continué dans sa politique d'évitement et préfère ne pas proposer d'aire d'accueil décente.

## ii. Pas tous égaux face aux risques

Nous allons à présent prendre l'exemple de deux situations où les règles du PPRI ont été appliquées et de quelle manière elles ont impacté les futurs aménagements sur le site des Îles Noires.

D'abord, comme nous l'avons évoqué à de nombreuses reprises, les dangers face au risque inondation ont été réaffirmés de façon récurrente lorsqu'il s'agissait d'évoquer l'expulsion des roms. Cet argument a servi à appuyer le fait que ces familles encourraient un danger en vivant en permanence sur ce lieu, et que le fait de les déloger, c'était acter pour leur sécurité.

Mais alors, on peut se demander pourquoi les personnes vivant dans les 11 habitations légales étant exposées au même risque inondation n'ont pas été informées du risque qu'elles encouraient également. Bien que les législations des constructions autorisées par le PPRI autorisent certaines habitations lorsqu'elles s'adaptent au risque (étage supérieur pour s'y réfugier en cas d'inondation par exemple), on remarque cependant la différence perçue au niveau de l'urgence du risque pour ces personnes.

De plus, l'implantation de maraîchers sur la zone peut également questionner la légitimité que s'est accordé la ville de parler au nom du risque afin d'évacuer les personnes de la communauté rom. Anciennement, des gens du voyage s'étaient installés sur ces mêmes terrains ; on peut imaginer que s'ils occupaient encore les lieux lors de la mise en demeure, ils auraient également été expulsés. Or, l'établissement de ces maraîchers a induit le besoin de matériel, de locaux sur site et a donc obligé la municipalité et la DDT<sup>17</sup> à se questionner sur la manière d'aborder ce point. Après avoir pensé à des locaux situés dans une zone avec des risques moindres permettant la construction d'un local, il est apparu l'idée d'embarcation flottante. Ces embarcations sont donc des conteneurs reposant sur des flotteurs. Ces embarcations ont donc été approuvées car elles ne rentrent pas dans la catégorie de construction telle que définie dans le PPRI. Cependant bien que ces conteneurs flottent, ils peuvent rencontrer des obstacles lors de leur passage et faire subir des dommages. Il est de même pour les serres qui elles aussi ont été accordées par la DDT.

---

<sup>17</sup> Direction Départementale des Territoires





Les conteneurs flottants et les serres autorisées sur le site

Source : Street View Google Maps

Ces flotteurs, ne sont pas conçus pour protéger les embarcations contre les inondations ; ils ont pour seul objectif de maintenir la flottaison mais ne les protège pas contre les hautes eaux. Ce n'est pas parce qu'ils sont sur des flotteurs que ces conteneurs ne feront pas de dégâts matériels comme humain. Mais alors comment des embarcations flottantes, difficilement retirables en urgence, peuvent être accordées tandis que des caravanes mobiles et des habitations qui risquent de faire moins de dommage que des conteneurs (car bricolés) sont considérés comme indésirables. D'autant plus au vu du délais de prévision d'évacuation des lieux de 48h qui permettrait aux familles d'évacuer les habitats mobiles – qui sont ceux faisant le plus de dégâts.

Le PPRI étant un document essentiel à la prévision des risques et modalités d'aménagement du territoire, dans cette situation il paraît évident qu'il est également utilisé comme outil politique permettant à la métropole d'accomplir ses projets pour les Îles Noires. A cette échelle, le document devient trop laxiste sur les aménagements accordés, et témoigne des inégalités face à la loi par les discriminations et faveurs accordées à certaines personnes.

## CONCLUSION

La première partie de ce projet m'a permis de découvrir un sujet trop peu abordé dans le domaine de l'aménagement, celui de l'inclusion des gens du voyage dans les projets d'aménagement et dans l'application des politiques de prévention des risques. La seconde partie de ce travail devait dans un premier temps être dédié à la compréhension du mécanisme de relais des associations après l'expulsion de ces familles ; mais le manque de temps et les prises de contact n'ayant pas été fructueuses, j'ai changé mon approche. J'ai donc approfondi les recherches, notamment sur les inégalités spatiales, ainsi que sur les jeux d'acteurs et l'application des politiques locales sur le projet d'aménagement des Iles Noires.

