

## PERSONNES PRÉCAIRES, GENS DU VOYAGE

# Gérer les habitats éphémères

■ **Diversité.** Résidences mobiles de gens du voyage enracinés dans la commune, caravanes habitées à l'année, yourtes, constructions éphémères... les types d'habitats éphémères se diversifient. Comment prendre en compte ces nouvelles manières de vivre sans encourager le développement d'abris précaires et insalubres ? Vraies habitations, mais faux logements, les résidences mobiles et les constructions éphémères disposent d'un statut juridique équivoque : pour le législateur, en effet, elles ne sont pas censées être occupées en permanence ; des familles entières y vivent pourtant toute l'année. Rencontrant des difficultés pour acquérir des parcelles constructibles, ces administrés hors normes se retrouvent souvent en porte-à-faux avec le Code de l'urbanisme.

■ **Schémas pour les gens du voyage.** Comment aménager le territoire en considérant des besoins qui évoluent en permanence ? La révision des schémas départementaux d'accueil des gens du voyage, devra, d'ici fin 2010, répondre à la prise en compte de l'évolution de ceux-ci. Depuis la signature des premiers schémas, les stationnements en groupes de plu-

sieurs dizaines de familles (grands passages) se sont multipliés. Parallèlement, les collectivités découvrent que nombre de foyers enracinés dans le territoire demandent des terrains familiaux.

■ **Risques juridiques et politiques.** De récentes décisions de tribunaux administratifs ont rappelé que les collectivités ne peuvent pas toujours s'opposer au stationnement spontané de voyageurs sur leur territoire lorsqu'elles ne disposent pas de terrains aux normes. Mais, critiqués à la fois par les voyageurs et par des riverains se mobilisant dans des associations très actives, les élus sont souvent dans une situation délicate. Comment faire admettre la nécessité de construire des terrains d'accueil à des administrés qui, parfois, ont subi les désagréables conséquences de conflits avec certains voyageurs ? De plus, la loi « Besson » ne s'appliquant qu'aux caravanes stationnant sur la voie publique, les communes doivent tenir compte de l'habitat en caravane sur des terrains privés. Comment insérer de manière permanente dans la ville des administrés vivant ainsi, qu'ils soient gens du voyage ou non ?

### POUR ALLER PLUS LOIN

■ « L'accès aux droits sociaux des populations tsiganes en France », rapport d'étude de la Direction générale de l'action sociale, sous la direction de Jean-Pierre Liegeois, éd. ENSP, 2007.

Dossier réalisé par **Olivier Berthelin** avec **Pascale Braun**



L. BERTAU

**55**

LOGEMENTS ADAPTÉS, À FORBACH. DES OPÉRATIONS DE RÉHABILITATION DE SITES INSALUBRES SE FONT AUSSI SOUS FORME D'HABITATS DISPERSÉS DANS L'AGGLOMÉRATION.

**100 000**

PERSONNES AU MOINS VIVENT DANS DES HABITATIONS LÉGÈRES OU ÉPHÉMÈRES. SELON LA PLUPART DES OBSERVATEURS, LA MAJORITÉ DE CES ABRIS SONT PRÉCAIRES.



C. BELLAWA



P. MARAIS

**6**

CARAVANES OU PLUS OCCUPANT UN TERRAIN FAMILIAL CRÉENT L'OBLIGATION DE FOURNIR UNE AUTORISATION D'AMÉNAGEMENT.

Circulaire n° 2003-76 du 17 décembre 2003.

# Schémas départementaux Rester en phase avec des besoins fluctuants

**Engagée depuis un an, la première révision des schémas départementaux d'accueil des gens du voyage devra affiner l'analyse des besoins.**

La révision des 82 premiers schémas départementaux d'accueil des gens du voyage approche de son terme. D'ici la fin 2010, les élus, les conseils généraux, les services de l'Etat et les représentants des usagers devront avoir dessiné, pour une durée de six ans, la carte des équipements dédiés au stationnement des gens du voyage sur la voie publique. Ces nouveaux schémas détermineront l'emplacement des aires d'accueil permanentes pour les familles circulant

seules, des terrains de passages pour les groupes et des terrains familiaux loués par les collectivités aux personnes enracinées dans le territoire.

