

# **DEPARTEMENT DE LA CORREZE**

## **SCHEMA DEPARTEMENTAL D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE**

adopté par la commission consultative  
du 19 novembre 2002.

# **SOMMAIRE**

## **I - Rappel de la réglementation**

## **II – Diagnostic initial**

Méthode d'étude

Les zones agglomérées

Les zones de passage traditionnel

Des axes de circulation identifiés

Le passage sur les communes de plus de 5000 habitants

La sédentarisation

## **III - Les équipements nécessaires :**

- Les communes de plus de 5000 habitants
- Les autres aires d'accueil nécessaires
- Les terrains de petit passage
- Les habitats adaptés
- Tableau récapitulatif
- Rappel des caractéristiques des différents dispositifs d'accueil

## **IV – Les recommandations d'accompagnement social :**

- Santé
- Accès aux droits et services
- Scolarisation
- Insertion par l'économique

## **V – La mise en œuvre du schéma départemental**

## I - Rappel de la réglementation

La loi du 30 mai 1990, (dite "loi Besson"), visait la mise en œuvre du droit au logement et son article 28 fixait les obligations des communes quant à l'accueil des gens du voyage.

Le constat a fait apparaître une application très limitée de ces textes : seulement un tiers des départements ont élaboré un schéma approuvé conjointement par le Préfet et le Président du Conseil Général, et seulement 5 000 places ont été créées pour 25 000 à 30 000 nécessaires.

La loi du 5 juillet 2000, relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage, a pour objectif général d'établir un équilibre satisfaisant entre, d'une part, la liberté constitutionnelle d'aller et venir et l'aspiration légitime des gens du voyage à pouvoir stationner dans des conditions décentes, et d'autre part, le souci également légitime des élus locaux d'éviter des stationnements illicites.

Cet équilibre doit être fondé sur le respect de ses droits et de ses devoirs par chacun, à savoir :

↳ par **les collectivités locales** auxquelles la loi fait obligation de réaliser et de gérer les aires d'accueil. En contre partie, leurs moyens pour lutter contre le stationnement illicite sont renforcés,

↳ par **les gens du voyage** pour lesquels les conditions d'accueil devront être satisfaisantes. Ils devront, par ailleurs, être respectueux des règles de droit commun,

↳ par **l'Etat**, qui doit être le garant de cet équilibre et assurer par ses aides le principe de solidarité nationale.

L'enjeu est la cohabitation harmonieuse de tous, par delà les différences sociales et culturelles.

Le présent schéma départemental devient l'outil de référence en matière d'accueil des gens du voyage.

### Les obligations fixées par la loi du 5 juillet 2000 :

- l'élaboration du schéma départemental :
  - le schéma départemental fixe la capacité, la destination et la commune d'implantation des aires permanentes d'accueil, ainsi que la nature des actions à caractère social destinées aux gens du voyage qui fréquentent ces aires,
  - le schéma départemental est élaboré conjointement par le Préfet et le Président du Conseil Général. Le travail d'élaboration est conduit avec la commission consultative départementale qui réunit des représentants de l'Etat, du Conseil Général, des maires et des gens du voyage. Elle est également associée à la mise en œuvre du schéma et établit chaque année un bilan d'application de ce schéma,
  - après recueil des avis des conseils municipaux des communes figurant au schéma et de la commission consultative, le schéma est approuvé dans un délai de 18 mois à compter de la publication de la loi du 5 juillet 2000
- Les obligations des communes :
  - les communes figurant au schéma départemental sont tenues de participer à sa mise en œuvre en mettant à la disposition des gens du voyage une ou plusieurs aires d'accueil aménagées et entretenues,

- toutes les communes de plus de 5 000 habitants figurent obligatoirement au schéma départemental,
- certaines communes de moins de 5000 habitants peuvent également figurer selon l'analyse des besoins ou en cas de convention intercommunale,
- les communes inscrites au schéma doivent réaliser les aires d'accueil définies par celui-ci dans un délai de deux ans suivant la publication du schéma. Dans le cas contraire, le Préfet dispose d'un pouvoir de substitution,
- l'accueil des gens du voyage doit être pris en compte dans les documents d'urbanisme. A défaut, le Préfet peut l'imposer en application de la notion de « projet d'intérêt général ».
- la liberté "d'aller et venir" ayant une valeur constitutionnelle, les communes qui n'ont pas d'aire permanente ou qui n'en financent pas, ont l'obligation de permettre la halte des gens du voyage sur les terrains qu'elles indiquent pendant une période de 48 heures minimum.

- Les financements :

- la réalisation des aires d'accueil des gens du voyage bénéficie de subventions s'élevant à hauteur de 70 % de la dépense hors taxe, dans la limite de plafonds de dépenses subventionnables fixés par le décret du 25 juin 2001. D'autres financements publics ou privés peuvent être mobilisés en complément. Le décret du 3 octobre 2000 relatif aux subventions de l'Etat pour les projets d'investissement dans le champ de l'urbanisme et du logement, mentionne les aires d'accueil des gens du voyage parmi les équipements dont la réalisation peut être aidée directement par des fonds publics jusqu'à hauteur de 100 %,
  - une aide forfaitaire à la gestion sera attribuée en fonction du nombre de places de caravanes disponibles. Cette aide fait l'objet d'une convention entre l'Etat et le gestionnaire. Elle définit le mode

de fonctionnement envisagé ainsi que les modalités de calcul du droit d'usage perçu par le gestionnaire,

- la loi permet la participation du département aux frais de fonctionnement de l'aire (limitée à 25 % de ces frais),

- la population prise en compte dans le calcul de la DGF est majorée d'un habitant par place de caravane.

- Le renforcement des pouvoirs de police du maire (article 9) :

- le maire d'une commune ayant satisfait aux obligations qui lui incombent peut, par arrêté, interdire, en dehors des aires aménagées, le stationnement des résidences mobiles constituant l'habitat des gens du voyage,

- lorsque le maire a pris un tel arrêté, il peut, en cas de stationnement illicite sur un terrain public ou privé, saisir le président du tribunal de grande instance aux fins de faire ordonner l'évacuation forcée des résidences mobiles,

- des dispositions visent à réduire les délais d'instruction de la procédure d'expulsion des résidences mobiles des gens du voyage : le juge statue en la forme de référés et sa décision est exécutoire à titre provisoire ; le juge peut ordonner l'expulsion de tout terrain occupé en violation de l'arrêté municipal et le maire n'aura pas à relancer une procédure d'expulsion en cas de déplacement de caravanes sur un autre terrain de la commune.

## II - Diagnostic initial

### Méthode d'étude :

Le présent schéma a été élaboré en partenariat entre l'Etat et le Conseil Général de la Corrèze.

Il résulte d'un diagnostic effectué par le Bureau d'Etudes CATHS en 2002 après des visites sur le terrain, rencontres auprès des familles des gens du voyage, des institutions concernées et des élus.

Il est élaboré en application de la loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage.

Il traite en parallèle les problèmes des **gens du voyage itinérants et des sédentaires**.

Les éléments recueillis s'inscrivent dans des logiques spatiales analysées au regard de typologies d'usages identifiées nationalement :

↳ **des situations caractéristiques en zones urbanisées** dans lesquelles se rencontrent de façon organisée les éléments dynamiques des tsiganes « sur le voyage » et les membres plus statiques, et généralement plus fragilisés, de leur communauté. C'est le cas pour les zones agglomérées de Brive, Malemort et, dans une moindre mesure, de Tulle.

Ces situations s'inscrivent dans un ensemble de conflits organisés, de médiations ponctuelles et de stationnements sauvages récurrents dans un contexte d'absence d'accueil décent et d'opportunités foncières particulières exploitables pour un bon stationnement des groupes de caravanes,

↳ **un voyage dit de type traditionnel** sur tout le reste du département. Ces situations décrivent des flux inscrits dans l'histoire du voyage et des voyageurs comme dans l'économie locale à dominante rurale.

Ils maintiennent le rôle social séculaire des artisans et des commerçants itinérants qui perdurent dans les secteurs ruraux éloignés des grandes zones commerciales. Acteurs qui furent aussi les diffuseurs de nombreuses activités nouvelles dans le pays.

