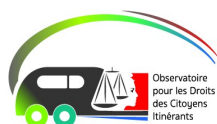


Examen périodique universel de 4ème cycle – France
Contribution conjointe d'une coalition d'ONG françaises sur les droits des
personnes dites « gens du voyage »



Observatoire pour les Droits des Citoyens Itinérants (ODCI)

21 ter rue Voltaire 75011 PARIS

odci.contact@gmail.com - +33 (0)685553666

<http://odci.fr>



Association Sociale Nationale Internationale Tzigane (ASNIT)

8 rue Narcisse Guilbert 76570 PAVILLY

asnit.yvelines@free.fr - +33 (0)603076160



Action Grand Passage (AGP)

Les petites broches 45500 NEVOY

ass.agp@gmail.com

Résumé

L'Observatoire pour les Droits des Citoyens Itinérants, ainsi que l'Association Sociale Nationale Internationale Tzigane (ASNIT) et Action Grand Passage (AGP) soumettent cette contribution de la société civile en préparation du passage de la France à l'Examen Périodique Universel en 2023. Cette soumission prend en compte les récents développements liés aux Voyageurs, aussi appelés citoyens itinérants en France. Il met en avant l'échec des autorités françaises à adopter des mesures efficaces pour lutter contre la discrimination raciale généralisée dont font l'expérience les citoyens itinérants de France.

Nos associations sont des associations communautaires constituées par et pour les citoyens

itinérants. Une majorité des Voyageurs et Voyageuses sont en contact avec nos organisations. Les informations sur la situation des citoyens itinérants dans ce rapport sont ainsi soit basées sur nos expériences de terrain, soit fournies par les Voyageurs.

Les citoyens itinérants subissent depuis des décennies des violations sévères de leurs droits fondamentaux politiques, civils, économiques, sociaux et culturels. Ils subissent des discriminations dans des domaines divers tels que la justice, le logement, l'accès aux lieux publics, les services, et l'assistance sociale. Cette situation mène à de forts taux de marginalisation et d'exclusion.

Les violations de leurs droits dans le domaine du logement sont particulièrement préoccupantes. Les difficultés pour les familles de trouver des endroits où vivre dans des conditions décentes, qu'ils voyagent souvent ou non, sont étroitement liées aux violations de leurs droits dans d'autres secteurs tels que la santé, l'éducation, l'emploi, et la participation politique. En parallèle, les sanctions pénales contre le « stationnement illicite » des gens du voyage est en constante augmentation.

De manière alarmante, les actes de violence et les harcèlements raciaux continuent d'être banalisés, avec des autorités échouant à prendre des mesures suffisantes pour prévenir, enquêter et protéger les voyageurs contre ces pratiques.

I. Perspective historique

1. Les « citoyens itinérants » aussi appelés « Voyageurs » sont des individus et groupes qui sont bien souvent citoyens français, et qui ont, depuis des générations, joué un rôle clé dans la société et l'histoire françaises. Cela inclue des personnes de cultures diverses, qui s'identifient comme « Sinti », « Manouche », « Kale », « Gitan », « Rom », « Yéniche », « Voyageur », ou autre, et pour qui l'habitat caravane – qu'il soit itinérant ou non - est une part importante de la culture. Ces groupes sont souvent réunis sous des termes et catégories génériques comme « Gens du Voyage » (en France), « Gypsies » (dans les Etats anglosaxons), « Tziganes » ou « Roms » (plus largement en Europe). Leur présence est attestée en France depuis au moins le XVème siècle sous les termes de « bohémiens »,

« romanichels », et par la suite « nomades ». Dès cette époque ces personnes subissent une discrimination systémique. En effet, ces populations ont en commun d'avoir subi au cours de l'histoire une forte exclusion ainsi qu'un racisme spécifique, l'antitsiganisme. En France, elles font face aux stéréotypes racistes de longue date associés aux « Gitans » et aux « Gens du Voyage » et subissent une discrimination ancienne.

2. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, plus de six milles « nomades », itinérants ou non, ont été internés dans environ trente camps sur le territoire français, donc cinq situés dans la France dite « libre » (hors zone d'occupation). Beaucoup d'internés sont morts en raison des conditions de détention extrêmes. La responsabilité de la France dans ces événements n'a été reconnue par un président de la République qu'en 2016. Aucune des personnes internées n'a reçu de compensation ou d'indemnisation, y compris pour les biens spoliés lors de leur internement.
3. Cet internement a été facilité par une loi du 16 juillet 1912 qui exigeait que tous les nomades portent un livret anthropométrique avec eux en tout temps, incluant les informations personnelles et les détails physiques. Le chef de chaque famille devait également porter un livret collectif comprenant toutes les personnes voyageant avec le groupe – y compris les enfants. Ce livret devait être estampillé par le chef de la police, le commandant de la gendarmerie ou le maire dans chaque ville où le groupe s'arrêtait, à son arrivée et à son départ. Après la Seconde Guerre mondiale, ces livrets ont été remplacés par des « documents de circulation » en vertu de la loi no. 69-3 du 3 janvier 1969 relative à l'exercice des activités ambulantes et au régime applicable aux personnes en circulation en France sans domicile ou résidence fixe. En plus du contrôle de la police, ces documents ont affecté de nombreux autres droits, y compris le droit à la participation politique à travers un quota de 3% des personnes possédant des documents de circulation pouvant être officiellement 'attachées' à une municipalité donnée (et donc pouvant être inscrite sur les listes électorales de la commune). Après une décision d'inconstitutionnalité partielle du Conseil Constitutionnel français le 5 octobre 2012, la loi a été officiellement abrogée en janvier 2017. Malgré la fin des carnets de circulation, le contrôle des déplacements et lieux de vie des Voyageurs est toujours important, via un encadrement spécifique de leur résidence et la réglementation de leur « accueil » par la Loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 dite « Loi Besson II ». Cette législation a créé les notions de lieux de vie autorisé aux « gens du voyage » et de stationnement illicite.

4. Le racisme et la discrimination généralisés persistent contre les citoyens itinérants, qui continuent de subir des violations graves d'un large éventail de droits politiques, civils, économiques, sociaux et culturels fondamentaux. Ils subissent de la discrimination dans la plupart des secteurs clés de la vie, ce qui entraîne des niveaux élevés de marginalisation et d'exclusion.

II. Respect des normes internationales de droits humains

a) Droit à l'égalité et à la non-discrimination

5. Les citoyens itinérants sont réunis dans une catégorie administrative créée par l'Etat français en 1969 pour remplacer celle de « nomade ». Or, cette catégorie apparaît faussement neutre. Elle inclut les Voyageurs dits sédentarisés mais pas les campeurs ni les camping-caristes itinérants à l'année, basant *de facto* l'intégration à cette classification sur des critères culturels et ethnicisants. L'appartenance à cette catégorie est indépendante d'une quelconque auto-identification des personnes et n'est basée que sur l'appréciation par l'administration qui s'appuie sur une tradition de résidence mobile. La catégorie ne tient pas compte de la diversité des Voyageurs et des groupes auxquels ils appartiennent (manouches, gitans, roms, yéniches, sinti, etc). L'article 1 de la Loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 parle ainsi des « *personnes dites gens du voyage et dont l'habitat traditionnel est constitué de résidences mobiles* ». Les Voyageurs et Voyageuses subissent ainsi le bon vouloir des autorités qui les assignent à une catégorie et sont privé·e·s de leur libre-arbitre, de leur appartenance et de leur identité même. Des personnes ont pu rapporter aux associations rédigeant cette contribution s'être vu refuser l'accès à un terrain sous prétexte qu'elles ne pouvaient prouver être « gens du voyage » pour ensuite – après s'être installées quelques kilomètres plus loin - se voir appliquer une procédure d'expulsion ultra-accélérée réservée aux personnes catégorisées gens du voyage (article 9 de la Loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 dite « Loi Besson II »). Dès lors, le sentiment d'appartenance, pourtant essentiel et protégé par le droit international des minorités qui le considère comme un aspect incontournable de l'identité d'un groupe, est complètement bafoué. Finalement, l'appartenance ou non à cette catégorie administrative créée par l'Etat français devient un enjeu autour duquel les citoyens itinérants sont toujours perdants : soit ils sont considérés « Gens du Voyage » et le droit applicable à leur situation est un droit de l'exception, dérogoire au droit commun et créateur de

discriminations, soit ils sont exclus de la catégorie administrative et leur identité et leur mode de vie itinérant ne sont ni reconnus ni protégés.