## Pratiques en constante évolution.

« Il faut éviter de penser que ces types d'équipements représentent des solutions définitives aux problèmes que rencontrent à la fois les collectivités et les voyageurs, prévient Emmanuelle Stitou, anthropologue. Depuis sept siècles, les types d'habitats et les pratiques du voyage s'adaptent constamment aux évolutions de la société, sans que l'on puisse véritablement parler de sédentarisation définitive ni de nomadisme permanent », analyse-t-elle.

« Depuis la rédaction des premiers schémas, en 2002 et 2003, nous assistons au développement des grands passages et à une demande croissante de terrains familiaux, confirme le sénateur (UMP) de Haute-Savoie, Pierre Hérisson, président de la Commission nationale consultative des gens du voyage. Nous devons concentrer nos efforts sur les réponses urgentes que nous pouvons apporter à ces nouveaux besoins. » Pour les collectivités qui peinent à réaliser les objectifs des premiers schémas, cette feuille de route soulève inquiétudes et suspicion. « Il ne faudrait pas que les territoires qui s'opposent à l'accueil prennent le prétexte de l'évaluation des besoins locaux pour échapper à leurs obligations, alerte Thierry Duveillaret (*lire son témoignage ci-contre*), directeur du syndicat mixte d'accueil des gens du voyage sédentaires et non sédentaires du Chablais (Symagev, Haute-Savoie). Par un réflexe naturel, les voyageurs se re-

groupent dans les communes qui font des efforts et où les conflits sont moins rudes. Mais cela ne signifie pas une absence de besoins dans les communes qu'ils fuient. » Fort d'un taux de réalisation de 90% de ses objectifs, le Symagev est contraint de refuser des demandes de terrains familiaux formulées par des familles résidant depuis des décennies dans les arrondissements voisins. « Ils s'adressent à nous car ils ont perdu tout espoir d'être entendu par leur collectivité. Mais au rythme où nous pouvons acquérir les terrains, notre liste d'attente est pleine pour les dix prochaines années », insiste le cadre territorial.

## Recherche de cohésion.

Thierry Duveillaret déplore aussi les conflits avec des groupes de grands passages. Faute de trouver dans les autres arrondissements des terrains aptes à les accueillir, ceux-ci se réfugient sur son territoire, bouleversant ainsi les programmes préparés longtemps à l'avance avec les organisations tsiganes. « Le manque de cohésion entre les communes et les différents services de l'Etat, qui chacun interprète à sa manière les détails de la loi, rend très difficile l'accueil des grands passages », remarque Claire Berthomé, pilote du schéma départemental de Charente-Maritime. Elle constate que dans cette confusion, les groupes prennent l'initiative de s'installer là où ils peuvent. Spectaculaires, car ils rassemblent au même endroit des groupes d'une centaine de familles, les grands passages suscitent de multiples tensions. Fin août, les tribunaux administratifs de Bayonne, Lille et Annecy ont rappelé que les retards pris dans la réalisation des équipe-



**TÉMOIGNAGE** **Thierry Duveillaret**, directeur du syndicat mixte d'accueil des gens du voyage sédentaires et non sédentaires du Chablais (Symagev, Haute-Savoie)

