



SOMMAIRE

Pourquoi ce mini-dossier ? 2 bis

LE DROIT

Depuis 1990 12 bis
Stationnement et habitat 24 bis
Politiques sociales 25 A*
La scolarité 34 bis
La vie professionnelle 38 bis
Textes internationaux - 42 bis
Problème des réfugiés - Protection des Roms

LA VIE

Les Voyageurs et l'école 72 bis

L'ACTION

Combattre le rejet : 84 bis
Les Gens du Voyage devant l'opinion
Victoire à Cournon, en Auvergne

Construire : 92 bis
Un réseau intercommunal de mini-terrains

ANNEXES

Bibliographie 112 bis
Loi du 31 mai 1990 113 à 117
et circulaires d'application

* Les pages sur les politiques sociales (protection et couverture sociales) remplacent les pages 25-30 et 51-52 de l'ancien dossier



2 bis

POURQUOI CE "MINI-DOSSIER" ?

Dans la collection "Dossiers du MRAP", nous avons publié en 1987 :

"TSIGANES, GENS DU VOYAGE"

Ce travail reste précieux, et exact dans son ensemble. Toutefois, une **actualisation** s'imposait.

Tout particulièrement sur la question "**Stationnement et habitat**", depuis la Loi du 31 mai 1990 sur le logement des plus défavorisés - dite "Loi Besson" - dont l'article 28 et dernier traite des "conditions d'accueil spécifiques des Gens du Voyage".

Et si à l'intitulé "Le stationnement" des fiches 17-24, nous ajoutons "et **habitat**", c'est qu'il faut de plus en plus prendre en compte la situation des **Voyageurs sédentarisés** (plus de cent milles, soit les 2/5 de l'ensemble), qui n'en demeurent pas moins du Monde du Voyage, par la culture, les coutumes, les alliances parentales.

Ce n'est pas le seul point sur lequel des mesures législatives ou réglementaires, voire des résolutions européennes, ont apporté quelques modifications.

Nous remercions Mme Jacqueline CHARLEMAGNE, chercheuse au CNRS, Présidente des "Etudes Tsiganes" d'avoir bien voulu assumer ces mises au point juridiques. Et aussi nos collaborateurs de la C.A.F.R.P. qui ont refondu toute la partie "**Protection et couverture sociales**" (pages 25-30).

Depuis 1987, des actions en faveur du monde du voyage se sont heureusement poursuivies (les difficultés aussi!...).

Dans le domaine **scolaire**, nous n'avions alors montré qu'un type d'effort à titre d'exemple. Nous en présentons deux autres, dont l'un a le remarquable intérêt d'être une initiative tsigane.

.../...

Au plan des luttes pour "**combattre le rejet**", l'heureuse conclusion de celle menée à Cournon, en Auvergne... et qui débouche sur la phase suivante "**Construire**" - pour laquelle nous citons une nouvelle réalisation intercommunale.

Mais il faut déplorer et dénoncer que la Loi Besson, après deux ans et demi, ait été suivie de si peu d'effets. D'après une évaluation (enquête menée par l'UNISAT, fin janvier 1992, il est vrai), 11 schémas départementaux en route, c'est bien peu !

Quant aux **préjugés**, source de **rejet**, ils sont bien loin d'être vaincus. Dans un contexte global où le racisme ... se porte assez bien ... comment les Tsiganes et Voyageurs, quoique français pour la grande majorité, seraient-ils épargnés ?... et que dire du "Journal Officiel" qui continue l'amalgame "Nomades et Vagabonds" ?

La compréhension mutuelle et la cohabitation harmonieuse "Gadjes" et "Voyageurs" demande encore bien des **contacts** et des **efforts en commun**.

Puisse ce modeste travail en être un instrument !

Jean-Bertrand BARY
Responsable de la Commission
"Tsiganes et Gens du Voyage" du MRAP

Présentation du dossier :

- La formule par fiches de ces "Dossiers du MRAP" rend l'actualisation techniquement facile, par fiches intercalaires.
- Nous les présentons dans un **mini-dossier**, que pourront acquérir ceux qui possèdent le Dossier de 1987.
- Nous en profitons pour faire une relance de celui-ci, avec son complément 1992.



DEPUIS 1990

La situation des Gens du Voyage et les problèmes auxquels ils sont confrontés ont fait l'objet d'un rapport dit Rapport Delamon, remis au Premier Ministre en juillet 1990. Ce texte retrace les modes de vie et d'activité de cette catégorie de personnes fidèles à certains comportements spécifiques dont se dégage une identité culturelle, avec toutefois une grande variété d'habitat, de statuts professionnels, de revenus.

En même temps, il dénonce un certain nombre de handicaps liés à la marginalisation par l'assistance, au manque de terrains de stationnement, à la méconnaissance, voire au rejet, par l'opinion publique.

La parution de ce rapport a permis de relancer le débat sur la prise en compte officielle de la réalité vécue par ces populations, débat que ni les responsables politiques ni l'ensemble des citoyens ne peuvent plus esquiver.

La création par décret du 24 mars 1992 d'une Commission Nationale Consultative des Gens du Voyage s'inscrit dans le cadre de la "politique menée depuis 1991" et qui vise à "l'amélioration des conditions de vie des Gens du Voyage et des Tziganes et à leur insertion dans l'ensemble de la Communauté Nationale". Composée d'élus municipaux, départementaux, régionaux ou nationaux, ainsi que d'associations tziganes et de représentants des Ministères.



STATIONNEMENT ET HABITAT

Il s'agit d'un problème d'une importance essentielle pour les Gens du Voyage : du logement qu'il soit fixe ou mobile, dépendent l'exercice de la profession, la scolarisation des enfants, l'ensemble de la vie familiale.

A côté des dispositions de droits communs concernant le logement des personnes défavorisées, les Gens du Voyage bénéficient effectivement de dispositions spécifiques. L'article 28 de la Loi du 31 mai 1990 prévoit:

- l'institution d'un schéma départemental d'accueil des Gens du Voyage en ce qui concerne le passage et le séjour en tenant compte des conditions de scolarisation et d'exercice d'activités économiques.
- L'obligation à la charge des communes de plus de 5000 habitants de prévoir des conditions de passage et de séjour des Gens du Voyage sur terrains aménagés à cet effet.
- l'autorisation donnée au Maire, ayant réservé des terrains aménagés et de taille suffisante, d'interdire le stationnement des Gens du Voyage sur le reste du territoire communal.

