

# Les aires d'accueil des Gens du voyage : une source majeure d'inégalités environnementales<sup>1</sup>

Lise Foisneau\*

\*

Post-doctorante,  
Romani Studies  
Program,  
Central European  
University,  
IDEMEC  
UMR 7307 -  
Aix-Marseille  
Université - CNRS

*Ce texte a fait l'objet d'une première publication en langue anglaise en 2017 dans une revue de l'Université Harvard, soit deux ans avant l'incendie de l'usine Lubrizol à Rouen. Le 26 septembre 2019, alors que l'usine brûlait à moins de 500 mètres de l'aire d'accueil de Rouen/Petit-Quevilly, les habitants n'ont pas été évacués. En l'absence de local de confinement, ils n'ont eu que leurs caravanes pour se protéger des fumées toxiques. Terrible illustration des propos développés ci-dessous, la catastrophe vécue par les habitants de l'aire d'accueil des gens du voyage de Rouen/Petit-Quevilly fera l'objet d'une analyse détaillée ultérieure. Le présent article était surtout destiné à définir un premier cadre d'étude des inégalités environnementales subies par les « gens du voyage », champ encore en friche qui mérite de plus amples travaux.*

En France, une aire d'accueil est un emplacement réservé aux caravanes et aux camping-cars des personnes faisant partie de la catégorie administrative des « gens du voyage » (GDV dans la suite du texte). Il s'agit d'un espace clos, dont l'aspect est comparable dans la plupart des cas à celui d'un parking sans arbres en raison de son sol bitumé et de son entrée contrôlée par une barrière automatique, avec un bâtiment administratif proche de l'entrée. Financé conjointement par l'État et les collectivités locales, l'aménagement d'un tel espace, qui a été voulu par le législateur<sup>2</sup>, relève de la compétence des communes qui choisissent les architectes et suivent la réalisation des travaux. Les critères légaux définissant la catégorie de « gens du voyage » manquent de précision : peuvent entrer dans cette catégorie administrative « toutes personnes n'ayant ni domicile ni résidence fixe depuis plus de six mois dans un État membre de l'Union européenne<sup>3</sup> ». La réalité sociologique est, toutefois, que la plupart des personnes concernées appartiennent à des groupes romani voyageant en France depuis, pour certains, plusieurs siècles.

Le point de départ de cet article sera plus circonscrit, puisqu'il portera sur un mode de légitimation de la création des aires d'accueil qui s'appuie explicitement sur une politique de santé publique. De fait, le législateur lorsqu'il s'est soucié de créer les aires d'accueil des gens du voyage, a mis en avant une volonté de faire cesser les inégalités sociales et sanitaires dont sont victimes les « gens du voyage ». Ces derniers ayant une espérance de vie de quinze ans inférieure en moyenne à celle de la population prise dans son ensemble<sup>4</sup>, l'objectif était sans conteste louable. Il faudra donc tenter de comprendre pourquoi la solution proposée, celle des « aires d'accueil », parvient à un résultat en tout point opposé à l'objectif affiché.

Dans les débats parlementaires, le dispositif de l'« aire d'accueil » est notamment justifié par la nécessité de mettre en œuvre un droit fondamental, le droit des « gens du voyage » à la santé<sup>5</sup>. Pour autant, dès que l'on prend un peu de distance par rapport au discours du législateur, l'écart entre ce discours et sa mise en œuvre devient flagrant. Le constat est sans appel : la plupart des aires d'accueil sont implantées dans des franges urbaines très éloignées des centres villes, jouxtant souvent des zones industrielles présentant des risques pour les populations environnantes. Souvent entourés de voies rapides, de voies ferrées ou d'usines de toutes sortes, les lieux choisis pour l'aménagement des aires d'accueil ont en commun un environnement très dégradé, soumettant les populations avoisinantes à des nuisances et des pollutions de toutes sortes (bruits, produits dangereux, mauvaise qualité de l'air, circulation, etc.). Bien loin de remédier aux inégalités de santé entre les « gens du voyage » et la majorité des Français, le choix de l'emplacement de l'aire d'accueil contribue au contraire à les accroître. Les politiques publiques mises en œuvre à la suite de la loi du 31 mai 1990, complétée par celle du 5 juillet 2000, ont eu pour effet, nous allons chercher à le montrer, de maintenir les « gens du voyage » dans une situation d'inégalité environnementale et sanitaire.

L'analyse proposée dans cet article s'appuie sur différents types de sources : des textes officiels qui présentent les directives et les lois, ainsi que des documents administratifs internes concernant les « gens du voyage ». Elle repose aussi, de manière originale, sur une enquête de terrain menée pendant plus de trois ans sur des aires d'accueil du Sud-Est de la France<sup>6</sup>. Après avoir examiné les discours internationaux et nationaux sur la santé des gens du voyage, nous décrivons les dispositifs des aires d'accueil à partir de notre expérience de terrain. Les analyses de textes serviront à identifier avec précision les origines des politiques publiques de relégation, et les observations recueillies pendant le terrain permettront d'en décrire les effets sur les habitants des aires d'accueil.

### **Des discours internationaux aux dispositifs locaux**

Force est de constater que la question de la santé oriente certaines décisions politiques nationales ou locales à l'égard des « gens du voyage » : en dehors des motifs de sécurité et de tranquillité publiques, si un maire demande l'expulsion d'un terrain où séjournent des GDV, c'est souvent aussi en invoquant des raisons sanitaires<sup>7</sup>. L'intention affichée du législateur pour imposer aux communes la construction d'une aire d'accueil porte autant sur la mise en place d'une politique publique nationale censée améliorer la santé des GDV<sup>8</sup> que sur la restriction du stationnement à des zones spécifiées. Ce cadre sanitaire général peut être lu comme participant d'une forme de gouvernement que Foucault a nommé « biopolitique<sup>9</sup> » qui met en relation les politiques sanitaires et les pratiques de contrôle des populations. Mais on peut aussi s'interroger plus directement sur la manière dont ces politiques ont conduit à des résultats spécifiques. On peut se demander, notamment, si elles ne contribuent pas à augmenter les inégalités sanitaires auxquelles elles prétendent remédier. Ces

## LA SANTÉ DES GENS DU VOYAGE

politiques s'inscriraient ainsi, sans le dire, dans le prolongement des théories de la dégénérescence qui permirent une surveillance accrue des classes populaires au XIX<sup>e</sup> siècle<sup>10</sup>.

*La santé des gens du voyage vue par l'OMS*

En 2009, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et le Réseau français des Villes-Santé (RFVS) publièrent un « guide » intitulé *La santé des gens du voyage. Comprendre et agir*. Parrainé par l'OMS, ce projet « d'étude-action » avait fait l'objet en 2007 d'une convention entre RFVS et la Direction générale de la Santé. La première observation que l'on peut faire à propos de ce guide est que, dès sa première page, il introduit une équivalence erronée entre GDV et « tsiganes », deux syntagmes qui seront utilisés par la suite comme deux parfaits synonymes. D'après les rédacteurs de la brochure, il existerait des « gens du voyage » de « nationalité française, qu'ils soient sédentarisés ou non » et des « gens du voyage de nationalité étrangère<sup>11</sup> ». Plus loin, l'on apprend que les « gens du voyage » et les « tsiganes » viendraient les uns et les autres d'Inde, mais ne constitueraient pas deux groupes homogènes<sup>12</sup>. Cette affirmation est d'autant plus surprenante que l'expression française « gens du voyage », qui est une catégorie seulement administrative n'a aucun fondement anthropologique : ce syntagme a été utilisé par le législateur pour remplacer en 1969, l'expression « Nomade » qui figurait dans la législation précédente<sup>13</sup>. La catégorie administrative de « gens du voyage » a été créée pour qualifier, sans faire référence à l'idée de race, une population que les pouvoirs publics considèrent comme difficile à gouverner<sup>14</sup>. Il est, en outre, absurde de s'interroger sur la nationalité des « gens du voyage », puisqu'il s'agit d'une catégorie créée au départ par l'administration française pour identifier une partie de ses citoyens (notion mise ensuite en conformité avec le droit européen – voir note 3). Le fait que les auteurs de la brochure imaginent que des « gens du voyage » puissent être de nationalité étrangère est néanmoins symptomatique du statut ambigu des personnes que l'on fait entrer dans cette catégorie : s'ils sont Français, ce ne sont pas pour autant des citoyens comme les autres, et un certain nombre de cas de demande de papiers d'identité tendent à montrer que l'appartenance à la communauté nationale des « gens du voyage » est loin d'aller de soi. Dans les faits, la catégorie administrative des GDV regroupe des personnes d'histoires aussi différentes que les Gitans catalans et les Yéniches, ou les forains et les Roms, qui ont pour seul véritable point commun d'avoir été inscrits les uns et les autres dans le régime administratif des gens du voyage et d'être porteurs, de par leur mode de vie itinérant, d'un livret de circulation, qui s'est longtemps substitué dans la pratique à la carte d'identité nationale<sup>15</sup>. Il faut commencer par se demander ce qui résulte de cet amalgame entre les « gens du voyage » et ceux que les auteurs de la brochure nomment les « tsiganes ».

