



**MISSION D'INFORMATION PARLEMENTAIRE
COMMISSION DES LOIS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE
Bilan et adaptation de la législation relative à l'accueil et l'habitat des gens du voyage**

**MEMORANDUM
A L'ATTENTION DE MM. D.QUENTIN, C. de LA VERPILLERE, D. RAIMBOURG**

Audition du 17 janvier 2010

Nous sommes à la fois surpris et satisfaits qu'une mission d'information parlementaire s'attache à la question des gens du voyage. Surpris parce qu'il aurait dû s'agir d'une mission de la Commission nationale consultative des gens du voyage. Satisfaits qu'une tribune se présente pour que l'Association Nationale des Gens du Voyage Catholiques (ANGVC) fasse faire part de ses réflexions à la représentation nationale.

BRIEVEMENT AU SUJET DE L'ANGVC

Cette association a été créée il y a 13 ans en 1997 en réponse à une interrogation du Préfet Merrheim, qui se souciait de la seule représentativité associative issue de l'obédience évangélique parmi les interlocuteurs des pouvoirs publics, formulée auprès de l'Aumônerie Catholique des gens du voyage afin qu'une association représentative des gens du voyage issue de l'obédience catholique voit le jour.

Peu à peu l'ANGVC s'est structurée et a coordonné les activités de son réseau autour de trois axes:

- l'accompagnement et conseil juridique aux familles
- la promotion de l'accès aux droits et de lutte contre les discriminations
- l'intervention auprès des pouvoirs publics et des institutions

L'accompagnement et le conseil juridique nécessitent la mobilisation d'un juriste aux fins d'assurer une veille juridique et législative, une permanence téléphonique, une assistance (urgence, médiation, élaboration et accompagnement de procédure...) auprès des familles. Son champ d'intervention touche l'ensemble des questions liées à l'habitat et au stationnement, aux activités économiques et commerciales, à la scolarisation, aux questions sociales, à la consommation. L'ANGVC est, à ce jour, la seule association nationale à avoir intégré dans sa structure un tel poste.

Les actions d'appui à l'accès aux droits des gens du voyage s'articulent autour de la publication de fiches pratiques (réunies en 2007 dans un guide pratique, actualisé en 2009), de la diffusion régulière et de la communication d'informations mises à jour concernant l'ensemble des droits civils, sociaux et économiques et par l'organisation de sessions thématiques décentralisées de sensibilisation et d'information vers un public de voyageurs, de bénévoles associatifs et de professionnels.

En matière de lutte contre les discriminations, l'ANGVC soulève toujours dans ses interventions, quand cela lui semble pertinent, la question de l'égalité de traitement des familles qu'elle accompagne et soumet à l'appréciation de la Haute autorité de Lutte contre les Discriminations et pour l'Egalité (HALDE) les faits qu'elle estime relever de son autorité.

L'ensemble de ses champs d'intervention amène l'ANGVC à porter des revendications et à être une force de propositions. L'ANGVC est ainsi représentée, hormis certains membres représentant d'autres instances, au sein de douze commissions départementales consultatives afin d'y suivre l'état d'avancement des schémas départementaux ainsi qu'à la Commission Nationale consultative des Gens du Voyage où elle soutient et défend une sensibilité attachée à l'application du droit commun et à la solidarité envers les gens du voyage.

La Présidente de l'ANGVC est également membre du Conseil National de Lutte contre les Exclusions, et participe au Comité de suivi de la mise en oeuvre du Droit au Logement opposable (DALO).

L'ANGVC est également attachée au devoir de mémoire et s'associe à toute manifestation de reconnaissance de l'histoire des Manouches, Roms et Gitans dans l'histoire des Etats de l'Union européenne, notamment en France.

L'association s'appuie sur ses 600 adhérents et un réseau de délégués en région auquel il faut ajouter deux associations départementales (49 et 44) et, à ce jour, trois antennes locales (74,77 et 82).

L'ANGVC est attachée à travailler avec un réseau de partenaires à "vocation généraliste" qui partagent des préoccupations communes comme la Fondation Abbé Pierre, le Secours Catholique, le CCFD, la Ligue des Droits de l'Homme ou le MRAP mais aussi des associations de voyageurs comme France Liberté Voyage et l'Union Française des associations Tsiganes (UFAT) ou d'associations intervenant auprès des voyageurs comme la Fnasat-Gens du Voyage et Rencontres Tsiganes.

Abordons maintenant l'objet de cette audition. A savoir l'accueil et l'habitat des gens du voyage.

LA LEGISLATION

Evaluation de la loi Besson

Tous les rapports récents en provenance d'organismes privés (European Rom Rights Center), d'institutions européennes (Commissariat aux droits de l'Homme du Conseil de l'Europe) ou d'une autorité nationale de référence (Commission nationale consultative des droits de l'homme, Haute autorité de lutte contre les discriminations et pour l'égalité), auxquels s'ajoutent diverses enquêtes (HALDE, Secours Catholique...), font la démonstration que les Gens du Voyage font l'objet de discriminations flagrantes multiples, notamment en matière d'habitat.

En moins de 10 ans, le législateur est intervenu trois fois pour « encadrer » le stationnement des caravanes, habitat permanent des gens du voyage. Quelle catégorie de la population française nommément désignée, à l'exception des personnes détenues, a ainsi été visée par la législation en si peu de temps ? En effet, la loi du 5 juillet 2000 (dite « loi Besson ») dont l'objectif essentiel, nous y reviendrons, était d'organiser le stationnement des gens du voyage a rapidement fait l'objet, à travers l'article 201 de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, d'une manœuvre des parlementaires visant à en retarder la mise en œuvre. Auparavant, alors que la loi Besson était très peu effective, la loi du 18 mars 2003 pour la sécurité intérieure avait pénalisé le délit de stationnement, puis la loi du 5 mars 2007 sur la prévention de la délinquance avait accentué le dispositif répressifs en transférant à l'autorité administrative, et non plus au juge, la possibilité de l'expulsion des familles stationnant de façon illicite sur un terrain public ou privé.

La loi Besson du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage a mis 10 ans pour mettre en œuvre l'article 28 de la loi du 31 mai 1990 visant à la mise en œuvre du droit au logement qui imposait aux communes de plus de 5000 habitants de disposer d'une aire d'accueil pour le passage des gens du voyage. Cette loi est une spécificité française qui n'a aucun équivalent. Les possibilités de « voyager » sont aujourd'hui très limitées tant les réflexes d'exclusion ont joué un peu partout en Europe ou ailleurs. Si l'Irlande a fixé des obligations aux collectivités territoriales, la plupart des autres pays qui nous entourent (Allemagne, Angleterre, Belgique, Espagne, Italie ou Suisse) s'en remettent le plus souvent au volontariat des autorités locales.