Une circulaire du 16 octobre 1991 précise les conditions de stationnement des Gens du Voyage. La réglementation antérieure (circulaires de 1986) reste valable pour les communes de moins de 5.000 habitants. Dans le cas des communes de plus de 5.000 habitants, on rappelle qu'il est préférable de prévoir plusieurs aires de petite taille plutôt que de grands équipements. Le POS doit prendre en compte le stationnement des Gens du Voyage. Il est également rappelé qu'il ne peut être envisagé de prendre un arrêté d'interdiction de stationnement sur des terrains privés permettant l'accueil des caravanes en application des prescriptions du Code de l'Urbanisme (art. R443.7 et R443.4).

Le contenu du schéma départemental d'accueil a été explicité dans une circulaire du 16 mars 1992 : analyse des besoins, dispositifs d'accueil, financements, traduction du schéma départemental dans le droit des sols, coordination des actions socio-éducatives avec les institutions locales, instruments d'action dont disposent les communes ou groupements de communes.

L'HABITAT SEDENTARISE

Une nécessité... Pourquoi ?

Si la Loi Besson fait obligation d'une aire de stationnement à toute commune de plus de 5.000 habitants, elle fait d'abord obligation de prévoir le logement des plus démunis.

La population tzigane n'est pas homogène. Outre les différences de métiers, de langues, de religions, de coutumes, une différence évidente existe. Certains sont restés de vrais nomades et voyagent. Nombreux sont ceux qui se sédentarisent, au moins plusieurs mois par an et qui voudraient pouvoir s'intégrer à la vie locale.

Actuellement, dans les communes où aucune disposition n'a été prise, ils stationnent de façon sauvage, là où ils exercent leurs métiers et scolarisent leurs enfants, souvent près des grandes villes. Nombreux sont ceux qui cherchent à s'approprier un petit terrain. Ils y construisent une pièce qui s'ajoute à la caravane, afin d'y vivre en famille. Le revenu qu'ils percevront de leur profession est souvent insuffisant pour vivre. Leur situation devient proche de celle des démunis. Même sédentarisés, leur réalité culturelle reste spécifique. "Le clan" centre de la sociabilité tzigane est essentiel pour les plus démunis. Dans ces conditions, et pour ce type de familles, mieux vaut organiser un habitat en regroupement familial, plutôt que de vouloir les loger de façon dispersée, selon nos schémas habituels.

Aucune solution type n'existe et tout relogement doit s'adapter au profil des familles concernées. Toutefois une chose primordiale : rien ne doit être fait sans l'accord et le concours des intéressés.

Plusieurs solutions possibles ont déjà été expérimentées dans certaines régions de France:

- des terrains familiaux pour de petits groupes semi-sédentarisés, de petites unités de 6 à 8 maisons avec des espaces permettant l'exercice d'activités économiques spécifiques;

- des rez-de-chaussée de H.L.M., ou des logements en habitat diffu sont souvent à moindre coût; des solutions qui permettent de régler des implantations problématiques.

Une volonté politique déterminée, une connaissance et une concertation des familles, comme l'établissement de contrats clairs que les Tsiganes et les logeurs doivent respecter sont les moyens classiques et nécessaires pour éviter la marginalisation accrue de nombre de familles.

Les besoins sont évidents, les moyens financiers et humains existent : employons-les. Pour ce qui est des moyens financiers, ils dépendent du mode d'habitat qui sera choisi. Tous peuvent dépendre de l'habitat insertion et sont couverts par de multiples possibilités de subventions et prêts. Dans presque tous les cas, l'habitat nécessite une réhabilitation. Les Tsiganes sont souvent très ingénieux et guidés par un Maître d'Oeuvre sous couvert d'un contrat d'insertion, pouvant effectuer les travaux pour un coût minimum.

Comme il s'agit de leur habitat, en concertation avec eux, ils feront selon leurs habitudes de mode de vie, leur goût. De plus ce sera leur ouvrage et ils le respecteront*.

* N.B. : Cet exposé succinct s'est inspiré essentiellement des "Journées d'étude sur l'habitat spécifique adopté", organisées les 4 et 5 novembre 1992 à Paris par l'UNISAT. Pour tous renseignements pratiques : différents genres d'habitat, financement, façon d'aborder les divers partenaires, nous renvoyons donc à l'UNISAT (2, rue d'Hautpoul - 75019 PARIS).

24 bis

Pour mener à bien ce type d'habitat, il faut une coordination des différents partenaires : Etat, municipalités, services sociaux, les Associations de Gens du Voyage, les intéressés eux-mêmes.

POLITIQUES SOCIALES
PROTECTION ET COUVERTURE SOCIALES*

Protection Sociale

L'organisation française de la protection sociale est fondée sur la solidarité à l'échelon national. Les cotisations, selon les catégories professionnelles et les ressources alimentent les caisses correspondantes. Ce système représente un acquis, mais reste loin du mode de vie des gens du voyage, qui pratiquent une solidarité familiale et de proximité. Le groupe familial s'organise pour la prise en charge des personnes âgées et des handicapés dans leur milieu habituel. Très peu "bénéficient" des établissements de placement financés par les cotisations d'assurance vieillesse ou maladie.

La protection sociale forme un système global, mais dont les différentes branches (maladie, vieillesse, ou famille) sont financées et gérées isolément. Certaines branches ne lient pas l'ouverture des droits à la perception des cotisations, versées par l'intéressé ou un organisme : les allocations familiales; l'assurance maladie pour un bénéficiaire du RMI, de l'allocation adulte handicapé ou de l'allocation de parent isolé n'est liée qu'à l'accord concernant une prestation et au dépôt d'une demande. Par contre, un travailleur indépendant ne peut obtenir de remboursement s'il n'est pas à jour de ses cotisations.

1. **Travailleurs indépendants**

Dans l'ensemble, les voyageurs relèvent de ces régimes, car le travail indépendant, commercial ou artisanal, est le plus compatible avec le voyage et l'organisation en famille.

* Ces pages "Politiques sociales" remplacent les pages 25-30 et 51-52 du précédent dossier.