6. Les personnes assimilées à la catégorie « gens du voyage » subissent un fort racisme. Les propos porteurs de préjugés, voire même haineux, antitsiganes et anti-Voyageurs sont courants, y compris de la part de responsables politiques. En 2019, le président de la République, Emmanuel Macron, a par exemple pu dire d'une personne qu'elle « n'avait pas les mots d'un gitan », sous-entendant que le langage et le vocabulaire de cette personne était dans un français trop correct pour être ceux d'un citoyen itinérant¹. Si les propos racistes tout comme les crimes de haine sont bien répréhensibles au regard du droit pénal français, les poursuites pour de tels crimes commis à l'encontre de Voyageurs sont dans les faits très rares. Ainsi, le maire de Cholet (Maine-et-Loire, 49), Gilles Bourdouleix a été relaxé par la Cour de Cassation du chef d'« apologie de crime contre l'humanité » suite à ses propos à l'encontre des Voyageurs lors d'une réunion publique au cours de laquelle il a affirmé « *qu'Hitler n'en avait peut-être pas tué assez* »².
7. A l'inverse, les stéréotypes et préjugés considèrent les citoyens itinérants comme des délinquants-nés. Certains policiers et membres des forces de l'ordre agissent régulièrement sous l'influence de ces stéréotypes et préjugés racistes. Les Voyageurs rapportent régulièrement des contrôles d'identité discriminatoire (dits « au faciès ») et de nombreux cas de violences policières du fait de leur appartenance réelle ou supposée à la catégorie des gens du voyage. Lors d'un trajet pour se rendre au pèlerinage des Saintes-Maries-de-la-Mer (événement religieux annuel très important pour de nombreux citoyens itinérants dans le cadre des grands passages), un groupe témoigne s'être fait contrôler 19 fois, les forces de l'ordre procédant à des contrôles d'identité à chaque commune traversée. Cette année 2022, entre le 21 juin et le 1er juillet – soit en l'espace de 10 jours -, un groupe composé de vingt-cinq véhicules différents (dont huit résidences mobiles constituant la résidence principale des personnes) a reçu 96 avis de contravention. Si les violences physiques de la part de membres des forces de l'ordre sur des citoyens itinérants sont plus rares, elles sont tout de même rapportées chaque années. Ces violences font rarement l'objet d'enquêtes complètes et impartiales, comme dans le cas du décès d'Angelo Garand (tué par balles par des

1 Voir par exemple cet article de presse rapportant les propos d'Emmanuel Macron :

https://www.francetvinfo.fr/economie/transports/gilets-jaunes/propos-d-emmanuel-macron-sur-christophe-dettinger-l-avocate-du-boxeur-denonce-une-atteinte-indiscutable-au-principe-de-separation-des-pouvoirs_3172519.html

2 Voir par exemple : https://www.lepoint.fr/justice/hitler-n-en-a-peut-etre-pas-tue-assez-le-maire-de-cholet-n-a-pas-le-droit-a-l-oubli-16-12-2019-2353371_2386.php

gendarmes) où les poursuites ont été abandonnées malgré les incohérences dans les versions des faits des gendarmes, le rapport d'autopsie non concordant et des témoignages contradictoires.

8. Les discriminations répandues, associées à l'échec des autorités françaises à prendre les mesures nécessaires pour les interdire et les éliminer ainsi que pour fournir une protection juridique efficace contre de telles pratiques, violent les standards internationaux relatifs à la non-discrimination, et notamment les articles 2, 26 et 27 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques, et les articles 2, 5 et 6 de la Convention des Nations unies sur l'élimination de la discrimination raciale.

b) Discrimination et droit à un niveau de vie suffisant (article 11 du Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels)