## « La volonté politique des communes est indispensable »

« Les aires d'accueil, les terrains de passages et les terrains familiaux doivent former un ensemble cohérent, au-delà de l'échelon départemental. Les familles qui sont ancrées dans le territoire depuis des décennies ont besoin de terrains familiaux loués aux collectivités. On ne peut pas parler de sédentarisation car elles pratiquent des métiers itinérants. Elles doivent donc pouvoir trouver des places sur des aires d'accueil et rejoindre des groupes de grands passages dans les régions à forte activité économique. L'ensemble du dispositif doit être mieux coordonné avec les organisations de voyageurs, qui ont aussi une part de responsabilité. Mais même si les préfets s'investissent davantage, ils ne pourront rien faire sans les collectivités, lesquelles détiennent la maîtrise du foncier. »



### Des terrains encore trop rares

**Aires d'accueil:** seulement 42 % des objectifs des premiers schémas d'accueil ont été réalisés fin 2008. Ces aires sont destinées à accueillir les familles circulant seules et effectuant des étapes de quelques jours à plusieurs mois, selon des conditions fixées par le règlement intérieur.

**Terrains de grands passages:** ils sont destinés à recevoir des groupes pouvant rassembler jusqu'à une centaine de familles. Ce phénomène lié aux activités économiques et religieuses se développe de plus en plus.

P. RIEDINGER / LE RÉPUBLICAIN LORRAIN / MAXPPP

ments inscrits aux schémas départementaux pouvaient se retourner contre les collectivités. En rejetant des procédures d'expulsion engagées contre des groupes, les juges ont fait appliquer l'obligation d'accueil de 48 heures au minimum qui s'impose en l'absence de terrains aménagés.

**Critiques réciproques.** « L'Etat devrait prendre la compétence en matière d'organisation des grands passages. En lien avec les organisations agricoles, les préfets peuvent choisir, par département, au moins deux terrains de quatre hectares dédiés à l'accueil des groupes organisés », propose Pierre Hérisson. Il espère ainsi satisfaire les élus qui aimeraient se défaire de cette responsabilité. « Nombre de maires pensent que les grands passages sont, pour les gens du voyage, une manière d'échapper à l'obligation de stationner sur les aires d'accueil », confirme-t-on à l'Association des maires de France.

### La « peur viscérale » pour motivation

« Dès le démarrage de l'enquête publique sur l'aire d'accueil des gens du voyage, nous attaquerons le projet à tour de bras devant le tribunal administratif avec, pour objectif, de faire traîner le dossier jusqu'aux prochaines municipales. Lors de cette élection, nous comptons fédérer tous les mécontentements pour porter l'estocade au maire », prévient Jean-Marie Kremer, président de l'Association de défense du cadre de vie de Magny, quartier résidentiel de la périphérie de Metz. Militant associatif impliqué dans la vie locale depuis trente ans et récusant toute étiquette politique, ce cadre de France Télécom a fait du refus de l'aire d'accueil un cheval de bataille. Parmi ses arguments figurent la « peur viscérale » de certaines personnes âgées, le risque de dévalorisation des maisons et la crainte d'actes de délinquance.

Du côté des associations tsiganes, où l'on se réjouit de ces jugements, Désiré Vermeersch, président de l'Association sociale nationale internationale tsigane (Asnit), rappelle que seuls les groupes les plus structurés et les plus riches ont les moyens de défendre leur cause devant les tribunaux. « Les familles isolées ne trouvent pas d'aires d'accueil.

Lorsque celles-ci existent, on s'aperçoit qu'elles sont inadaptées », déplore-t-il. Les responsables tsiganes ne cachent pas leur pessimisme et renouvellent leurs critiques sur la conception de ces équipements. Le partage des sanitaires par plusieurs familles, au mépris des coutumes des usagers, et les problèmes d'évacuation des eaux

usées des appareils ménagers des caravanes constituent les causes de plaintes les plus courantes.