L'intitulé même de la loi est hautement significatif car il contient les germes d'un malentendu que les élus ne cherchent que trop rarement à aplanir. En effet, la loi Besson a souhaité organiser les conditions d'accueil des gens du voyage en assimilant l'accueil et le passage, celui-ci étant entendu comme un stationnement temporaire, mais elle a occulté (volontairement ou non) le volet de l'habitat qui s'attache à d'autres notions comme celle de l'ancrage durable ou l'installation d'un mode d'habitat sur le territoire d'une commune. Une telle négligence, portée par des siècles de rejet des populations nomades, renvoie de fait dos à dos une pratique, le stationnement, contre une autre, l'installation d'un habitat mobile. Or, nous le verrons bien, ces pratiques sont relatives à un même mode d'habitat qu'il conviendrait d'intégrer dans la vision de notre société.

Un autre point, majeur dans l'esprit de beaucoup de voyageurs, est le caractère « ségrégationniste » de cette loi. En effet, en incitant à créer des aires d'accueil comme seul lieu possible de vie des gens du voyage, la loi crée les conditions de véritables « réserves », de « bantoustans » ou toute autre appellation synonyme d'entrave à une liberté séculaire. Corollaire de cette loi : « En dehors d'une aire d'accueil, il sera donc interdit de stationner une caravane sous peine de »... Au législateur de décliner la suite et, nous l'avons évoqué, il ne s'est pas privé !

Sur le fond, la loi du 5 juillet 2000 se décline en deux thèmes : le cadre et l'organisation du stationnement des gens du voyage et le financement public de ces opérations d'aménagement. Le cadre réglementaire et l'organisation du stationnement obligent les départements à adopter un schéma départemental recensant les communes de plus de 5000 habitants ou les collectivités territoriales dotées d'une compétence en la matière devant se doter d'une aire d'accueil. En contrepartie de cette obligation, la commune ou la collectivité territoriale peut édicter une interdiction de stationnement des caravanes des gens du voyage sur le reste de son territoire. Par ailleurs, le schéma départemental définit et encadre la répartition des réalisations de terrains de grands passages pour les rassemblements des grands groupes. Les collectivités ont un délai de 18 mois, qui sera reporté de deux années supplémentaires, à compter de l'adoption du schéma départemental pour satisfaire à leurs obligations. Ces délais sont un des éléments importants pour obtenir le concours des finances publiques. Souvenez-vous qu'un ultime délai a été accordé jusqu'au 31/12/2008, moyennant une réduction de la part du financement octroyée par l'Etat.

Selon les données officielles à notre disposition fin 2008, 42% des réalisations ont été mises en œuvre au niveau national contre 17,5% fin 2005. Cette progression reflète pour l'essentiel les délais administratifs, de procédures et de construction nécessaires. Il est même probable qu'à la fin 2009 le seuil des 50% soit franchi. Seulement, nous arrivons à l'échéance des schémas départementaux qui vont faire l'objet d'une actualisation et aucune nouvelle étude préalable des besoins n'étant programmée, il est fort probable que ces nouveaux schémas entérinent l'état de fait et diminuent les objectifs finaux.

La part réservée à l'appréciation préalable des besoins fût sans doute une étape menée de façon peu rigoureuse pour l'élaboration des schémas. En effet, peu d'organismes avaient une connaissance de terrain suffisante et nombre de données furent estimées pour servir à la définition des objectifs chiffrés. Qui plus est le calcul du nombre de places nécessaires au regard de la population de la commune est d'une grande opacité. Il faut ajouter que ces études ne travaillèrent jamais sur le volet habitat mais, pour répondre à un impératif de la loi, uniquement sur celui du stationnement des gens du voyage. Ainsi, ce qui n'était pas pris en compte alors n'existait dans aucun dispositif, alors que ce qui figurait dans ces études donnait toute légitimité aux pouvoirs publics pour « faire a minima ». On a souvent entendu certains élus affirmer depuis « j'ai fait une aire, je ne ferai rien de plus ».

Aujourd'hui encore, notre constat demeure que le nombre de réalisations est largement insuffisant et nombreuses sont les communes qui ne se sont pas encore soumises à leurs obligations. De plus, la délégation de compétence à une collectivité territoriale a dilué la responsabilité des communes au regard de la loi et, plus concrètement, laisse présager que les objectifs de réalisations ne seront pas satisfaits à la hauteur de la somme des obligations attendues de chaque commune.

Alors que la France met en œuvre les dispositions relatives à un droit au logement opposable qui fait de l'Etat le garant de ce droit, **il serait opportun à nos yeux d'étendre cette logique à un droit au stationnement opposable aux communes qui n'ont effectivement pas satisfait à leurs obligations.**

LE STATIONNEMENT DES GENS DU VOYAGE

Nous l'avons vu, le stationnement des caravanes des gens du voyage est lié à un mode de vie nomade. Cette itinérance revêt diverses formes : les grands passages, le stationnement isolé et le stationnement de plusieurs groupes familiaux.

Les terrains de grands passages

A ne pas confondre avec les lieux de pèlerinage qui sont des lieux historiquement fixes, ils répondent aux pratiques communautaires itinérantes de certains voyageurs partageant un même culte, c'est le cas le plus fréquent (par ex., les missions évangéliques protestantes ou, beaucoup plus rares, catholiques), mais aussi aux pratiques de groupes importants qui se déplacent pour des raisons économiques (par ex., ceux conduits par les membres de France Liberté Voyage ou de La Vie du Voyage).

Les schémas départementaux prévoyaient d'en définir le nombre et la taille pour chaque département. L'insatisfaction des besoins en ce domaine est flagrante puisque 79 aires de grand passage seulement étaient réalisées fin 2008, soit moins d'une par département ! Il ne faut donc pas s'étonner des troubles que relate de façon régulière la presse chaque année dans certaines régions où aucune collectivité ne veut s'engager.

Cependant, il faut le reconnaître, malgré ces manquements graves aux obligations légales, qu'une pratique s'est mise en place progressivement depuis quelques années, consistant à avertir plusieurs semaines, voire plusieurs mois, avant

l'arrivée des grands passages qui prennent place chaque année le plus souvent entre le mois de juin et le mois de septembre. Par exemple, l'ASNIT a délégué un responsable dans chaque département qui est en lien avec les préfetures pour veiller à ce que les choses se passent au mieux. D'autres organisations cherchent également à prévenir au préalable, sans toutefois recevoir en retour l'assurance de leur accueil. Toutefois, certaines exigences des uns et des autres incompatibles peuvent générer un conflit qui sera arbitré.