- **Une législation dérogatoire au droit commun et discriminatoire**

9. La catégorie administrative « gens du voyage » permet l'existence d'une législation spécifique qui ne s'applique qu'aux Voyageurs, en particulier concernant le logement. La pierre angulaire de cette législation est la Loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 qui encadre le logement voyageur de façon différenciée du droit commun construit autour de la norme sociale dominante : le logement classique, sédentaire et bâti (type maison ou immeuble). Cette législation distingue le logement des Voyageurs de celui du reste de la population, y compris de la population résidant en habitat léger ou en résidence mobile mais pour qui ce mode d'habitat est considéré comme non-traditionnel. La loi n'utilise d'ailleurs pas le terme de logement mais celui de « l'accueil des personnes dites gens du voyage » qui n'est pas défini dans la législation française mais se rapporte aux terrains où résident pour des périodes variables les personnes catégorisées « gens du voyage ».
10. Cette législation française ne reconnaît pas la résidence mobile (type caravane, camion aménagé, etc) comme un logement en tant que tel avec les droits afférents. Cela a pour conséquences d'empêcher les Voyageurs d'accéder à des aides sociales liées au logement (Aide Personnalisée au Logement, Chèque Energie). Cela permet également aux distributeurs d'énergie et d'eau ainsi qu'aux gestionnaires des terrains dits « d'accueil » de

procéder à des coupures d'eau et d'électricité (interdites y compris pour impayés pour les personnes vivant dans un logement « classique »). Cette absence de reconnaissance de la résidence mobile des citoyens itinérants comme un logement implique également que les normes applicables au logement, notamment en termes d'éloignement ou de sécurité vis-à-vis de sites dangereux ne sont pas applicables. Ainsi, 40 terrains d'accueil sont situés à proximité directe de sites industriels classés SEVESO. Lors de l'incident industriel ayant touché l'usine Lubrizol à Rouen en septembre 2019, les Voyageurs résidant sur l'aire d'accueil créé par les autorités locales et située à quelques mètres de l'usine n'avaient pas de local de confinement pour s'abriter et n'ont pas été évacués car non considérés comme dans une zone de logement.

11. De plus, selon la Loi Besson II, les Voyageurs ne peuvent s'installer que sur les terrains autorisant leur « habitat mobile traditionnel », et donc uniquement dans les communes possédant de tels terrains appelés « aires d'accueil » (pour ceux qui sont collectifs) ou « terrains familiaux » (pour ceux qui sont individuels). Les citoyens itinérants sont exclus des autres lieux de vie, sauf s'ils abandonnent leur mode de vie traditionnel et leur résidence mobile. Les personnes voyageuses ne peuvent donc pas choisir librement leur lieu de résidence sur le territoire français contrairement aux dispositions de l'article 13 de la Déclaration universelle des droits de l'Homme. Ils sont cantonnés aux terrains qui leur sont autorisés. Cela crée *de facto* une ségrégation spatiale.
12. La création et l'aménagement des terrains autorisés aux Voyageurs (appelés « aires d'accueil » et « terrains familiaux ») dépendent des communes et des Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) selon un Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage (SDAGDV). Les SDAGDV sont élaborés par le représentant de l'Etat dans le département (c'est-à-dire le préfet) et le président du conseil départemental. La consultation des Voyageurs habitant le territoire n'est pas requise et l'avis de commissions de « gens du voyage » n'est en aucun cas contraignant. Seule les communes de plus de 5 000 habitants ont l'obligation de figurer au SDAGDV. Or, 94% des communes françaises comptent moins de 5 000 habitants. De surcroît, en cas de non-respect du SDAGDV par une commune ou EPCI, il n'y a pas de sanction prévue, simplement la possibilité pour le préfet, après mise en demeure, de se substituer aux communes et de consigner les sommes nécessaires à la création des terrains. Cette procédure n'a jamais été mise en œuvre de façon complète. Enfin, les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) n'ont pas à être en conformité avec les

SDAGDV et peuvent donc interdire les résidences mobiles des Voyageurs sur l'ensemble du territoire d'une commune.

13. A l'inverse, si les Voyageurs s'installent sur un terrain qui n'est pas autorisé à leur résidence mobile, ils encourent de fortes sanctions pénales pour « stationnement illicite ». Ces sanctions ont été doublées par la Loi n°2018-957 du 7 novembre 2018 relative à l'accueil des gens du voyage et la lutte contre les installations illicites. Elles sont désormais de 7 500 € d'amende et d'un an d'emprisonnement. Cette loi a également introduit la procédure d'Amende Forfaitaire Délictuelle (AFD) pour « stationnement illicite », procédure accélérée et simplifiée par laquelle la condamnation se fait sur la base du procès-verbal établi par les forces de l'ordre, sans passer par un juge. Les personnes reçoivent directement à leur domiciliation une AFD d'un montant de 500 € (minorée à 400 € si payée dans les 15 jours, majorée à 1 000 € si payée au-delà de 45 jours). Tout paiement de cette amende équivaut à une reconnaissance des faits et à une condamnation correctionnelle avec inscription au casier judiciaire. Pourtant, la contestation d'une telle AFD est compliquée. Les personnes ne peuvent contester cette AFD que dans le délai de 45 jours suivant l'envoi (et non la réception effective) du courrier d'AFD, en remplissant le formulaire dédié et en consignnant le montant total de l'amende (soit 500 €). Cela rend la contestation très compliquée pour les Voyageurs qui ne peuvent pas forcément relever régulièrement leur courrier lorsqu'ils sont en itinérance, qui sont bien souvent peu à l'aise avec l'écrit et l'informatique, et non pas forcément les moyens de consigner une telle somme. Pourtant, tout manquement à l'un de ces éléments entraînent automatiquement l'irrecevabilité de la contestation qui ne sera même pas examinée par un juge.