**Méfiance des riverains.** « Du fait des actions des riverains qui utilisent tous les moyens pour retarder ou empêcher la construction, les aires sont implantées loin des villes et une grande partie du budget passe donc dans l'aménagement des réseaux », explique Franck Lapouge, maître d'œuvre de l'aire de Brignole (Var), ouverte au printemps 2009. « L'entreprise spécialisée qui, aujourd'hui, gère l'équipement après avoir accompagné la collectivité durant tout le processus a effectué des choix en concentrant les efforts sur les dispositifs antidégradation », précise-t-il, en justifiant ces décisions par la méfiance qu'inspirent les usagers. Ainsi, insatisfaits chacun de leur côté, les collectivités, les riverains et les gens du voyage attendent l'issue de la concertation engagée dans le cadre des schémas départementaux. ■

# Urbanisme Les habitats mobiles et éphémères sont-ils des logements ?

**Les caravanes, les yourtes, les constructions légères n'ont pas le statut de logement. Comment gérer ces habitats hors normes ?**

Les résidences mobiles, les yourtes, les constructions éphémères habitées par des gens du voyage et des publics très divers seront-elles un jour considérées comme des logements ? Cette revendication sous-tend la demande de l'extension de la trêve hivernale aux habitats mobiles et éphémères. Ces derniers ne bénéficient pas, en effet, de cette disposition qui instaure, du 1<sup>er</sup> novembre au 15 mars, un moratoire sur les expulsions et les coupures d'eau et d'électricité. A l'initiative de cette démarche, les organisations tsiganes ont lancé une

pétition qu'elles comptent remettre à Benoist Apparu, secrétaire d'Etat au Logement et à l'urbanisme. « Nous ne voulons aucun passe-droit, mais seulement être traités comme tous les autres citoyens. Si des jugements ordonnent l'expulsion ou la coupure d'électricité, ils doivent être appliqués hors de la période hivernale, dans les mêmes conditions que pour les gens qui vivent entre quatre murs, ni plus ni moins », plaide Alice Januel, présidente de l'Association nationale des gens du voyage catholiques (ANGVC).

**Trêve hivernale.** Refusant toute spécificité ethnique, les mouvements de voyageurs ont inclus dans leurs revendications l'ensemble des personnes vivant dans ces habitations. Caravanes, camping-cars, constructions légères, yourtes... la Fondation Abbé-Pierre estime à au moins cent mille le nombre de personnes vivant dans des équipements de loisirs n'étant pas destinés à être occupés en permanence. « Si la caravane et les habitations légères obtiennent le statut de logement, cela signifie que nous sommes reconnus comme des citoyens à part entière et que nous pouvons vivre comme nos voisins sur des terrains nous appartenant », lance Alain Daumas, président de l'Union française des associations tsiganes (Ufat).

Outre leur type d'habitat ne correspondant pas aux normes des immeubles, gens du voyage et non-Tsiganes se rejoignent par leurs modes de vie qui, eux aussi, défient toute classification trop précise. La similitude entre les modes de stationnements des commerçants nomades et ceux des travailleurs saisonniers

## Juridique

■ **Aucun texte législatif ou réglementaire ne définit formellement ce qu'est un logement. Néanmoins, l'article R.831-13 du Code de la sécurité sociale précise que « pour ouvrir droit à l'allocation de logement, [celui-ci] doit remplir les caractéristiques de logement décent telles que définies par le décret n° 2002-120 du 30 janvier 2002 ». Ce texte définit un volume habitable minimum de 20 mètres cubes comprenant des éléments de confort précis et exclut de fait la majorité des caravanes, sans tenir compte de la possibilité que l'habitation soit constituée d'un ensemble de caravanes formant chacune une pièce différente.**

vivant en camping-car poussent, par exemple, les responsables des stations de sports d'hiver des Alpes à visiter les aires d'accueil pour trouver des idées d'aménagements adaptés à ces nouveaux voyageurs.