Dans ce cas, les dispositions prévues par la loi de lutte contre la délinquance en 2007 sont effectivement mises en œuvre systématiquement par les collectivités pour s'opposer aux passages des grands groupes. Lorsque le juge administratif est saisi sur la mise en demeure arrêtée par une préfeture, il est attentif dans sa décision à l'ensemble des conditions requises pour engager la procédure d'expulsion des terrains. Il arrive par conséquent que les collectivités se voient opposer une décision défavorable tant de la part des préfets au motif qu'elles n'ont pas satisfait à leurs obligations de la loi du 5 juillet 2000, que du juge administratif qui réfute leur argumentaire qui ne démontre pas que les critères requis pour cette procédure sont manifestement remplis.

Si l'ANGVC est solidaire de l'ensemble de ces voyageurs et de leurs organisations sur la nécessité d'organiser les conditions d'accueil des grands passages car ils participent de la persistance de leur mode de vie et d'habitat, elle est toutefois peu sollicitée sur ces questions. Elle recommande pourtant que la période d'ouverture des terrains prévus pour les grands passages soit étendue ou puisse faire l'objet de dérogations notamment pour certains événements familiaux (maladie ou deuil) ou pour des groupes d'importance moyenne qui sont exclus de fait du dispositif d'accueil usuel.

Cependant, certains groupes catholiques ont adopté depuis quelques temps un fonctionnement analogue à celui des missions évangéliques et risquent de se heurter aux mêmes difficultés dans les années à venir. Certains pèlerinages donnent déjà lieu à des conflits qui ne peuvent qu'accroître inutilement les tensions. Il serait donc hautement souhaitable que les pouvoirs publics et les collectivités prennent toute la mesure du problème, en y associant les gens du voyage et leurs représentants, et se responsabilisent pour apporter des réponses durables.

Par ailleurs, l'ANGVC est surtout sollicitée par des groupes ou des familles qui, circulant et stationnant ensemble à 20/40 caravanes pour raisons économiques, ne constituent pas un « convoi de grand passage » selon la définition usuelle (80/100 caravanes) mais ne trouvent aucune réponse à leur accueil. Certains événements familiaux imprévus peuvent également donner lieu à un rassemblement de caravanes en recherche d'accueil. En effet, les aires d'accueil, lorsqu'elles existent, sont occupées et aucune autorité ne veut ouvrir à ces groupes le terrain réservé aux grands passages au motif que leur groupe est peu important ou que la demande se situe en dehors de la période d'ouverture de ces terrains prévue. L'ANGVC s'inquiète fortement pour ces familles qui, ne rentrant *a priori* dans aucun dispositif prévu, sont systématiquement rejetées et font l'objet d'un plus grand nombre de pressions policières ou judiciaires, auxquelles elles cèdent le plus souvent, car elles ne peuvent imposer un rapport de force suffisant. L'ANGVC souhaite que ces familles, lorsqu'elles ne peuvent accéder à une aire d'accueil de passage, puissent accéder à une aire de grand passage même en dehors de la période d'ouverture prévue ou à tout autre terrain public qui leur sera proposé.

Les aires d'accueil

Nous avons rappelé en préalable les conditions réglementaires qui encadrent la création d'une aire d'accueil et relevé le manque de transparence du mode de calcul du nombre de places alloué à chaque collectivité. 41 600 places étaient prévues fin 2008 selon les estimations portées par l'ensemble des schémas départementaux adoptés. Seulement 17 300 avaient été réalisées à cette date, soit 42% des objectifs, alors que l'effort des collectivités - et, jusqu'à il y a trois ou quatre ans, des associations - s'est exclusivement porté sur cet unique volet de l'habitat des gens du voyage. Selon nous, le niveau des réalisations plafonnera probablement à un maximum de 25 000 places au niveau national dans les trois années à venir. Si cela se vérifie, ce sera la preuve de ce que l'ensemble des associations n'ont cessé de dénoncer depuis des années quant au rôle des collectivités territoriales et de leurs élus pour satisfaire leurs obligations légales. Il semble que cette prévision soit envisagée, ce qui justifierait au moins partiellement la raison d'être de cette mission d'information parlementaire.

La question essentielle qui se pose aux résidents de ces espaces publics aménagés est celle des tarifs pratiqués par les gestionnaires qui ne permettent pas toujours aux familles l'accès aux aires d'accueil. Qu'est-ce qui justifie un droit de stationnement à 2€ dans une localité (par ex. Condé sur Noireau dans le Calvados) alors qu'une autre imposera un tarif avoisinant les 10€ ou plus (par ex. Orange dans le Vaucluse) ? Que penser également des barèmes d'électricité ou d'eau lorsqu'ils sont différents du lotissement voisin et qui peuvent, sans raison cohérente, atteindre 600 € par mois pour 2 caravanes (sur l'aire de contres en 2007) ? Une telle politique tarifaire est, à nos yeux, génératrice d'exclusion sociale de ces familles, qui n'ont souvent plus d'autre moyen que de stationner de façon illicite, notamment

la caravane, habitat traditionnel des gens du voyage reconnu par l'article 1 de la loi du 5 juillet 2000, ne bénéficie qu'exceptionnellement (et de façon limitée) d'une aide de certaines Caisses départementales d'Allocations Familiales ; qu'elle ne constitue pas un logement au sens du Code de la construction et qu'elle ne peut bénéficier en conséquence d'aucune aide au logement (ce qui n'a pas empêché le législateur de la taxer au titre de l'habitation !).

A cette question socio-économique s'ajoutent celles des normes adoptées pour un tel lieu de vie ainsi que celles relatives aux clauses inscrites dans les règlements intérieurs qui témoignent parfois d'un manque de respect des publics résidents.

Il n'est pas rare que les résidents ne puissent entrer et sortir en toute liberté (barrières, fermeture des accès...); que le terrain soit systématiquement clôturé sans absolue nécessité, qu'il soit isolé de tous les services de proximité essentiels; qu'il soit « coincé » entre une bretelle d'autoroute ou de rocade, une déchetterie ou une usine et la voie de chemin de fer; qu'aucun desserte de transport public ou qu'aucun ramassage scolaire des enfants ne soit prévu; qu'aucune aire de jeux pour enfants ne soit prévue dans l'aménagement de l'espace; que les équipements de confort soient sommaires ou d'un usage inapproprié à un usage collectif (sans chauffage, matériaux fragiles); que des défauts de conception soient signalés (déclivité du terrain, mauvais drainage des eaux, mauvaise isolation)...