Ce travail a pu mettre en évidence l'ambition des politiques nationales quant à l'insertion des populations vivant en marge de la société normative - en particulier les gens du voyage. Grâce aux nombreuses lois et à la création de schémas départementaux d'accueil, on aurait pu espérer qu'aujourd'hui ces communautés soient finalement incluses. Cependant, ces politiques datent à présent d'il y a plus de 20 ans, et les besoins des gens du voyage ont changé : la sédentarisation croissante des familles et les aires d'accueil parfois en saturation témoignent d'un besoin plus grand que ce que propose le modèle actuel, qui semble avoir atteint ses limites. La conformation à un modèle unique de société ne semble pas fonctionner et les problèmes de scolarisation ou de relogement sont toujours présents. Ces politiques intensifient les clivages et les inégalités en marginalisant socialement et surtout spatialement ces familles

Nous avons également pu observer que malgré cette ambition, ce sont les politiques municipales qui décident de comment mener cette politique d'inclusion des gens du voyage. Les équipes municipales détiennent ce pouvoir d'accueil et n'hésitent pas à en user ou à s'appuyer sur des documents à leur disposition afin de faire fuir ces populations lorsque c'est dans leur intérêt. Ce travail a pu conforter l'hypothèse que les politiques d'adaptation au changement climatique ne réduisent pas les injustices des populations marginales, mais les modifie.

Enfin, ce travail est spécifique d'un terrain donné, il serait trop général d'apporter des conclusions qui pourraient s'appliquer à tous les territoires. Il serait cependant intéressant d'étudier d'autres espaces ayant la même situation – un projet d'aménagement dans une zone à risque avec la présence de gens du voyage sédentarisés – et d'observer si le même mécanisme s'est mis à l'œuvre.

# ANNEXES

## 1) Les différents types de terrains d'accueil

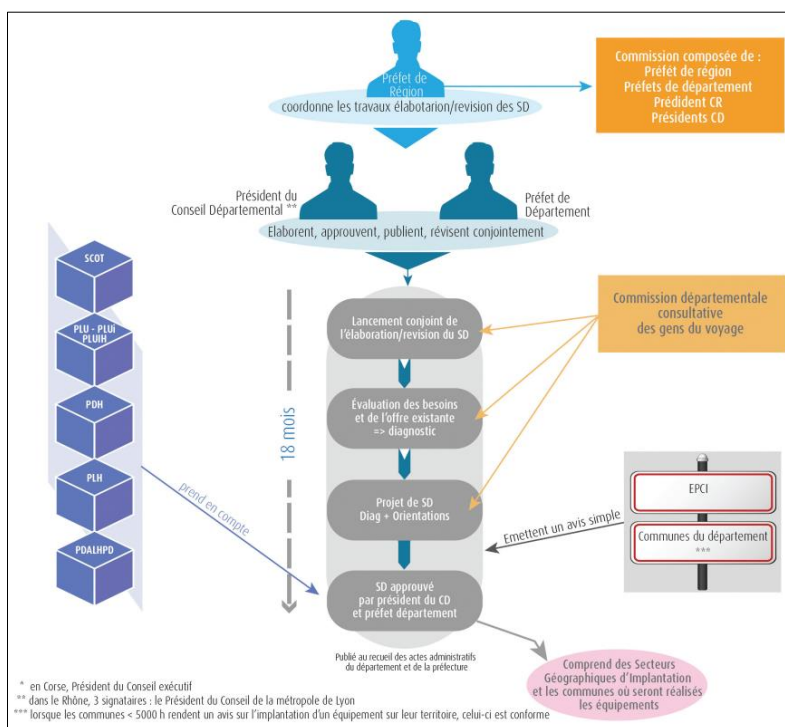
Source : rapport d'information du Sénat, (*Les aires d'accueil des gens du voyage*, 2015)