**Terres agricoles.** En outre, comme certains parmi les gens du voyage, des non-Tsiganes achètent des parcelles inconstructibles ou agricoles afin d'y installer leur habitat. « Pour quelques-uns d'entre nous, l'achat de terrains à l'écart du village répond à un besoin de tranquillité, mais la plupart préféreraient des parcelles constructibles, où ils rencontreraient moins de difficultés », explique Clément David (*lire son témoignage p. 30*), coadministrateur de l'association Habitants de logements éphémères ou mobiles (Halem). « Souvent, les voisins et les maires font pression pour que la vente de la parcelle constructible ne se fasse pas, car ils nous prennent pour des Tsiganes », précise-



**TÉMOIGNAGE** Charles Delage, responsable sarthois de l'Union française des associations tsiganes (Ufat)

## « Je suis un Ruaudinois nomade »

« Commerçant itinérant, je voyage, circulant parfois seul, parfois en groupe. Selon les communes, je stationne soit chez des proches, soit sur les aires de grands passages. Je fais parfois étape sur celles d'accueil lorsqu'elles existent, que les tarifs ne sont pas prohibitifs et que les conditions de vie y sont correctes. Je possède un terrain à Ruaudin, dans la Sarthe, où mes parents se sont installés après avoir été internés au camp de Montreuil-Bellay pendant la guerre. Je suis très attaché à ce territoire, qui constitue le port d'attache de ma famille et où je réside régulièrement. Mais comme tous les voyageurs possédant un terrain, je connais des difficultés car le plan d'occupation des sols a été rédigé sans tenir compte de notre type d'habitat, bien que certains soient propriétaires depuis plusieurs décennies. »

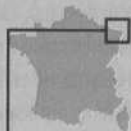


Les maisons réservées aux gens du voyage sont dotées d'un auvent pouvant abriter une caravane ou un espace de vie extérieur.

L. BERTAU

## FORBACH

# La concertation, clé d'une réhabilitation réussie



22 432 habitants  
Moselle

Maire : Laurent Kalinowski

### L'ENJEU

Viabiliser une aire d'accueil insalubre implantée dans le quartier du Holweg depuis plus de cinquante ans.

### LA SOLUTION

Aménager 55 pavillons adaptés, en concertation avec les gens du voyage.

**P**roprié, calme et pauvre... le quartier du Holweg ne diffère guère des autres cités ouvrières de Forbach. La principale particularité des 55 maisons réservées aux gens du voyage réside en un vaste auvent conçu pour abriter une caravane ou offrir un espace de vie extérieur.

Les intérieurs soignés ont fait l'objet de multiples aménagements. Finalisé en 2005 par Adoma, à la fois maître d'ouvrage, propriétaire et gestionnaire du site, le quartier n'a plus rien de commun avec le bidonville insalubre qui regroupait quelque 300 Tsiganes autour de trois points d'eau depuis le retour des camps, en 1945.

«En visitant le Holweg, au début des années 90, j'ai découvert une détresse que je ne croyais pas possible. Il m'a paru prioritaire d'accorder à ces Forbachois leurs droits fondamentaux en matière d'assainissement, d'eau et de logement, tout en respectant la "dimension originale" du monde gitan», se souvient Charles Stirnweiss, ancien maire centriste de Forbach, qui consacra dix ans à l'aménagement de cet habitat adapté.

En partie sédentarisés, les Tsiganes de Forbach voulaient rester sur place, sans pour autant abandonner la pos-

sibilité de voyager. Au terme d'une longue concertation, le centre communal d'action sociale et la Sonacotra, future Adoma, ont élaboré un projet de lotissement partiellement financé par les fonds européens Equal. Conçu par l'architecte Francis Fernsner, le programme, d'un montant de 3 millions d'euros, viabilisation non comprise, a été livré en trois tranches entre octobre 1999 et mars 2005. Les logements, du trois-pièces au six-pièces, sont loués à des prix allant de 30 à 120 euros par mois.