Encore faut il pouvoir payer les cotisations, tant URSSAF que maladie et vieillesse, la taxe professionnelle, etc... Il faut pouvoir gérer les dossiers. Beaucoup sont amenés à en confier la gestion à des cabinets "fiscaux", contre rétribution, quelquefois excessive. Cela donne cependant l'assurance au Voyageur que les cotisations seront payées par cet intermédiaire, que le courrier lui sera bien transmis, que les contrôles se passeront mieux s'ils peuvent attester d'une gestion par un sédentaire, (donc, a priori, moins soupçonné de fraude).

Lorsque la famille ne peut plus faire face, elle ne bénéficie plus d'aucune couverture maladie. Les procédures de recours et d'aide sont trop complexes, longues et méconnues. Le RMI apporte une légère amélioration, au moins pour le soutien dans les démarches et l'information; des procédures sont allégées, tout au moins en ce qui concerne l'assurance maladie.

Les inscriptions, cotisations et recours se font auprès d'un organisme agréé, dans le ressort duquel se trouve la commune de rattachement administratif (indiquée sur le titre de circulation) pour l'assurance maladie de travailleur indépendant.

L'assurance vieillesse des commerçants est regroupée à la CAVCNSIF. Réglementairement, cette caisse ne peut aider un cotisant en difficulté, son action sociale est réservée aux retraités. Lorsqu'on sait que la moyenne d'âge des Gens du Voyage est comparable aux normes nationales du début du siècle, on voit que peu d'entre eux pourront en bénéficier. De même, les avantages versés pour conjoint à charge ne le sont que s'il y a eu mariage légitimé par notre société. Ce n'est pas la pratique la plus fréquente pour les voyageurs.

2. Régime général

Très peu de Gens du Voyage sont salariés; il y a plus de bénéficiaires de prestations : allocation adulte handicapé, allocation parent isolé, allocation spéciale vieillesse, relevant de ce régime.

Il inclut aussi l'assurance personnelle, soit que le demandeur puisse payer lui-même ses cotisations, soit qu'il demande leur prise en charge par des organismes (CAF et, ou aide sociale).

Dans ce cadre, c'est l'étendue de la zone de circulation qui détermine le centre de rattachement : soit dans le département où ils circulent, soit pour les grands voyageurs : CPAM Centre 302, 28, rue d'Hauteville 75475 PARIS Cedex 10, avec copie du titre de circulation et attestation de déplacements sur toute la France.

Reste que, localement, les CPAM ont l'habitude de fonctionner sur des critères d'adresse et font des difficultés si l'adresse postale est en dehors de leur champ de compétence.

C'est également sur ce modèle que fonctionnent les prestations familiales (arrêté du 21.01.1981).

3. Aide médicale

La loi de 86 revient, d'une part, au fondement de l'aide sociale : prendre en compte les situations de fait, et non pas l'état des "papiers", et d'autre part à l'application de la décentralisation : le Conseil Général décide et gère. Pour les Voyageurs, cela pourrait faciliter les choses, puisqu'ils peuvent demander l'aide médicale là où ils se trouvent quand ils en ont besoin. En principe!

Aucun Centre Communal d'Action Sociale ne doit refuser de transmettre la demande, et la Commission d'aide sociale, (avec des représentants du Préfet et du Département) décide si le département prend en charge (famille stationnant depuis plus de trois mois) ou bien l'Etat. En principe! Mais combien se voient renvoyer, vers leur commune de rattachement, ou, sans explication... ailleurs... Même si le Voyageur est couvert par l'assurance maladie et ne demande qu'une aide médicale complémentaire.

Les politiques d'action sociale

Le Revenu Minimum d'Insertion

En principe encore, les Voyageurs peuvent demander le RMI auprès de n'importe quel Centre Communal d'Action Sociale ou Service Social Départemental. Ce n'est que si ces organismes localement, ne peuvent pas les recevoir que la Commission locale d'insertion doit désigner un organisme au moins les recevant. En principe !

Le principe n'est pas toujours respecté. Les Centres Communaux d'Action Sociale qui refusent d'instruire les demandes des Voyageurs sont légion. Les centres accueillants sont vite débordés.

Si le Voyageur donne une adresse chez un particulier, dans une association, etc... il n'est pas obligé d'"élire domicile" auprès de l'organisme qui traite sa demande. Mais les administratifs ne savent ou n'acceptent pas toujours... Encore une difficulté.

Le Voyageur n'est pas toujours prévenu que ses dossiers d'Allocations Familiales, et de Sécurité Sociale seront transférés automatiquement là où il a fait sa demande. Cela peut-être un inconvénient si la C.A.F. locale est peu habituée.

Au moins, le RMI obtenu, peut-on se soigner. Les droits à l'assurance maladie sont (r)ouverts, y compris pour un travailleur indépendant endetté. La dette est au moins suspendue, sinon remise. Les cotisations sont encore demandées, mais en fonction de la situation du moment et non du forfait de l'avant dernière année.

Le RMI n'est attribué aux travailleurs indépendants que très exceptionnellement s'ils se déclarent au bénéfice réel, il est plutôt orienté vers les personnes au bénéfice forfaitaire, souvent plus démunies.

Dans tous les cas, il faut transmettre au Préfet les renseignements sur la situation présente, pour que le RMI ne soit pas simplement calculé sur ce "forfait".

Dans ces éléments les remboursements de prêts pour la caravane ou les frais de stationnement payant peuvent être pris en compte.

Certaines Caisses d'Allocations proposent aux Préfets des taux de RMI sans retirer de forfait pour l'avantage que représente le logement en caravane : si la caravane n'est pas un logement pour permettre le paiement de l'Allocation Logement ou de l'APL, elle ne peut pas être un logement pour diminuer le montant du RMI.

D'autres CAF ne laissent le montant complet du RMI que si la famille paie des remboursements. Deux poids deux mesures.

L'Aide au Logement

Il est vrai que mettre au point un droit à l'Allocation logement ou l'APL n'est pas simple, et se heurte à trois obstacles juridiques majeurs, sans doute insurmontables sans une refonte totale des lois correspondantes.

(cf. : arrêté du 15.4.1983 Conseil d'Etat).

Ces aides impliquent :

- un logement, en tant que bien immobilier;
- une implantation durable dans une zone géographique;
- des normes de confort et d'habitabilité.

La caravane est un bien mobilier, qui se déplace plus ou moins fréquemment, au moins trois fois "surpeuplée" au regard des normes, même si l'espace y est aménagé pour le nombre de personnes qu'elle abrite.