La liste est longue tant ces équipements ont été réalisés en négligeant la participation des usagers. N'oublions jamais, comme cela est souvent le cas depuis la mise en œuvre de la loi Besson en 1990, qu'une aire d'accueil est avant tout un lieu de vie et d'habitat réservé à des familles et non un « camp » (mot souvent utilisé) ou une zone de relégation qui renvoient à des représentations réservées aux camps d'internement et d'extermination durant la Seconde Guerre mondiale et aux Bantoustans créés par la politique d'apartheid en Afrique du Sud.

La question des règlements intérieurs soulève aussi beaucoup d'interrogations. Ils sont rédigés par le gestionnaire sans aucune concertation avec quiconque et semblent servir à se prémunir des incivilités supposées des résidents. Un premier constat, généralisé à l'ensemble du territoire, nous fait affirmer qu'il est pratiquement impossible pour un usager d'avoir entre les mains une copie du règlement intérieur de l'aire à laquelle il accède. C'est pourtant un acte administratif public, mais il reste introuvable pour celui qui le cherche. Qui souhaiterait déployer pour en avoir communication l'énergie de s'adresser au Délégué du Médiateur dont le délai de traitement dépassera probablement celui du séjour ? Ainsi, tout risque de recours est de fait quasi nul et les abus perdurent. C'est inadmissible !

En second lieu, il faut avouer que ce n'est que récemment que les associations ont pris la mesure de certains abus en vigueur: confiscation de la carte grise originale des caravanes, dépôt de lourdes cautions en espèces (refus des chèques), ...etc. Certains gestionnaires demandent même le certificat de vaccination des enfants ! Il conviendrait donc, concernant ces règlements intérieurs, de proposer un cadre général, mettant en avant des pratiques relevant du droit usuel en la matière (se reporter à celles élaborées dans le parc de logement social par exemple).

Sans doute faut-il voir dans ce constat une raison pour laquelle les voyageurs sont si sensibles au climat relationnel créé par le gestionnaire ou son délégué, aux normes de confort et à la localisation de l'aire. Lorsqu'une conjonction de ces facteurs est harmonieuse, lorsque les familles se sentent respectées par la collectivité qui les accueille il n'y a pas de difficultés majeures dans la gestion des aires, certains maires et voyageurs peuvent en témoigner.

Les titres de circulation comme moyen d'accès aux aires

Aujourd'hui, les aires d'accueil sont accessibles à tous les porteurs d'un titre de circulation défini par la loi du 3 janvier 1969 sur les activités ambulantes des personnes sans domicile fixe. En théorie donc, elles sont accessibles à tous les détenteurs de ces titres et pas seulement à ceux qui se réclament d'une culture et d'une tradition « gens du voyage ». La pratique est toutefois différente, même si elles s'ouvrent parfois exceptionnellement à d'autres publics (cette exception s'étendrait cependant en certains lieux). On peut donc dire qu'il y aurait une équation supposée : « titre de circulation = gens du voyage » qui est d'ailleurs rappelée dans nombre de règlements intérieurs.

Il faut reconnaître qu'un grand nombre a « assimilé » depuis 40 ans au moins (alors que la nature de ces titres perdure depuis un passé encore plus éloigné) leur titre de circulation à un titre d'identité et ne pensent donc pas se faire établir une carte nationale d'identité (qui, jusque très récemment, leur était extrêmement difficile à se faire établir). Or le titre de circulation n'est pas une pièce d'identité et, d'ailleurs, un nombre important ne s'identifie pas à leur titre de circulation pour s'affirmer « gens du voyage ».

On se retrouve à travers cette question à la croisée des chemins d'une citoyenneté républicaine commune et de celle qu'on reconnaît de fait à des groupes minoritaires (ou ethnies) que notre Constitution ne souhaite pas distinguer. Si l'objet de cette mission d'information n'est pas l'évaluation de la loi du 3 janvier 1969, dont nous contestons depuis longtemps les aspects discriminatoires qu'elle porte, elle se doit néanmoins d'apprécier que certains aspects de cette dernière ont des implications directes sur la mise en œuvre de la loi du 5 juillet 2000.

Concernant les conditions d'accès sur une aire, dont nous rappelons qu'il s'agit d'un dispositif spécifique d'habitat

à vocation sociale, il serait souhaitable de réfléchir à une autre condition que la production d'un titre de circulation pour y accéder. Par exemple, l'expérience du réseau des auberges de jeunesse, fondée sur une adhésion symbolique individuelle volontaire et renouvelable, est une piste à explorer.

Cependant, tant que le stationnement temporaire des caravanes, habitat permanent de leurs utilisateurs, relèvera d'un principe d'aménagement d'aires d'accueil spécifiques, la probabilité reste très faible pour que d'autres publics, qui le pourraient pourtant en théorie, aient accès à ces équipements.

Les commissions départementales consultatives

C'est un des éléments essentiels sur lesquels repose la loi du 5 juillet 2000 car elles sont sensées veiller à son application. Or, le constat est affligeant ! Elles ne se réunissent pas ou très peu (au gré des préfets) sans ordre du jour bien défini, elles ne servent qu'à enregistrer des décisions qui ont été arrêtées en dehors de leur instance, le rôle du Conseil Général est mal défini et la préfecture ne remplit pas pleinement son rôle pour l'application de la loi et les comptes-rendus ou les bilans existants ne respectent même pas les obligations inscrites dans la loi, notamment le recensement des autorisations accordées pour des terrains familiaux qui doivent figurer en annexe. Quant à la place des associations ou des personnalités qualifiées, elle est le plus souvent dérisoire à la fois par manque de compétences des personnes désignées mais aussi parce qu'elles savent pertinemment que leur voix ne sera que rarement prise en compte. Il est donc souhaitable de réformer un système qui ne fonctionne pas et ne donne pas satisfaction.

La loi républicaine étant applicable à tous, il est donc du ressort des services de l'Etat de la faire respecter tant par les moyens que les délais de mise en oeuvre. Les collectivités sont en droit de se sentir immunisées, car de fait impunies pour leur négligence de la loi. Aussi, selon nous, le pouvoir de substitution du préfet aurait-il sans doute un effet plus incitatif pour les collectivités s'il prenait effectivement une valeur de sanction.