Avant d'en venir à la question de la santé des GDV, les rédacteurs de la brochure donnent à leurs lecteurs des indications sur la population dont ils entendent aider à améliorer la santé. On peut lire ainsi que « le voyage est un élément constitutif

de la société tsigane » et que « nomadisme et mode de production sont étroitement liés<sup>16</sup> ». Cette affirmation, qui reprend des préjugés courants, conduit à la conclusion suivante : « Le nomadisme demeure un état d'esprit qui est marqué par une grande faculté à vivre l'instant présent et une difficulté à se projeter vers l'avenir. Cet état d'esprit demeure chez les [gens du voyage] sédentaires<sup>17</sup> ». Les gens du voyage/tsiganes demeureraient ainsi des « nomades », même lorsqu'ils vivent de manière sédentaire. Avant d'étudier les effets d'une telle essentialisation, rappelons que la majorité des populations romani européennes et une partie non négligeable des gens « dits » du voyage ne vivent pas de manière nomade, et que l'état d'esprit « nomade » est une expression qui n'a aucun sens. Comme le dit Henriette Asséo, « Les clichés de la vieille psychologie des peuples reviennent en force : l'Allemand serait "discipliné", le Français "chauvin", le Grec "méditerranéen" et le Rom "nomade"<sup>18</sup> ». Les gens du voyage/tsiganes possèderaient un état d'esprit « nomade » qu'il conviendrait de prendre en compte lorsque l'on entend mettre en place des politiques les concernant. Au-delà du cliché, cette catégorisation définit une manière de penser (ou, plutôt, de catégoriser), qui, bien qu'ignorant tout des publications savantes sur les GDV et sur les Tsiganes, entend donner des clés de compréhension à ceux qui doivent contribuer à la mise en œuvre des politiques à l'égard des gens du voyage/tsiganes. Continuons notre lecture de la brochure : « L'unité de base de l'organisation sociale », apprend-on, serait le « clan », ce pour quoi, « hors du clan, l'enfant se sent en insécurité<sup>19</sup> ». Les rédacteurs indiquent également que, lorsqu'il est question de la place des femmes, « la modernité met à mal leurs [i.e. les hommes GDV] repères<sup>20</sup> ». Les gens du voyage/tsiganes seraient ainsi comparables à un peuple « primitif », au sens très évolutionniste du terme, où la forme clanique et archaïque prédominerait. Mais ces préjugés sont si ancrés qu'ils conduisent les auteurs de la brochure à se féliciter des phénomènes d'acculturation : « l'adhésion à la religion pentecôtiste peut faciliter également le développement de prévention parmi les voyageurs, en véhiculant certains interdits comme la consommation de tabac et d'alcool ou la violence<sup>21</sup> ». Enfin, pris d'un tardif sens de la nuance, les rédacteurs tiennent à préciser qu'« il peut exister des cas de négligence forte vis-à-vis de la propreté, mais ils restent peu nombreux<sup>22</sup> ».

Après la présentation de la population gens du voyage/tsiganes, les rédacteurs en viennent à l'objectif principal de leur publication : la santé. Le guide nous apprend qu'il n'y a pas en France de politiques de santé exclusivement consacrées aux « gens du voyage », mais que ces politiques « prennent la forme d'actions réalisées à partir de la lutte contre la pauvreté ou concernant les aires d'accueil et l'habitat<sup>23</sup> ». Ainsi les GDV figurent-ils parmi les prioritaires dans le cadre des programmes régionaux d'accès à la prévention et aux soins (PRAPS). Le guide précise que « c'est à partir du danger lié à leur habitat et leur mode de vie que les Tsiganes sont reconnus "Population à risque", à côté des "Jeunes en situation de précarité ou de difficulté d'insertion", des "Personnes sous main de justice ou sortants de prison", et des "étrangers en situation irrégulière"<sup>24</sup> ». L'habitat et le mode de vie des « Tsiganes » sont ainsi considérés d'emblée dans cette brochure comme source de risques sanitaires,

## LA SANTÉ DES GENS DU VOYAGE

puisque les problèmes de santé des GDV seraient « *liés aux effets combinés de la précarité et de l'habitat*<sup>25</sup> ». Alors que l'on pourrait s'attendre à ce que les rédacteurs incriminent l'environnement insalubre dans lequel sont placés les espaces dédiés aux GDV, ils expliquent au contraire que les pathologies les plus fréquentes que l'on rencontre dans cette population sont liées à la « *promiscuité des caravanes* » et aux « *pratiques professionnelles* » de leurs habitants. Ils précisent que les pathologies respiratoires infectieuses sont le fait de la « *surpopulation* » et du « *confinement dans les caravanes*<sup>26</sup> ». De la même manière, les pathologies de l'alimentation sont dues à « *la restriction des possibilités de stockage et de confection des repas induites par des conditions de vie précaire (par exemple difficultés d'accès à l'eau et à l'électricité pour les Tsiganes vivant en habitat mobile)*<sup>27</sup> ». À en croire le rapport parrainé par l'OMS, si les GDV/Tsiganes sont atteints de certaines pathologies, ce serait à cause de leur mode de vie et, plus particulièrement, en raison du fait qu'ils vivent en caravane. L'une des recommandations du rapport est de mettre à disposition des GDV, sur les aires d'accueil, « *un bâtiment collectif afin que les personnes puissent se réunir dans un lieu plus vaste qu'une caravane*<sup>28</sup> ».

#### *Diagnostics de santé et acteurs publics*

Qu'en est-il des discours en matière de santé des acteurs sociaux qui agissent auprès des « gens du voyage » ? Deux documents vont nous permettre de le comprendre : un rapport de 2001, intitulé *Diagnostic de santé communautaire de la population des « gens du voyage »*, rédigé par Médecins du Monde (MDM) à la demande de l'association régionale des Tsiganes et de leurs amis Gadjé (Artag) ; la retranscription d'un colloque sur la santé des gens du voyage qui s'est tenu à Guyancourt en 2010<sup>29</sup>.

La présentation des résultats du diagnostic mené par MDM est sans appel : « *L'habitat en caravane a une influence directe sur la santé*<sup>30</sup> ». En raison de sa « *contiguïté* » (sic), la caravane favoriserait les « *accidents domestiques* », « *les problèmes respiratoires* », « *les troubles du sommeil* », « *le comportement turbulent des enfants* », ainsi que « *le grignotage et le stress maternel*<sup>31</sup> ». Les activités professionnelles « *traditionnelles* » auraient elles aussi un « *impact direct sur la santé*<sup>32</sup> » : la récupération des métaux exposerait, notamment, à des substances toxiques. Les conclusions de ce diagnostic médical sont sans appel : si les GDV sont en mauvaise santé, ce serait à cause de leur mode de vie. Mais, curieusement, ce diagnostic ne fait référence qu'en passant et sur un mode seulement hypothétique aux risques que pourraient impliquer, par exemple, le fait de stationner sur des terrains à « *l'environnement insalubre*<sup>33</sup> ». Pourtant, il s'agit bien là d'une réalité : la majorité des aires d'accueil des grandes villes, mais aussi des villes moyennes, se situent dans des lieux exposés à différents types de pollution, et le choix de ces emplacements relève de la responsabilité d'élus municipaux plus soucieux de l'éloignement des GDV que de leur santé.

Le colloque de 2010 a, quant à lui, réuni des acteurs sociaux mais aussi des médecins et des infirmières qui travaillent en relation avec des « gens du voyage ».

L'un des intervenants, un médecin, explique que, d'après lui, les principales causes de maladie chez les GDV sont la consanguinité, les addictions et l'alimentation. Il écrit notamment : « *J'ai vu des pathologies liées à la consanguinité que l'on ne voit que dans les livres*<sup>34</sup>. » Mais pour étayer son propos, il ne s'appuie sur aucune étude publiée, ne se référant qu'à ses propres observations. Sans qu'il semble s'en rendre compte, encore moins s'en offusquer, la pseudo-observation qu'il rapporte reconduit des stéréotypes, de ceux qui ont pu justifier les pires persécutions raciales du XX<sup>e</sup> siècle. Les médecins et les infirmières qui ont participé à ce colloque parlent au nom de l'autorité médicale, et, alors que leurs affirmations ne reposent souvent que sur un pseudo-savoir, ils font comme s'ils énonçaient la vérité. Préjugés et jugements de valeur négatifs orientent nombre d'études dites « médicales » sur les « gens du voyage » : sans la moindre preuve, se trouvent le plus souvent incriminés : la caravane, les métiers et les façons de vivre<sup>35</sup>. La mauvaise santé de cette population serait le résultat de leurs pratiques et de leur mode de vie sans que jamais les effets des politiques publiques mises en œuvre à leur rencontre ne soient interrogés. En dépit de leur absence de pertinence, c'est pourtant sur ce genre de documents que les pouvoirs publics se sont fondés pour mettre en place les politiques publiques relatives aux « gens du voyage ». Les responsables politiques locaux répètent la plupart du temps dans leurs rapports et leurs discours les poncifs des autorités médicales, souvent au mépris des réalités locales. Ainsi peut-on lire dans le schéma départementales des Landes de 2010, que « *les conditions de vie et les habitudes culturelles des gens du voyage influent sur le niveau de santé des familles*<sup>36</sup> », et que le premier problème en matière de santé chez les tsiganes est la « *consanguinité*<sup>37</sup> ».