Il est cependant à noter que ce travail sur le passage serait insuffisant et inutile s'il n'était pas associé à une approche de la "**sédentarité**".

Il n'existe en effet aucun exemple où voyage et sédentarité ne se rencontrent pas. Même si les lieux des uns ne sont pas ceux des autres et que, bien qu'il y ait échange, les aires d'accueil ne peuvent se substituer aux besoins en habitat. De même ces derniers ne peuvent satisfaire seuls aux exigences du passage, quand bien même ils seraient en capacité d'en absorber une partie.

En Corrèze, ce phénomène s'analyse suivant deux axes majeurs connus dans leurs développements conflictuels. A ces derniers, il faut bien sur ajouter des sédentarisations séculaires réelles dont les plus récentes sont encore actrices d'accueil familial.

↳ **une sédentarisation urbaine de pauvreté** constituée pour une part importante de stationnements sauvages permanents sur des zones délaissées, insalubres ou dangereuses, mais aussi dans cet ordre de valeur, par un phénomène d'errance de faible ampleur autour de l'agglomération briviste qui est un lieu ressource dont on n'ose plus s'éloigner. C'est donc sur cette ville mais aussi sur les communes alentour, avec un point de focalisation secondaire sur Malemort, que semble se concentrer le noyau dur des familles tsiganes en difficulté sur le département.

La ville de Tulle concentre aussi des phénomènes différents de grande précarité de certaines familles de gens du voyage. Que ce soit dans des

cités HLM difficiles, dans des stationnements précaires permanents autour de ces sites ou sur d'anciens lieux délaissés le long des routes. Historiquement, cette ville est marquée dans la mémoire tsigane régionale comme un lieu dur d'internement pendant la dernière guerre mondiale. Mémoire qui semble oubliée des acteurs locaux.

Ces situations génèrent des présences urbaines spontanées et non conformes aux règles d'urbanisme sur lesquelles se développent des pathologies liées aux mauvaises conditions de vie (troubles dentaires, saturnisme, tuberculoses, stress, troubles respiratoires, etc...).

Ces groupes s'organisent autour de pratiques de subsistance qui s'inscrivent essentiellement dans le régime des petits boulots "au noir" (en particulier sur le département, cueillette de houx ou de champignons, outre les habituels petits travaux de bâtiment),

↳ **une sédentarisation de familles tsiganes** plus ou moins isolées en zones rurales avec des groupes encore voyageurs qui ont pu appuyer leurs arrêts sur des réseaux locaux de connaissances appuyés éventuellement par ces familles même quand elles n'apparaissent plus elles-mêmes comme faisant partie de cette communauté.

Cette multiplicité des histoires des gens du voyage admis comme résidents locaux et personnes ressources pour les membres de leur famille est relativement lisible. Elle est renforcée sur le département par l'existence de membres originaires de cette communauté qui, après s'être cachés et avoir pris des métiers et appartements ordinaires pendant la dernière guerre, ont opté pour la sédentarité définitive. Ces gens dont l'origine est normalement ignorée, restent des relais y compris dans les villes pour des voyageurs d'autres régions.

### **Les zones agglomérées :**

Le département de la Corrèze, dans l'identification de ses territoires d'accueil, est marqué par la prééminence de l'agglomération **Brive/Malemort**. Il n'en compte pas moins une certaine densité urbaine autour de **Tulle**. Pour la première de ces zones, il faut noter qu'elle inscrit une forme de continuité le long des axes majeurs que constituent l'ancienne RN 20 (RD 920) et surtout la RN 89 vers la commune de Terrasson puis la Dordogne : axe sur lequel on trouve de très nombreux terrains familiaux appartenant à des familles inscrites dans de fortes dynamiques économiques. Au confluent de ces deux itinéraires forts, l'agglomération briviste ne pouvait que focaliser l'intérêt des itinérants.

Ces secteurs urbains conjuguent normalement une forte densité de bâti et de population continus au delà des limites de la commune centre avec des tissus interstitiels lâches, des zones commerciales et économiques, réalisées ou en réserve d'aménagement.

Ces entités spatiales sont particulièrement propices aux stationnements spontanés. Tout d'abord, elles représentent pour les gens du voyage des zones de chalandise permanentes ainsi qu'un lieu de ressources sociales y permettant une présence continue. Mais elles possèdent aussi des services sociaux et de santé importants essentiels à la survie des plus précaires.

On constate également que désormais les villes génèrent un voyage spécifique d'hospitalisation orienté majoritairement et inutilement vers les urgences. Ce phénomène est sensible en Corrèze, notamment avec la présence des hôpitaux de Brive et Tulle.

L'agglomération briviste, située sur ce qui se dégage comme le croisement des axes majeurs du passage local, est le lieu où l'on pourra trouver des "grands rassemblements" et où pourrait s'envisager un site d'accueil pour le "grand passage".

La ville de Tulle, moins riche et d'une géographie plus torturée semble moins attractive pour ces mouvements.

Le secteur d'Ussel est peu concerné par les passages de tsiganes et ceux-ci s'inscrivent plutôt dans des logiques de bourgs ruraux.

Néanmoins et au-delà de logiques et constantes sociologiques liées à cette échelle d'urbanisation, chacun de ces secteurs présente ses propres particularités tant en demandes qu'en réponses pour le passage, mais aussi quant aux présences de "sédentaires" et de leur lisibilité. Cela est de plus coordonné avec des enjeux économiques périphériques propres.

### Les zones de passage traditionnel :

Cette appellation concerne la majorité du passage et des présences reconnues sur le territoire. On remarque les éléments constants suivants :

↳ des familles de passage identifiées sur des activités connues et des cycles de passage réguliers, notamment en période estivale. On trouve parmi elles une grande part de ce que l'on nomme le **petit passage**, lequel continue de mailler le territoire de la Corrèze,

↳ des voyageurs résidents propriétaires qui, soit accueillent chez eux des membres de leur famille de passage, soit participent de l'organisation des passages aux alentours. On note des situations particulièrement prégnantes sur Brive, mais également sur l'axe de la RN 89 vers Terrasson en Dordogne,

↳ des activités économiques réelles et connues (rempaillage, vannerie, démarchage, rémouleurs, etc...) qui sont inscrites dans les activités économiques quotidiennes. La Corrèze n'est pas marquée par la problématique d'une grande activité agricole saisonnière qui serait très attractive pour les gens du voyage puisqu'on ne trouve que le secteur de Lubersac où s'organise la cueillette des pommes qui correspond à une attractivité spécifique. La cueillette du houx, des champignons, la chasse, la pêche, ne procurent que des revenus subsidiaires pour les sédentaires ou des voyageurs de passage dont ils ne constituent pas le premier motif de stationnement.

Néanmoins, on peut supposer que les déplacements des groupes transitant sur le département du printemps à l'automne vers d'autres territoires (Sud ou Loire) ont pour motif l'exercice de ce type d'activité,

↳ un stationnement sur des lieux récurrents.

Ces données sont constitutives d'un fonctionnement économique sain avec une majorité de population active directement ou par les rôles complémentaires qu'elle remplit auprès des autres voyageurs dans l'organisation globale structurée qu'est une famille en mobilité. Elles décrivent des systèmes d'échanges entre groupes sociaux construits sur les saisonnalités et les besoins.

### Des axes de circulation identifiés :

Ces passages et activités s'inscrivent sur des savoir-faire des populations locales, mais aussi dans des circuits d'échanges avec des acteurs issus ou passant par les régions et départements limitrophes.

↳ **L'axe Nord/Sud** : c'est l'axe de circulation matérialisé par l'ancienne RN 20. L'autoroute n'est pas un itinéraire intéressant pour des voyageurs économiquement plus intéressés par les opportunités d'arrêts que par la vitesse du flux. Il relie les zones de Midi Pyrénées et de la Haute-Vienne, département où sont domiciliés et d'où sont originaires un certain nombre de groupes itinérants en Corrèze. Au-delà, cet axe s'étend vers les zones d'activités saisonnières du Languedoc Roussillon et des Pays de Loire. Il est également un des axes vers l'agglomération parisienne.

