

“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

habitants. Il devient alors possible de travailler à l'échelle d'une ville pour déterminer des lieux d'accueil, cohérents et sains, propres à permettre aux Tsiganes de s'arrêter. Facile parce que ces gens qui passent le font suivant des règles basées sur des données économiques et culturelles. Le passage n'est jamais le fait du hasard et tous ceux qui y sont confrontés, élus, riverains ou services le savent bien. La transcription de ces flux dans un milieu urbain nous donnera les clés pour déterminer un lieu d'accueil.

On pourrait résumer quelques critères ainsi : une aire d'accueil pour les Gens du Voyage doit être située dans un lieu sain, non exposé aux risques naturels ou aux pollutions industrielles. Ces terrains permettront aux familles qui s'y arrêteront d'y mener les activités qui ont généré leur venue, professionnelle ou culturelle. Sa taille et ses équipements relèvent de la prise en compte des besoins sanitaires et du niveau d'équipement réel d'un ou deux groupes familiaux de Gens du Voyage (soit entre 8 et 20 caravanes). Cela exclut de la définition des aires d'accueil pour les Gens du Voyage une part importante des projets récents tels les sites de déportation mixtes Tsiganes/SDF, expulsés du parc social de Compiègne, les lieux concédés aux organismes religieux comme Troyes, les bidonvilles réhabilités et inondables comme Toulouse ou les lits de rivière endigués comme à Nîmes... Ces projets ne relèvent de façon évidente pas de l'accueil. N'en relèvent pas plus les cités spécifiques de Marseille ou de Perpignan sites relais pour des situations locales du mal droit des Tsiganes au logement. Plus généralement tous ces sites d'une envergure telle qu'ils nécessitent des salariés permanents pour les faire fonctionner, sans compter ceux encore plus importants qui en obtiennent des agréments de centres sociaux ou accueillent des écoles spécifiques. Tous ces projets, même s'ils sont "faciles" à mettre en œuvre, pour peu que l'on en accepte les coûts élevés de fonctionnement, ne traitent que marginalement les besoins des familles qui vivent sur le voyage.

QUI EST PRÊT À CHOISIR ?

Nous touchons là au cœur du problème, non pas technique mais bien politique. L'humanisme étant une vision évanescence, les collectivités trouvent les meilleures raisons techniques pour justifier que, malgré leur bonne volonté, il leur est vraiment impossible matériellement d'accueillir des Tsiganes chez eux. Comme si ces gens là n'existaient pas avant la loi Besson.

Le problème est bien sûr autre, quel que soit le choix fait, il sera toujours mauvais pour des riverains, et cette notion est là particulièrement large, et néfaste en termes électoraux. Il est donc préférable de chercher ailleurs en se défaussant sur une interprétation maligne de la loi de sa non-volonté d'accueillir, sauf Zingaro et les Gipsy King bien sûr. Devant ces risques les collectivités en viennent à assumer des choix douteux qui les mettront dans les situations les moins mauvaises à l'égard de leur population. Cela génère trois critères de définitions des sites destinés à accueillir des Gens du Voyage :

Premier critère : plutôt des lieux du rejet des Tsiganes que du rejet par les électeurs. Fort de toutes ces considérations, le choix par défaut s'impose partout comme un modèle. Mais il ne faut pas confondre choix par défaut et défaut de choix, il n'existe pas une seule commune qui ne pourrait accueillir décemment les Gens du Voyage si elle le voulait. Ce modèle traduit la montée du rôle de bouc émissaire des Tsiganes face à nos inquiétudes urbaines. Cela se transcrit dans la définition des lieux dit d'accueil par :

- une déportation aux limites les plus austères, les plus insalubres et les plus dangereuses des communes des aires d'accueil. Pour reprendre une image commune, les caravanes sont placées au point le plus éloigné du clocher de l'église ;
- la tentative d'imposer dans ces zones nos volontés d'intégration et d'assimilation au mode sédentaire d'habiter.

Deuxième élément : la construction d'aires donnerait le droit d'expulser sur le reste du territoire communal. Bien que déterminées sans concertation avec les usagers et dans des modes méprisants, les aires d'accueil permettent, dans une légalité douteuse, de mettre en œuvre le rejet officiel. Tout comme le droit à un stationnement minimal de 48 heures sur toute commune est devenu une tolérance maximale, la mise en œuvre d'une aire d'accueil aussi insalubre soit-elle a généralisé le recours à l'expulsion immédiate des voyageurs qui s'arrêtent ailleurs.