#### *L'aire d'accueil comme politique publique de santé*

Nous disposons désormais d'éléments pour comprendre comment les pouvoirs publics français en sont venus à affirmer que le dispositif des aires d'accueil était une façon de répondre à des problèmes de santé publique. Le fait que la loi du 31 mai 1990, complétée par celle du 5 juillet 2000, interdise aux gens du voyage de stationner hors des aires d'accueil introduit une contrainte dans le dispositif, que l'on peut retrouver, dans une moindre mesure, dans d'autres dispositifs de santé publique. Pour autant, il y a une spécificité des mesures à l'égard des GDV, qui tient à la latitude d'interprétation de la loi par les communes chargées de son application. La loi prévoit, en effet, que les autorités locales décident de l'endroit du stationnement des gens du voyage sur leur commune et mettent à disposition de ces populations des services de santé comme la PMI (protection maternelle et infantile) et permettent un accès à des soins médicaux et infirmiers. Ces préconisations du législateur se fondent sur l'idée que l'aire d'accueil s'inscrit dans un dispositif permettant une meilleure prise en charge de la santé des gens du voyage. De fait, dans la majorité des schémas départementaux relatifs à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage, « l'accès aux soins » est mis en avant pour inciter à la création d'aires d'accueil dans les communes du département. Dans le schéma des Landes de 2010, trois priorités sont formulées :

## LA SANTÉ DES GENS DU VOYAGE

la scolarisation, l'accès à la santé et l'insertion professionnelle. Il y est écrit que « *les problèmes de santé rencontrés par les familles indiquent surtout la nécessité d'un travail de prévention*<sup>38</sup> », la mise en place des aires d'accueil permettant une « *éducation à la santé* ». Ce type de justification se retrouve dans tous les schémas départementaux français : les aires d'accueil ont pour finalité revendiquée de mettre en œuvre, au moyen de services sociaux adéquats, des politiques publiques cohérentes. L'observation de la vie des habitants d'une aire d'accueil dans la région de Marseille, entre 2015 et 2019, nous a permis de mesurer l'écart abyssal entre les intentions du législateur et la réalité du terrain. C'est cet écart qui fera l'objet de la seconde partie de cet article. Comment en est-on arrivé là ? Comment expliquer la distance entre l'objectif de santé publique et l'insalubrité dans laquelle on force à vivre les GDV les plus pauvres<sup>39</sup>.

### Qu'est-ce qu'une aire d'accueil aujourd'hui ?

*Les aires d'accueil : entre dispositifs législatifs et pratiques*

La loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des «gens du voyage », connue en France sous le nom de « la loi Besson », est généralement présentée de façon très positive par les pouvoirs publics : soumises « *à plusieurs obligations*<sup>40</sup> », les communes doivent rendre possible le passage, l'accueil des gens du voyage et un habitat adapté aux familles qui voudraient se sédentariser. Cette loi ordonne, en particulier, que toutes les communes de plus de 5 000 habitants aménagent une aire d'accueil pour les gens du voyage. Utilisant l'expression d'« *obligations de commune* », les commentateurs font comme si la loi Besson n'était source de contrainte que pour les responsables communaux. C'est oublier un peu vite que la plus grande contrainte est celle qui pèse sur les gens du voyage eux-mêmes, que l'on force à vivre, quand ils n'ont pas d'autres alternatives, dans des endroits « *pour gens du voyage*<sup>41</sup> ». La création des aires d'accueil a pu être perçue par une grande partie de l'opinion française comme participant d'une politique sociale soucieuse d'organiser de manière satisfaisante la coexistence de deux modes de vie souvent en conflit, celui des gens du voyage et celui des citoyens français ordinaires. Or, cette perception est fautive car, dans les faits, la loi Besson crée une nouvelle forme d'« assignation à résidence », les gens du voyage étant contraints de vivre dans des lieux qu'ils n'ont pas choisis, rendus souvent hostiles par un environnement dégradé et une surveillance plus ou moins permanente<sup>42</sup>.

Comme les riverains protestent souvent fortement contre l'implantation d'aires d'accueil près de leurs habitations, les aires sont généralement construites dans des endroits délaissés par les promoteurs. Inaugurée en octobre 2014, l'aire de La Chaberte, qui dépend de la Communauté d'agglomération Toulon-Provence-Méditerranée, a été construite en périphérie, dans une zone industrielle, entre l'autoroute A57 et une départementale. Comme on ne peut s'y rendre à pied et qu'il n'y a pas de desserte en transports publics, la voiture s'impose<sup>43</sup>. Cet exemple n'est pas isolé et correspond assez bien à la situation générale. Les aires

d'accueil sont souvent installées dans des zones péri-urbaines : dans leur voisinage immédiat, on trouve le plus souvent une route nationale, une autoroute, une voie ferrée, voire les trois à la fois. Souvent situées en proximité immédiate de zones industrielles, des pollutions de toutes sortes sont présentes sur les aires d'accueil. Ainsi plusieurs aires d'accueil de la périphérie de Lyon ont-elles été aménagées près de raffineries et d'usines classées Seveso<sup>44</sup>. Les aires d'accueil des villes de plus petite taille ne sont pas mieux loties : les aires d'Aubagne et de Sisteron, par exemple, bien qu'au milieu de nulle part, subissent, malgré tout, les nuisances sonores d'une route départementale. Ces localisations isolées incommodes n'étaient pas dans l'intention du législateur : la circulaire d'application du 5 juillet 2001 précise, en effet, qu'« *ayant une vocation d'habitat, les aires d'accueil seront situées au sein de zones adaptées à cette vocation, c'est-à-dire des zones urbaines ou à proximité de celles-ci afin de permettre un accès aisé aux différents services urbains*<sup>45</sup> ». Le contraste entre l'intention du législateur et sa mise en œuvre par les communes est frappant, mais il l'est plus encore si l'on veut bien se rappeler que la visée première ayant présidé à la création des aires d'accueil était d'améliorer les conditions sanitaires des gens du voyage. Loin de contribuer à la réalisation de cette intention louable, les aires d'accueil ont conduit à la dégradation des conditions sanitaires de cette population.

Outre leur niveau élevé de pollution, la plupart des aires d'accueil présentent deux conditions défavorables supplémentaires, l'une liée à leurs modes de gestion, l'autre à leurs conceptions architecturales et paysagères. Depuis la fin des années 1990, des entreprises « spécialisées » dans la réalisation et la gestion



Situation géographique de l'aire d'accueil de Rouen/Petit-Quevilly ©L. Simon



## LA SANTÉ DES GENS DU VOYAGE

des aires d'accueil ont vu le jour. Les nouvelles politiques publiques (NPP), d'inspiration néo-libérale, ont encouragé les délégations de service public, conduisant ainsi à conférer à très peu d'entreprises le quasi-monopole du marché public des aires d'accueil. L'une de ces entreprises, Vago, explique, dans un argumentaire destiné aux communes, que son « *expertise s'exerce avec un accompagnement professionnel dans toutes les phases de construction du projet : recherche foncière, validation du site, choix du mode de gestion, conception technique études et autorisations administratives*<sup>46</sup> ». Les quatre engagements de l'entreprise sont les suivants : « *plus de respect, moins de dégradation, moins de conflits, pas d'impayé*<sup>47</sup> ». Pour autant, d'un point de vue architectural, on ne voit guère la traduction du premier engagement s'il doit s'entendre comme signifiant que l'aménagement traduira le respect dû aux GDV. De fait, les aires d'accueil réalisées sous la supervision de prestataires de services comme Vago n'offrent pas des conditions d'hébergement dignes ; elles ressemblent à des parkings, et encore, à des parkings très simplement aménagés : le sol d'une aire d'accueil est entièrement recouvert de béton ou de goudron ; les arbres et les zones d'ombre en sont absents. Les commodités sanitaires, très sommaires, sont étudiées pour contraindre les utilisateurs à un usage sans dégradation et non pas en vue de leur agrément. L'on peut lire sur une brochure publicitaire à l'attention des gestionnaires d'aire d'accueil : « *Le concept du bloc sanitaire et technique consiste à mettre à disposition du voyageur un équipement individuel décent dont il pourra assurer lui-même le contrôle. Pour la commune, ce concept favorise une gestion simple et économique, et à l'avantage de proposer un produit très solide dans le temps, et étudié anti-vandalisme*<sup>48</sup>. »