↳ **L'axe Est/Ouest** : c'est l'axe de circulation matérialisé par la RN 89 reliant le département de la Dordogne au département du Puy de Dôme. Cet axe très actif est plutôt dynamique pour les métiers traditionnels essentiellement commerciaux qui, dans des zones rurales éloignées des zones de chalandise de la mode immédiate, sont les marchés de prédilection de ce que les économistes nomment le "troisième tour des soldes" : revente sur les marchés des invendus à l'issue des soldes des commerces des centres villes.

Cet axe est également un des lieux dynamiques pour écouler des articles d'artisanat, en particulier de vannerie qui restent fort le long de l'Allier et des affluents de la Loire et descendent écouler leurs stocks hivernaux vers les zones touristiques du Sud-Ouest.

Il est enfin l'itinéraire pour circuler entre les travaux saisonniers de la fructiculture en vallée de la Garonne ou les vendanges manuelles en Champagne. Tous deux fortement demandeurs de main d'œuvre tsigane.

↳ **La vallée de la Dordogne** : Argentat, Beaulieu et Bort-les-Orgues connaissent des passages remarquables tant par leur nombre que par la taille des groupes concernés et la large période de l'année sur laquelle on les observe.

Ce passage, outre qu'il donne lieu à des activités artisanales et de commerce usuelles, est surtout motivé par des déplacements interrégionaux, notamment du Sud/Ouest vers l'Auvergne.

↳ **La zone "pommicole"** ou comment organiser l'accueil des gens du voyage travailleurs saisonniers : il est confirmé que le secteur de Lubersac connaît le passage saisonnier de groupes appelés pour une activité de cueillette de pommes. Ces groupes stationnent sur le domaine public non aménagé et les communes paraissent subir ce passage sans qu'il y ait une réelle concertation. Or l'hébergement de ces personnes est légalement à la charge de leurs employeurs qui devraient, pour le moins, s'entendre avec leurs municipalités pour mieux organiser l'accueil de leurs travailleurs saisonniers.

## **Le passage sur les communes de plus de 5 000 habitants :**

### ↳ **BRIVE** :

Par sa taille et son implantation à la croisée de deux axes majeurs de l'économie tsigane, Brive est le théâtre de passages nombreux et variés dans leurs causalités comme dans le territoire couvert par les groupes concernés. Depuis les quasi sédentaires du camp de Bouquet, aux grands voyageurs qui stationnent volontiers sur la ZI du Teinchurier, de la Marquisie, à l'ancienne caserne des pompiers, ou sur des sites commerciaux ou industriels privés, en passant par les missions évangéliques qui ont leurs habitudes sur la plaine des jeux, pratiquement tout le spectre des situations possibles est balayé.

Apparaît sur ce territoire le besoin de toute la palette des réponses existantes (terrains familiaux avec habitats adaptés, aires d'accueil des gens d'un passage courant, aire de grand passage).

Tout cela se mettra en œuvre après une identification des familles locales et de leurs besoins qui devront être satisfaits en priorité. On ne peut loger dans les mêmes conditions des gens territorialisés en situation de précarité avec des groupes dynamiques dont l'économie est structurée sur le voyage à arrêts limités.

### ↳ **MALEMORT** :

la commune n'a pas attendu notre passage pour nous alerter, par courrier, sur des stationnements sauvages fréquents sur des terrains publics non aménagés et de surcroît pour certains en zone inondable.

Par ailleurs, des familles locales puisque originaires de Brive, mais dont les membres sont implantés en propriétés sur plusieurs communes du secteur, ont une affection marquée pour la place du dojo alors qu'une mission évangélique d'une centaine de caravanes s'est approprié le terrain de rugby.



Au delà de cet épisode, le passage courant dominant est d'un type familial de l'ordre de quelques caravanes, celui-ci se passant durant pratiquement toute l'année.

L'articulation des actions sur ce secteur :

Les quantification et qualification des passages, et l'expérience apportée par le passage de la mission évangélique conduiront vraisemblablement in fine à retenir la création d'une aire départementale de grand passage sur ce secteur.

Il est important d'inscrire la réalisation de l'accueil sur Malemort en articulation avec une démarche globale sur Brive. Les deux communes ainsi que d'autres de moindre importance sont totalement liées dans les transferts ponctuels de ces passages.

#### ↳ **TULLE :**

La topographie spécifique de cette commune explique que, nonobstant une population à l'échelle du département, conséquente, les passages y soient de faible importance. Ils sont néanmoins récurrents et associés à des sédentarisation précaires importantes autour desquelles ils s'organisent.

Tulle s'inscrit de plus dans l'histoire régionale tsigane comme un des lieux emblématiques de l'internement par la police vichyste lors de la dernière guerre mondiale. Outre la Corrèze, les départements de Dordogne, du Cantal et du Lot en particulier accueillent depuis une évasion collective, mythifiée peut-être par les survivants, de nombreuses familles tsiganes qui se sont réfugiées en milieu rural et autour desquelles s'organise toute une migration de la mémoire.

Dans cette approche et outre l'accueil courant, c'est tout un travail de mise en perspective de cette population sur le secteur qui devrait être envisagé.

Le passage occasionnel, sans rapport avec ces flux familiaux, et en l'absence d'équipements d'accueil, est de courte durée et fréquemment conflictuel.

#### ↳ **USSEL :**

Le constat est le même que pour Tulle où le passage, bien que sensiblement supérieur en nombre et taille des groupes, n'appelle pas a priori à la création de plus d'une aire, limitée à quinze ou seize places de caravanes.

Un "pic" de quarante caravanes a été observé en août passé, mais sa durée s'est limitée à une nuit. Situation qui illustre le peu d'intérêt de cet axe pour les grands groupes qui nécessitent des zones de chalandise plus grandes pour organiser des arrêts.

Les autres stationnements (transit printanier ou estival sur l'axe Est/Ouest), dont le nombre s'est élevé à trente sur l'année, n'ont jamais concerné plus de quinze caravanes, à l'exception d'une famille se déplaçant sur le secteur toute l'année, et de l'afflux généré par la fête locale.

## **La Sédentarisation :**

### **↳ Situation générale :**

Globalement, le département ne déroge pas aux constats nationaux puisque l'on y trouve le catalogue de la présence tsigane :

- quelques familles isolées, dispersées sur l'ensemble du territoire, qui vivent dans des conditions économiques et de confort très inégales,
- des situations de confort relatif dans des logements extérieurement anodins,
- des implantations sur des terrains agricoles inconstructibles, sans eau ni électricité, achetés bien au dessus de leur prix réel,
- fortes densités de présences sur les communes de Malemort, Tulle, Brive et Meymac.

A Meymac, où l'on compte six familles, c'est en rapport à l'échelle de cette commune que ces sédentarités sont considérées comme importantes. L'explication de cette forte présence, de familles corréziennes de souche, n'est aujourd'hui pas connue.

Compte tenu du contexte global de difficultés de ces familles à arriver à obtenir un habitat décent et des forts problèmes sanitaires et sociaux rencontrés, cette problématique est inscrite dans les priorités d'action du Plan Départemental en faveur du Logement des Défavorisés (PDL).

### **↳ Les villes à fortes problématiques :**

**Brive** : Les situations sont très variées entre quelques véritables notables du voyage dont les activités ont pignon sur rue jusqu'aux familles présentes sur ce qui n'est plus une aire d'accueil mais un lieu de résidence avec quelques intermittences.

Fortement insalubre malgré les remises en état régulières et un suivi social correct, le site de Bouquet abrite les familles qui portent pratiquement toutes les stigmates de la misère : alcoolisme, pathologies cutanées et respiratoires, scolarisations aléatoires ... et cela malgré des efforts faits par la mairie dans la gestion de l'état du site et dans la prise en compte des problématiques sociales de ces familles.

Il apparaît d'ores et déjà nécessaire d'envisager :

- une procédure d'accompagnement des familles vers un habitat,
- une fermeture de ce site qui ne correspond pas à des critères d'habitabilité.

La dominante de ces situations reste néanmoins une grande difficulté sociale ou urbaine qui devra être appréhendée dans une démarche de relogement vers des produits adaptés aux familles et usages.