Troisième point : ces équipements seraient ingérables, les Tsiganes n'ayant aucun respect du bien qu'on veut leur faire. Les collectivités vont construire des lieux qui vont être détruits en trois mois. En conséquence il est inutile de se donner du mal pour faire des choses correctes. L'Etat obligeant à construire un tonneau des Danaïdes, il n'a qu'à en assumer les frais de gestion. On construit alors des lieux conçus sur le mépris et facile à garder. L'étude des besoins et des pratiques dans une approche à l'écoute des demandes des Gens du Voyage est vilipendée, ceux qui s'y adonnent sont raillés et méprisés. Même si les résultats tant en coût d'équipements que de gestion parlent pour cette approche.

Il est évident quand on les dissèque que les méthodes pratiquées sus-évoquées, si elles correspondent à de vrais choix, ne permettront jamais de résoudre la question de l'accueil des Gens du Voyage. Pourtant le faible nombre des Tsiganes en France (moins de 1 % de la population) permettrait de traiter la question sereinement. Il faudrait pour cela que les décideurs passent de choix politiques défensifs à des volontés résolutive. Comme pour tout travail de rencontre entre groupes humains de cultures différentes, il faudrait faire pièce aux prétentions des dominants envers les groupes minoritaires et accepter la légitimité de la présence de chacun sur un même territoire. Ce travail s'orienterait vers des relations partenariales normales entre notre communauté et celle des Tsiganes. Cette approche nous amènerait à reproduire des projets dans des coûts d'investissements et de gestions qui seraient réduits de façon très importante.

QUELLES RÉALISATIONS METTRE EN ŒUVRE ?

Un traitement cohérent de l'accueil des Gens du Voyage doit être élaboré dans un vrai travail d'échange avec les futurs usagers des sites. Si l'on considère acquis le fait de traiter en priorité le besoin en habitats adaptés des familles liées par l'histoire à un territoire afin qu'elles ne viennent pas coloniser les aires dévolues au passage, on pourra définir, en s'appuyant sur une étude des besoins non complaisante, une méthode de travail vers un accueil à chaque fois adapté.

L'accueil des Tsiganes sur une agglomération ou un département doit se faire de façon hiérarchisée et rapide. Hiérarchisée car il importe avant tout que les équipements mis en œuvre le soient à bon escient, ce qui implique de traiter d'abord le logement des familles qui, pour des raisons diverses, sont arrêtées sur l'agglomération. Rapide car si le délai entre deux ouvertures est trop long, les familles qui seront venues sur les premiers sites ouverts hésiteront à en repartir pour ne retrouver que des possibilités de stationnement sauvage et l'ensemble du processus sera bloqué.

Les premières familles ne relèvent pas du besoin en stationnement sur une aire d'accueil mais de la recherche de solutions dans le cadre des politiques du logement. Faute de prise en compte de la caravane comme habitat, elles bloquent le fonctionnement des aires d'accueil prévues pour le passage du fait de l'impossibilité dans laquelle elles se trouvent d'accéder au droit commun. Elles s'installent donc sur les seuls sites sur lesquels elles sont admises. La prise en compte de leur problème par la mise en œuvre d'une politique foncière et financière concertée d'établissement sur leur "pays" de référence appa-

raît donc comme un préalable au traitement des besoins du passage. Par ailleurs ces logements permettront la prise en compte d'une part conséquente du passage familial.