#### *L'exemple de l'aire d'accueil de Marseille*

Pour mieux comprendre l'environnement et les conditions sanitaires des aires d'accueil, je vais m'appuyer sur mon enquête de terrain que j'ai menée pendant la préparation de ma thèse. Trois années en caravane sur des aires d'accueil m'ont permis de faire un inventaire précis des difficultés rencontrées par les voyageurs en termes d'hygiène et de salubrité<sup>49</sup>. L'aire d'accueil de Marseille est située dans la zone industrielle de Saint-Menet, entre l'autoroute, la voie ferrée et une centrale électrique. Cette aire se trouve à 500 mètres de l'usine chimique Arkéma, qui est un site classé Seveso » (la première directive européenne, dite Seveso 1, date du 24 juin 1982 ; elle a été remplacée par deux autres directives en 1996 et 2012). L'architecture des lieux n'a rien à envier à son environnement : le terrain rectangulaire est entouré d'un grillage et, autour de la centrale électrique, de barbelés ; un unique accès au terrain ne permet pas d'évacuation rapide en cas d'urgence, notamment si un incendie venait à se déclarer. Au centre, un bâtiment administratif muni de grilles de sécurité permet une surveillance des emplacements à 360°. De part et d'autre d'une voie goudronnée, chaque emplacement dispose de blocs sanitaires individuels, comportant des toilettes à la turque et, en guise de douche, un pommeau qui pend au-dessus d'un mètre carré de béton. Pour séjourner dans ce lieu, les voyageurs doivent déposer une caution de 60 € et payer 2 € par jour sans compter l'eau et l'électricité.

L'aire d'accueil se situe dans la zone rouge de la zone Seveso, ce qui veut dire que si l'usine explose, l'aire d'accueil subira des effets thermiques immédiats, ainsi que l'impact d'une explosion, dont on a pu apprécier les conséquences lors de l'explosion de l'usine AZF à Toulouse en 2001<sup>50</sup>. Bien que la réglementation interdise la présence d'habitations dans une telle zone, la ville de Marseille a décidé d'y installer son aire d'accueil en 1977. On aurait pu s'attendre, dans ces conditions, à ce que la mairie et l'entreprise Vago, qui gère l'aire d'accueil de Saint-Menet<sup>51</sup>, allaient prendre au minimum des mesures de précautions et prévoir des espaces de confinement en cas d'accident. Du moins, sous l'impulsion des directives Seveso. C'est ce qu'a demandé l'association France Nature Environnement qui constate « *l'insuffisance des possibilités de confinement, [capable d'assurer une protection à] à peine la moitié des personnes concernées, et ouvertes seulement lors des heures ouvrables*<sup>52</sup> ». Lorsque j'ai séjourné sur l'aire d'accueil de Saint-Menet entre avril 2015 et février 2016, un plan de confinement financé par l'usine avait été mis en place pour protéger les habitants de logements dans un périmètre allant au-delà de la seule zone rouge : Arkéma s'était engagé à payer une salle de confinement pour tous les logements de cette zone. Mais lorsque nous avons demandé si l'aire d'accueil était concernée, dans une zone encore plus proche de l'usine, l'on nous a répondu que ce n'était pas le cas, et que rien n'était prévu pour protéger les habitants de l'aire d'accueil<sup>53</sup>. Soulignons que cette absence de mesures de protection n'est pas propre à Marseille, mais qu'on la retrouve dans toutes les aires d'accueil situées en zone Seveso.

Quant aux autres conditions environnementales, elles sont également déplorable. L'extrême proximité de l'autoroute crée un environnement sonore et olfactif extrêmement fatigant<sup>54</sup>. Comme un transformateur électrique jouxte l'aire d'accueil, certaines caravanes ne sont séparées des poteaux à haute tension que de quelques mètres. Les blocs sanitaires sont dans un état très dégradé : quand elles ne sont pas bouchées, les toilettes et les douches refoulent les eaux usées. Et lorsque les habitants ont demandé à ce que les canalisations soient débouchées, les gestionnaires de l'aire les ont accusés d'avoir bouché volontairement les canalisations en y jetant de petits cailloux. De telles conditions d'évacuation défectueuses attirent les rats ; il n'est pas rare que des occupants de l'aire se fassent griffer par ces animaux. On peine à trouver, c'est le moins que l'on puisse dire, dans ces conditions dégradées la réalisation de l'intention du législateur de contribuer par la création d'aires d'accueil à une meilleure santé des GDV.

Pour compléter la description matérielle des lieux, il nous faut maintenant nous tourner vers le dispositif social mis en place sur les aires d'accueil. Le contraste entre l'état des lieux et la présence d'une équipe à vocation sociale peut paraître d'autant plus grand que les emplacements sont à quelques mètres seulement du bâtiment qui héberge les services sanitaires. À différents moments de la semaine, on peut croiser dans ce bâtiment des infirmières, parfois des médecins, qui mettent en œuvre des campagnes de vaccination et de prévention, notamment à

## LA SANTÉ DES GENS DU VOYAGE

destination des enfants (PMI). Ce dispositif médical n'est pas ouvertement critiqué par les occupants de Saint-Menet, mais on peut s'interroger sur le sens d'un tel dispositif dans un environnement dont la dégradation n'échappe à personne. On aurait donc tort de considérer l'absence de protestation ouverte comme un signe d'acquiescement : les gens du voyage savent que les gestionnaires des aires ont établi une liste noire des familles auxquelles ils interdisent l'accès aux terrains gérés par l'entreprise<sup>55</sup>. De peur de ne plus pouvoir stationner sur les aires d'accueil et de se trouver de fait dans une situation irrégulière permanente, les occupants de Saint-Menet ont choisi de se taire sur les conditions qui leur sont faites par l'administration.

*Résistances voyageuses*

Si une majorité de voyageurs ne critiquent pas publiquement leurs conditions de vie sur les aires notamment pour la raison que nous venons d'évoquer, certaines voix se sont pourtant élevées pour protester contre ces inégalités environnementales et sanitaires flagrantes. En 2014 a été créé un Collectif de femmes vivant sur l'aire d'accueil d'Hellemmes-Ronchin, dans la périphérie de Lille. Une femme du Collectif a notamment expliqué que « *le terrain est coincé entre une usine de béton, une entreprise de concassage et des champs régulièrement arrosés de pesticides et autres produits toxiques*<sup>56</sup> ». Elle raconte que les « *enfants et [les] personnes âgées sont les plus malades* » car ils sont contraints de respirer « *de la poussière de ciment dans les caravanes, dans l'air* », ajoutant que, sur cette aire, « *il y a une majorité d'enfants*<sup>57</sup> ». Les femmes du Collectif précisent encore que les installations de l'aire d'accueil sont inadaptées : l'absence de portes qui ferment et de chauffage dans les blocs sanitaires rendent impossible de se doucher en hiver. Quant aux conditions de sécurité, le Collectif précise que le portique métallique à l'entrée de l'aire, installé par le gestionnaire pour contrôler les allers et venues des caravanes, empêche le passage de véhicules de secours, notamment ceux des pompiers<sup>58</sup>.

Des aires d'accueil comme celles d'Hellemmes-Ronchin dans l'agglomération de Lille ou de Saint-Menet dans celle de Marseille ne sont pas des cas isolés. En maints endroits, l'application de la loi du 5 juillet 2000 – loi Besson –, a pour conséquence de confiner les voyageurs dans des environnements dangereux et insalubres. La loi Besson a créé un marché des aires d'accueil, qui a enrichi substantiellement les entreprises comme Vago<sup>59</sup>, au détriment de la qualité de vie des Voyageurs, relégués dans des zones insalubres. Un bilan des politiques publiques mises en œuvre à la suite de cette loi devrait mettre en regard la privation de la liberté de choisir le lieu de leur résidence subie par les voyageurs et l'enrichissement des prestataires de services des aires d'accueil. On ne peut souligner le contraste qu'il y a entre les discours d'orientation soulignant l'intention progressiste du législateur et la réalité des dispositifs mis en œuvre par les prestataires de services : pour justifier la construction des aires d'accueil, le législateur a mis en avant le fait qu'il est plus aisé de faire de la prévention sur une aire d'accueil, mais le résultat est que l'on fait vivre les gens du voyage dans

des conditions critiques à cause de ces dispositifs. On peut se demander pourquoi cette contradiction n'est pas apparue aux pouvoirs publics et aux missions de contrôle parlementaires ? L'une des raisons de cette cécité sans doute volontaire tient, pour partie, au fait que la loi Besson s'inscrit dans l'histoire longue de la discrimination des populations romani en France. Sous couvert de progressisme hygiéniste, elle n'en est, somme toute, qu'un épisode de plus. Nous chercherons donc, dans une dernière partie, à resituer cette loi dans son histoire.