Si la commune de Brive est la première concernée, son action devrait s'inscrire plus logiquement dans l'intercommunalité qui permettrait une démarche plus élargie et vers une déconcentration des familles présentes.

**Malemort** : de nombreuses familles tsiganes résident depuis des années sur cette commune sans problèmes majeurs de voisinage. La majorité d'entre elles y sont domiciliées et raccordées aux réseaux publics urbains. Les terrains sont tous bien tenus et les familles acceptées dans le tissu local.

Néanmoins des questions se posent sur leur devenir et sur le maintien d'une demande forte d'acquisition sur ce secteur sur lequel existe un fort risque d'inondation. Dans la pratique cela interdit de nouvelles autorisations d'installations alors que des acquisitions continuent.

**Tulle** : sur la ville de Tulle, le contexte des sédentarités est plus marqué par une exclusive de précarité que sur les autres villes concernées du département.

Celle-ci s'observe aussi bien sur des sites de présences sauvages qui portent toutes les images d'une « bidonvillisation » avancée que sur des sites particulièrement insalubres et dangereux.

Pour y répondre partiellement et de façon inadaptée, des relogements ont eu lieu sur une des cités HLM d'habitat vertical les plus difficiles de la ville. A ses pieds et sur des délaissés de cette même cité a été organisé un stationnement permanent de caravanes qui accueillent les membres du groupe élargi des familles relogées.

Dans l'urgence, une mission a été confiée au PACT-ARIM de Corrèze pour suivre, via des baux glissants, les familles les plus fragiles relogées par l'office municipal d'HLM. Cette mission, organisée dans une approche défensive de suivi des familles les plus compliquées issues de cette communauté devrait néanmoins amener à une réflexion globale pour prendre en compte de façon adaptée ce problème.

### **Conclusion :**

Cet état des lieux fait émerger des cohérences territoriales au sein desquelles on distingue une homogénéité entre les groupes de voyageurs, les situations rencontrées, mais aussi en termes de besoin.

On note territorialement 4 secteurs :

- le Nord et la vallée de la Vézère,
- le centre et l'ouest urbains, avec les agglomérations de Brive et Tulle, Brive étant en continuité avec le Terrassonnais en Dordogne,
- la RN 89 nord-est qui est l'axe de passage vers l'Auvergne, département très fréquenté par les gens du voyage,
- le sud et la vallée de la Dordogne avec un lien à établir sur les problèmes de sédentarisation avec le Lot.

### III - Les équipements nécessaires

Le diagnostic, effectué par le bureau d'études CATHS, a fait apparaître les besoins relatifs à un accueil satisfaisant des gens du voyage dans le département de la Corrèze. Il s'agit de traiter dans ce chapitre les besoins en équipements d'accueil ou de logement. Les besoins en matière scolaire, socio-éducatif et sanitaire sont traités dans le chapitre suivant.

#### Les communes de plus de 5000 habitants

##### **Brive**

Compte tenu des besoins recensés au diagnostic, la ville de Brive est concernée par la réalisation d'une réponse à l'accueil des gens du voyage. Elle est inscrite dans la communauté d'agglomération du Pays de Brive qui possède la compétence éventuelle pour réaliser ces investissements et en assurer la gestion.

La commune est concernée par le besoin de réaliser les équipements suivants :

**1 aire d'accueil pour les gens de passage d'une capacité de 32 places ou 2 de 16 places.** Ces équipements devront être implantés sur l'arc ouest de la ville. Le site De Bouquet, non conforme, ne doit pas être maintenu et sa population ne pourra pas légalement aller vers ces aires d'accueil à venir. Si l'implantation de ces terrains ne se faisait pas sur Brive même, l'axe de la RN89 paraîtrait le plus pertinent.

**1 terrain de grand passage** en enjeu d'agglomération. Son implantation doit se réfléchir dans un rayon maximal de 3 kilomètres autour de la zone agglomérée.

L'organisation en réseau d'accueil et de gestion préconisé par les textes est à réaliser

##### **Malemort**

Seconde ville de la communauté d'agglomération du Pays de Brive, elle est également en besoin d'organiser l'accueil des gens de passage sur l'est de l'agglomération. Ces besoins sont :

**1 aire d'accueil pour les gens de passage d'une capacité de 24 places.** Cet équipement pose un problème de localisation car la distance maximale de 2 kilomètres entre le site et les écoles pourrait être dépassée. Ce point qui n'est qu'une recommandation pourra ne pas être contraignant si l'aire est sur la route de Tulle du fait de nombreuses maisons qui sont dans le même cas.

##### **Tulle**

Bien que le passage y soit moins important que sur l'agglomération de Brive, il y est néanmoins significatif et nécessite la création d'un équipement d'accueil du passage courant

**1 aire d'accueil pour les gens de passage d'une capacité de 24 places.** Cet équipement ne pourra se positionner sur l'actuel Moulin de Feix. Il paraît difficile de l'implanter ailleurs qu'à Tulle sur la communauté de communes du Pays de Tulle

##### **Ussel**

Le constat y est le même que pour Tulle et les préconisations seront du même ordre soit :

**1 aire d'accueil pour les gens de passage d'une capacité de 24 places.**

### Les autres aires d'accueil nécessaires

#### **Argentat**

Cette commune est sur un axe actif du passage et la fréquence de ces derniers incite à y envisager un équipement spécifique soit :

**1 aire d'accueil pour les gens de passage d'une capacité de 20 places.**

#### **Bort les Orgues**

Comme argentat, cette commune est sur un axe actif du passage et la fréquence de ces derniers amène à y envisager un équipement spécifique soit :

**1 aire d'accueil pour les gens de passage d'une capacité de 20 places.**

### Les terrains de grand passage

Hormis celui proposé sur l'agglomération du Pays de Brive, il n'est pas utile d'envisager d'autres sites affectés à l'accueil du grand passage en Corrèze.

### Les terrains de petit passage

Ces réalisations sont inscrites au schéma départemental à titre de recommandation et non d'obligation.

Ces terrains viennent soit compléter un réseau existant sur une intercommunalité, soit s'inscrivent sur des secteurs ou les passages ne nécessitent pas un investissement lourd mais où la prise en compte des éléments sanitaires incite à se doter d'un équipement adéquat.

Plusieurs secteurs de Corrèze correspondent à ces définitions. Dans une logique d'aménagement global, il serait envisageable de mailler les parties du territoire fréquentées de façon discontinue d'un réseau minimal d'accueil. Chacun de ces équipements serait dimensionné pour accueillir un maximum de 10 caravanes avec des usages courants plutôt proches de 6.

Les sites ci-après paraissent nécessaires.

#### **Pays de Brive**

Envisager un site complémentaire pour suppléer les aires d'accueil en périodes de pointe du passage.

#### **Pays de Tulle**

Envisager un site complémentaire pour suppléer l'aire d'accueil en périodes de pointe du passage.

#### **Egletons**

Pérenniser l'organisation mise en place lors des passages occasionnels.

### **Secteur de Lubersac, vallée de la Vézère**

Envisager un ou deux sites sur cet axe saisonnier connu. Associer en plus les employeurs à l'effort d'accueil puisque la loi leur impose de prendre en charge l'hébergement de leurs employés saisonniers. Ce dialogue pourrait amener une optimisation des équipements et de leur gestion

### **Secteur de Lapeau**

Envisager un site sur la diagonale Tulle/Bort-les-Orgues.

### **Secteur de Tarnac**

Envisager un site près de cette commune.

### **Secteur de Bilhac**

Accompagner l'accueil familial.

### **Les habitats adaptés**

Ces réalisations sont inscrites au schéma départemental à titre de recommandation et non d'obligation.

C'est une demande essentielle et un des enjeux de la réussite d'une politique d'accueil, mais c'est aussi un devoir d'ordre public que de permettre la possibilité d'accès à la propriété de plein droit pour les gens du voyage. Dans le cas contraire continueront à se multiplier les très nombreuses situations anormales et conflictuelles d'installations en terrains non-constructibles de gens du voyage.