**Accès à la propriété.** « Nous entretenons avec les habitants, tous bénéficiaires des minimas sociaux, des relations classiques de bailleur à locataire », souligne Saïd Manna, responsable de résidence à Forbach. Le fort taux d'analphabétisme complique les relations écrites. Les résidents se plaignent parfois de malfaçons, mais paraissent très attachés aux grandes maisons modulables, dotées d'une vaste pièce centrale et d'un chauffage au bois. Envisagée par Adoma, la possibilité d'accéder à la propriété suscite un vif intérêt parmi une population encore voyageuse, mais fortement liée à sa ville.

Pascal Braun

t-il. « Bien qu'il soit illicite d'interdire de manière générale et absolue les caravanes sur les terrains privés, les services de contrôle de légalité de 50 préfectures nous ont confirmé que de nombreuses collectivités introduisaient cette clause dans leurs documents d'urbanisme », explique Marc Béziat, délégué général de l'ANGVC.

Afin de limiter ce type d'installations qui placent les collectivités et les nouveaux propriétaires dans des situations délicates, des agglomérations comme celles de Besançon ou de Rennes collaborent avec les chambres de notaires et les organismes agricoles afin de les sensibiliser. Mais, généralement, les situations s'enlisent dans d'interminables bras de fer juridiques.

**Coupures d'électricité.** « Nous sommes à la croisée du droit de propriété et du Code de l'urbanisme. Les voyageurs ne peuvent être expulsés, mais ils ne peuvent pas résider sur leur bien », remarque Fabien Dechavanne, responsable du pôle logement de la Haute autorité de lutte contre les discriminations et pour l'égalité (Halde), qui a traité une centaine de dossiers concernant des gens du voyage en conflit avec des administrations au sujet de leur propriété. « La plupart se sont réglés par la médiation. Il est possible de sortir de l'impasse en reclassant le terrain ou en échangeant la parcelle litigieuse avec une autre plus conforme », ajoute-t-il, en précisant que seule une infime partie des cas litigieux est soumise à la Halde. La plupart des situations s'enveniment et se cristallisent sur les branchements d'électricité.

« Comment maîtriser la prolifération des caravanes ? » questionne un collaborateur du maire de Grisy-Suisnes (Seine-et-Marne). Il raconte comment des gens du voyage achètent à des propriétaires d'anciens jardins ouvriers. « Quand l'un d'eux obtient des raccordements aux ré- >

## Les conflits se cristallisent souvent sur l'électricité

■■■ seaux électriques, les voisins se branchent sur son compteur dans des conditions parfois dangereuses», déplore-t-il, avouant son impuissance devant des situations qui opposent interminablement la collectivité et les habitants. Le 9 octobre, le tribunal de grande instance de Melun a condamné ERDF à rétablir le branchement d'une famille de cette commune en considérant que l'électricité est un produit de première nécessité. Néanmoins, le juge n'a pas définitivement tranché le problème qui risque d'être à nouveau posé lorsque le fournisseur d'électricité demandera au

mairie l'autorisation de reconduire le contrat. Dans les collectivités, les services chargés des gens du voyage fondent leurs espoirs sur les terrains familiaux locatifs inscrits à la fois dans les schémas départementaux d'accueil des gens du voyage et dans les plans départementaux d'action pour le logement des personnes défavorisées. Mais ils butent sur le statut de la caravane comme logement.

**Financements** «Le fait que la résidence mobile ne soit pas considérée comme un logement représente un véritable frein au financement de nos terrains familiaux», remarque Claire Berthomé, pilote du schéma départemental d'accueil des gens du voyage de la Charente-Maritime. «Sans les aides au logement attribuées par la caisse d'allocations familiales, il est difficile de solvabiliser les familles et de bénéficier des différents dispositifs de financement des logements sociaux», explique-t-elle, en attendant que les services de l'Etat lui apportent des réponses.