	Petits groupes			Grands groupes	
Type	Terrain pour la halte	Aire de petit passage	Aire permanente d'accueil	Aire de grand passage	Emplacement pour grand rassemblement
Vocation	Simple halte (obligation jurisprudentielle)	Accueil de familles (pour les communes de - 5000 hab. avant 2000)	Accueil de familles	Grands rassemblements traditionnels ou occasionnels	Grands rassemblements traditionnels ou occasionnels
Capacité	-	Petits groupes de caravanes	selon obligations inscrites au schéma	de 50 à 200 caravanes	grand nombre de caravanes
Durée du stationnement <sup>1</sup>	de 48 heures à 15 jours	très courte durée	préconisée 3 ou 5 mois avec dérogations possibles	en amont et en aval des grands rassemblements	quelques jours par an
Inscription au schéma	non	en annexe	oui	oui	oui
Subv <sup>2</sup> de l'Etat	Investiss <sup>3</sup> (terminé depuis le 31/12/2008)	70% de la dépense plafonnée (création)	70% de la dépense plafonnée (création ou rénovation)	100% de la dépense plafonnée	non
	Gestion	non	ALT2	non	non


 Accueil = dépense obligatoire des communes  
 Prise en compte des places de caravanes pour le calcul DGF des communes et EPCI  
 Accueil des gens du voyage > compétence obligatoire pour les CU et les Métropoles

## 2) Schéma reprenant les participants à la création des SDAHGV

Source : (Cerema, 2020)



3) Nombre d'aires d'accueil aux gens du voyages à créer d'après le SDAHGV et ses révisions

	Prévision	Reconduites dans la révision de 2010	Reconduites dans la révision de 2017
Ballan-Miré	1	1	1 ?
Berthenay			
Chambray-lès-Tours	1		
Chanceaux-sur-Choisille			
Druye			
Fondettes	1	1	
Joué-lès-Tours	1		
La Membrolle-sur-Choisille	En réflexion		
La Riche	1	1	1 ?
Luynes	En réflexion		
Mettray			
Notre-Dame-d'Oé	En réflexion		
Parcay-Meslay			
Rochecorbon			
Saint-Avertin	1		
Saint-Cyr-sur-Loire	1		
Saint-Etienne-de-Chigny			
Saint-Genouph			
Saint-Pierre-des-Corps	1		
Savonnières			
Tours	2	Une aire de grands passages (100 places)	- Terrains Familiaux (20 places caravanes) - Agrandissement de l'aire de grands passages
Villandry			
Montlouis-sur-Loire	1		
Monts	1		
Veigné	1		
Vouvray	1		

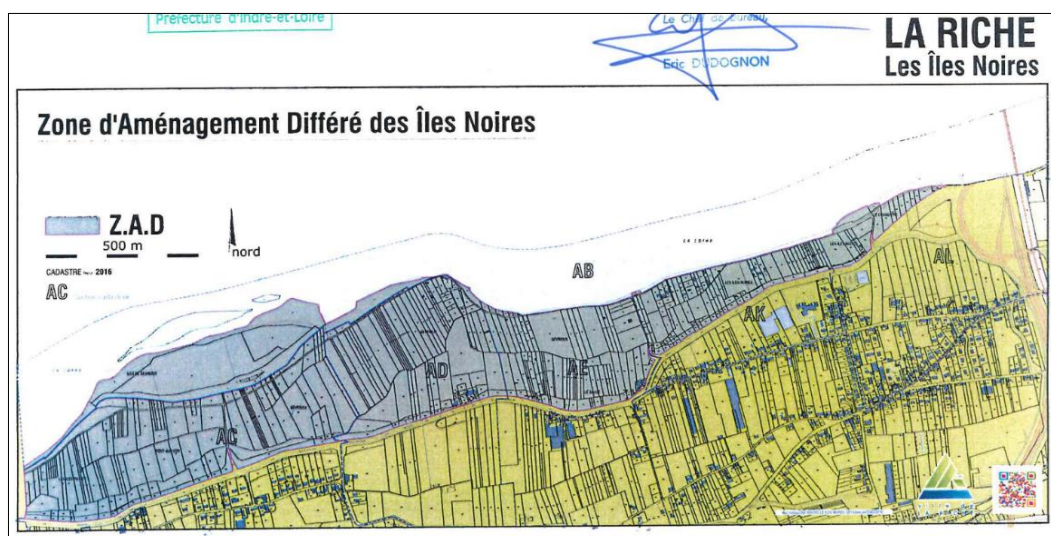
Vert = a abouti / Orange = n'a pas abouti

Gris clair = commune non concernée par la création d'aire (< 5000 habitants)

Gris foncé = ne fait plus partie de l'EPCI

4) Délimitation cadastrale de la ZAD des Îles Noires, 2016

Source : PLU de la ville de La Riche – zone d'aménagement différée



5) Plan de remise en état du site de la carrière de Gévrioux proposé par Ligérienne Granulats  
Source : Préfecture d'Indre-et-Loire