Un certain nombre de situations rencontrées fait émerger les difficultés pouvant compromettre le règlement des situations. Sur la liste de ces obstacles opérationnels ont peut notamment inscrire :

- Difficulté à justifier de l'apport personnel indispensable pour l'acquisition d'un terrain et son aménagement.
- Plus difficile encore est l'accès aux crédits immobiliers lorsque ces familles souhaitent se sédentariser. Les banquiers estiment en effet que les tsiganes constituent une population à risques et refusent leur clientèle.
- Achats de terrains en zones inconstructibles du fait de leur moindre coût. Dans la réalité, il ressort que les voyageurs "surpayent" ces terrains au regard de leur réelle valeur vénale, mais sans que le prix n'atteigne celui des terrains constructibles.
- Impossibilité de principe qui résulte de ces achats d'accompagner la sédentarisation par des aides publiques de droit commun.
- Difficulté pour rapprocher les financements volontaires et publics (FCL) des moyens de solvabilisation (attribution de l'allocation logement sur du terrain familial.

Dans ce domaine de l'accès à un habitat de droit commun pour les gens du voyage, les problèmes sont multiples et complexes. Cela impose de traiter les questions suivantes en priorité et lever en particulier les a-priori sur la clientèle des gens du voyage:

- Rechercher une approche au cas par cas des questions résultant du droit de l'urbanisme. L'article 8 de la loi du 5 juillet 2000 ouvre à ce sujet des dispositions coercitives pour les communes qui gagneraient à ne pas être utilisées.
- Régler les obstacles à l'accès au crédit, s'il le faut en mobilisant les banques publiques, mais des exemples autres existent sur département.
- Profiter de la mise en place du FCL pour organiser un accompagnement technique à l'auto-construction.

Ce sont des projets indispensables et relativement lourds à envisager sur les secteurs de Brive et Tulle pour lesquels des procédures de Maitrise d'Oeuvre Urbaine et Sociales (MOUS) à piloter sur plusieurs années paraissent indiquées. Si sur ces 2 secteurs ces opérations n'étaient pas mises en œuvre, le programme d'aires d'accueil serait fortement hypothéqué et les stationnements sauvages perdureraient.

Le secteur de Meymac a également des besoins spécifiques de familles locales.

Cela se traduira par une démarche de production et d'accompagnement d'habitats dits adaptés à destination de ces populations par des opérateurs en capacité de les porter et bénéficiant d'un soutien technique et politique pour les mettre en œuvre.

La démarche de production sera inscrite dans les accords collectifs départementaux conclus entre l'Etat et les organismes HLM, en application de la loi pour la lutte contre les exclusions, en vue de faciliter l'accueil des ménages défavorisés.

La démarche d'accompagnement social sera inscrite dans le plan d'action du Plan Départemental en faveur du Logement des Défavorisés (PDL).

Dans ces démarches de résolution des situations critiques de résidences des gens du voyage et des propositions techniques qu'il faudra leur présenter, il importera de constituer une équipe polyvalente et en capacité de travailler aussi bien les questions du décodage social et culturel des réponses aux questionnements qui seront formulés vers l'habitat que de traduire ces derniers en faisabilités acceptées. Si par ailleurs une expertise extérieure était sollicitée, elle ne pourrait être réellement pertinente que dans l'émergence de partenaires locaux capables de continuer son initialisation.

### **Tableau récapitulatif**

<b>Type de besoins</b>	<b>Nombre de sites</b>	<b>Capacité</b>
Aire d'accueil	6 / 7	142 places
Terrain de Grand Passage	1	100 places
Terrain de Petit Passage	9	90 places
Habitat adapté	4	120 à 150 familles cellulaires sur 40 à 50 sites familiaux



## **Rappel des caractéristiques des différents dispositifs d'accueil**

### **Les terrains désignés :**

Ils visent à permettre l'accueil minimal que doivent toutes les communes. La loi 2000-614 ne remet pas en cause ce principe constitutionnel. Les communes qui participent à la réalisation et la gestion des équipements d'accueil prévus au schéma départemental, (et dans la mesure où tous ceux prévus ont été réalisés et fonctionnent normalement) peuvent prendre des arrêtés obligeant les tsiganes en stationnements irréguliers de les rejoindre dans un délai minimal ou à défaut de quitter leur territoire (article 9). Elles peuvent ainsi limiter la durée de ces arrêts à quelques jours. Si dans une intercommunalité seule une partie des équipements prévus existent, alors seules les communes qui les voient réalisés chez elles peuvent interdire le stationnement sur le reste de leur territoire.

### Principes de localisation :

Il est simplement précisé que le lieu doit être sain, sur et permettre l'accès constant des gens amenés à le fréquenter à de l'eau potable. Cela permet de limiter les contraintes réglementaires mais exclut les emplacements soumis à des nuisances ou des risques qui interdisent leur habitabilité (zones de bruit, périmètres SEVESO, ronds points, ...) sans s'opposer à l'utilisation des zones naturelles si celles-ci s'inscrivent dans une logique locale de proximité. Les lieux trop excentrés peuvent être refusés et risquent de ne servir à rien.

### Niveau d'équipement :

Néant si les principes précédents sont respectés. Dans le cas contraire le minima préconisé devra être réalisé. Il est à noter que pratiquement toutes les communes de France possèdent des opportunités mobilisables dans leur patrimoine et qu'une simple gestion permet de les mettre à disposition sans dysfonctionnement sensible (à titre d'exemple les stades sont souvent munis de grands parkings et d'équipements sanitaires robustes ouverts sur l'extérieur).

### **Les sites de Petit Passage :**

Les terrains de petit passage visent à accueillir de façon discontinue, sur de courtes durées (quelques jours à 2 semaines sans atteindre un mois) et à des périodes identifiées (regroupements familiaux lors du départ des migrations, travaux saisonniers agricoles, itinéraires religieux vers les Sainte Marie, ...) de petits groupes de gens du voyage sur des passages connus. Ces équipements sont de façon préférentielle le complément des aires d'accueil qu'ils viennent suppléer à certaines périodes.

### Principes de localisation :

Il n'y a pas de définition précise pour les terrains de petits passage quant à l'inscription réglementaire sur les communes. Les familles qui les utilisent y sont néanmoins sur ces courtes périodes en situation d'habitat. La jurisprudence admet ainsi leur inscription dans les zones N des PLU L'accessibilité aux services et écoles devra être prise en compte.

### Niveau d'équipement :

Implantés sur des surfaces planes empierrées de 1000 à 2000 M<sup>2</sup>, ils doivent notamment posséder des équipements sanitaires minimaux, une desserte en électricité et un système de contrôle des entrées-sorties y compris les traitements paysagers indispensables à leur pérennité.

**Les Aires d'Accueil :**

Les aires d'accueil pour les Gens du Voyage sont des équipements inscrits dans la diversité de l'habitat. Elles sont destinées à un usage permanent tout au long de l'année. A ce titre elles doivent être considérées et conçues comme les lieux de l'habitat des Gens du Voyage non sédentaires.

Outre les installations permettant l'accueil des gens du voyage stricto-sensu, ces sites comprendront les locaux administratifs nécessaires à assumer les rôles d'un gestionnaire, sans prévoir de structure lourde à cet effet. S'ils ne sont pas à proximité des services sanitaires ou sociaux, ils devront permettre en usages partagés entre les divers intervenants l'exercice des permanences principales en termes de santé publique (PMI, CMS, ...).

**Principes de localisation :**

Suivant la loi du 5 juillet 2000 ces équipements participent de la diversité de l'habitat. Ils doivent donc obligatoirement être inscrits sur des sites possédant cette vocation dans les documents d'urbanisme. C'est à dire les zones U des PLU.

Si ces définitions excluent un grand nombre des sites habituellement affectés à ces usages elles ne nécessitent pas une recherche au cœur des noyaux urbains.