▪ **Un cercle vicieux de ségrégation, d'expulsions et de marginalisation**

14. Les conséquences de cette législation sont importantes pour les Voyageurs. Tout d'abord, le nombre de terrains autorisant leur résidence mobile est largement insuffisant. Selon un recensement récent mené par un chercheur indépendant, la France compte 1 358 aires d'accueil (permanentes et de grand passage confondues) réparties sur seulement 1 255 communes alors que la France compte près de 35 000 communes. En dehors de ces 1 255 communes autorisant (sur des terrains spécifiques avec un nombre d'emplacements précis) la résidence mobile des Voyageurs, les citoyens itinérants n'ont pas le droit de s'installer. 82% des départements français ne disposent pas du nombre d'emplacements prévus au SDAGDV

et ce malgré une diminution des emplacements requis au niveau national de -7%. De plus, les communes et EPCI peuvent se réunir pour créer un terrain commun. Une fois ce terrain crée tous le reste du territoire communal ou intercommunal peut être interdit à la résidence mobile des Voyageurs par un arrêté. Or, certaines EPCI couvrent plusieurs centaines de kilomètres carré³. Les Voyageurs ne peuvent résider dans ces EPCI que sur le seul terrain autorisé et prévu pour eux, même si celui-ci est inaccessible car par exemple complet ou fermé temporairement.

15. A ce manque de terrains s'ajoute des difficultés d'accès financier au logement pour de nombreuses familles. En effet, les prix des emplacements sont fixés par les communes et EPCI sans aucun encadrement législatif ou réglementaire. Les prix varient donc fortement d'un terrain à un autre. Certaines communes, se basant sur des préjugés et menant des politiques antitsiganes, fixent même volontairement des tarifs prohibitifs afin de décourager la venue de Voyageurs. En plus du coût de l'emplacement, les familles paient les fluides (eau et électricité). Sur de plus en plus de terrains, un système de prépaiement est en place avec coupure automatique lorsque le solde du compte de prépaiement atteint 0 €. De surcroît, les tarifs des fluides sur de nombreux terrains réservés aux Voyageurs sont plus élevés que pour les autres habitants du reste de la commune. En parallèle, comme expliqué supra (para 10), les Voyageurs n'ont pas accès à certaines aides sociales prévues pour aider les personnes à accéder à un logement adéquat.

16. Les terrains autorisés aux Voyageurs sont rarement mélangés avec d'autres types d'habitat. La localisation de ces terrains n'est pas encadrée. 70% d'entre eux (soit 952 aires dites d'accueil) sont situés à l'écart des centres-villes et des autres habitations. Il s'agit là d'une véritable ségrégation spatiale et raciale. A cela s'ajoute un racisme environnemental : les terrains sont principalement situés dans des zones polluées ou à fortes nuisances environnementales (à proximité de déchetteries, d'usines, d'autoroutes, etc). Sur les 1 358 terrains présents sur le territoire métropolitain, 698 sont situés dans des zones à forte pollution et 40 à proximité direct d'un site classé SEVESO⁴, et ce alors-même que les normes de protection du logement vis-à-vis d'activités dangereuses ne sont pas applicables aux résidences mobiles des Voyageurs (voir para. 10).

3 Voir les statistiques publiées par l'Observatoire des territoires de l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires : <https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/superficie>

4 ACKER, William, [Où sont les gens du voyage, inventaire critique des aires d'accueil](#), Rennes : Editions du commun, 2021.