### **D'où vient la politique des aires d'accueil ?**

#### *La surveillance sanitaire du « nomade »*

Le flou qui règne dans l'appellation des gens du voyage/tsigane n'est pas propre à la brochure de l'OMS que nous avons analysée plus haut<sup>60</sup>. Dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, les parlementaires de la Troisième République s'efforcèrent d'élaborer une loi permettant de légiférer sur les populations bohémiennes. Cependant, avant de légiférer, il leur fallut identifier la population à propos de laquelle une nouvelle loi paraissait nécessaire. En 1907, la question suivante est posée aux députés : « *À quoi reconnaît-on un romanichel ?*<sup>61</sup> » Personne ne contesta le fait de poser la question en ces termes, alors qu'elle consistait, ni plus ni moins, à demander quels sont les stigmates auxquels l'on peut reconnaître un Tsigane pour mieux le stigmatiser. Les députés se contentèrent de proposer des critères qui en disaient plus long sur leurs préjugés que sur les populations concernées : « *C'est un nomade qui ne fait rien* » ; « *Ils vont dans le Midi l'hiver et dans le Nord l'été* » ; « *Ce sont des gens sans nationalité déterminée par un état civil régulier, sans profession et sans domicile.* » Un député ajouta : « *On reconnaît les Romanichels aux signes suivants : il y a d'abord un signe de race que vous connaissez comme moi*<sup>62</sup>. » Jusqu'au vote de la loi du 16 juillet 1912, les parlementaires vont élaborer une catégorie administrative, celle de « Nomades », qui insiste sur le mode de vie supposé des « romanichels » sans introduire pour autant explicitement un critère de race. On introduisit, en revanche, l'idée de la dangerosité des individus qui relèvent de cette catégorie, puisqu'on l'associe à « *l'idée exacte que le nomade est, presque toujours, un malfaiteur*<sup>63</sup> ». On ne peut qu'être d'accord avec Christophe Delclitte lorsqu'il écrit que la catégorie administrative de « Nomade » est un « *élément essentiel de la compréhension de la continuité des traitements législatifs, administratifs et policiers des Tsiganes en France au cours du 20<sup>e</sup> siècle*<sup>64</sup> ». Elle ne fut abrogée en 1969 que pour être immédiatement remplacée par celle de « gens du voyage<sup>65</sup> ». Ajoutons, puisque notre propos dans cette partie est historique, que la législation élaborée au début du XX<sup>e</sup> siècle servit de cadre juridique à l'internement des « Nomades » en France pendant la Seconde Guerre mondiale<sup>66</sup>.

Dans quelle mesure, toutefois, cette législation comportait-elle, dès le début, un volet sanitaire ? La surveillance sanitaire de la population a été, de fait, l'une des raisons mises en avant pour justifier l'adoption de la loi du 16 juillet 1912 imposant à tous les « nomades » le port d'un carnet anthropométrique.

## LA SANTÉ DES GENS DU VOYAGE

Considérant que les populations itinérantes seraient responsables de la propagation de maladie au fil de leurs déplacements, on estima nécessaire une surveillance médicale individuelle. De fait, la dernière partie du carnet anthropométrique, qui comporte onze pages, est consacrée au suivi sanitaire du « Nomade ». Les premières pages de ce carnet de santé sont consacrées à la vaccination antivariolique, les pages suivantes étant réservées aux « *mesures prophylactiques applicables aux maladies* ». Le carnet mentionne si le nomade a fait l'objet de mesures d'isolement ou de séjour en hôpital, et indique si des mesures de « *désinfection* » ou de « *destruction d'objets contaminés* » doivent être prises. Aussi loin que l'on remonte dans l'histoire des politiques relatives aux « nomades » ou aux « gens du voyage », le volet sanitaire est donc bien présent et constitue, insistons-y, la justification d'une surveillance accrue dans le cadre de politiques plus générales de surveillance de la santé des populations adoptées dans le cadre des mouvements hygiénistes<sup>67</sup>.

*Les prémices d'une politique de sédentarisation*

En 1960, quelques années avant l'abrogation de la loi du 16 juillet 1912 qui avait créé la catégorie de « Nomade » et imposa le port d'un carnet anthropométrique, le ministère de la Santé publique et de la Population demanda aux préfets de répondre à une enquête sur *Les conditions de vie des populations d'origine nomade*<sup>68</sup>. Les résultats obtenus permirent l'élaboration d'une nouvelle loi, adoptée en 1969. Cette enquête fut l'occasion de réflexions sur la meilleure manière de « *hâter l'évolution dans un sens de sédentarisation des Nomades*<sup>69</sup> ». L'une des idées, qui eut le plus de succès, consistait à proposer la « *création dans toutes les villes importantes de centres de stationnement aménagés*<sup>70</sup> » : c'est la première fois que l'on évoque au niveau national un système de stationnement géré par les communes. Le rapport ajoute que « *ces centres de stationnement pour Nomades sont susceptibles d'aider à la sédentarisation et au reclassement dans la société* ». Dans cette première apparition de ce qui deviendra plus tard des aires d'accueil, les centres étaient dotés d'écoles « *spéciales* » car « *si le petit nomade est intelligent, il est habitué à une vie sans contrainte* », et d'ateliers « *qui favoriseraient l'évolution des métiers ambulants* » et d'un dispositif de surveillance permettant « *d'assurer mieux la sécurité publique (fin des chapardages, amélioration de l'état sanitaire)*<sup>71</sup> ». Les résultats de cette enquête annonçaient ainsi les lois et les décrets qui mirent progressivement en place les « aires d'accueil ».

Bien que la liberté de circuler soit un droit constitutionnel et que le Conseil d'État rappela à plusieurs reprises qu'il était anticonstitutionnel d'interdire le stationnement des véhicules des gens du voyage, les arrêtés municipaux d'interdiction de stationnement devinrent de plus en plus fréquents dans les années 1970. Parallèlement, en 1972, une nouvelle réglementation vit le jour : interdiction aux propriétaires de terrains d'accueillir des caravanes plus de trois mois consécutifs. C'est dans ce contexte législatif restrictif que certaines communes, comme à Laval en 1968 ou à Angoulême en 1973, mirent en place les premiers centres de stationnement pour gens du voyage<sup>72</sup>. Une étude approfondie de la mise en place des aires d'accueil montrerait que l'objectif

initial n'en était pas d'organiser la coexistence de deux modes de vie, mais d'accélérer la sédentarisation des « Nomades ».

### *Injustices environnementales*

Depuis maintenant plus de cinquante ans, les autorités nationales et locales ont donc mis en place un système d'assignation de lieux de stationnement. Certains espaces qui avait été choisis par le passé par des gens du voyage furent retenus par les collectivités locales pour leurs projets d'aire d'accueil. Mais le choix initial avait été dicté, non pas par des considérations de commodité, mais par la nécessité d'échapper à la traque quotidienne dont ils faisaient l'objet de la part des forces de l'ordre. Ces terrains étaient, en outre, souvent abandonnés par les municipalités et dans un état de délabrement avancé. On ne peut donc que s'étonner que ce soit sur de tels terrains insalubres qu'un certain nombre de municipalités décidèrent de construire des aires de stationnement. Il semblerait que l'État ait privilégié financièrement les projets de ce type plutôt que l'achat et la construction de nouveaux terrains<sup>73</sup>. À titre de comparaison, le « Village andalou » de Labarde à Bordeaux a d'abord été un bidonville, puis un « camp » occupé par des Gitans, avant que la mairie ne le réhabilite en y faisant construire de petites habitations. En 2001, après la découverte d'un taux élevé de plomb dans le sang des enfants gitans, la mairie accepta de reloger les familles du Village andalou<sup>74</sup>. Alors même que le ferrailage n'était plus pratiqué depuis plusieurs années et que MDM (Médecins du Monde) avait souligné que la cause de l'intoxication était environnementale, la mairie de Bordeaux argua que les enfants étaient atteints de saturnisme à cause des activités de ferrailage de leurs parents. De manière analogue, l'aire d'accueil de Saint-Menet à Marseille fut construite sur un terrain fréquenté de longue date par certaines familles : s'il n'était donc pas possible d'accuser la mairie d'avoir situé à dessein l'aire d'accueil en zone Seveso, cette circonstance aurait dû prévaloir sur l'ancienneté de l'occupation du lieu par des voyageurs.

D'autres communes ont parfois choisi des emplacements dégradés qui n'avaient pas connu d'occupation préalable de voyageurs. Un compte-rendu de la commission consultative des Bouches-du-Rhône du 5 mai 2003 indique ainsi que la proposition de la commune de Gardanne d'installer son aire d'accueil « à proximité de l'usine Péchiney » devait faire l'objet d'une étude sur « les risques induits par la présence de deux cuves de pétrole lourd situées à 60 mètres du terrain<sup>75</sup> ». Ce même compte-rendu rappelle que la commune d'Arles avait prévu d'installer son aire d'accueil en zone inondable et qu'un « plan spécifique d'alerte et de secours devra être réalisé pour l'évacuation rapide des caravanes<sup>76</sup> » ; de la même manière, les communes de Berre-l'Étang, Velaux et la Fare-les-Oliviers proposèrent de construire leurs aires respectives dans une zone rouge, de nature sismique cette fois-ci. Cette même commission ne s'opposa pas non plus à la construction de l'aire de Fos-sur-Mer et de Port-Saint-Louis-du-Rhône en zone Seveso.