L'obtention de l'Allocation Logement pour les bateaux, lorsqu'ils ne se déplacent pas, constitue une avancée positive.

* * *

LA LOI DU 31 MAI SUR LE LOGEMENT

La loi du 31 mai 1990 sur le logement a donné force normative à l'obligation de création d'aires de stationnement, celles-ci étant définies par des schémas

départementaux prévoyant les conditions de scolarisation des enfants et l'exercice des activités économiques. D'autres textes législatifs destinés à lutter contre l'exclusion sociale, en particulier l'institution du RMI ou la loi sur le surendettement des familles ont transformé considérablement les systèmes d'aide et d'action sociale pour les populations les plus démunies.

Le dispositif RMI a apporté, enfin, un cadre légal à la couverture sociale dont un nombre important de Tsiganes et voyageurs était dépourvu et surtout il permet une insertion économique, notamment dans le domaine de l'artisanat, conforme à la tradition familiale. Les organismes instructeurs et les commissions locales d'insertion découvrent, grâce au nouveau processus, les problèmes d'une minorité mal connue et provoquent des demandes d'information sur les voyageurs.

Mais, là encore, certains effets perturbateurs sont venus corriger l'analyse positive. Les délais de traitement des dossiers, la méconnaissance des réglementations spécifiques, la lenteur des mécanismes, la pénalisation de l'habitant en caravane par rapport à celui qui vit dans un appartement ou une maison, autant de difficultés qui provoquent le mauvais fonctionnement du dispositif RMI. D'autres réticences proviennent des bénéficiaires potentiels qui redoutent les enquêtes, les mises sur fichiers, les contrôles supplémentaires. Le contrat d'insertion entraîne, quand il s'agit des Tsiganes et des nomades, de nombreux malentendus. Si l'insertion par le travail indépendant est mal comprise, que dire des contrats acceptés sur d'autres bases que l'économie (scolarisation, permis poids lourd...) qui restent rares et provoquent toujours suspicion et méfiance de la part des collectivités locales ?



34 bis

LA SCOLARITE

Le 22 mai 1989, une Résolution communautaire concernant la scolarité des enfants tsiganes et voyageurs est adoptée par le Conseil et les Ministres de l'Education qui consacre ainsi officiellement la reconnaissance de la culture tsigane et son intérêt pour le patrimoine culturel et linguistique de la Communauté. Un budget spécial a été dégagé pour la scolarisation des enfants tsiganes et voyageurs qui permet l'organisation de rencontres internationales et le lancement d'actions innovantes.

En France, au niveau du Ministère de l'Education Nationale un groupe de travail cherche à promouvoir un certain nombre d'axes prioritaires tels que la création de postes de "coordinateur", ou la formation de moniteurs tsiganes extérieurs à l'école.

LA VIE PROFESSIONNELLE

La loi du 23 juin 1989 relative à l'information et à la protection des consommateurs prend en compte les problèmes des nomades en ce qui concerne les ventes, mais ne leur permet pas de fournir des services ou d'acheter des objets qu'ils revendront sans présenter un écrit.

Les commerçants ou prestataires de service ambulants, sans domicile fixe en France depuis plus de 6 mois, doivent détenir un récépissé justifiant de la consignation d'une somme en garantie des impôts dont ils sont redevables.

L'administration vient de décider dans une instruction du 5 mars 1990 de dispenser du dépôt de garantie ceux qui justifient avoir acquitté leurs impôts les années précédentes.



42 bis

TEXTES INTERNATIONAUX

Un nouveau paysage en Europe

L'élargissement de la Communauté Européenne à l'Espagne et au Portugal, deux pays où vivent un grand nombre de familles gitanes, la liberté de circulation au sein du nouvel espace européen : vont-ils créer de nouvelles mobilités, entraîneront-ils des conflits ou une marginalisation dont les minorités nomades auraient à subir le poids ?

De nouveaux régimes politiques se sont mis en place à l'Est. La communauté Rom, particulièrement nombreuse dans toute cette région, de 4 à 5 millions, selon les estimations des démographes pourra-t-elle participer au jeu démocratique ?

LE PROBLEME DES REFUGIES

Les conflits politiques comme les contraintes économiques ont toujours été facteurs d'émigration et les pays de l'Est, à des degrés divers, ont connu d'importants courants migratoires. Une part croissante de ces mouvements d'exode est constituée par les populations tsiganes, en raison même de leurs traditions d'itinérance. Ces flux venus de l'Est se sont accélérés au cours des trois dernières décennies avec l'ouverture des frontières de la Yougoslavie qui s'est faite vers les années 1960.

Plus récemment des migrations importantes venant de Roumanie ont été notées, avec pour étape la Tchécoslovaquie et la Hongrie, et pour destination l'Europe de la C.E.E.

La France a découvert avec les exilés de Tourville-La-Rivière près de Rouen, le problème des Tsiganes roumains ayant fui les persécutions politiques de leur pays. Leur histoire relatée par la presse et relayée par les organismes humanitaires a ému l'opinion et déclenché un grand mouvement de solidarité. Ce que l'on sait moins, c'est l'échec plus ou moins complet des tentatives d'insertion de ces familles qui se voient refuser le statut de réfugiés politiques.

Si l'Europe de 1993 fait naître de nouveaux espoirs en matière de liberté de circulation, certains craignent une marginalisation croissante de ceux qui n'ont ni formation ni diplômes, ni statut bien défini. Que vont devenir les ressortissants des pays non communautaires? La montée des intolérances, les problèmes d'emploi et de logement, la difficile intégration sociale dans la communauté européenne ne peuvent que renforcer le caractère alarmiste des analyses prospectives.

LA PROTECTION INTERNATIONALE DES ROMS

La Conférence sur la Sécurité et la Coopération en Europe (CSCE) réunie à Copenhague le 5 juin 1990 a reconnu les problèmes spécifiques des Roms d'Europe et condamné "le totalitarisme", la haine raciale et ethnique, la xénophobie et toute discrimination contre quiconque...

Les Tsiganes essaient de s'organiser en tant que peuple et de nombreuses associations, notamment la Romani Union Internationale, travaillent à faire connaître les difficultés croissantes, souvent dramatiques, auxquelles sont confrontés les groupes tsiganes dans l'ensemble des Etats.