17. En l'absence de terrains autorisés en nombre suffisant ou du coût de l'emplacement, de nombreux Voyageurs n'ont d'autre choix que de s'installer sur des terrains non-autorisés et bien souvent inadaptés à l'habitat. Ces terrains peuvent être dangereux et insalubres. Ils n'ont pas toujours d'installations sanitaires ni de service de ramassage des ordures, et font souvent l'objet de refus de raccordement à l'eau et à l'électricité. Pour les personnes ayant accès à un emplacement sur un terrain autorisé dit « aire d'accueil », les conditions de vie ne sont pas toujours meilleures. Les terrains ne sont bien souvent que de grands parkings bétonnés où les emplacements sont tracés au sol, sans arbre, clôturés (par des murs, des grillages voire parfois des barbelés), les assimilant à des camps. Les installations sanitaires sont régulièrement insuffisantes voire hors d'usage⁵. Il n'y a pas de contrôle effectif du respect des normes réglementaires. Ces contrôles sont de toute façon peu pertinents puisque les normes réglementaires ne sont pas rétroactives et ne concernent que les aires d'accueil récemment créées (décret n°2019-1478 du 26 décembre 2019 relatif aux aires permanentes d'accueil et aux terrains familiaux locatif destinés aux gens du voyage).

18. Malgré ces conditions d'accès et de vie difficiles, toute installation en dehors des terrains autorisés ou, lorsque les personnes sont installés sur un emplacement autorisé, tout impayé de loyer, non respect du règlement intérieur ou stationnement au-delà de la durée de séjour maximale, entraîne la mise en œuvre d'une procédure d'expulsion. Ces expulsions ont lieu même lorsque le terrain autorisé du secteur est complet ou fermé. En plus des procédures de droit commun (occupation sans droit ni titre, non-respect des règlements d'urbanisme), des procédures spécifiques aux Voyageurs et ultra-accélérées ont été mises en place (articles 9 et 9-1 de la Loi Besson II). Ces procédures ne nécessitent pas un juge pour être mise en œuvre. Elles se basent sur une simple mise en demeure de quitter les lieux dans les 24 heures puis l'intervention des forces de l'ordre si les personnes n'ont pas introduit de recours auprès du juge administratif dans ce délai de 24 heures. Si les Voyageurs menacés d'expulsion sont parfois invités à déposer un dossier de demande de logement social dans du bâti classique (et ne correspondant donc pas à leur mode de vie), la très grande majorité de ces expulsions se font sans aucune proposition de relogement ni solution d'installation temporaire autorisée. Les personnes expulsées n'ont alors pas d'autres solutions que de s'installer un peu plus loin, bien souvent de nouveau sur un terrain non-autorisé. Elles font alors face à des expulsions en série, se retrouvent en situation d'errance et risquent d'importantes sanctions pénales pour

5 Collectif des femmes d'Hellemmes-Ronchin Das o vas, [Nos poumons c'est du béton](#), 2016

« stationnement illicite ». Ces expulsions forcées perdurent malgré les recommandations du Comité des droits économiques, sociaux et culturels et du Comité des droits de l'Homme.

19. Les conséquences des expulsions sont dramatiques pour les Voyageurs. Des milliers de familles se retrouvent dans l'incapacité de vivre dans des conditions légales et stables, à moins qu'elles n'abandonnent leur mode de vie nomade. Les impacts sont également très négatifs sur leur santé. Les expulsions à répétition, l'instabilité du logement et les conditions de vie précaires, tout comme l'insuffisance des lieux de vie autorisés qui crée un stress de « la place à trouver et à garder », amènent le développement de troubles anxio-dépressifs et de souffrances morales intenses. En parallèle, les expulsions à répétition rendent difficiles l'accès et la continuité des soins médicaux. En plus des impacts sur la santé, tous ces éléments jouent également sur l'accès au travail, la poursuite d'un emploi salarié et la stabilité économique et financière des familles. Cela crée de véritables cercles vicieux où les personnes se retrouvent de plus en plus marginalisées et exclues. Les personnes sont indirectement poussées à abandonner leur mode de vie traditionnel. Ce sont l'identité et la culture voyageuses qui sont menacées.

c) Droit à l'éducation

20. Si les refus de scolarisation sont de plus en plus rares – et sont souvent régularisés par le biais d'une saisine du Défenseur des Droits –, la question du droit à l'éducation et de la scolarisation reste une problématique importante pour les enfants Voyageurs. Les expulsions en série et les durées de séjour limitées impactent la possibilité des enfants d'être présents en continu à l'école. Elles entraînent absentéismes, difficultés d'inscription dans différentes écoles au cours de l'année scolaire mais aussi difficultés de réception des cours par correspondance. A cela s'ajoute la complexité d'étudier lorsque les conditions de vie sont indécentes (absence d'électricité, de matériel éducatif, etc).