6) Article 9 de la loi du 5 juillet 2000

« Dès lors qu'une commune remplit les obligations qui lui incombent, en application de l'article 2, son maire, peut par arrêté, interdire en dehors des aires d'accueil aménagées, le stationnement sur le territoire de la commune, des résidences mobiles mentionnées à l'article 1<sup>er</sup>. Ces dispositions sont également applicables aux communes non inscrites au schéma mais dotées d'une aire d'accueil, ainsi qu'à celles qui décident, sans y être tenues, de contribuer au financement d'une telle aire. »



# BIBLIOGRAPHIE

---

- ACGV Services. (2017). *ACGV Services – Votre partenaire pour la gestion des installations destinées à l'accueil des Gens du Voyage*. <http://www.acgvservices.fr/>
- Acker, W. (2020, mars 9). *Sémantique de « l'accueil des gens du voyage »*. <https://visionscarto.net; Visionscarto>. <https://visionscarto.net/semantique-de-l-accueil>
- Article 27—LOI n° 2007-297, (2007). [https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/article\\_jo/JORFARTI000002499269](https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/article_jo/JORFARTI000002499269)
- ATU. (2017a). *Orientations d'Aménagement et de Programmation*. [https://www.ville-lariche.fr/IMG/pdf/37195\\_orientations\\_aménagement\\_20170626.pdf](https://www.ville-lariche.fr/IMG/pdf/37195_orientations_aménagement_20170626.pdf)
- ATU. (2017b). *Projet d'Aménagement et de Développement Durable*. [https://www.ville-lariche.fr/IMG/pdf/37195\\_padd\\_20170626.pdf](https://www.ville-lariche.fr/IMG/pdf/37195_padd_20170626.pdf)
- ATU. (2017c). *Zone d'Aménagement Différé*. [https://www.ville-lariche.fr/IMG/pdf/37195\\_5\\_5\\_info\\_05\\_zad\\_20170626.pdf](https://www.ville-lariche.fr/IMG/pdf/37195_5_5_info_05_zad_20170626.pdf)
- Bidet, M. (2010). *Les gens du voyage, locaux ou cosmopolites ? La gestion publique du nomadisme en France*.
- Briand, P. (s. d.). *DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, TOURISME ET AMÉNAGEMENT NUMÉRIQUE*.
- Cerema. (2020). *Les schémas départementaux d'accueil et d'habitat des gens du voyage : Guide d'élaboration/révision*. [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Guide\\_schema\\_departemental\\_accueil\\_habitat\\_gens\\_du\\_voyage.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Guide_schema_departemental_accueil_habitat_gens_du_voyage.pdf)
- CNRS, *Qui sont vraiment les Roms de France ?* (s. d.). Le journal. Consulté 10 avril 2022, à l'adresse <https://lejournel.cnrs.fr/articles/qui-sont-vraiment-les-roms-de-france>
- Conseil général d'Indre-et-Loire. (2010). *Révision schéma départemental*. <https://www.indre-et-loire.gouv.fr/contenu/telechargement/6497/39949/file/Révision%20shéma%20départemental.pdf>
- Cour des Comptes. (2012). *Cour des comptes*. <https://www.ccomptes.fr/fr/documents/23366>
- Cour des Comptes. (2017). *04-accueil-accompagnement-gens-du-voyage-Tome-2.pdf*. <https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/EzPublish/04-accueil-accompagnement-gens-du-voyage-Tome-2.pdf>
- EPFL. (2020). *Programme Pluriannuel d'Intervention* (p. 28). <https://epfl-vl.fr/wp-content/uploads/2022/09/PPI-approuve-le-16-janvier-2020.pdf>
- European Court of Auditors. (2016). *Initiatives et soutien financier de l'UE en faveur de l'intégration des Roms : Malgré des progrès notables ces dix dernières années, des efforts supplémentaires restent nécessaires sur le terrain. Rapport spécial no. 14, 2016. Rapport spécial no. 14, 2016*.
- European Union Agency For Fundamental Rights. (2020). *Gens du Voyage*.