Pour sa part, la communauté urbaine de Strasbourg a tranché. En concertation avec les 150 familles d'un site d'habitat insalubre, elle avait, un temps, envisagé de réaliser des terrains familiaux. Mais elle y a

renoncé au profit d'une opération de logements adaptés programmée jusqu'en 2017. Seul ce dispositif pouvait bénéficier des aides de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine. Afin de contourner cette difficulté, Isabelle Mérand,

«**Nous sommes à la croisée du droit de propriété et du Code de l'urbanisme. Les voyageurs ne peuvent ni être expulsés ni résider sur leur bien.**»

Fabien Dechavanne, pôle logement à la Halde

élue communautaire de Nantes métropole et présidente du réseau Ideal-gens du voyage, milite ardemment pour que la caravane soit reconnue comme logement. Selon elle, une telle décision faciliterait aussi le financement des aires d'accueil. «Je pense qu'il faut plutôt travailler sur la prise en compte des aires d'accueil et des terrains familiaux dans le nombre des logements sociaux», nuance le sénateur (UMP) Pierre Hérisson, en expliquant qu'ainsi le nombre des bé-

néficiaires serait limité aux usagers de ces équipements particuliers. «Nous ne sommes pas prêts à faire face aux dépenses qu'entraînerait une telle mesure étendue aux caravanes sur des terrains privés et à toutes celles qui ne sont pas habitées par des gens du voyage», souligne-t-il. Mais, même limitées, ces suggestions soulèvent de virulentes critiques. «Dans le contexte de la crise économique et de la pénurie de logement, il ne faut surtout pas ouvrir la porte à tout ce qui pourrait être un encouragement à l'habitat précaire», s'insurge Véronique Stella, chargée de mission habitat-logement à la Fondation Abbé-Pierre.

**Habitat subi?** «Nous pensons qu'au moins 90% des personnes qui vivent dans des caravanes, des mobile homes ou des cabanes sont victimes de paupérisation et préféreraient vivre dans de vrais logements, ajoute-t-elle. Il faut réaliser une étude au cas par cas. Les grands commerçants nomades et les habitants de yourte qui ont véritablement fait le choix d'un autre style de vie sont une infime minorité.» «Quand il se produit des expulsions sur des campings ouverts à l'année, nous interrogeons les usagers et nous constatons que les avis sont partagés à égalité», répond Clément David, en évoquant le conflit opposant, au printemps dernier, à Alincourt (Ardennes), le nouveau propriétaire d'un camping à l'année désireux de changer la destination des lieux et 67 familles dont certaines résidaient là depuis vingt ans. Pour clore un débat sur les motivations difficile à trancher, l'association Halem, qui défend le principe de la diversité des types d'habitats, propose de faire évoluer les règles déterminant la salubrité d'un habitat en tenant compte de son impact environnemental. Certaines expérimentations, comme les yourtes, intéressent particulièrement les architectes. ■

**TÉMOIGNAGE** Clément David, coadministrateur de l'association Habitants de logements éphémères ou mobiles (Halem)

## «La notion d'insalubrité est toute relative»

«J'habite toute l'année dans une caravane achetée à des gens du voyage, dans des conditions de confort bien supérieures à celles de la plupart des logements en dur dans lesquels j'ai vécu auparavant. La caravane nécessite moins d'énergie pour le chauffage et présente un meilleur bilan écologique. Les yourtes et certaines constructions éphémères sont encore plus performantes ! Ce n'est pas la nature de la résidence qui crée l'insalubrité, mais sa qualité et surtout la volonté des personnes qui y résident. Avec la crise, de plus en plus de personnes en difficulté adoptent des habitats légers qu'ils considèrent comme précaires. D'autres, tout aussi nombreux, abandonnent par choix des logements classiques pour des habitations d'un autre type offrant toutes les garanties d'hygiène et de sécurité. La notion d'insalubrité est toute relative.»

C. BELLAVIA



# Acteurs Connaître les compétences des différents intervenants

Une grande confusion règne dans la répartition des tâches entre les acteurs impliqués dans l'accueil des gens du voyage.