21. En parallèle, la Loi n°2021-1109 du 24 août 2021 confortant le respect des principes de la République a rendu plus difficile l'accès à la scolarité à distance par correspondance (CNED). Or, le choix de cours par correspondance était fait par de nombreuses familles itinérantes afin que leurs enfants puissent continuer leur scolarité malgré les déplacements

réguliers. Cependant, depuis septembre 2022, il est obligatoirement pour la famille de demander une autorisation pour que l'enfant puisse suivre des cours par correspondance et non en présentiel à l'école. Pour obtenir cette autorisation, il faut prouver que la famille est réellement itinérante. Dans de nombreux cas, prouver l'itinérance est difficile voire impossible. C'est en particulier le cas pour les familles qui ne sont pas installées sur des terrains autorisés et qui ne disposent donc pas des documents d'entrée sur différentes « aires d'accueil » afin de démontrer qu'elles ne sont pas sédentaires. Cette nouvelle législation est donc un obstacle à l'exercice plein et entier du droit à l'éducation protégé par l'article 13 du Pacte international pour les droits économiques, sociaux et culturels et l'article 28 de la Convention internationale des droits de l'enfant.

III. Recommandations

Les associations rédactrices de cette contribution conjointe appellent les membres du groupe de travail à formuler les recommandations suivantes aux autorités françaises :

- prendre des mesures positives pour garantir que les voix diverses des citoyens itinérants soient dûment représentées à tous les niveaux de la vie politique françaises et que leurs voix portent un poids réel au sein des mécanismes consultatifs départementaux et nationaux.
- garantir que les activités, mesures et programmes visant à améliorer la situation des citoyens itinérants impliquent leur pleine participation à tous les niveaux de prise de décision et de mise en œuvre, et que le soutien financier pour ces activités soit canalisé vers des acteurs reflétant pleinement cette approche.
- prendre des mesures positives pour créer les conditions garantissant que les citoyens itinérants puissent poursuivre leur mode de vie, selon leur libre arbitre, en conformité avec les principes d'égalité, de non-discrimination, de non-ségrégation et de droit au logement adéquat, y compris la protection contre les expulsions forcées et l'abrogation du délit de stationnement illicite.
- garantir que les nombreuses lois et politiques régulant l'usage de la terre, la planification urbaine, et l'accès aux infrastructures publiques contiennent des dispositions appropriées concernant le mode de vie et les besoins particuliers et divers des citoyens itinérants,

incluant le droit de vivre sur leur terre dans leur résidence mobile, et qui ne résultent pas de discriminations contre les membres de ces communautés.

- mettre en œuvre une diversité de mesures afin de garantir que les citoyens itinérants puissent vivre dans des conditions répondant aux standards de dignité, que ce soit pour des durées de résidence courtes ou longues. Dans toutes les parties du territoire français, ces mesures devraient inclure: mise en œuvre obligatoire des dispositions juridiques liées aux sites familiaux, logement social adapté, possibilités de vivre dans des caravanes sur des terrains privés, zones d'arrêts pour des durées courtes ou longues, et zones d'arrêt pour des durées courtes pour des groupes importants.
- prendre des mesures permettant la reconnaissance de la résidence mobile des Voyageurs comme logement et l'élargissement des mesures protectrices du logement à ces résidences mobiles traditionnelles (droit au logement opposable, accès aux aides sociales, interdiction des coupures de fluides, etc)
- mener des enquêtes approfondies, en temps opportun, et indépendantes sur tous les cas allégués de comportement abusif de la part de la police envers les citoyens itinérants, traduire rapidement en justice les auteurs et indemniser les victimes.
- Effectivement traduire en justice les auteurs de crimes de haine et d'incitation à la haine raciale, de propos haineux, y compris en ligne, et offrir une réparation aux victimes de tels crimes et délits.