La Commission des Droits de l'Homme des Nations Unies, dans une Résolution du 4 mars 1991 a réaffirmé la nécessité de renforcer la protection des Roms.

LES VOYAGEURS ET L'ECOLE

P. 70 : Au lieu de :

"Bornons-nous à présenter un type d'expérience".

lire

"Nous présentons trois types d'expériences".

1. Sept ans d'effort d'intégration dans une école publique, à Dax - tels qu'ils sont résumés dans l'étude présentée par les communes de Dax et Saint-Paul-Les-Dax, en vue d'un schéma d'accueil.

Ces efforts furent jalonnés de difficultés - avancées et reculs - et le Comité local du MRAP y fut étroitement impliqué.

2. Des antennes mobiles pour enfants de familles itinérantes.

Cet article de l'ASET (Association pour l'aide à la scolarisation des enfants tsiganes), publié dans le dossier de 1987 (pp. 70-71) n'a guère eu besoin de retouches : sinon que le nombre des "antennes mobiles" en France est passé de 10 à 30, dont une vingtaine, dues à l'ASET.

La note de la page 71 sur le danger de confusion avec les initiales de l'Association sociale évangélique tzigane n'a plus d'objet : celle-ci a pris maintenant le sigle ASNITE.

3. Un effort de soutien scolaire particulièrement original et intéressant parce qu'initiative lancée par les Gens du Voyage eux-mêmes, à Montfermeil (Seine-Saint-Denis).

La scolarisation des enfants

7 années d'expérience en Ecole publique à Dax

En 1992, tous les enfants manouches en âge primaire, sont scolarisés à Dax et à Saint-Paul-Les-Dax. Ils se répartissent entre les différents établissements des deux villes. Cette situation résulte du travail qui a été réalisé dans les 10 dernières années conjointement par les mairies, les travailleurs sociaux, la sous-préfecture et l'académie.

C'est en 1985, qu'un mobil-home est installé sur le terrain de la route de Tercis. L'exigüité du lieu implique une scolarisation des enfants qu'à mi-temps.

A la rentrée de 1987, les communes et l'éducation nationale acceptent une intégration des enfants manouches à l'école du quartier (proche du terrain route de Tercis). Le transport du terrain à l'école est alors pris en charge par le Conseil Général.

En novembre 1987, plusieurs associations locales se regroupent pour trouver une solution au problème de rejet que provoque l'intégration des enfants manouches à l'école.

Une conférence pédagogique est donc organisée avec le CEFISEM (Centre de Formation des Immigrés), pour élaborer un projet d'école qui est accepté par le Conseil des maîtres.

Contenu du projet pédagogique de 1987 :

- Création d'un poste maternelle sur le terrain.
- Les enfants du CP sont répartis entre différentes écoles, avec retour dans l'après-midi dans la classe d'intégration.
- Les plus grands restent dans la classe d'intégration sauf pour les activités d'éveil et les activités sportives où ils seront intégrés aux autres classes.

L'expérience, telle que définie, est menée, sauf pour la mise en place d'une maternelle sur le terrain. Elle aboutit en fin d'année 89 à de graves difficultés au sein de l'école, en raison notamment de l'absence de l'institutrice chargée de les suivre. Des enfants sont renvoyés de l'école.

L'année scolaire 1989-1990, débute donc de nouveau dans le mobil-home qui est réinstallé route de Tercis. L'école s'organise en deux mi-temps : un mi-temps pour les enfants de Saint-Paul et un mi-temps pour les enfants de Dax.

En 1990-1991, l'Education Nationale a transformé la classe en "classe éclatée". Les enfants sont alors répartis entre différentes écoles du secteur.

Actuellement, les enfants de Dax sont intégrés (en primaire et maternelle) dans le groupe scolaire le plus proche du terrain. Une institutrice nommée provisoirement assure le soutien et le suivi de ces enfants avec une aide de l'institutrice titulaire du poste depuis le départ (Mme Daudignon). Cette dernière suit aussi les 6 enfants qui sont au collège de Saint-Paul.

A Saint-Paul-Lès-Dax, les élèves sont répartis entre trois écoles primaires.

Cette expérience a permis la mise en place d'un système de scolarisation qui semble être maintenant sur la voie de la pérennisation. Il subsiste cependant un enjeu concernant la pré-scolarisation. Peu d'enfants vont en effet à l'école maternelle. Or, il semble indispensable de prévoir un appui spécifique en vue d'apporter une réponse à cette carence.

Sortir de l'illétrisme :

Un défi relevé par des Tsiganes

Loin du misérabilisme et de l'assistanat, il est souhaitable que les populations en difficulté avancent par elles-mêmes. Un exemple remarquable, avec des parents tsiganes.

Fidèles et respectueux envers des traditions et un mode de vie spécifique, parlant habituellement une langue peu écrite et fractionnée en dialectes, les "Gens du Voyage" n'en sont pas moins Français.

Au niveau des familles, il est essentiel de faire comprendre la nécessité de l'école aux parents et de les aider dans ce sens.

En 1990, la France ratifiait la **Convention des droits de l'enfant**, où se trouve reconnu pour chaque enfant le droit à l'éducation (articles 28,29,30). Pourtant :

- plus de 100.000 enfants tsiganes et voyageurs (2 à 16 ans) en France ne vont pas à l'école.
- Un très faible pourcentage atteint et dépasse le seuil de l'enseignement secondaire.
- Le taux d'analphabétisme chez les adultes dépasse souvent 50% et atteint dans certains endroits de 80% à près de 100%...

Les problèmes majeurs pour les instituteurs sont :

- la difficulté, voire l'impossibilité, pour certains élèves, de s'intégrer à la classe;
- l'opposition des attentes tsiganes/non tsiganes par rapport à l'école;
- des difficultés de scolarisation liées au manque de maîtrise de la langue française, etc...

Il faut qu'aux niveaux national, départemental, communal, associatif, etc..., des personnes se lèvent pour mettre en place les structures sociales et techniques destinées à assurer la scolarisation et l'alphabétisation des enfants et des adultes en difficultés. Cela permettra aux ethnies de toute origine de se prendre en charge.

Ces personnes, ce sont d'abord les parents tsiganes. On n'arrose pas les feuilles, mais les racines. Les parents sont les racines et il faut commencer par eux; ensuite les feuilles s'épanouiront en se fortifiant.