**Niveau d'équipement :**

Le travail de définition qualitative portera sur l'échelle de la famille nucléaire au sein d'une structure familiale élargie parfois appelée par extension "clan". La taille réglementaire a été limitée entre 15 et 50 places mais c'est vers les usages normaux qu'il faut orienter les réalisations nouvelles. Deux tailles critiques apparaissent alors :

- Une taille minimale pour ces projets s'établirait à 8 emplacements (soit 16 places telles qu'elles sont normalisées dans les décrets de juin et juillet 2001), échelle en dessous de laquelle on a la certitude de multiplier les stationnements sauvages.
- La taille maximale à retenir est de 20 emplacements . Soit 2 à 3 groupes familiaux répartis sur au moins 2 zones différenciées de stationnement. Au-delà on entre dans des logiques qui multiplient de

façon exponentielle les coûts de gestion sans assurer la pérennité des sites. L'emplacement ne devra pas être surdimensionné (150M<sup>2</sup> paraissent bien compte tenu de l'évolution des équipements constatable).

- Les surfaces nécessaires à ces opérations varient de 2 500M<sup>2</sup> à 6 000M<sup>2</sup> d'assiette suffisamment plane y compris les traitements paysagers indispensables à leur pérennité.

### **Les terrains de Grand Passage**

Les terrains de grand passage visent à accueillir de façon discontinue, sur de courtes durées (moins de 15 jours) et à des périodes identifiées de grands groupes (définis comme faisant plus de 50 caravanes, taille cohérente en Corrèze : 100 caravanes à accueillir) de familles qui viennent de façon organisée sur des passages connus et récurrents.

Principes de localisation :

Pour ces sites qui ne peuvent pas s'insérer dans une urbanité quotidienne, il sera souhaitable de réserver un site de 1 à 2 hectares facilement accessible aux automobiles. Hors des zones à risques, le choix des sites est ouvert.

Compte tenu du nombre de gens présents, la possibilité de se brancher aux réseaux d'eau potable est essentielle. Souvent ces groupes possèdent des camions équipés pour fournir l'électricité à l'échelle du groupe avec

lesquels ils circulent. Néanmoins l'accès à des branchements ordinaires est préférable en termes de sécurité.

Niveau d'équipement :

Compte tenu de la taille de ces groupes, l'accès aux aires est un enjeu essentiel. Celui-ci devra limiter la dangerosité qu'engendre nécessairement les entrées et sorties de plusieurs centaines de véhicules par jour. Surtout lorsqu'ils sont attelés avec leurs caravanes.

Ces sites provisoires sont utilisés exclusivement entre la fin du printemps et la fin de l'été, soit des périodes où les sols sont stables même quand se produisent des pluies occasionnelles. Le traitement sous forme de prairie qui sera régulatrice des chaleurs paraît satisfaisant et évite tout investissement permanent.

#### IV - LES RECOMMANDATIONS D'ACCOMPAGNEMENT SOCIAL

La Corrèze ne fait pas exception avec le reste du territoire français. Dans l'ensemble des domaines dits de l'action sociale, et malgré des actions ponctuellement intéressantes, les gens du voyage présentent à la fois une moindre accessibilité aux services et une exposition plus forte aux risques de la précarité : pathologies, accès difficiles aux droits et services, illettrisme, forte proportion d'économie informelle..

L'objectif final n'est pas de créer des procédures dérogatoires d'aides pour les populations tsiganes mais d'adapter les moyens existants à la réalité des besoins.

Il apparaît certains traits locaux montrant des besoins plus importants sur certains secteurs que sur d'autres, et également une disproportion dans les réponses suivant les implications plus ou moins fortes des institutions ou services.

Globalement, ces besoins d'accompagnement social s'inscrivent dans les thèmes suivants :

↪ La création de structures d'accueil présentant un niveau d'équipement sanitaire suffisant au regard des normes de salubrité et d'hygiène. Ce thème, traité dans le chapitre précédent est rappelé ici.

↪ Un besoin important en termes d'habitats adaptés à destination de familles. Ce thème, traité dans le chapitre précédent est rappelé ici.

↪ Le suivi des services PMI, enjeu essentiel de santé publique est à évaluer plus précisément et à organiser de manière plus formelle.

↪ La scolarisation est un problème récurrent même si des actions ont été amorcées et ont permis d'obtenir des résultats localement satisfaisants dans le domaine du premier degré.

↪ La question de l'inscription des travailleurs indépendants dans une activité déclarée et les interrogations sur l'accompagnement nécessaire pour amener un minimum d'entre eux à sortir de la précarité.

Ces problèmes et les difficultés à les prendre en compte font remonter un réel défaut de connaissance et d'adaptation des acteurs et des structures à comprendre et répondre aux besoins des familles.

L'évaluation de l'accompagnement social en direction des gens du voyage en Corrèze fait apparaître un éclatement des initiatives et des projets et un réel manque de coordination entre les différents acteurs, tant au niveau associatif qu'institutionnel.

Les actions présentées seront catégorisées de la manière suivante :

- Santé
- Accès aux droits et services
- Scolarisation et actions éducatives
- Insertion par l'économique

Il faut préciser que ces actions sont inscrites au schéma départemental d'accueil et d'habitat, à titre de recommandation et non d'obligation, bien que leur prise en compte soit essentielle si l'on souhaite vraiment répondre à la question posée.

## **I - SANTE**

### **Constat :**

La communauté tzigane est confrontée à une espérance de vie inférieure de près de 20 ans à la moyenne nationale. S'il n'existe pas de pathologies ethniques, cet écart très important traduit essentiellement un problème de santé publique lequel révèle lors d'études comportementales et environnementales la multiplication de pathologies liées aux conditions de vie et d'accès aux services.

Etudié plus finement un certain nombre des facteurs pathogènes identifiés sont observables sur le département. Ils peuvent se décliner suivant des critères qui au-delà des besoins de soins font émerger un besoin d'actions globales ciblées.

- Des pathologies liées aux conditions de vie qui génèrent et maintiennent des maladies physiques et psychiques pratiquement disparues par ailleurs (Saturnisme, tuberculose, maladies de peau, parasitoses, allergies respiratoires, stress, désordres alimentaires et maladies cardio-vasculaires),  
De fait, il apparaît que la gravité de ces problèmes de santé résultant de mauvaises conditions de vie et leur acuité, sur les villes de Brive et Tulle et dans le secteur sud, posent en enjeu majeur pour le département la prise en compte des besoins en habitats adaptés.
- Des défauts d'accès aisé aux services de droit commun alors que ces possibilités existent et amènent à des pratiques coûteuses et inappropriées (Utilisation préférentielle des services d'urgences quelles que soient les pathologies, un accueil aux urgences pédiatriques de Brive qui n'est pas toujours aisé, méconnaissance de la PMI et confusion sur ses rôles).
- Des besoins décelés dans le domaine de la prévention concernant les soins dentaires, et l'ophtalmologie.
- Des difficultés à suivre les traitements et à honorer les rendez-vous médicaux de manière régulière, liées à l'illettrisme et la faiblesse de l'éducation à la santé dans la communauté (Arrêt des traitements à la

fin des symptômes, récurrences chroniques, le refus des médecins libéraux de se rendre sur certains sites, en particulier sur le Camp de Bouquet).

### **Recommandations générales :**

La mise en place d'un groupe de travail départemental permettrait de faire remonter un certain nombre de problèmes. Si une grande partie des réponses réside dans une organisation plus ciblée des services de droit commun, il sera profitable d'exploiter les expériences déjà menées plutôt que de chercher une solution originale systématique.

Pour cela des objectifs s'imposent afin d'améliorer les actions existantes et pallier aux problèmes soulevés. Certaines pistes constituent des préalables à un bon fonctionnement global. On pourrait pour réfléchir à leur mise en œuvre s'inspirer de l'expérience du travail de PMI sur le Camp de Bouquet, en particulier en tirer des enseignements sur les procédures d'usage et de rencontres qui permettent de lever les inhibitions des uns et des autres afin d'avancer progressivement vers une amélioration des conditions sanitaires de ces populations.

- Etablir ou rétablir le lien entre la PMI et les familles là où cela ne se fait pas encore à travers des consultations sur les sites. Cet enjeu paraît particulièrement nécessaire sur les zones de fortes précarités, en particulier autour de Tulle.
- Toujours dans cette approche de prévention, il faut améliorer la façon d'amener les travailleurs sociaux de secteur à développer l'information et l'orientation des personnes vers la PMI.
- Simplification des démarches administratives qui implique au-delà de sa mise en forme dans les services un porté à connaissance auprès des familles. Il apparaît en particulier que par défaut de connaissance de leur droit et des procédures pour les mobiliser, les gens du voyage utilisent à mauvais escient certains services de santé sans en obtenir la prestation la plus appropriée.