Pour les associations, voire les personnes qualifiées, l'essentiel réside dans la qualité de leurs interlocuteurs afin de contribuer à la recherche de solutions. Souvent, il s'agit de fonctionnaires des collectivités territoriales, des services communaux ou des services de l'Etat. A l'exception de ces derniers, nous pouvons affirmer que c'est rarement au sein des commissions départementales que se trouvent ces personnes ressources.

Enfin, à l'heure où ces commissions départementales consultatives sont sensées réfléchir à de nouveaux schémas actualisés, nous ne saurions qu'avertir les parlementaires qu'aucune réelle évaluation des besoins d'habitat n'a fait l'objet d'une étude indépendante préalable et, par conséquent, que ce qui sera envisagé ne repose que sur des informations parcellaires et, très souvent, datées d'il y a plusieurs années. Il y a donc fort à parier sur l'inadaptation probable des dispositifs.

Le financement du stationnement

Sur cette question, il faut distinguer le financement de la réalisation de celui de la gestion des aires d'accueil. Nous l'avons évoqué, il ne suffit pas d'adopter un principe législatif pour qu'il soit automatiquement mis en oeuvre. Si la loi du 5 juillet 2000 a prévu des mesures d'accompagnement, notamment sur la participation financière de l'Etat, cela n'a pas incité les collectivités à se plier à leurs obligations. A plusieurs reprises, les parlementaires ont reporté les délais de mise en oeuvre. Le dernier en date permettait à une collectivité, moyennant une participation de l'Etat réduite de 70% à 50%, de faire connaître ses projets avant le 31 décembre 2008.

Certains ont déposé ici même à l'Assemblée Nationale un projet de loi stipulant que l'Etat doit financer intégralement le dispositif et libérer les communes et les collectivités de cette charge. Au Sénat, un amendement à la loi portant l'engagement national sur le logement avait permis que les fonds communaux dédiés au logement social puissent être utilisés pour financer la réalisation d'une aire d'accueil. D'autres ont imaginé soutenir le financement du dispositif en créant fin 2005 une taxe d'habitation sur les résidences mobiles, habitat permanent de leurs utilisateurs, dont le produit serait versé à un fonds dédié. Maintes fois reportée pour cause d'inadaptation, son application en 2010 décidée dans le projet de loi de finances rectificative 2009 attendra un décret du Conseil d'Etat en instance depuis cinq ans !

Pour être franc sur cette question, bien qu'elle ne soit pas directement de notre ressort, il serait tout à fait inconcevable que votre mission recommande un dispositif de financement qui donne un nouveau gage aux collectivités qui n'ont rien fait jusqu'à ce jour pour s'acquitter de leurs obligations. Ce serait sans doute inéquitable pour celles qui, bon an mal an, avaient produit leur effort dans les délais.

Concernant la gestion des aires, notre attention est plus particulièrement portée sur la question des tarifs pratiqués d'une aire à l'autre, dans un même département ou d'un département à un autre. Une étude menée en 2006 par Idéal Connaissance, un réseau privé dédié aux collectivités territoriales, montre une diversité de pratiques digne de l'opaci-

té des tarifs pratiqués par la SNCF ! Selon la localisation et le mode de gestion, l'usager devra s'acquitter d'une redevance ou « droit de place » qui peut largement varier. Au final, alors que les familles ne perçoivent aucune aide concernant leur logement (elles sont également soumises au prélèvement forfaitaire du logement dans le cadre du revenu de Solidarité Active), l'obligation qui leur est imposée par la loi de stationner sur une aire d'accueil les soumet au paiement d'un « loyer » qui ne dit pas son nom. Une telle situation engendre aujourd'hui un risque réel d'exclusion sociale de nombreuses familles qui ne peuvent assumer une telle charge nette prélevée sur des ressources en perte de vitesse.

C'est l'une des raisons, associées à d'autres décrites ici, pour lesquelles **l'ANGVC revendique l'urgence de reconnaître la caravane, habitat mobile permanent de leurs utilisateurs, comme un logement**. Si celle-ci est reconnue comme un domicile (attributs de la protection de la vie privée) elle ne bénéficie pourtant pas des attributs du logement (domiciliation postale, fiscalité, assurances, aides sociales...). L'égalité de traitement des citoyens dans leurs droits et leurs devoirs, voulue notamment à travers l'application de la taxe d'habitation sur les résidences mobiles, devrait permettre d'envisager une telle reconnaissance.

Pour conclure sur la question du stationnement des résidences mobiles, habitat permanent de leurs utilisateurs, nous le répétons, toute solution est viciée à l'origine par un dispositif qui d'une part entretient la ségrégation et la relégation d'une minorité aux confins des zones d'habitat, dans les territoires où l'exclusion sociale est la plus forte, mais aussi par un principe législatif d'exception en matière d'infraction.

Bien entendu, nous n'adhérons pas à une telle conception qui ne fait que renforcer la discrimination. La loi du 5 juillet 2000 représente un leurre d'intégration pour le mode de vie culturellement hérité et l'habitat mobile des gens du voyage. Un sentiment largement partagé leur fait penser qu'on ne veut plus les accepter « sur le voyage » mais qu'on souhaite uniquement les enfermer dans des zones spéciales ou, sans doute pire, les sédentariser en HLM.. Pour beaucoup, cela réveille le triste et douloureux souvenir, mais aussi un sentiment de révolte qui génère nombre d'incivilités, de ce que le gouvernement français décréta en 1940.

Pour s'être attaché à l'unique volet de l'accueil décrété par la loi, l'ensemble des acteurs, y compris les associations jusqu'il y a quatre ou cinq ans, n'ont pas su prendre la mesure du mode d'habitat des gens du voyage afin de l'inscrire dans les politiques publiques de l'habitat. Pourtant, le nombre de contentieux judiciaires avec les collectivités, certes moins médiatisés que les problèmes de stationnement, est largement supérieur en nombre quand il s'agit d'installer un mode d'habitat mobile sur leur territoire. Cette négligence coupable doit faire rapidement émerger des solutions durables, cependant peu d'entre vous, parlementaires, ont souhaité se pencher sur la vaste question de l'habitat mobile, en particulier de son installation ou son ancrage sur un territoire communal.

L'HABITAT DES GENS DU VOYAGE

C'est le volet totalement ignoré de la loi du 5 juillet 2000, pourtant inscrit dans son intitulé, dont l'article 1^{er} stipule pourtant que la caravane est l'habitat traditionnel des Gens du Voyage.