C'est dans cette logique que des parents tsiganes ont créé en 1991, l'Association **ARTEPS**⁽¹⁾ (Association Régionale Tsigane d'Enseignement et Pédagogie Scolaire).

Cette association a pour buts :

- de venir en aide aux enfants et adultes tsiganes et autres gens du voyage, du fait des énormes difficultés rencontrées par ces populations pour la scolarisation des enfants;
- de former des formateurs tsiganes;
- d'assurer l'acquisition des outils élémentaires par des enfants, des adolescents et des adultes par le biais d'une pédagogie adaptée (langage, tradition, culture) et par la mise en oeuvre d'un dispositif d'accompagnement (animation périscolaire et alphabétisation);
- d'inciter et de donner de l'enthousiasme aux enfants pour **prendre ou reprendre le chemin de l'école;**
- d'apprendre à lire, écrire et compter aux enfants tsiganes handicapés.

Création d'une double formation

L'idée de base est de faire acquérir une double maîtrise **aux formateurs tsiganes** :

- la **maîtrise des outils élémentaires** (le Français lu, écrit, parlé et les mathématiques de la vie courante...);

(1) L'ARTEPS est devenue ANTEPS : Association Nationale

- la maîtrise de la pédagogie nécessaire à la transmission de ces outils et de les préparer au C.F.G. (Certificat de Formation Générale).

Ce double apprentissage permet aux adultes tsiganes d'accompagner la scolarité des enfants ou de compenser leur scolarité irrégulière.

Pour déscolariser la formation, la pédagogie classique du transfert de connaissance est remplacée par la pédagogie du besoin qu'on peut exprimer par la démarche suivante :

- je veux savoir comment exécuter une action (ex. : rédiger une lettre, calculer un pourcentage, participer à une réunion, etc...);
- j'ai besoin d'une compétence (maîtriser le Français écrit, les opérations mathématiques...);
- j'acquiers la compétence nécessaire.

CE QUI COMPTE :

Ce qui compte, c'est la méthode.

Ce qui compte, c'est l'intelligence de celui qui ne sait pas et qui veut savoir.

Ce qui compte, c'est le résultat de notre effort commun pour que l'apprenant reparte un peu plus riche de connaissances.

Ce qui compte, c'est de trouver ensemble le chemin pour arriver tranquillement, pas à pas, au but poursuivi.

La pédagogie, c'est tout simplement de l'intelligence partagée.

*F. Bénicourt
L. Falck
A. Laurent-Fabre*

COMBATTRE LE REJETLes Gens du Voyage devant l'opinion publique

Un coup d'oeil instructif sur le Rapport de la Commission Consultative des Droits de l'Homme, présenté - pour l'année 1991 - le 21 mars 1992.

Relevons deux points :

1. Des statistiques parlantes

Quand on interroge les Français sur leur sentiment d'antipathie à l'égard de tel ou tel groupe, les Tsiganes viennent en "bonne" deuxième position : 41% d'antipathie, juste derrière les Maghrébins (49%), devant les Beurs (40%), loin devant les Noirs et les Juifs.

Mais si l'on pose la question sous une autre forme : "Quelles sont, à votre avis, les principales victimes du racisme en France ?" 83% répondent : les Maghrébins - 57% les Beurs - 37% les Noirs d'Afrique - et seulement 24% : "les Tsiganes, Gitans, et autres Gens du Voyage"(2) .

Que prouve la comparaison de ces deux statistiques ?

Que le rejet des Gens du Voyage, très vivace, ne saute pourtant pas aux yeux, qu'il est **plus inconscient** que celui qui frappe d'autres groupes.

Plus inconscient... donc peut-être, en un sens, plus dangereux - car plus difficile à déraciner.

2. Un quasi-silence non moins éloquent

En effet, sur un Rapport gros de 360 pages, 4 seulement traitent des Gens du Voyage (l'année précédente, 3 pages sur 250). Ces 4 pages sont extraites de la contribution du MRAP. Sans commentaire.

(2) Le total dépasse 100%, en raison de réponses multiples.

En Auvergne :
Une victoire judiciaire

Etant donné la qualité d'officier de police judiciaire de tout maire, celui de Cournon ne pouvait pas être déféré devant un tribunal du ressort de la Cour d'appel de Riom, lequel comprend justement la commune de Cournon. C'est pourquoi l'affaire a été portée devant le tribunal correctionnel de Limoges. Au côté de la famille plaignante se sont portés partie civile le MRAP et la Ligue des Droits de l'Homme.

Après une procédure longue, ce n'est que fin mars 1990 que le parquet de Limoges requiert contre l'ex-maire de Cournon d'Auvergne (entre temps ce dernier et son équipe ont été battus aux élections municipales de mars 1989) un mois de prison avec sursis et 10.000 F d'amende. Avant de requérir, le substitut a déclaré *"qu'il ne faut ni minimiser ni banaliser de tels faits de ségrégation"*.

A l'issue d'un délibéré d'un mois, le tribunal a estimé que l'accès à un camping municipal était pour les nomades "un droit auquel ils pouvaient prétendre, en raison de leurs origines et de leurs moeurs". Il condamne donc l'ancien maire de Cournon à 2.500 F d'amende pour ce refus et à payer un franc symbolique de dommages et intérêts, ainsi que les frais de justice, aux victimes, au MRAP et à la L.D.H.

Entre temps, le maire incriminé avait poursuivi pour injure une personne qui avait déclaré dans le cadre d'une émission radiophonique, le 17 novembre 1986, qu'elle réprouvait ses méthodes nazies. Les juges ont relaxé la personne poursuivie, estimant que le délit d'injure n'était pas établi.

Une grande partie de la population de Cournon avait manifesté sa désapprobation envers l'attitude du maire. Pour cette raison, et pour d'autres sans rapport avec l'affaire des forains, le maire et son équipe ont été battus aux élections municipales de mars 1989.

