

“L'accueil des Gens du Voyage. Quels critères de choix” ... ? !

Luc Monnin,
Architecte

Mener une réflexion interrogative sur les critères de choix pour réussir l'implantation d'une aire d'accueil pour les Gens du Voyage traduit mal la réalité. Aujourd'hui toutes les aires existantes s'inscrivent dans des choix urbains et sociaux parfaitement clairs : 90 % des aires sont des sites de relégation contrôlée. Tout juste y distingue-t-on deux catégories, une dominante de sites “répressifs” et quelques terrains “humanistes” caractérisée par une certaine volonté de prise en compte des besoins des gens.

Ce constat admis, quelle analyse faire de ces choix et quelles pistes suggérer si l'on voulait mettre en place des politiques d'accueil ? La définition de critères consisterait à comprendre comment nous, sédentaires n'avons pas entendu les demandes de Gens du Voyage. L'échec dans l'implantation d'une aire d'accueil révèle toujours un défaut de réflexion préalable quant à la réalité des besoins. Il est plus facile de répondre techniquement à une contrainte administrative plutôt que d'aborder un problème de fond relatif à une part de sa population. Cette attitude est parfaitement lisible dans l'inexistence, l'inconséquence et la complaisance qui président à l'élaboration et au rendu des, peu nombreux, schémas départementaux. Par ailleurs, comme le constate le pré-rapport du sénateur Delevoye, la loi Besson faisant obligation aux communes de plus de 5 000 habitants de créer un équipement spécifique n'a permis aucune approche réaliste des situations, et en particulier de la concentration croissante de ces communes autour des agglomérations sans rapport avec le passage des Gens du Voyage. Outre l'inanité de ces documents d'essence légale, nous constatons que les autres procédures qui font référence à cet accueil (PLH ou PDLPD) font l'impasse sur l'étude des besoins réels en logement et accueil des Gens du Voyage.

Ces démissions nous amènent à réfléchir sur ce que seraient de “bons” critères de choix pour réaliser une aire d'accueil, sans nous référer à une connaissance réelle. Nous savons pourtant, et cela justifie notre choix partenarial privilégié contre les politiques coercitives de ceux qui veulent faire le bien des gens malgré eux, qu'il est possible de travailler intelligemment sur ces besoins. Cela implique que les politiques d'accueil s'appuient sur un vrai travail de connaissance en amont des projets. Si ce travail est fait et appuyé par une présence réelle et objective sur le terrain, on constate très vite que les besoins et les demandes ont peu de rapports avec la réalité des actions menées pour répondre à des exigences légales, et cela même si les sites ainsi créés sont toujours sur-occupés. Aujourd'hui, les lectures défensives de la loi Besson amènent à produire, à des coûts exorbitants, un nombre de places de stationnement supérieur aux besoins réels des gens tout en les guidant à marche forcée vers le quart monde, quand on ne leur demande pas d'accueillir ces membres en déshérence de la population française. Pire, ces réponses technicisées restent systématiquement insuffisantes pour résoudre les vrais besoins en stationnement.

Ce paradoxe traduit notre capacité à gaspiller l'argent public pour justifier le refus de traiter le problème posé par les populations itinérantes. Il est pourtant possible en s'appuyant sur un travail simple de ne pas se tromper dans la connaissance et la résolution

des besoins locaux. Cela impose de poser trois questions et d'y répondre sans complaisance.

QUI VEUT ACCUEILLIR QUI ?

Si le terme d'accueil est politiquement correct, il traduit rarement l'engouement d'accueillants envers les accueillis. Aujourd'hui l'accueil des Gens du Voyage est considéré par nous sédentaires comme une agression. En réponse nous construisons des "ghettos pour faux-Français", traduction envers cette population des législations xénophobes qui fondent le droit français à leur égard⁽¹⁾. Toute généralisation est bien sûr dangereuse et il existe de vraies volontés d'accueil, y compris certaines suscitées par la loi Besson et les prises de conscience qui en ont résulté. Même dans ces cas là les projets sont souvent à côté des besoins. Tout juste obtient-on des localisations dans des sites sains sans envisager une reconnaissance du droit de ces gens à confirmer leur présence séculaire sur un territoire. Pourtant cette connaissance des familles tsiganes présentes sur un territoire, propriétaires, locataires ou squatters, et de ceux qui voyagent est le préalable à tout projet. Elle est essentielle : identifier les raisons qui font que des Tsiganes passent ici et pas ailleurs, pourquoi des familles se sont arrêtées là, et pourquoi malgré cela elles conservent un attachement vital à leur caravane.

Si l'on répondait à ces questions on éviterait de diffuser des concepts aussi absurdes que "semi-sédentaires" et en conséquence de construire des projets incohérents, inutiles et coûteux. Que trouvons-nous aujourd'hui : des terrains prévus non pas pour permettre aux voyageurs de s'arrêter dans des conditions décentes mais bien des lieux sur lesquels on autorise des familles "bien connues" à s'installer et gérer leurs propres déplacements. Ces solutions paraissent réussies puisqu'elles résolvent les problèmes de familles reconnues qui jusque là vivaient dans des situations d'illégalité et d'insalubrité sur les agglomérations. Le problème est que la réalisation de ces pseudo-aires d'accueil accroît plus les besoins qu'elle ne les traite puisqu'elle permet à des communes de plus de 5 000 habitants de détourner la loi à leur seul profit et réduisent d'autant le nombre des communes qui restent soumises à l'obligation d'accueillir les itinérants (bien que cette lecture soit en contradiction avec la définition de l'accueil). Quand toutes les communes de plus de 5 000 habitants auront rempli leur obligation légale on aura travaillé presque pour rien ! Presque car on aura permis à des familles tsiganes d'obtenir, aux frais des collectivités, des terrains familiaux où gérer leur mode de vie. Nous aurons également la preuve que cette prescription légale quantitative et sans approche ethnologique, est sans fondement. Les réalisations actuelles et leurs résultats, ainsi que les opérations menées par les familles elles-mêmes sont néanmoins riches d'enseignements quant à savoir qui doit être accueilli et comment. Elles nous révèlent que l'on ne peut organiser l'accueil des voyageurs sans traiter au préalable la question des familles résidentes d'un secteur. Et peu importe leurs déplacements. Elles nous informent également que ces familles, quand on les laisse tranquilles, sont à même de gérer l'accueil qualitatif et quantitatif des membres de leurs familles. Cela permet d'abandonner les notions sans fondements de sédentaires ou semi-sédentaires des Tsiganes qui voyagent peu ou plus pour considérer non pas leur situation à l'instant "T" mais leur parcours familial global. Pour comprendre cela il serait préférable d'abandonner un travail axé sur une inscription dans un plan d'occupation des sols et de consulter des gens compétents.

La loi appliquée et les bilans tirés, on pourra enfin poser la question de l'accueil sur une agglomération des voyageurs qui n'y sont pas résidents. Cette approche globale de la problématique du logement des Tsiganes révélera que les besoins réels pour le passage sont en deçà de l'obligation faite par la loi Besson aux communes de plus de 5 000