- Géorisques, *Les risques près de chez moi*. (s.d.). Consulté 19 janvier 2023, à l'adresse [https://www.georisques.gouv.fr/mes-risques/connaitre-les-risques-pres-de-chez-moi/rapport2?form-adresse=true&isCadastre=false&city=La+Riche&type=housenumber&typeForm=adresse&codeInsee=37195&lon=0.63738&lat=47.379063&go\\_back=%2F&propertiesType=housenumber&adresse=25+Rue+des+patys%2C+37520+La+Riche](https://www.georisques.gouv.fr/mes-risques/connaitre-les-risques-pres-de-chez-moi/rapport2?form-adresse=true&isCadastre=false&city=La+Riche&type=housenumber&typeForm=adresse&codeInsee=37195&lon=0.63738&lat=47.379063&go_back=%2F&propertiesType=housenumber&adresse=25+Rue+des+patys%2C+37520+La+Riche)
- Gheorghe, N. (2010). *Le mythe du Rom « nomade »*. Revue Projet. <https://www.revue-projet.com/articles/2010-6-le-mythe-du-rom-nomade>
- Gouestre, M. O. L. (s.d.). - *ARRÊTÉS donnant délégation de signature à :*
- Institut National du Patrimoine Naturel. (2022). *INPN - FSD Natura 2000—FR2410012—Vallée de la Loire d'Indre-et-Loire—Description*. <https://inpn.mnhn.fr/site/natura2000/FR2410012>
- La Riche : Le campement illicite de Bulgares sur les îles noires évacué au plus tard en septembre*. (2019, avril 10). ici, par France Bleu et France 3. <https://www.francebleu.fr/infos/societe/la-riche-le-campement-illicite-de-bulgares-evacue-d-ici-septembre-1554906356>
- La Rotative. (2021, avril). *Aires d'accueil : En Indre-et-Loire, la mise à l'écart systématique des Voyageurs*. <https://larotative.info/aires-d-accueil-en-indre-et-loire-4032.html>
- Le projet de réhabilitation de la carrière de La Riche site des "Gévrioux". (2021, janvier 26). *Vivre avec le fleuve Loire*. <https://vivreaveclefleuve Loire.univ-tours.fr/prelevements-protection-de-la-biodiversite/>
- SENAT, *Les aires d'accueil des gens du voyage*. (2015). <https://www.senat.fr/rap/r14-617/r14-6171.html>
- L'Hacienda. (s.d.). Consulté 21 janvier 2023, à l'adresse <http://www.sg2a.fr/>
- Ligue des droits de l'Homme. (2007, novembre 30). *Voyageurs 37*. <http://ldh.tours.free.fr/http://ldh.tours.free.fr/spip.php?article65>
- Magnant, S., & Nattier, S. (2018). *La Riche à la reconquête des Îles Noires*. [lanouvellerepublique.fr. https://www.lanouvellerepublique.fr/indre-et-loire/commune/ballan-mire/long-format-la-riche-a-la-reconquete-des-iles-noires](https://www.lanouvellerepublique.fr/indre-et-loire/commune/ballan-mire/long-format-la-riche-a-la-reconquete-des-iles-noires)
- Maunier, J. (2022, mai 25). *William Acker : « La connaissance est la clé pour lutter contre l'antitsiganisme »*. <https://www.socialter.fr/article/william-acker-la-connaissance-est-la-clef>
- Ministère de l'éducation nationale. *Circulaire Interministérielle* (26 août 2012). <http://www.gisti.org/IMG/pdf/norintk1233053c.pdf>
- Ministère de l'Intérieur. (2017). *Tableau des obligations réalisées—Tableau des aires d'accueil existantes*. <https://www.indre-et-loire.gouv.fr/contenu/telechargement/21268/145958/file/Tableauesobligationsconformeàlarrêtedemodificationdu13032018.pdf>
- Ministère de l'Intérieur. (2022a). *Circulaire pourcentages d'occupation*. <https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2022/01/intk2200421j.pdf>