## Conclusion

Assignés à résidence dans des lieux officiellement aménagés pour assurer aux GDV de meilleures conditions sanitaires, ceux-ci subissent en fait des politiques discriminatoires qui constituent une source de grandes inégalités en matière de santé publique. Le stationnement exclusif dans des lieux tels que l'aire d'accueil de Saint-Menet (Marseille) ou d'Hellemmes-Ronchin (Lille) présente des risques d'exposition très élevés à des polluants susceptibles de causer des maladies environnementales. Il est donc particulièrement spécieux de vouloir faire du « mode de vie » desdits gens du voyage la cause de maladies qui ont manifestement leur source dans l'environnement où les pouvoirs publics les forcent à vivre. Ce processus de responsabilisation des victimes n'est pas entièrement nouveau : il faisait déjà partie des arguments patronaux mis en avant pour ne pas dédommager les ouvriers victimes d'accidents et de maladies du travail<sup>77</sup>. Mais, pendant que la condition des ouvriers s'améliorait, notamment grâce à des moyens de transport facilitant le choix de leur lieu d'habitation, la condition des « gens du voyage » se détériorait en raison de la limitation de leur liberté de choisir leur lieu d'habitation.

Le contrôle mis en place par la supervision administrative des déplacements à travers le carnet anthropométrique et le livret de circulation a bien sûr changé de nature avec la législation sur les aires d'accueil. Par l'imposition des lieux et des durées de résidence possibles, la loi permet désormais d'exercer une contrainte constante sur les familles, les obligeant à vivre dans un environnement hostile, qui met leur santé et celle de leurs enfants en danger au prétexte idéologique de mieux les soigner. Non seulement cette assignation de triste mémoire est une violence exercée par la loi, mais elle constitue aussi une politique des corps qui n'est pas sans évoquer celle qui s'exerce sur d'autres groupes sociaux marginalisés, notamment les « sans-papiers ». Il s'agit donc d'une forme extrêmement subtile de légitimation de l'imposition de la vie dans des camps, ce que Michel Agier a nommé l'« *encampement* »<sup>78</sup>. On pourrait parler en l'occurrence d'un encampement nomade en raison d'une obligation de changer d'aire d'accueil régulièrement. Par un usage pervers du langage, le statut des « gens du voyage » relève en fait d'une politique de sédentarisation qui ne dit pas son nom : ce statut vise, en effet, à empêcher la libre circulation des personnes, les exposant à des pathologies environnementales bien connues s'ils choisissent de persévérer dans leur mode de vie.

Cette politique sanitaire est donc en contradiction flagrante avec l'article 13 de la Déclaration des droits de l'Homme, qui établit le droit de « *choisir sa résidence à l'intérieur d'un État*<sup>79</sup> ». Est-il possible, alors qu'un tel écart existe entre cette déclaration de principes et le droit positif, de trouver dans les arsenaux juridiques des arguments pour s'opposer à ce qui apparaît comme un statut administratif d'assignation à résidence à visée soi-disant sanitaire ? En tout état de cause, les dispositions réglementaires visant des populations rassemblées arbitrairement sous le nom de « gens du voyage » semblent bien en peine pour leur faire droit.

## Notes

1. Cet article est la version française actualisée d'un article publié dans une revue de l'université de Harvard, *Health and Human Rights Journal*, en décembre 2017. URL : <https://www.hhrjournal.org/2017/12/dedicated-caravan-sites-for-french-gens-du-voyage-public-health-policy-or-construction-of-health-and-environmental-inequalities/>
2. Loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage.
3. L'article 3 de la loi du 3 janvier 1969 définit les gens du voyage comme « *des personnes n'ayant ni domicile ni résidence fixe depuis plus de six mois dans un État membre de l'Union européenne et n'exerçant aucune activité ambulante - contrairement aux forains et aux commerçants itinérants -, qui ne peuvent justifier de ressources régulières et logent de façon permanente dans un véhicule, une remorque ou tout autre abri mobile* ». La loi du 3 janvier été abrogée par la loi n°2017-86 du 27 janvier 2017.
4. « Les gens du voyage », Promotion des droits et de l'égalité, Le Défenseur des droits, [en ligne], p. 3. URL : [www.defenseurdesdroits.fr](http://www.defenseurdesdroits.fr)
5. United Nations, 'The Right to the Highest Attainable Standard of Health: General Comment', vol. E/C 12/2000/4, (UN, 2000).
6. Ce travail de terrain a été entrepris dans le cadre d'une thèse d'anthropologie à l'université Aix-Marseille intitulée *Ethnographie des kumpanji de Provence. Rencontres, séparations et retrouvailles chez les Roms "Hongrois"*, soutenue le 19 décembre 2018.
7. Par exemple, l'aire d'accueil de Saint-Menet à Marseille ferme régulièrement pour des raisons sanitaires.
8. Cette intention se lit notamment dans les différents schémas départementaux d'accueil des gens du voyage. Cf. supra. Schéma des Landes 2010.
9. « *Et puis la nouvelle technologie qui se met en place s'adresse à la multiplicité des hommes, mais non pas en tant qu'ils se résument en des corps, mais en tant qu'elle forme, au contraire, une masse globale, affectée de processus d'ensemble qui sont propres à la vie, et qui sont des processus comme la naissance, la mort, la production, la maladie, etc. [...] Après l'anatomopolitique du corps humain, mise en place au cours du XVIIIe siècle, on voit apparaître, à la fin de ce même siècle, quelque chose qui n'est plus une anatomopolitique du corps humain, mais que j'appellerais une "biopolitique" de l'espèce humaine.* » (M. Foucault, « Il faut défendre la société ». Cours au Collège de France. 1976, Paris, Hautes Études/Gallimard/Seuil, 1997, p. 216.)
10. PERCHERON (B.), « Le corps dégénéré : des textes scientifiques à la littérature française du XIX<sup>e</sup> siècle », *Arts et Savoirs* [Online], 7 | 2016, September 2019. URL : <http://journals.openedition.org/aes/935> ; DOI : 10.4000/aes.935



## LA SANTÉ DES GENS DU VOYAGE

11. *La santé des gens du voyage. Comprendre et agir*, Réseau Français des Villes-Santé de l'OMS, 2009, p. 8.
12. *Ibid.*, p. 8.
13. DELCLITTE (C.), « La catégorie juridique “nomade” dans la loi de 1912 », *Hommes et Migrations*, n° 1188-1189, Juin-Juillet 1995, p. 23-30.
14. BORDIGONI (M.), *Gens du voyage. Droit et vie quotidienne en France*, Paris, Dalloz, 2013.
15. Le livret de circulation a été abrogé par la loi n°2017-86 du 27 janvier 2017.
16. *La santé des gens du voyage. Comprendre et agir*, Réseau Français des Villes-Santé de l'OMS, 2009, p. 9.
17. *Ibid.*, p. 16.
18. ASSÉO (H.), « Non, les Tsiganes ne sont pas des nomades », *Le Monde diplomatique*, octobre 2012, p. 14-15.
19. *La santé des gens du voyage. Comprendre et agir*, Réseau Français des Villes-Santé de l'OMS, 2009, p. 10.
20. *Ibid.*, p. 10.
21. *Ibid.*, p. 12.
22. *Ibid.*, p. 10.
23. *Ibid.*, p. 12.
24. *Ibid.*, p. 14.
25. *Ibid.*, p. 22.
26. *Ibid.*, p. 22.
27. *Ibid.*, p. 23.
28. *Ibid.*, p. 22.
29. Le colloque « Santé et gens du voyage » s'est tenu le 1<sup>er</sup> avril 2010 à la maison de quartier Théodore Monod de Guyancourt.
30. Diagnostic de santé communautaire de la population des « gens du voyage », 2001/2002, Médecins du Monde & Artag, p. 6.
31. *Ibid.*, p. 6.
32. *Ibid.*, p. 6.
33. *Ibid.*, p. 6.
34. Actes du colloque santé et gens du voyage, Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, avril 2010, p. 13.