La nouvelle municipalité a mis rapidement à l'étude un projet de terrain de stationnement pour les Gens du Voyage, lequel sera bientôt réalisé. Il s'agit d'un progrès incontestable, mais il convient de noter tous les points réclamant notre vigilance :

- le choix de l'emplacement n'est pas forcément le meilleur pour les Gens du Voyage (les possibilités de la commune étant, il faut le reconnaître, assez limitées).
- Les voisins du site retenu ont exprimé leur opposition (exemple : un laboratoire pharmaceutique n'a-t-il pas peur des "nuisances" futures...).
- Les oppositions et les réticences se manifestent d'autant plus que les voyageurs dont on n'accepte pas le voisinage sont des gens plus pauvres et circulent dans un secteur plus localisé.
- De plus, dans la région clermontoise, comme très fréquemment ailleurs, les Gens du Voyage continuent à être victimes de discriminations; ainsi, la réalisation de terrains de stationnement dans le Puy-de-Dôme n'avance que très lentement malgré les différents financements accordés; les Gens du Voyage continuent à payer de lourdes amendes pour stationnement illicite; en outre, à plusieurs reprises, certains d'entre eux, à qui aucun reproche n'a pu être fait, se sont vu refuser l'entrée de centres commerciaux.

Où en est-on à Cournon en janvier 1992 ?

Un terrain a été réalisé, la nouvelle municipalité ayant voulu respecter le règlement. Malheureusement, il n'est pas idéal de par son emplacement. Il est vrai que la commune de Cournon n'avait pas d'autre possibilité dans l'immédiat et qu'il fallait faire vite. De plus, il n'est prévu que pour les "petits circulants" et bien encombré.

Rien n'est fait pour l'instant dans le secteur de Clermont pour "les grands circulants". Mais le rejet rejaillit. Outre le problème du stationnement qui n'est donc toujours pas vraiment résolu dans l'agglomération clermontoise, un autre prend des proportions inquiétantes : le refus de la part de la direction de certaines grandes surfaces (particulièrement les Centres Leclerc, mais de nouveaux cas ont été enregistrés dans d'autres) de laisser entrer les Gens du Voyage. Certains propos ont même été tenus au sujet de : "l'odeur", l'hygiène et bien entendu le vol, sans qu'aucune preuve ne puisse être fournie pour appuyer ces dires, évidemment. C'est simplement : "Gitans = voleurs".

L'Association locale pour la promotion des Gitans et Voyageurs en Auvergne et le Comité du MRAP ont vainement essayé d'intervenir. Même un reportage de FR3 Auvergne sur le sujet n'a abouti à aucun résultat.

CONSTRUIRE

Dans la région nantaise : un réseau intercommunal de mini-terrains

En 1990, le Comité Syndical nouvellement installé, constatant une saturation des trois grandes aires d'accueil :

- la Maison David à Bouguenais
- la Clarière à Nantes
- la Fardière à Nantes

décidait de créer un réseau intercommunal de mini-terrains.

Celui-ci doit permettre de combler le déficit en places estimé, en début de programme, à 150.

Ce réseau permet donc de répondre à un besoin pressant de stationnement et de limiter le stationnement sauvage, tout en prenant en compte le mode de vie spécifique des voyageurs.

L'objectif est de faciliter l'insertion sociale des usagers et de permettre la bonne intégration des équipements dans les sites concernés.

Si le syndicat est l'initiateur de cette réalisation qu'il finance dans son ensemble, chaque commune d'accueil assure la gestion quotidienne du mini-terrain.

En relation avec la commune, l'association "Le Relais" assure le suivi sanitaire et socio-éducatif.

Le mini-terrain de Bouaye

Situé près du village du "Tour", ce terrain de 8 places, mis en service en novembre 1991, a coûté 826.000 F, soit 103.000 F par place. Dès le printemps, 1992 ce terrain sera doté d'une aire de jeux pour les enfants.

Le mini-terrain de Couëron

Implanté au lieu dit "Les Mares Jaunes", ce terrain de 6 places a coûté 995.390 F, soit 165.000 F par place. Ce surcoût s'explique par la mise en place d'une aire de travail propre à ce terrain (aire de ferrailage). La mise à disposition de l'équipement aux usagers a été effectuée en novembre 1991.

Le mini-terrain de Rezé

La caractéristique majeure de ce terrain, ouvert dès juillet 1991, est sa parfaite intégration dans un site urbain. Doté de 6 places, son coût est de 610.000 F, soit 101.000 F par place.

Les perspectives à court terme

Alors que la deuxième tranche du programme est constituée du terrain de Sainte-Luce-Sur-Loire, les propositions de terrains des communes de Thouaré-Sur-Loire et de Saint-Julien-De-Concelles ouvrent des perspectives encourageantes pour la poursuite du programme.



112 bis

BIBLIOGRAPHIE

- Quelques ouvrages, depuis 1987 -

Législation

- Répertoire des textes législatifs et réglementaires concernant les S.D.F.
UNISAT-ETUDES Tsiganes.
- Doc-info, mensuel d'informations législatives et réglementaires de l'UNISAT.

Généralités

- La situation des Gens du Voyage et les mesures proposées pour l'améliorer.
Rapport au Premier Ministre, par Arsène DELAMON - 1990.
- TIBERGHIE (Anne-Sophie) : Tsigane, mon ami - l'Harmattan 1989.
- N° Spécial de "Monde Gitan" : Les Tsiganes - 1991.

Témoignages

- YOURS Jan : Tsiganes - Paris, Ed. Phebus 1990.
- La Croisée des chemins - Paris, Ed. Phebus 1992.
- MAXIMOFF Matéo : Dites-le avec des pleurs - Concordia 1990.

Littérature

- MAXIMOFF Matéo : Ce monde qui n'est pas le mien - Concordia 1992.
- VANIA DE GILA Romano : L'âme tsigane - Wallada 1992.

Socio-Ethnologie

- REYNIERS Alain : Les Tsiganes en Europe à l'horizon de 1993 - UNISAT-Etudes Tsiganes.
- VALET Joseph : Les Voyageurs d'Auvergne, nos familles yéniches - Clermont-Ferrand - Chez l'Auteu.

Scolarisation

- LAURENT-FAHIER Arlette : Les Tsiganes et l'Ecole. Le Nouvel Educateur PEMF - 1991.

Musique

- LEBLON Bernard : Musiques tsiganes et Flamenco - l'Harmattan 1990.
- WILLIAMS Patrick : Django - Montpellier. Ed. du Limon 1991.

Filmographie

- Le temps des Gitans - d'Emir KUSTURICA - (durée 2 H 15) - 1989.
- Latcho Drom - de Tony GATLIF - (durée 35 mn) - sortie début 1993.