17 300 places d'accueil contre 306 terrains familiaux d'initiative publique ! Si l'accueil temporaire des gens du voyage relève de la loi, l'installation de ce mode d'habitat relève de la solidarité nationale. Les réponses à ces deux besoins sont fondamentalement liées puisqu'elles concernent un même mode d'habitat et touchent pour l'essentiel, mais pas seulement, les gens du voyage. Que constate-t-on aujourd'hui ? Il y a un paradoxe étonnant qui d'un côté permet à des familles de « squatter » à l'année certaines aires d'accueil aménagées pour le passage temporaire - certaines communes ayant même promulgué des tarifs de séjour différenciés (pour des prestations identiques) selon qu'on est de passage ou non ! - pendant que la commune promulgue un arrêté d'interdiction de stationnement sur le reste du territoire de la commune et/ou poursuit les infractions d'installation de résidences mobiles, habitat permanent de leurs utilisateurs sur des terrains privés achetés par des gens du voyage qui voyagent moins longtemps qu'auparavant !

Or, **aucune loi, portant sur la question du logement ou de l'habitat, depuis les débats de la loi Besson de 1990, n'a intégré l'habitat mobile, résidence principale de leurs utilisateurs, à égalité de traitement avec l'habitat sédentaire individuel ou collectif ou avec l'habitat de loisir dans les règlements d'urbanisme**. Ainsi l'installation des caravanes sur des terrains privés est, dans la plus large majorité des communes, interdite aux familles de façon systématique par les règlements d'urbanisme des collectivités territoriales sur l'étendue de leur territoire. Il conviendrait de dénoncer une telle discrimination introduite par ces interdictions et de les condamner.

Entre le mois d'octobre 2008 et le mois d'avril 2009, l'ANGVC a lancé une enquête nationale auprès des préfetures pour établir un état des lieux sur les possibilités existantes, dans chacun des départements métropolitains, d'une part quant au stationnement des résidences mobiles constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs en dehors des aires d'accueil, mais aussi concernant l'installation de ce mode d'habitat sur des terrains privés leur appartenant. La demande d'information était ainsi formulée :

« Aussi, nous sollicitons votre autorité, tant au titre de l'association de l'Etat à l'élaboration des POS et des PLU qu'à celui du contrôle de légalité, et nous vous prions de bien vouloir répondre pour chacune des communes du département du xxxxx (cf. la liste des communes en pièce jointe) aux deux questions suivantes :

1. En dehors des secteurs réservés à la réalisation d'une aire d'accueil opérée en application de la loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des Gens du Voyage, l'interdiction de stationnement des résidences mobiles constituant l'habitat permanent des Gens du Voyage, visées par l'article 1^{er} de ladite loi est-elle générale et absolue sur tous les terrains du territoire communal, en application de servitudes, de dispositions du règlement du plan local d'urbanisme ou de tout autre arrêté communal ou préfectoral ?

2. Cette même interdiction générale et absolue s'applique-t-elle aussi à l'installation des résidences mobiles constituant l'habitat permanent des Gens du Voyage sur les terrains privés leur appartenant (au sens de l'article R421-23 j du code de l'urbanisme) ? »

Si seulement un peu moins de la moitié des préfetures ont répondu, seules une poignée a admis, certaines fournissant un relevé d'informations détaillées, de façon explicite ou plus implicitement, qu'il existe une interdiction générale et absolue concernant l'installation des résidences mobiles sur le territoire d'une majorité de communes de leur département. Le silence des autres représentants de l'Etat à ce sujet est également éloquent, d'autant que notre courrier précisait sans ambiguïté qu'une absence de réponse pourrait être interprétée comme l'aveu de telles interdictions.

Cette enquête a révélé, concernant le mode d'habitat mobile des gens du voyage, une forme de discrimination insidieuse, l'interdiction générale et absolue inscrite dans les documents d'urbanisme des communes, et couverte par les institutions. Ces mêmes communes n'hésitent pourtant pas à poursuivre les infractions constatées à l'appui de leurs documents d'urbanisme entachés d'illégalité ! En demandant l'enlèvement des caravanes installées sur ces terrains, la justice procède alors à des expulsions de fait de familles propriétaires de leur terrain qui font fi de tout respect de la trêve hivernale. Par comparaison, l'infraction commise par quiconque occupant un logement sans droit ni titre est mieux protégée.

De plus, lorsqu'une commune ne souhaite pas « l'affrontement direct » avec une famille sur la question de l'urbanisme, elle peut encore lui nuire en refusant l'autorisation de la raccorder aux services des eaux ou d'électricité, même temporairement, quelle que soit la période de l'année ou l'urgence de la situation familiale. Chaque fois, dans la mesure où la famille est en capacité de faire valoir ses droits (ce qui n'est pas courant), il est nécessaire de demander au juge de statuer sur le fondé de telles décisions.

On ne saurait dire si c'est la discrimination elle-même ou si c'est l'indifférence généralisée à ce sujet qui constituent l'aspect le plus choquant du rejet organisé d'un mode d'habitat par notre société.

Qu'en est-il en réalité aujourd'hui en matière d'installation d'un habitat mobile des gens du voyage ? Quand elles sont sollicitées par les associations ou les familles, les institutions - communes, collectivités territoriales, conseils généraux ou préfetures - renvoient le plus souvent la question au Schéma départemental d'accueil qui, à son tour, se déclare incompétent puisqu'il ne s'occupe que de stationnement temporaire. Dans quelques rares départements, les Plans départementaux d'action pour le logement des personnes défavorisées (PDALPD) ont intégré de fait les gens du voyage dans les publics visés par leur mission. La plupart des Plans départementaux et/ou locaux de l'habitat (PDH ou PLH) restent muets sur cette question. En outre la réalisation de ces dispositifs est lente et, concernant l'habitat mobile des gens du voyage, donnent lieu dans le meilleur des cas à la mise en œuvre d'une Maîtrise d'œuvre urbaine et sociale (MOUS) à laquelle les intéressés sont difficilement associés. C'est souvent l'impasse.

Quel diagnostic communal prend réellement en compte aujourd'hui la présence d'une population, dont l'ancrage avait été jusqu'alors toléré sur son territoire ? Quel rapport de présentation et quel projet d'aménagement et de développement durable des communes, véritables instruments d'expression des politiques communales en matière d'habitat, font aujourd'hui état, notamment au regard des besoins d'habitat présents et à venir, de secteurs dédiés à l'installation d'un habitat mobile en dehors des aires d'accueil aménagées ? Quel document d'urbanisme prend réellement en compte au final ce mode d'habitat ? Pourquoi les familles éligibles au regard des critères du Droit au logement opposable (DALO) se voient-elles écartées par les commissions de recours qui, soit dit en passant, ne font pas de recommandations aux préfets afin qu'une réponse de logement adapté soit recherchée ? Voilà de vraies questions qui répondent à de réels besoins des familles.