35. Par exemple, en 2012 paraissent les résultats d'une étude sur une épidémie d'hépatite A chez les gens du voyage (Communauté d'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe). Alors qu'il est dit que les habitants des aires d'accueil de cette agglomération n'ont pas accès aux normes sanitaires minimales sur des terrains gérés par la communauté d'agglomération (« 37% de la population d'étude n'avait pas accès à des douches ; 56,4% n'avait pas accès à des toilettes »), les conclusions de l'étude recommandent la mise en œuvre d'une campagne de vaccination et ne recommandent pas la mise aux normes des aires d'accueil. TROUVAY MARTEL (M.), EROUART (S.) et VERMEULIN (T.), Investigation d'une épidémie d'hépatite A chez des gens du voyage, Communauté de l'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe (76) - février 2012, Saint-Maurice : Institut de veille sanitaire, 2013.
36. Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage. Révision 2010. Département des Landes, p. 16.
37. *Ibid.*, p. 17.
38. Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage, Révision 2010, Département des Landes, p. 20.
39. Précisons que le stationnement sur les aires d'accueil rebute un certain nombre de personnes catégorisées comme gens du voyage qui, lorsqu'ils en ont les moyens, préfèrent devenir propriétaires de leur propre terrain.
40. Emmanuel Aubin, *La Commune et les gens du voyage*, Paris, Berger-Levrault, 2008, p. 25.
41. « La contrepartie de cette obligation réside dans la possibilité donnée au maire d'interdire par arrêté le stationnement, sur le territoire de la commune, des résidences mobiles en dehors des aires d'accueil. En cas de non-respect de l'arrêté, le maire, comme le propriétaire du terrain occupé, peut demander au préfet la mise en demeure des occupants abusifs de quitter les lieux, si leur stationnement porte atteinte à la salubrité, la sécurité ou la tranquillité publiques. La durée maximale entre la mise en demeure et son exécution est de 96 heures, du fait des délais de recours. » Sénat. Rapport d'information n° 617 (2014-2015) des sénateurs Jean-Marie BOCKEL et Michel LE SCOUARNEC, fait au nom de la délégation aux collectivités territoriales, déposé le 9 juillet 2015.
42. On oublie souvent que l'assignation à résidence a été l'un des moyens, avec l'internement, d'obtenir une sédentarisation forcée des « Nomades » entre 1940 et 1946.
43. Cette aire d'accueil a échappé de peu à un incendie en septembre 2019. Les habitants accusent le manque d'entretien des abords du terrain.
44. Directive Seveso est le nom donné à une série de directives européennes qui imposent aux membres de l'UE de prendre des mesures de sécurité près de sites industriels présentant des risques d'accidents majeures.

## LA SANTÉ DES GENS DU VOYAGE

45. Circulaire d'application du 5 juillet 2001. Citée par AUBIN (E.), *La Commune et les gens du voyage*, Paris, Berger-Levrault, 2008.
46. Vago Conseil. Brochure 2008. Documentation réunie par Marc Bordigoni.
47. *Ibid.*
48. Équipement sanitaire et technique pour l'accueil des gens du voyage. Eiffage Construction Centre. Documentation réunie par Marc Bordigoni.
49. FOISNEAU (L.), « Terrain partagé. Remarques méthodologiques sur l'ethnographie des gens du voyage », *Études tsiganes*, n° 61-62, 2018, p. 146-159.
50. CAUHOPÉ (M.), « La catastrophe d'AZF dans l'histoire des revendications envers le pôle chimique de Toulouse (1950-2002) », in STOSKUPF (N.) et LAMARD (P.), *L'industrie chimique en question*, Paris, Éditions Picard, 2010, p. 275-289.
51. Vago a géré l'aire d'accueil de Saint-Menet jusqu'en 2019. À son ouverture, l'aire d'accueil avait pour gestionnaire l'Atom, puis l'Aréat.
52. PPRT Arkéma. Note à Monsieur le Commissaire-enquêteur. France Nature Environnement 13. Association de défense de l'environnement de la basse vallée de l'Huveaune. 17/06/2016.
53. Plan de prévention des risques technologiques (PPRT) Arkéma – Saint-Menet. Janvier 2010.
54. CHEN (H.) et al., « Living near major roads and the incidence of dementia, Parkinson's disease, and multiple sclerosis: a population-based cohort study », *The Lancet*, 2017.
55. PV n° 2016/1755. Gendarmerie de La Valette-du-Var.
56. LIGNIER (I.), « Aire d'Hellemmes-Ronchin (Lille) : Un Collectif de femmes réclame de meilleures conditions de vie », *Dépêches tsiganes* [en ligne], 17 décembre 2014. URL <http://www.depechestsiganes.fr/aire-dhellemmesronchin-lille-un-collectif-de-femmes-reclame-de-meilleures-conditions-de-vie/>
57. *Ibid.*
58. *Ibid.*
59. « Bassin d'Arcachon. La gestion des aires d'accueil des gens du voyage porte la croissance de New Deal Concept », *Le journal des Entreprises*, 19 février 2015.
60. *La santé des gens du voyage. Comprendre et agir*, Réseau français des Villes-Santé de l'OMS, 2009.
61. Question de M. Jourde. Interpellation de Fernand David. Séance du 29 octobre 1907. Chambre des députés.
62. *Ibid.*
63. CHALLIER (F.), *La nouvelle loi sur la circulation des nomades : loi du 16 juillet 1912*, Thèse pour le doctorat, Université de Paris, Faculté de droit, Paris, 1913, p. 318.

64. DELCLITTE (C), « La catégorie juridique “nomade” dans la loi de 1912 », *Hommes et Migrations*, n° 1188-1189, Juin-Juillet 1995, p. 23-30.

65. « La loi n°69-3 du 3 janvier 1969 définit les gens du voyage – sans toutefois retenir cette expression – comme des personnes de nationalité françaises n'exerçant aucune activité ambulante ». AUBIN (E.), *La commune et les gens du voyage*, Paris, Berger-Levrault, 2008, p. 17.

66. Le décret-loi du 6 avril 1940 interdit « la circulation des nomades sur la totalité du territoire métropolitain ».

67. FRESSOZ (J.-B.), « Circonvenir les circumfusa. La chimie, l'hygiénisme et la libéralisation des “choses environnantes” : France, 1750-1850 », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 2009/4 (n° 56-4), p. 39-76. DOI : 10.3917/rhmc.564.0039.

68. Consignes aux questionnaires concernant les populations nomades ou d'origine nomades. Ministère de la Santé publique et de la Population. 13 avril 1960. Archives départementales de Gironde. 584 W 84.

69. Réponses au questionnaire n°1 concernant les populations nomades ou d'origine nomades. Préfecture de Bordeaux. Mai 1960. Archives départementales de Gironde. 584 W 84.

70. *Ibid.*

71. *Ibid.*

72. REYNIERS (A.) et WILLIAMS (P.), « Permanence tsigane et politique de sédentarisation dans la France de l'après-guerre », *Études rurales*, n° 120, 1990, p. 89-106.

73. Étude sur l'accueil et l'habitat des gens du voyage dans les Bouches du Rhône. Novembre 2003. Sarl Lieux Dits / Chorus / IMEDELFF. Documentation réunie par Marc Bordigoni.

74. Sur le « Village andalou », lire LOISEAU (G.), « Chronique d'une ségrégation planifiée : le Village andalou », *Études tsiganes*, n° 21, 2005 ; LHOMME (S.), Le village andalou. URL : <http://stephanelhomme.free.fr/Chapitre-Village-andalou.pdf>.

75. Commission consultative du 5 mai 2003. Bilan d'étape de la mise en œuvre du schéma adopté le 1<sup>er</sup> mars 2002. Conseil régional des Bouches-du-Rhône.

76. *Ibid.*

77. COTTEREAU (A.), « Droit et bon droit. Un droit des ouvriers instauré, puis évincé par le droit du travail (France, XIX<sup>e</sup> siècle) », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 2002/6 (57<sup>e</sup> année), p. 1521-1557.

78. AGIER (M.), *Un monde de camps*, Paris, La Découverte, 2014.

79. Article 13 de la Déclaration des droits de l'Homme.

## **Assemblée nationale**

### **Mission d'information sur l'incendie d'un site industriel à Rouen**

**Jeudi 12 décembre 2019**

#### **Extrait du compte rendu n° 27**

**Mme Lise Foisneau, ethnologue à l'Université Aix-Marseille, associée à l'IDEMEC.** Je m'appelle Lise Foisneau, je suis docteure en ethnologie de l'université Aix-Marseille et chercheuse associée de l'Institut d'ethnologie méditerranéenne, européenne et comparative (IDEMEC). Mes recherches portent en partie sur les inégalités environnementales dont sont victimes, en France, les gens du voyage résidant sur les aires d'accueil. C'est à ce titre que je me suis rendue au Petit-Quevilly avec M. Valentin Merlin, 48 heures après le début de l'incendie. Nous y avons passé plusieurs semaines depuis. Mon exposé bref portera sur les préjudices subis par les habitants de l'aire d'accueil des gens du voyage.

À ma demande, Mme Vanessa Moreira Fernandes, habitante de l'aire d'accueil, prendra la parole pour vous faire le récit chronologique des faits. Ouverte en 1998 dans une zone industrielle, l'aire d'accueil de Petit-Quevilly, se trouve à moins de distance de deux sites Seveso. L'un est « seuil haut » - celui de Lubrizol - et l'autre est « seuil bas », celui de Total Lubrifiants. Rappelons que lorsque l'on est catégorisé par l'administration comme « gens du voyage » et que l'on n'est pas propriétaire de son propre terrain de stationnement, l'on doit résider dans des aires d'accueil. Lorsqu'elles sont situées en « zone Seveso », comme celle de Petit-Quevilly, elles ne possèdent souvent pas de dispositifs de sécurité en cas d'accident industriel.