- Articuler les actions de mise en rapport des services et des usagers lors des futures créations des sites d'accueil et d'habitat dans le cadre de la mise en œuvre du schéma départemental.
- Mettre en place une politique de connaissance puis de responsabilisation individuelle au travers d'actions d'éducation à la santé ciblées auprès des jeunes, des adultes et des femmes.
- Mobiliser un réseau de professionnels libéraux susceptibles de soigner les gens du voyage chez eux pour limiter le recours aux urgences hospitalières.
- Mettre en place un programme de formation auprès du personnel soignant et encadrant des hôpitaux afin de les aider d'une part, à se sensibiliser à la culture tzigane et à mieux comprendre les attitudes de cette population face aux problèmes de santé, et d'autre part de repérer les dispositifs sanitaires et les difficultés sociales rencontrées. Ce besoin existe particulièrement sur Brive.

Ces actions peuvent être pilotées de façon particulière sur chacun des territoires mais également être coordonnées au niveau départemental dans le cadre d'un suivi adapté. Cela pourrait se traduire notamment par les actions suivantes éprouvées en d'autres départements :

Utilisation d'un ou plusieurs camions qui permettraient d'avoir un lieu où mener les consultations des PMI au plus près des familles, en particulier en secteur rural ou sur les stationnements sauvages et sédentarisation précaires.

Dans certains départements, les hôpitaux ont détaché du personnel infirmier auprès des associations afin de prévenir les hospitalisations inutiles et le recours abusif aux urgences. Ces mêmes infirmiers facilitent les démarches administratives dont la lourdeur est le facteur principal de la sollicitation importante des urgences.

Toutefois ces actions, pour pertinentes qu'elles soient resteront insuffisantes si elles ne sont relayées parallèlement par une amélioration des conditions d'habitat des gens du voyage qui sont un facteur principal de ces désordres.

Cela implique d'avancer fortement dans la résolution des situations d'insalubrité et de précarité qui sont les déclencheurs principaux des nombreuses pathologies chroniques qui affectent ces populations.

### **Les recommandations liées aux risques sanitaires :**

**L'activité de ferrailage** est un moyen de subsistance traditionnel pour de nombreux tziganes, or cette activité comporte des **risques d'intoxication**, en particulier avec le plomb, soit directement par contact et inhalation, soit par le sol.

Les lieux de travail sont souvent les mêmes que les aires de jeux des enfants et souvent très proches de l'habitation. Le **risque de saturnisme infantile** existe à travers l'ingestion et surtout l'inhalation de particules.

Le risque de saturnisme existe sur les sites fragiles occupés par les familles sans solution normale, mais aussi sur les aires d'accueil peu aménagées où il n'existe pas d'espace de travail protégé ni de capacité de lavage suffisant et systématique pour les habitants, mais également sur certains terrains familiaux ou les sites d'habitat spécifique qui ont été aménagés à leur intention.

### **Les actions à mener :**

- **Mise en place d'une action de dépistage et de prévention.**
- **Dépistage et traitement des cas de saturnisme s'il y a lieu**
- **Enquête environnementale sur les sites repérés comme étant sensibles**
- **Sensibilisation et éducation des parents**
- **Prise en compte des risques dans les futurs projets d'habitat**

## II – ACCES AUX DROITS ET SERVICES

### Constat :

L'accès au droit commun et aux services est un problème majeur pour les gens du voyage. Il se décline suivant deux principes générateurs qui ne peuvent pas tous être résolus :

- Un principe de droit spécifique qui empêche les gens du voyage de bénéficier légalement des mêmes droits que tous les Français,
- Un principe de complexité et de limitation qui rend très difficile l'accès des gens du voyage, comme pour d'autres publics en difficultés, aux guichets administratifs avec une chance de satisfaction de leurs attentes.

Sur le département, l'association départementale pourrait être porteuse d'un certain nombre des actions visant à permettre l'accès aux droits des gens du voyage en Corrèze. Cependant cette association ne peut se poser qu'en interface entre les besoins des familles et les services. Jusque là, ce rôle a été joué de manière ponctuelle auprès des populations itinérantes. Elle remplit également le rôle de structure ressource auprès des travailleurs sociaux de secteur, concernant des demandes d'informations sur les spécificités de la population ou sur des questions techniques.

On observe un manque patent dans le domaine de la domiciliation ainsi qu'une méconnaissance des acteurs de droit commun vis-à-vis de celle-ci, et de la façon dont fonctionnent les gens du voyage à cet égard. Cette éléction de domicile est pourtant parallèle à l'instruction du RMI.

### Recommandations :

Il est essentiel d'établir des méthodes de travail et d'orientation propre à restaurer des situations simples d'accès réel au droit. L'explication aux familles semble impossible à susciter puisqu'il faudrait au préalable qu'elles soient déjà en rapport avec les services. C'est donc au niveau des agents administratifs que doit se réfléchir une méthodologie de réponse efficace. Pour cela diverses pistes existent mais elles passent toutes par une connaissance préalable du milieu tsigane. Pour cela il faudrait mettre en œuvre un programme de formation à la culture et aux pratiques des voyageurs des intervenants sociaux afin de parvenir à une connaissance plus fine de la culture tsigane et des problématiques rencontrées.

Sans aller jusqu'à une mise en place de services spécifiques pour les gens du voyage qui contribueraient à un apartheid inutile, c'est dans la recherche d'interventions sur le fonctionnement quotidien des services comme celles suggérées ci-après que des pistes existent. Leur objectif final sera de dépasser les actions spécifiques des uns et des autres pour aller vers une coordination générale de ces interventions qui en assurerait une meilleure efficacité.

- Définir puis soutenir les besoins locaux en **acteur social généraliste auprès des gens du voyage**. L'association corrézienne n'a pas aujourd'hui les moyens techniques ni humains nécessaires à la réussite de son objet. Il faudra donc envisager comment porter ces rôles qui semblent essentiels à une coordination efficace de l'action auprès des populations. Cela peut passer par un développement des actions de l'association, ou toute autre structure afin de réaliser un accompagnement à caractère global et de proximité.

➤ **Assurer un suivi des aires** d'un point de vue de l'accompagnement social. Là encore, il sera primordial d'identifier le partenaire qui sera en mesure d'effectuer ce suivi, ainsi que les modalités de mise en œuvre des interventions.

➤ Mettre en place des **actions de médiation en direction des services publics** avec le soutien des associations

➤ **Mettre en place des guichets uniques d'accueil et de renseignements.** Ces derniers auraient une vocation généraliste d'aide à l'accomplissement des formalités administratives pour l'ensemble des administrations et structures institutionnelles, mais aussi d'orientation et de prise de rendez vous avec des acteurs spécialisés lorsque la situation l'impose. En ces lieux et auprès des ces agents, qui dans les secteurs à fréquentation aléatoire seraient des agents administratifs polyvalents, se régleraient la majorité des besoins des gens du voyage.

➤ **Développer les dispositifs d'accueil des communes** sur lesquelles s'effectuent des séjours de courte durée, amener à la reconnaissance des lieux d'habitat comme lieux de résidence permanents, mettre en œuvre des actions globales pluridisciplinaires à l'échelle d'un bassin d'habitat pertinent.

Ces dernières actions doivent se lire comme une mise en cohérence globale amenant les gens du voyage vers les services et permettant à ceux-ci de les accueillir en connaissance de cause.

### **III – SCOLARISATION ET ACTIVITES EDUCATIVES**

#### **Constat :**

C'est traditionnellement un des sujets les plus épineux de l'action auprès des gens du voyage. Néanmoins, on constate sur le département de la Corrèze, l'amorce d'une réflexion et quelques actions adaptées vers cette population. Depuis 5 ans, il existe un projet départemental portant sur l'absentéisme scolaire des 6 – 16 ans.