- Ministère de l'Intérieur. (2022b). *Circulaire relance des SDAGV* (p. 5). <https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2022/01/intk2200421j.pdf>
- Préfecture d'Indre-et-Loire. (2019). *Arrêté de prolongation du délai d'autorisation de la carrière du* *Gevrioux.* <https://www.indre-et-loire.gouv.fr/content/download/23505/157863/file/La%20Riche%20AP%20prolongement%20carrière%20Ligérienne%20granulats.pdf>
- Préfet de la Haute-Savoie. (2017). *Stationnements illicites de gens du voyage : La procédure administrative d'évacuation forcée.*
- Sénat. (2015b). *Rapport d'information* (N° 617; p. 65). <https://www.senat.fr/rap/r14-617/r14-6171.pdf>
- Toggenburg, G. (2004). BOOK : Minority Protection and the Enlarged European Union: The Way Forward. *Publisher: OSI, Budapest 2004.*
- Tonnelle, P. (2017). *Enquête publique unique.* [https://www.ville-lariche.fr/IMG/pdf/1-\\_enquete\\_publique\\_la\\_riche\\_-\\_plu\\_-\\_mppmh\\_-\\_rapport\\_du\\_commissaire\\_enqueteur.pdf](https://www.ville-lariche.fr/IMG/pdf/1-_enquete_publique_la_riche_-_plu_-_mppmh_-_rapport_du_commissaire_enqueteur.pdf)
- Tours Métropole Val de Loire. (2016, juin 6). *Les 22 communes de la métropole.* Tours Métropole Val de Loire. <https://www.tours-metropole.fr/22-communes>
- Trajectoires. (2017). *Habitants des bidonvilles en France—Connaissance des parcours et accès au droit commun* (p. 32). [https://www.trajectoires-asso.fr/\\_admin/uploads/file/trajectoires-habitants-des-bidonvilles-connaissance-des-parcours-et-droit-commun.pdf](https://www.trajectoires-asso.fr/_admin/uploads/file/trajectoires-habitants-des-bidonvilles-connaissance-des-parcours-et-droit-commun.pdf)
- Tsigane Habitat. (2009). *Des solutions d'habitat pour les voyageurs.* <http://www.tsigane-habitat.fr/>
- VAGO, *Gestionnaire de services publics et privés.* (s. d.). Consulté 21 janvier 2023, à l'adresse <https://vagogestion.com/>
- VESTA. (2022). *Accueil—VESTA.* <https://www.vestagestion.com/>
- Ville de La Riche – conseils municipaux depuis 2015 jusqu'à décembre 2022, consultable à cette adresse [Site officiel de la ville de La Riche \(Indre et Loire\) - Liste des délibérations et procès verbaux de séances \(ville-lariche.fr\)](https://www.ville-lariche.fr/)

**Directrice de recherche :**

**Mathilde Gralepois**

**Rosie CHATEAU**

**PFE – DAE 5**

**Option ITI**

**2022-2023**

## **Les injustices socio-spatiales liées à l'application des politiques d'adaptation au changement climatique : le cas des Îles Noires à La Riche**

### **Résumé :**

Ce projet de Fin d'Etudes mené en deux temps, aborde la question des inégalités sociales et spatiales engendrées par les politiques d'adaptation à la transition climatique que nous connaissons. Il s'intéresse à un cas particulier ; celui de l'expulsion de plusieurs familles roms – sédentarisées et nomades – en 2019. Celles-ci s'étaient installées aux Îles Noires, un secteur situé dans le lit mineur de la Loire, dans la commune de La Riche (37).

Une première phase de travail a permis d'étudier les moyens mis en place pour procéder à l'évacuation. Il a amené à une seconde phase, plus centrée autour des droits des gens du voyage et les politiques publiques les concernant. En passant par l'analyse globale des inégalités sociales puis spatiales des gens du voyage à l'échelle nationale, il est alors plus aisé de comprendre les enjeux locaux lors de l'étude de cas.

Grâce à la lecture de compte rendus de Conseils Municipaux, Métropolitains ainsi que quelques le recueil d'entretiens avec des personnalités impliquées dans le projet d'aménagement, il a été possible d'observer de quelle manière les mesures de protection des risques pouvaient être adaptées au bon vouloir des politiques locales. Ces observations ne peuvent évidemment pas amener à des conclusions

Elles confortent dans l'idée que malgré la mise en place de politiques ambitieuses à l'échelle nationale, les inégalités face aux risques sont accentuées chez les minorités telles que les gens du voyage.

### **Mots Clefs :**

- Gens du voyage
- Politique d'adaptation au changement climatique
- Injustices socio-spatiales
- Droits fondamentaux
- Justice environnementale
- Sédentarisation
- Schéma Départementaux d'Accueil et d'Habitat aux Gens du Voyage
- PPRI