La négligence institutionnelle s'étend aussi à la gestion sanitaire des aires d'accueil : celle de Petit-Quevilly ne dispose pas d'installations décentes. En 2012, un rapport de l'InVS (Institut de veille sanitaire) sur une épidémie d'hépatite A, précise que les habitants n'ont pas accès à des commodités sanitaires suffisantes sur des terrains gérés par la CREA (Communauté d'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe). Je cite : « 37 % de la population d'étude n'avaient pas accès à des douches. 56,4 % n'avaient pas accès à des toilettes ». Malheureusement, les rédacteurs du rapport se contentent de préconiser une campagne de vaccination et une sensibilisation à l'hygiène des populations concernées. Les victimes de conditions de vie indignes sont, pour ainsi dire, rendues responsables de leur santé dégradée. Pas un mot, en revanche, sur la nécessité de réaménager ces aires pour en faire des lieux de vie décents, répondant à des normes de sécurité minimales.

De telles recommandations existent pourtant. En effet, le dernier schéma départemental d'accueil des gens du voyage de Seine-Maritime (2012–2017) prévoyait très explicitement la relocalisation des aires d'accueil situées en « zone Seveso ». Non seulement celle-ci n'a pas eu lieu, mais aucune des mesures urgentes recommandées n'a été mise en œuvre par la Métropole Rouen-Normandie, notamment l'aménagement d'un local de confinement. Aujourd'hui, 78 jours après l'incendie de Lubrizol, les habitants de l'aire d'accueil de Petit-Quevilly sont toujours en attente d'un nouveau terrain, proche des écoles de leurs enfants et à distance raisonnable de la zone polluée. Leur demande est restée vaine.

Habitée à l'observation des aires d'accueil, je peux témoigner que ce genre de silence en forme d'abandons n'est pas rare. Cette absence de réponse aux demandes élémentaires des habitants reste néanmoins paradoxale lorsqu'on la rapporte au nombre de services, d'entreprises, d'associations et de commissions censés encadrer les Gens du voyage sur le plan social et sanitaire.

Mais vérité est que les habitants des aires d'accueil ne sont habituellement pas conviés à donner leurs avis sur les décisions concernant les lieux où ils sont tenus de vivre. Lorsqu'on les écoute, ils disent qu'une aire d'accueil n'aurait jamais dû être construite près d'une décharge comme à Lyon, à moins de dix mètres d'une autoroute comme à Saint-Menet, dans la proximité immédiate d'une voie ferrée comme à Bordeaux, ou près d'une usine à béton comme à Ronchin. Ainsi, il est très important que Mme Vanessa Moreira Fernandes puisse être auditionnée aujourd'hui. Mes suggestions pour parer à l'urgence, sont triples :

- que les habitants de l'aire de Petit-Quevilly et de l'aire de Bois-Guillaume, exposés aux fumées de l'incendie, puissent bénéficier d'un suivi médical rapproché ;
- il serait souhaitable de créer un service d'inspection national, doté de moyens suffisants pour contraindre les collectivités à respecter les normes d'hygiène et de sécurité. Les habitants devraient pouvoir saisir ce service directement.
- il est indispensable d'interdire toute nouvelle création d'aires d'accueil en zone Seveso ou en zone industrielle.

L'incendie de Lubrizol montre à quel point les politiques publiques menées depuis les lois Besson sont inégalitaires. L'usage de la catégorie administrative de « gens du voyage » rompt tous les jours le principe de l'égalité républicaine.

Mme Moreira Fernandes va maintenant vous exposer ce dont elle a été témoin sur l'aire d'accueil depuis le 26 septembre 2019. Habitante de l'aire d'accueil du Petit-Quevilly depuis 12 ans, elle était présente le jour de l'incendie.

**Mme Vanessa Moreira Fernandes, représentante des habitants de l'aire d'accueil de Rouen.** À deux heures du matin, la nuit du 26 septembre, mon mari m'a réveillée pour me dire que l'usine prenait feu. Je me suis levée et j'ai vu des flammes derrière l'usine Total. J'ai eu peur. Je me suis dit : « *Comment va-t-on faire avec les enfants ?* ». Nous avons appelé les pompiers, mais ils étaient déjà au courant. Après ce coup de téléphone, nous n'avons plus eu aucune information.

À cinq heures quarante du matin, il y a eu de très grosses explosions, et personne n'est venu, ni pompiers ni policiers ni gardiens de l'aire d'accueil. Personne n'est venu nous demander si nous avions besoin d'aide ou nous dire quoi faire.

À huit heures du matin, l'alarme de l'usine a sonné. Trois agents de la police nationale sont arrivés sur l'aire. Ils nous ont dit : « *Il faut se mettre dans les caravanes le plus possible. Il ne faut pas rester dehors. Pour l'instant, nous n'évacuons pas. De toute façon, vous n'êtes pas sur une zone habitable. Restez vigilants* ». L'intérieur de nos caravanes sentait le gaz et la fumée. Mais nous n'avions aucun endroit où nous réfugier afin de respirer de l'air moins pollué.

Dans la matinée, un gardien de l'aire d'accueil est venu de son propre chef, parce qu'il avait pitié. Il nous a apporté trois masques qu'il avait trouvés chez lui. Il est resté cinq minutes. La suite de la journée du 26 septembre s'est déroulée dans une attente insupportable. Nous ne savions pas quoi faire et nous respirions mal.

Vendredi 27 septembre, vers neuf heures, un des gardiens de l'aire d'accueil est venu nous dire que les « bureaux », c'est-à-dire le local administratif et technique, mais aussi les douches, n'ouvriraient que le lundi suivant, soit trois jours plus tard. En effet, nous n'avons vu personne avant le lundi 30 septembre. Ce jour-là, les agents de la Métropole de Rouen sont venus nous demander de payer notre loyer ! C'est à ce moment-là que nous avons vraiment pris conscience de la façon choquante dont nous étions traités.

Nous avons lancé un appel au secours sur les réseaux sociaux, en réalisant une petite vidéo dans laquelle mes voisins et moi-même racontons la nuit de l'incendie. Cette vidéo a été vue plus de 27 000 fois en une soirée. En deux jours, une dizaine d'articles de presse ont été écrits au sujet de notre situation. Plusieurs reportages radio et télévisuels ont aussi été montés. Ce

n'est qu'après tous ces articles et reportages, le mercredi 2 octobre - soit six jours après l'incendie -, que la maire de Petit-Quevilly, le responsable « Gens du voyage » de la Métropole, M. Didier Jue, et certains de leurs collègues, sont venus nous rendre visite. Nous leur avons dit que nous voulions être relocalisés de toute urgence, tous ensemble, et non loin des écoles de nos enfants. Ils nous ont répondu qu'il s'agissait en effet de demandes raisonnables.

Mais le lendemain 3 octobre, la Métropole de Rouen a fait paraître un communiqué de presse, dans lequel nous avons pu lire : « *Les services de la Métropole étaient présents sur place dès six heures trente, jeudi matin, et sont restés toute la matinée aux côtés des habitants de l'aire d'accueil et des pompiers* ». Nous en avons été profondément blessés. Les quarante personnes présentes sur l'aire d'accueil peuvent attester, au contraire, que personne ne leur est venu en aide.

C'est pourquoi le jour-même, les habitants de l'aire d'accueil et moi-même avons déposé une plainte devant le procureur de la République de Rouen pour « mise en danger de la vie d'autrui et omission de porter secours ». Nous avons également envoyé la lettre officielle demandant notre relocalisation d'urgence, réclamée par la Métropole. Il a fallu attendre jusqu'au 11 octobre, soit seize jours après l'incendie et huit jours après l'envoi de cette lettre, pour recevoir, comme réponse, un papier sur lequel était écrit que nous pouvions rejoindre les emplacements libres des autres aires d'accueil gérées par la Métropole de Rouen.

À partir de ce moment, nous avons subi une pression continuelle. La Métropole nous a envoyé l'huissier à plusieurs reprises afin de nous intimider. Lors de son deuxième passage, il était accompagné de quatre camions et d'une vingtaine d'agents de la police nationale, vêtus de gilets pare-balles et portant des bombes lacrymogènes. Ces intimidations ne nous ont pas fait renoncer à notre défense. Nous avons parlé lors de réunions publiques. Nous avons rencontré M. le député Hubert Wulfranc. Nous avons contacté la Ligue des droits de l'Homme. Le Défenseur des droits a aussi été saisi. Nous avons organisé une soupe de l'amitié sur l'aire d'accueil, afin de montrer aux riverains dans quelles conditions nous vivons.

<http://www.assemblee-nationale.fr/15/cr-inceindu/19-20/c1920027.asp>