Celui-ci se décline selon 2 axes :

- Le rappel de la loi aux parents. Lorsque l'absentéisme dépasse 15 demi-journées par mois, l'inspecteur d'Académie envoie un courrier aux parents.
- Aide sociale à partir d'une investigation et une recherche des causes. Cette recherche peut être suivie de mesures spécifiques. Les prestations familiales sont suspendues en cas de non reprise pendant un mois, et pas au-delà car on estime alors que la procédure a échoué.

De manière générale, la situation scolaire des enfants du voyage sur le département est largement tributaire du manque de terrains et du faible niveau d'équipement de ceux-ci. De même, les mauvaises conditions d'habitat pour les familles implantées sur le département sont un obstacle à une scolarisation régulière

#### **Recommandations :**

L'élaboration du schéma départemental d'accueil des gens du voyage a permis d'esquisser un état des lieux des familles sédentarisées ou semi-sédentarisées. Sa mise en œuvre sera l'occasion de redéfinir précisément la situation sur le département et d'amorcer une réflexion ainsi qu'une dynamique partenariale. Un véritable travail en amont est à effectuer entre l'Education Nationale, l'association départementale, le Conseil Général et les municipalités qui réaliseront des équipements.

En effet, sur de nombreux sites, la sécurisation de l'habitat apparaît comme point de départ d'une action sur la scolarité. Le lieu d'habitat est les conditions de vie sont importants pour mener une action sur la scolarisation. Par ailleurs, il est primordial que les Gens Du Voyage soient acteurs de leur habitat et que celui-ci corresponde à leurs souhaits.



A ce jour, il n'existe pas de groupe de réflexion sur ce thème de la scolarisation à un niveau départemental. Par ailleurs, cette question a été peu abordée dans le cadre du CCPD de la ville de Tulle. **La création d'un groupe de réflexion départemental** semble nécessaire afin de générer une dynamique et de la concrétiser par des actions en adéquation avec les futurs projets d'aménagement.

Selon l'Education Nationale, ce groupe pourrait réunir : la DDASS, la CAF, le Conseil Général, l'association départementale, l'Education Nationale ainsi que des usagers. Ce dernier point semble important pour effectuer un travail communautaire et pour travailler sur les droits et devoirs de chacun.

#### **IV – INSERTION PAR L'ECONOMIQUE**

##### **Constat :**

Les travailleurs sociaux rencontrent des difficultés pour contractualiser avec les gens du voyage. L'illettrisme, les faibles niveaux de qualification des bénéficiaires, la forte précarité d'un certain nombre, permettent rarement de les inscrire dans une démarche d'emploi salarié ou indépendant, ou dans une démarche de formation. Les travailleurs sociaux sont fréquemment confrontés à une certaine rigidité des CLI lors de l'instruction des dossiers. En effet, les modes de contractualisation qui ne se fondent pas sur le modèle du salariat classique semblent difficilement acceptés.

La contractualisation lorsqu'elle a lieu porte sur des actions d'alphabétisation, de remise à niveau, sur des emplois CES, sur la régularisation d'activités indépendantes (peu de cas relevés), sur la scolarisation ou encore sur la santé (accès aux droits et aux soins).

Sur le plan de l'aide création d'entreprises, il n'a pas été identifié sur le département de structure qui soit sollicitée sur ce point par les acteurs sociaux ou directement par les gens du voyage.

Malgré l'existence de réels moyens permettant l'accès à l'emploi et à la création d'entreprises individuelles, les obstacles à la mise en activité professionnelle sont toujours présents pour les gens du voyage. Aussi bien pour ce qui est du travail classique que du travail indépendant et la formation.

Une action ne pourra être menée à bien que si on tient compte des impératifs de la vie familiale et sociale, mais aussi au rapport à l'immédiat dans les activités.

##### **Recommandations :**

➤ **Améliorer le lien entre les familles et les différents instructeurs du RMI**, éventuellement par l'intermédiaire de l'association départementale, pour un meilleur suivi et des réponses plus adaptées selon le contexte familial de chacun.

- Mise en place de groupes de travail afin de pouvoir évaluer au mieux les besoins des gens du voyage et mobiliser au mieux les services sociaux..
- Médiation à mettre en place entre les services sociaux et le public tsigane (visites de terrains, ...)
- Formation des travailleurs sociaux afin d'assurer un meilleur suivi du public et éviter les incompréhensions réciproques.
- Mise en place de nouveaux modes de contractualisation dans le cadre du RMI (accompagnement scolaire, travail indépendant, ..)

➤ **Information et mise en relation des éventuels créateurs d'entreprise avec les structures existantes :**

- Effectuer une médiation en mettant en place des permanences visant à faire connaître les aides en matière de création.
- Mettre en place un guide simplifié de la création d'activité adaptée aux tsiganes afin qu'ils s'approprient et intègrent les étapes du parcours à suivre.
- Assurer un suivi régulier tout au long du parcours de la création aussi bien en amont que postérieurement par les différents partenaires afin que le public tsigane vienne de lui-même vers ces différentes structures.

➤ **Formation et mobilisation des travailleurs indépendants en s'appuyant sur le groupe familial**

- Mettre en place un groupe de travail de réflexion sur la formation des travailleurs indépendants avec les différentes structures de formation.
- Ce groupe de travail devra tenir compte de l'aspect pratique, ponctuel et court des interventions possibles. La mobilisation de travailleurs indépendants tsiganes apportant leurs expériences et leurs difficultés permettra une meilleure validation de ces formations (participation effective du public au groupe de travail)

➤ **Prévention de l'entrée dans le dispositif du RMI des jeunes**

- Développer l'orientation des jeunes vers les Missions Locales en assurant une médiation et un accompagnement

- Soutenir et développer la recherche de contrat d'apprentissage auprès des jeunes.

## V - La mise en œuvre du schéma départemental

Le dispositif de suivi de la mise en œuvre du schéma départemental a pour missions :

- la sensibilisation et l'information des acteurs,
- le suivi de la mise en œuvre et la coordination des actions,
- la mobilisation des financements,
- l'appui technique aux collectivités territoriales dans la mise en œuvre de leurs projets d'équipements et actions d'accompagnement social,
- la réalisation d'études de mise en œuvre du schéma sur certains secteurs ou thèmes, à l'occasion, par exemple, de la conception des équipements, de la définition des actions d'accompagnement social, ou de la recherche foncière,
- l'information des gens du voyage,
- la désignation, si nécessaire, d'un médiateur ou la mise en place d'une structure de pilotage pour organiser l'accueil y compris pour les grands passages.

La mise en œuvre du présent schéma conduit à définir des structures de pilotage :

### **La commission consultative départementale :**

Il s'agit de pérenniser l'actuelle commission, jusqu'alors chargée de l'élaboration du schéma, et constituée en application de la loi du 5 juillet 2000 et notamment le IV de son article 1<sup>er</sup> et du décret du 25 juin 2001.

Coprésidée par le Préfet et le Président du Conseil général, elle comprend notamment des représentants des communes concernées, des représentants des gens du voyage et des associations intervenant auprès des gens du voyage. Son mandat est de six ans ; elle se réunit au moins deux fois par an et établit chaque année un bilan d'application du schéma.

### **Le groupe d'appui technique :**

Il s'agit de pérenniser l'actuel comité technique, dont les missions consistent à préparer les travaux de la commission consultative. Il est issu du Groupe « nomades » de l'équipe projet du Plan Départemental pour le Logement des Défavorisés (PDL) et peut de ce fait assurer la coordination avec les autres actions du plan notamment pour les habitats adaptés.

Il réunit des représentants des services de l'Etat (Préfecture, DDASS, DDE), du Département (DPAS), de l'association corrézienne des gens du voyage, de la CAF et du PACT-ARIM.



Ce texte établit un cadre de référence pour les différents intervenants associatifs et institutionnels et fixe les orientations pour améliorer les conditions d'accueil et de séjour des familles dont la caravane est l'habitat permanent.

Conformément à la loi précitée, les aires permanentes d'accueil figurant au présent schéma devront être réalisées et mises à disposition des gens du voyage dans le délai de deux ans suivant sa publication.

Tulle, le 16 janvier 2004

Pour le Département,  
Le Président du Conseil Général,

Pour l'Etat, le Préfet  
de la Corrèze, Chevalier  
de la Légion d'Honneur,

Paru au recueil des actes administratifs le 27 février 2004.