Le suivi de cet accueil familial lorsqu'il sera réalisé permettra d'évaluer le besoin réel en places de stationnement. Ce besoin sera évalué à plusieurs niveaux : à l'échelle des saisons qui le fait varier considérablement, dans la connaissance des attractions particulières d'une ville (hôpitaux, tombeaux...) et enfin dans la représentation graphique des flux et arrêts des Tsiganes. Ces données seront primordiales pour déterminer, au-delà de constantes, des critères positifs d'accueil propres à chaque agglomération. Lorsque l'on sera en possession de ces éléments on constatera que les besoins sont différents d'une ville à l'autre et d'un site à l'autre au sein d'une même entité urbaine. Un hôpital attractif pour les Tsiganes imposera la mise en œuvre d'aires pour les accompagnants de capacités supérieures à celles correspondant à des flux commerciaux qui n'auront vocation à accueillir qu'une ou deux familles (8 à 15 caravanes en besoin moyen). Ce qui est évident c'est que les grands sites de plusieurs dizaines de caravanes sont des aberrations sociales et humaines qui ne visent qu'à reproduire près des Gens du Voyage les échecs de l'urbanisme moderne. Dans le même ordre de constats, une étude sérieuse fait toujours apparaître la dangerosité de grands sites qui seraient dévolus aux événements exceptionnels, dans la réalité aux conventions pentecôtistes. Ces événements sont certes culturels, mais surtout conjoncturels ils ne relèvent jamais de l'accueil courant, sauf à déléguer à des organismes religieux des rôles de l'état laïc, l'histoire de l'émergence de ces demandes dans les prescriptions de la commission nationale est à ce titre significative.

Ces constantes sont connues, les voyageurs cherchent en priorité des terrains protégés des rigueurs climatiques car leurs caravanes y sont particulièrement sensibles. Des sites assez stables pour les véhicules et que les piétons ne ramènent pas d'impuretés à l'intérieur des caravanes aux planchers fragiles, ce qui exclut les sols de type stabilisé ; ombragés pendant les périodes chaudes lors desquelles le bitume peut s'élever à plus de 50° C, si on ne l'arrose pas en permanence. Par ailleurs si les Tsiganes ne s'installent pas spontanément dans les secteurs les plus denses des communes, ils recherchent néanmoins des lieux qui leur permettent d'accéder rapidement aux services de proximité : écoles, commerces, médecins... A ces critères urbanistiques, il faut ajouter des considérations techniques, aujourd'hui les Gens du Voyage, tout comme nous, sont équipés d'appareils électroménagers. Il faudra donc que tout site d'accueil soit desservi par un assainissement adéquat et à même de délivrer une puissance électrique par emplacement-caravane équivalente à celle d'un appartement (4,5 KVA moyen), en plus de l'éclairage public. Posés les critères techniques, la recherche d'une subjectivité acceptable amène à travailler avec les communes sur les sites de leur POS à même d'accueillir ces équipements dans des choix explicables aux populations. Les zones denses et les lotissements n'intéressent ni les Tsiganes de passage, ni les habitants. Les zones industrielles, gravières, stations d'épuration et autres carrières tentent beaucoup les élus et accueillent la majorité des projets. Ces lieux sont insalubres et seraient, si les préfets osaient appliquer la loi, inconstructibles même pour des Tsiganes. Cela fait converger les réflexions vers des zones périphériques à l'urbanisation sans en être trop éloignées, les zones classées NB ne posent pas de problèmes légaux et sont souvent les plus favorables, quelques zones ND peuvent également sous conditions s'avérer intéressantes. Ce qui est évident c'est qu'il n'existe pas de commune où l'accueil serait impossible, même Paris héberge, contre son gré, des groupes de voyageurs qui savent y trouver des sites d'arrêt satisfaisants, et cela en l'absence totale de site légal.

L'inventaire des possibles fait sur une commune, il reste ensuite à mettre en œuvre l'accueil. Pour cela l'accueillant devra adopter une méthodologie d'explication et de gestion partenariale sans équivoque. Ce sera la seule solution pour imposer et expliquer aux

habitants avant sa construction, la notion indispensable de droits et de devoirs réciproques qu'implique la mise en œuvre d'une aire décente. Cette phase d'explication publique paraît indispensable si l'on veut éviter les actions irrationnelles de populations qui empêchent parfois les ouvertures de sites réalisés dans le secret. Il devra enfin mettre à disposition des familles de passage accueillies des emplacements adaptés à leurs pratiques sociales et sur lesquels elles sauront exactement à quoi correspondront les paiements qui seront exigés, tant en redevance fixe d'occupation qu'en règlement des consommations réelles des fluides qu'elles utilisent.

NOTE

(1) cf. Emmanuel Aubin, *Etudes Tsiganes*, vol.7, 1996.