C'est pourquoi l'ANGVC préconise depuis deux ans que la caravane ou la résidence mobile des gens du voyage soit reconnue comme un logement et que soient levées, sans exception, les interdictions générales et absolues inscrites

ment de leurs utilisateurs. Par ailleurs, l'ANGVC souhaite que les communes et les collectivités territoriales développent sans discrimination, à côté des réalisations d'aires d'accueil relatives au stationnement temporaire, une politique d'habitat social adapté pour les familles qui sont ancrées de façon permanente dans une résidence mobile. Ainsi, nous abordons la question de l'habitat adapté et des terrains familiaux si peu décrite dans les schémas départementaux d'accueil des gens du voyage.

Les terrains familiaux et l'habitat adapté

Si on se rapporte à ce que nous venons de décrire auparavant, il devrait donc s'agir aujourd'hui de décréter **une urgence nationale** concernant l'habitat des gens du voyage. Or, le terrain familial est le « parent pauvre » des schémas départementaux actuels puisque la loi n'impose pas d'obligation sur cette question. « Nous avons déjà une aire, nous avons rempli nos obligations, nous ne voulons pas faire de terrains familiaux en plus. » Telle est souvent la nature des réponses faites aux associations quand elles tentent d'agir auprès des communes. Résultat : seulement 306 terrains familiaux ont vu le jour depuis la loi du 5 juillet 2000.

Mais qu'entend-on par là ? En fait, il s'agit d'un terrain, réservé à un groupe familial qui en est soit le propriétaire soit le locataire, dont l'autorisation d'aménager est soumise aux documents d'urbanisme et servitudes en vigueur. Dans certains cas, un dispositif d'accompagnement financier, décrit par la circulaire du 17 décembre 2003, peut inciter une collectivité à s'engager dans une réalisation de cette nature. Cependant, il conviendrait selon nous d'actualiser cette circulaire et de la modifier au regard de nos remarques, notamment sur les raccordements aux réseaux et les interdictions générales et absolues d'installation ou de stationnement de caravanes inscrites dans les documents d'urbanisme sur un territoire.

Malgré une pluralité d'expériences décrites tout récemment dans le « Guide de l'habitat adapté des gens du voyage » édité par les services ministériels de la Direction de l'Habitat, de l'Urbanisme et des Paysages (DHUP), il s'agit le plus souvent, d'une réponse d'habitat convenant *a priori* pour un groupe familial qui voyage de façon ponctuelle ou saisonnière et dont l'habitat mobile demeure l'habitat permanent.

L'administration et les élus ont eu tôt fait de conclure, **à tort**, que cette demande d'habitat répondait à un besoin de sédentarisation qui nécessite à terme l'abandon de l'habitat mobile et, par conséquent, implique de fait l'abandon de l'appellation « gens du voyage » (décrétée par l'administration et dans laquelle les familles ne se reconnaissent pas). Or, rien ni personne ne peut l'affirmer. Cependant, on peut admettre que l'habitat adapté comporte de fait des éléments - la construction d'une pièce à vivre et de commodités sanitaires - qui se rapprochent d'un habitat sédentaire traditionnel. Toutefois, les pratiques et la culture des bénéficiaires n'impliquent nullement, sauf de façon exceptionnelle, l'abandon de l'habitat mobile ou des pratiques nomades en fonction des circonstances familiales ou économiques.

Ces malentendus sur la sédentarisation et sur leur identité sont à l'origine de bien des contentieux avec les familles. Ils pourraient également, à l'heure de l'actualisation des schémas départementaux, être susceptibles d'inciter certaines communes à ne pas se soumettre ou remettre en cause leurs obligations en matière d'accueil au prétexte de l'émergence d'une demande qu'elles « comprennent » difficilement.

L'ACCOMPAGNEMENT SOCIAL DES FAMILLES

L'interrogation essentielle que nous pouvons porter sur cette question est relative à la responsabilité qui a été laissée de façon quasi exclusive à des associations pour relayer l'action publique de droit commun en matière d'action sociale. Plutôt que de développer la compétence par des formations et le renfort des équipes de travailleurs sociaux au sein des guichets de droit commun (CAS, CCAS, associations agrémentées...), un tel dessaisissement a amplifié l'effet « ghetto » autour de l'exclusion sociale des publics « gens du voyage » (au sein duquel aujourd'hui ils se sentent certainement rassurés). Cela revient à poser la question : y avait-il une raison impérieuse d'inclure ce type de mesures dans la loi Besson du 5 juillet 2000 ? Ou les dispositifs existants ne conviennent-ils pas à tous les publics ?

La scolarisation

C'est une même logique de traitement spécifique qui conduit à « exiger » des familles, via le règlement intérieur « tout puissant » des aires d'accueil, l'inscription à l'école des enfants sous peine de leur refuser l'accès. Cette exigence est-elle la même pour une famille qui bénéficie de l'attribution d'un logement social ou qui accède à un logement dans le parc locatif privé ? Certainement pas. Or, l'exigence de l'obligation scolaire est la même pour tous les enfants âgés de 6 à 16 ans ... quel que soit le mode d'habitat. Il y a là encore inégalité de traitement « parce que ce sont des gens du voyage ».

Certes, la réalité des estimations chiffrées en la matière pourrait laisser penser que ceux qui sont les partisans du contrôle ont raison, cependant les dysfonctionnements et les échecs profonds en matière de scolarisation « malgré la loi Besson » sont tels qu'il convient probablement de réviser nos certitudes et de mettre en oeuvre une autre stratégie pour résoudre ce fléau social générateur d'une fracture avec l'ensemble de la société.

Il y a par exemple des « territoires isolés et non contrôlés » où les enfants n'ont de fait pas accès à la scolarisation. Pour pallier cette situation anormale, des associations, dont l'origine est souvent liée à des mouvements d'obédience catholique, ont émergé ici et là pour permettre la scolarisation de ces enfants grâce à des camions écoles. Alors que ces dispositifs devraient être des passerelles vers les établissements, ils font souvent office de palliatifs à l'institution scolaire et maintiennent, malgré eux sans doute, les enfants en dehors des établissements.