Services des collectivités, de l'Etat, organismes délégataires de services publics, organisations tsiganes, mouvements hostiles ou favorables aux gens du voyage..., une multitude d'acteurs se mobilisent autour des caravanes. De virulentes polémiques brouillent parfois la répartition des rôles entre les intervenants. Dans l'état actuel de la loi, l'Etat ne dispose que de la compétence des grands rassemblements – ceux réunissant plusieurs dizaines de milliers de personnes. Si le pouvoir d'imposer autoritairement la construction d'une aire d'accueil ou d'un terrain de passages appartient à l'Etat depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2009, la collectivité retrouve ses prérogatives une fois l'ouvrage achevé.

**Légitimité.** En vertu des pouvoirs de police du maire, la commune se trouve en première ligne dans les autres cas de figure. Même si l'intercommunalité détient la compétence en matière de construction et de gestion d'un équipement, le maire de la commune où celui-ci est implanté doit participer à la rédaction du règlement intérieur. L' élu est également compétent pour les grands passages (jusqu'à une centaine de familles), domaine dans lequel le préfet ne possède qu'un rôle d'appui. Pour l'ensemble de leurs dispositifs, il incombe aux collectivités de trouver les interlocuteurs les plus pertinents parmi les organismes spécialisés et les organisations tsiganes. En outre, la qualité de la concerta-



## Les principaux interlocuteurs

### Gestionnaires

A côté des régies directes, les collectivités confient des délégations de service public à divers organismes. Des entreprises spécialisées liées à des associations proposent des services qui vont de l'aide à la conception de l'équipement jusqu'à sa gestion. Elles sont pour l'instant leaders sur ce marché où interviennent de plus en plus de bailleurs sociaux. Directement au contact des usagers et des riverains, leurs salariés sont généralement tenus pour responsables de tous les dysfonctionnements.

### Usagers

Les organisations tsiganes peinent à s'imposer en tant qu'interlocuteurs incontournables des collectivités. Néanmoins, elles jouent un rôle déterminant dans l'organisation des grands passages et dans l'aide juridique aux usagers en litige avec les services publics. L'Asnit, œuvre sociale du mouvement Vie et lumière, coordonne 80 % des grands passages. L'ANGVC concentre une grande partie de ces efforts sur les questions d'habitat. L'Ufat participe à la lutte contre les discriminations.

### Riverains

Les difficultés rencontrées par les collectivités avec des gens du voyage déclenchent la mobilisation de mouvements hostiles ou favorables. Des associations de défense des quartiers se créent à l'annonce d'un projet de terrain, de la même manière qu'elles se mobilisent contre des projets de décharges ou d'éoliennes. Face à elles, les organisations de défense des droits de l'homme et du logement. Bien souvent, les voyageurs eux-mêmes ne s'impliquent pas véritablement dans ces polémiques.

tion avec les usagers détermine la résolution de nombreux conflits. Contestant la légitimité de professionnels ne partageant pas leur mode de vie, les usagers inventent alors, au cas par cas, leurs propres réponses aux problèmes qu'ils rencontrent. Ainsi se développent, sans concertation, des pratiques d'achats de terres agricoles, à défaut de parcelles constructibles, et de stationnements en grands groupes, faute d'emplacements, sur des aires jugées inadaptées. ■

## Les centres de ressources

Les collectivités peuvent recourir à deux centres de ressources nationaux spécifiques. La Fédération nationale des associations solidaires d'action avec les Tsiganes et les gens du voyage (Fnasat) regroupe 80 associations spécialisées dans l'accompagnement social et la médiation. Elle possède six centres de ressources régionaux. Le réseau Ideal-gens du voyage coordonne les échanges d'expériences entre 1 100 collectivités. Tous deux organisent des colloques et des formations, et s'appuient sur des réseaux d'experts.

Sites internet. Ideal : [www.reseau-gdv.net](http://www.reseau-gdv.net) Fnasat : [www.fnasat.asso.fr](http://www.fnasat.asso.fr)