Vidéo

- Tsiganes (16 mn et vidéo) - document réalisé en Provence-Côte-d'Azur, montrant les différents types d'habitat et les diverses réalités socio-économiques. Diffusion : Etudes tsiganes.
- Le clou volé - documentaire sur les Tsiganes en Europe, les persécutions, leur place dans la société. Diffusion : Etudes tsiganes.
- Mémoire du voyage - de CHEIKH DJEMAI - (60 mn) - distribution : Parution de la Lanterne

Pour de plus amples renseignements :
LES ETUDES TSIGANES - 2 rue d'Hautpoul - 75019
PARIS

LOI N° 90-449 du 31 MAI 1990

Visant à la mise en oeuvre du droit au logement
(souvent appelée "Loi Besson" du nom d'un des 8
Ministres signataires, chargé du logement.

Art. 28 - Un schéma départemental prévoit les conditions d'accueil spécifiques des Gens du Voyage, en ce qui concerne le passage et le séjour, en y incluant les conditions de scolarisation des enfants et celles d'exercice d'activités économiques.

Toute commune de plus de 5.000 habitants prévoit les conditions de passage et de séjour des Gens du Voyage sur son territoire, par la réservation de terrains aménagés à cet effet.

Dès la réalisation de l'aire d'accueil définie à l'alinéa ci-dessus, le maire ou les maires des communes qui se sont groupées pourront, par arrêté, interdire le stationnement des Gens du Voyage sur le reste du territoire communal.

EXTRAIT DE LA CIRCULAIRE DU 16 OCTOBRE 1991

**I. Obligations légales des communes en matière
d'accueil des Gens du Voyage**

1.1. - Le cas des communes de moins de 5.000 habitants

Dans le régime antérieur, il résultait de la jurisprudence administrative que chaque maire devait, quelle que soit la taille de sa commune et sa fréquentation par les Gens du Voyage et faute de disposer d'une aire de stationnement aménagée (souvent appelée aire de séjour), assurer le stationnement sur des terrains de passage officiellement désignés et bénéficiant d'un équipement minimum qui convienne à une

halte de courte durée (cf. circulaire Ministère de l'Intérieur n° 86-370 du 16 décembre 1986 - 1121 aperçu général et 1122 caractéristiques du terrain de passage).

Sous réserve des précisions données au II de la présente circulaire, le régime juridique décrit ci-dessus reste inchangé pour les communes de moins de 5.000 habitants.

1.2 - Le cas des communes de plus de 5.000 habitants

Pour les communes de plus de 5.000 habitants, la loi précitée du 31 mai 1990 (article 28 alinéa 2) apporte une double innovation :

- une obligation légale vient confirmer et préciser la jurisprudence administrative;

- l'accueil des Gens du Voyage doit être assuré par la réservation de terrains spécialement aménagés. Toute commune doit prévoir les conditions d'accueil en ce qui concerne le passage (halte de courte durée) et le séjour.

Une commune qui désignerait des terrains de passage ou de séjour, sans rapport avec la fréquentation habituellement constatée ou dépourvus d'équipement spécial ne satisferait pas à son obligation légale. Les caractéristiques de ces terrains ont été décrites aux points 1122 et 312 de la circulaire précitée du 16 décembre 1986.

Le choix du terrain par rapport à son environnement immédiat devra s'effectuer dans le respect de la dignité des Gens du Voyage notamment en ce qui concerne les nécessités de l'hygiène, les conditions de scolarisation des enfants et d'exercice des activités économiques.

Conformément aux instructions données dans la circulaire du 16 décembre 1986 précitée, il est préférable de prévoir plusieurs aires de petites tailles que de grands équipements, dans les cas où les besoins locaux sont importants.

II. Stationnement en dehors des terrains aménagés

La jurisprudence autorise déjà les communes qui satisfont à l'obligation d'accueil des Gens du Voyage par la mise à disposition d'un terrain aménagé à interdire le stationnement des nomades sur le reste du territoire communal.

Désormais, la loi autorise les communes, quelle que soit leur population, qui participent dans le cadre d'un programme intercommunal à la réalisation d'une aire d'accueil, à interdire le stationnement des Gens du Voyage sur leur propre territoire.

Bien que la jurisprudence n'ait pas encore fixé les conditions d'application d'une telle interdiction, il est probable qu'elles seront déterminées en fonction de deux facteurs principaux :

- les conditions générales d'accueil en fonction des besoins locaux, en particulier la capacité de l'aire, qui pourra être appréciée par référence au schéma départemental prévu par la loi;

- dans le cas du regroupement intercommunal, l'aire géographique desservie : si elle peut raisonnablement correspondre aux limites d'un canton en zone rurale; elle doit être appréciée, en zone urbaine et péri-urbaine, en fonction des réalités locales (itinéraires pratiqués et structures intercommunales existantes).

Il est rappelé qu'il ne peut être envisagé de prendre un arrêté d'interdiction de stationnement sur des terrains privés permettant l'accueil des caravanes en application des prescriptions du code de l'urbanisme (articles R 443-7 et R 443-4 de ce code).

Extrait de la circulaire du 16 mars 1992, émanant du
Ministère de l'Équipement et du Logement

Objet : schéma départemental - Référence : Loi du 31
mai 1990.

I. Le contenu du schéma départemental

Le schéma départemental d'accueil des Gens du Voyage
comprend :

- une analyse des besoins de toute nature liés à
l'accueil des Gens du Voyage dans le Département;
- la présentation des dispositifs de
stationnement, d'accès aux services publics notamment
d'éducation et de formation ainsi que l'insertion
économique;
- le dispositif financier global dans le cadre
duquel pourront être réalisées les diverses
propositions;
- la composition et le fonctionnement de la
structure de suivi.

1-1 Analyse des besoins

Elle comprend l'étude des flux habituellement
constatés, des itinéraires et des calendriers de
déplacements traditionnels ainsi qu'une photographie de
la présence des Gens du Voyage à différentes périodes
de l'année, en fonction des éléments spécifiques de
leur mode de vie et leurs activités économiques.

Il convient en particulier de repérer les besoins
stables et les causes éventuelles d'évolution.

Cette analyse sera complétée d'une évaluation des capacités à mettre en place dans les principales composantes des actions d'accueil:

- stationnement de longue ou courte durée sur terrains privés ou terrains publics, intégration dans la ville et l'environnement naturel et proximité des équipements publics;

- scolarisation des enfants;

- exercice d'activités économiques.