L'ANGVC est encore sollicitée pour des refus d'élèves dans les écoles au prétexte du stationnement ou de l'installation illicite des familles sur le territoire d'une commune. Les directives ministérielles ou la jurisprudence ont beau être claires depuis plusieurs années, la question est récurrente chaque année. Les élus jouent souvent de l'ambiguïté de leurs compétences pour refuser l'inscription de ces enfants dans les effectifs scolaires (sur les listes du Bureau de écoles) et le font savoir aux directeurs d'établissements qui n'osent parfois opposer l'obligation d'instruction qui les oblige à accepter ces enfants.

Enfin, l'ANGVC s'élève contre la pratique répandue qui consiste à refuser l'accès de ces enfants à la cantine ou à leur appliquer un tarif dissuasif qui ne tienne aucun compte de la situation de ressources de la famille. De même, l'association conteste le prépaiement des tickets de cantine, à la semaine ou au mois, qui ne soient pas remboursables aux familles en cas de départ de la commune.

L'insertion sociale et professionnelle

Si l'objectif affiché en matière d'insertion professionnelle est la formation des gens du voyage afin de valoriser leur savoir-faire et la lutte contre le « travail au noir », les contours des dispositifs d'insertion sociale sont moins évidents (à l'exception de la lutte contre l'illettrisme).

L'ANGVC, notamment au travers de l'association de Loire Atlantique, revendique une reconnaissance des savoir-faire des gens du voyage en matière d'activité professionnelle, notamment par la validation d'un dispositif d'apprentissage des jeunes associant l'institution publique, l'instructeur et le tuteur familial. Elle appelle également au développement des expériences menées en matière de validation des acquis de l'expérience (VAE) des adultes. Cependant, ce qui est fait aujourd'hui fait figure d'expérimentation et ne semble pas devoir être répliqué du fait de la territorialisation des compétences en matière de formation professionnelle.

Concernant la lutte contre « le travail au noir », l'ANGVC informe et diffuse auprès de ses bénéficiaires toutes pratiques visant à inciter les familles à respecter leur devoir en regard du « contrat social républicain ». Elle préconise la mise en oeuvre, en raison d'un contexte particulier (public peu scolarisé ou illettré, isolement social marqué par un mode de vie nomade...), de mesures et de dispositifs d'accompagnement aux fins pédagogiques et la diffusion de bonnes pratiques afin d'étendre les chances de succès d'un tel objectif. L'ANGVC s'inquiète cependant qu'à ce jour, seules les mesures répressives en la matière sont appliquées à l'encontre des familles, souvent démunies, ce qui les rend encore plus vulnérables et socialement isolées. L'ANGVC tient en outre à rappeler son indignation concernant l'image fort répandue, amplement relayée par les médias dans l'opinion - y compris par des parlementaires ou d'autres élus - d'une richesse supposée des gens du voyage au seul regard de certains véhicules ou de la taille de certaines caravanes constituant leur habitat permanent, et que cette représentation fantasmagorique d'une population soit associée systématiquement à une suspicion de fraude. Un tel amalgame ne peut que contribuer à semer le trouble et amplifier les attitudes de rejet, de discrimination et d'exclusion alors que les professionnels du secteur social constatent très souvent le déficit des ressources générées par la pratique de plusieurs activités qui ne permettent pas de vivre décemment (cf. par exemple le schéma départemental de la Haute-Savoie).

Cependant, aucun schéma départemental ne s'engage sur des objectifs chiffrés ou sur des moyens à mettre en oeuvre dans le domaine de l'accompagnement social et la formation professionnelle. Les documents dressent le plus souvent une liste d'actions qui font figure de bonnes intentions, à l'exception de la lutte contre l'illettrisme, ou d'alibis puisque la loi Besson les oblige à les décrire. Sur ces questions, la majorité des actions ont été initiées par le secteur associatif local ou départemental.

L'accès aux droits et à la santé

En matière d'accès aux droits, force est de constater que l'effort essentiel est porté par le secteur associatif vers lequel se tournent les familles devant l'ignorance qu'elles rencontrent souvent devant des interlocuteurs non formés sur la problématique des gens du voyage. Pourtant cet effort est encore insuffisant alors que les gens du voyage sont soumis, à l'instar de l'ensemble de la population, à l'actualisation de réglementations souvent complexes. L'ANGVC, soucieuse de participer à une impérieuse nécessité, prône à cet égard la diffusion sur l'ensemble des réseaux associatifs du plus grand nombre d'échanges concernant les bonnes pratiques ou les expériences. A ce jour cependant, elle constate que l'ensemble des acteurs ne jouent pas le jeu alors que certains maintiennent un « silence radio » sur leurs pratiques en matière d'accès aux droits.

En matière d'accès à la santé, il faut distinguer sans doute deux aspects distincts : les conditions de vie qui génèrent un état sanitaire insuffisant et appellent à un suivi particulier des personnes les plus vulnérables (par ex. les femmes enceintes et les jeunes enfants) et les difficultés d'accès aux structures de soins.

Sur le premier volet, l'ANGVC se tient informée des constats élaborés par des associations locales ou des associations à vocation plus généraliste. Elle relève particulièrement que la précarité des conditions d'habitat, déterminée en particulier par l'absence d'eau et/ou d'électricité, constitue un des facteurs essentiels de risque sanitaire pour les gens du voyage. Notre association s'associera donc toujours à toute initiative qui renforcera les mesures de prévention des risques socio sanitaires concernant les conditions de vie des gens du voyage.

Sur le second volet de la question, l'ANGVC ne peut que déplorer l'indifférence de tous concernant les très grandes difficultés des familles à mobiliser un(e) infirmier(-ère) ou un médecin pour une visite à domicile, même en cas d'urgence ou d'incapacité de déplacement. Par ailleurs, l'ANGVC est sensible aux difficultés exprimées à la fois par les hôpitaux et par les familles concernant l'accueil et l'accompagnement des malades. Elle accueille cependant avec un beaucoup d'intérêt les expériences menées à Angoulême ou à Lyon en matière d'accueil et de relation entre les familles et les équipes soignantes, mais s'indigne de l'absence quasi-généralisée d'aires ou d'autorisations provisoires pour le stationnement de la famille accompagnante dans pratiquement tous les centres hospitaliers. L'ANGVC souhaite par conséquent que des emplacements soient prévus à cet effet et inscrits systématiquement dans les schémas départementaux d'accueil des gens du voyage.

Téléphone : 01 42 43 50 21
Télécopie : 01 42 43 50 09
Portable : 06 15 73 65 40
Email : angvc@free.fr

52 rue Charles Michels 93200 Saint-Denis

S I R E T 4 3 4 9 3 8 6 5 0 0 0 2 6